



IMMAGINI DI TERRITORI METROPOLITANI

a cura di
G. De Luca, F. D. Moccia



IMMAGINI DI TERRITORI METROPOLITANI

a cura di

G. De Luca, F. D. Moccia

con scritti di

**M. A. Arena, L. Barbarossa,
R. Bobbio, F. Calace, D. Corvi,
F. Curci, G. De Luca, C.
Fallanca, V. Fedeli, P.
Gabellini, P. La Greca, D. La
Rosa, V. Lingua, G.
Lombardini, F. Lotta, C.
Mariano, F. Martinico, F. D.
Moccia, P. Nobile, A.
Plaisant, S. Proli, L. Ricci, M.
Savino, F. Sbeti, A. Sgobbo,
A. Taccone, S. Tondelli, A.
Voghera, C. Zoppi**



Prodotto da: INUEDIZIONI srl
Via Ravenna 9/b-00161 Roma
inued@inuedizioni.it
www.inuedizioni.com

iscrizione CCAA 81-4890/95
iscrizione al Tribunale di Roma 3563/95

Pubblicato: Luglio 2015
ISBN: 978-88-7603-132-8

Copertina, editing e impaginazione: arch. Luca Di Figlia

È possibile riprodurre testi o immagini con espressa citazione della fonte

IMMAGINI DI TERRITORI METROPOLITANI: INTRODUZIONE	7
GIUSEPPE DE LUCA, FRANCESCO DOMENICO MOCCIA	
Città metropolitana di TORINO	13
ANGIOLETTA VOGHERA	
Città metropolitana di MILANO	20
DARIO CORVI, FRANCESCO CURCI, VALERIA FEDELI, PIERLUIGI NOBILE	
Città metropolitana di VENEZIA	30
FRANCESCO SBETTI	
Città metropolitana di GENOVA	38
ROBERTO BOBBIO, GIAMPIERO LOMBARDINI	
Città metropolitana di BOLOGNA	53
PATRIZIA GABELLINI, STEFANIA PROLI, SIMONA TONDELLI	
Città metropolitana di FIRENZE	77
GIUSEPPE DE LUCA, VALERIA LINGUA	
Città metropolitana di ROMA	92
CARMEN MARIANO, LAURA RICCI	
Città metropolitana di CAGLIARI	97
ALESSANDRO PLAISANT, CORRADO ZOPPI	
Città metropolitana di NAPOLI	103
FRANCESCO DOMENICO MOCCIA, ALESSANDRO SGOBBO	
Città metropolitana di BARI	111
FRANCESCA CALACE	
Città metropolitana di PALERMO	115
FRANCESCA LOTTA	
Città metropolitana di MESSINA	120
MARINA A. ARENA, MICHELANGELO SAVINO	
Città metropolitana di REGGIO CALABRIA	125
CONCETTA FALLANCA, ANTONIO TACCONE	
Città metropolitana di CATANIA	142
LUCA BARBAROSSA, PAOLO LA GRECA, DANIELE LA ROSA, FRANCESCO MARTINICO	

IMMAGINI DI TERRITORI METROPOLITANI: INTRODUZIONE

Giuseppe De Luca, Francesco Domenico Moccia

III *La differenza storica delle metropoli italiane*

La differenza delle grandi città italiane è radicata nei lunghi processi storici di formazione le cui permanenze costituiscono parti ancora molto rilevanti della loro realtà attuale e ne continuano a dare un'inconfondibile impronta, talvolta con l'affiorare di significativi resti archeologici o storici, che le fanno città d'arte e meta del turismo, talvolta con areali molto più estesi che rappresentano la parte più centrale e vitale che accoglie funzioni fortemente polarizzanti. Le città storiche ricevono un'impronta dalla loro condizione di città stato, nella versione delle repubbliche marinare o dei comuni autonomi, come Genova, Venezia, Firenze e Milano, oppure di capitali di regni come Roma e Napoli e, più tardi Torino, non tanto nella loro morfologia, molto condizionata dall'architettura militare, quanto nella costituzione sociale, come sostiene Putnam. Il che ci conduce anche all'insufficienza dell'immagine cartografica per la rappresentazione della complessità urbana.

Lo spessore storico riguarda anche la stessa formazione della città metropolitana di cui non bisogna dimenticare le annessioni dei primi decenni del '900, con la semplice estensione del comune principale e poi giungere – dopo diverse esperienze di pianificazione intercomunale e comprensoriale – ai processi avviati dalla L. 142/1990 sempre interrotti prima della meta, ma giunti a tappe diverse nelle varie regioni. Nel dibattito pubblico, negli studi scientifici, nella pianificazione, non si può negare che, sebbene mai prima d'ora tradotta in ente, la metropoli ha avuto una presenza, sviluppata in una sorta d'immaginario collettivo, la cui influenza non mancherà di esercitarsi.

Tale premessa giustificerebbe l'intento di una prima raccolta d'immagini, la prima delle quali non può che essere dedicata alla perimetrazione della città metropolitana, l'argomento che ha appassionato più di qualsiasi altro le critiche alla scelta della delimitazione provinciale della legge Delrio (56/2014), alla quale si oppongono gli studi delle scienze regionali sui servizi ed interrelazioni funzionali, oppure visioni progettuali di riassetto territoriale. Bastano anche costatazioni elementari: le due metropoli più popolate – Napoli e Milano – sono anche quelle che hanno la quota minore di superficie regionale (v. Tabella 1).

In questo caso pare che la politica sia stata più veloce della disciplina e, istituendo, di fatto le città metropolitane, si è lasciato alle spalle il problema di come la loro identificazione sarebbe potuta essere migliore per rendere attuale ed urgente il problema della loro articolazione interna insieme a quella di una certa flessibilità areale della pianificazione. Legge che comunque ha voluto assegnare alle Città Metropolitane il ruolo strategico di volano della ripresa economica del Paese, laddove si concentrano le principali energie economiche, sociali e culturali del Paese, e che dovrebbero giocare un ruolo di primo piano per incrementare la competitività dei territori. Il limite della legge è stato il doveroso ricorso al principio di uniformità che regola il sistema legislativo italiano che non ha permesso una differenziazione negli assetti istituzionali locali a Carta Costituzionale non modificata, lasciando questa possibilità nei margini dell'autonomia regolamentare.

L'importanza delle metropoli, fattore che potrà costituire anche una loro difficoltà politica quando verrà al pettine il nodo delle delega delle funzioni, è il peso che loro avranno rispetto alle Regioni. La popolazione di ben tre città metropolitane – Genova, Napoli e Torino – superano la metà di quella regionale.

III Il sistema urbano del paese

Questa raccolta offre uno sguardo d'insieme che mette in evidenza le differenze di dimensioni demografiche, di estensione delle superfici urbanizzate, delle densità, delle storie locali che hanno portato ad assetti diversi in territori altrettanto diversi, tanto che non è possibile parlare di un unico modello, perché il Paese è storicamente strutturato in più poli urbani, alcuni dei quali di tipo metropolitano, medio-piccoli in qualsivoglia comparazione internazionale.

Città metropolitana	Superficie			Popolazione*			Reddito medio (€)**	Occupati sulla pop. (%)***
	A. città m.	B. regione	% A/B	C. città metrop.	D. regione	% C/D		
Torino	6.829	25.402	26,9%	2.247.780	4.363.916	51,5%	24.573	61,4
Milano	1.575	23.861	6,6%	3.038.420	9.704.151	31,3%	30.184	66,4
Venezia	2.461	18.399	13,4%	846.962	4.857.210	17,4%	23.184	60,9
Genova	1.839	5.422	33,9%	855.835	1.570.695	54,5%	25.175	61,0
Bologna	3.702	22.446	16,5%	976.243	4.342.135	22,5%	26.004	69,3
Firenze	3.515	22.994	15,3%	973.145	3.672.202	26,5%	24.889	68,8
Roma	5.352	17.236	31,1%	3.997.465	5.502.886	72,6%	28.163	61,3
Napoli	1.171	13.590	8,6%	3.054.956	5.766.810	53,0%	22.428	37,0
Bari	3.825	19.358	19,8%	1.247.303	4.052.566	30,8%	21.505	45,1
Reggio C.	3.184	15.081	21,1%	550.967	1.959.050	28,1%	19.919	38,6
Messina	3.247	25.711	12,6%	649.824	5.002.904	13,0%	20.818	41,4
Catania	3.553	25.711	13,8%	1.078.766	5.002.904	21,6%	21.235	38,9
Palermo	4.992	25.711	19,4%	1.243.585	5.002.904	24,9%	22.683	36,9
Cagliari	4.570	24.090	19,0%	550.580	1.639.362	33,6%	23.230	50,4

* fonte: dati ISTAT – censimento 2011; ** fonte: dati IRPEF 2011; *** fonte: dati ISTAT 2011

Tabella 1. Il peso delle città metropolitane in Italia

Dalla tabella emergono ancora altre singolarità che spingono alla riflessione sulle differenze e sugli squilibri del sistema urbano. La metropoli più popolosa dopo la capitale – Napoli – è anche quello che ha il tasso di occupazione tra i più bassi, superiore solamente (di pochissimo) a Palermo. Al contrario, quella che il massimo dell'occupazione – Bologna – è solo la terza, per peso demografico. Un maggiore allineamento lo troviamo tra reddito ed occupazione nella conferma del divario tra le due Italie.

In base alla popolazione, indicatore sempre tra i più significativi, si distinguono quattro classi di città metropolitane: una prima superiore ai tre milioni di abitanti – Roma, Napoli e Milano –, una seconda superiore al milione – Torino, Bari, Catania e Palermo –, una terza inferiore al milione – Bologna, Firenze, Genova, Venezia –, la quarta si aggira intorno al mezzo milione – Messina, Reggio Calabria e Cagliari.

Per altro verso, queste differenze suggeriscono anche delle complementarietà e l'idea che ciascuna città rientra organicamente in un sistema urbano neppure limitato ai confini nazionali. Di alcuni centri emerge il ruolo specifico e le relative connessioni come è evidente con Genova considerata per le funzioni logistiche del suo sistema portuale in funzione del ruolo di servizio al nord-ovest ed, in proiezione, alle aree centrali continentali. Analogo discorso si potrebbe avere per l'area veneziana con l'aggiunta del suo apparato industriale di terraferma. Per la città dello Stretto, Reggio Calabria-Messina è stato più volte ribadita la funzione di connessione della Sicilia alla Penisola. Le città a

maggiore complessità funzionali presidiano regioni economiche secondo una scala dipendente dai loro territori gravitazionali come Milano, Roma (che deve fare anche i "conti" con un ordinamento ad hoc vista la compresenza di Roma Capitale), Napoli e Palermo. Diverse le situazioni di Firenze e Bologna, che presidiano territori multipolari con funzioni complementari e spesso anche integrate, le uniche comunque formalmente confinanti e le uniche collegate da una infrastruttura veloce che permette il trasferimento da "cuore a cuore" della città storica in meno di 40 minuti. Continuando questo discorso giungeremmo alle premesse del Progetto '80 e alla domanda di un piano nazionale, rivendicazione non molto lontana a quella di una politica per le città o a una Agenda Urbana, per essere più vicini al linguaggio europeo. L'interpretazione del sistema urbano del paese sarebbe la guida ragionevole per indirizzare i programmi urbani in modo da rafforzare le complementarità a partire dagli investimenti nel campo delle infrastrutture di cui è urgente razionalizzare la spesa concentrandola sulle opere maggiormente necessarie al paese. Da questo punto di vista il governo delle aree urbane in Italia rimane senza risposta, se non si affronta il nodo effettivo della definizione del territorio urbano (città metropolitana) e di quello dell'area di riferimento (area metropolitana).

III *Le immagini metropolitane*

L'immaginario metropolitano oscilla prevalentemente tra rappresentazioni areali e reticolari, le prime di natura eminentemente onnicomprensive ed esaustive, le seconde molto più selettive puntano a evidenziare le relazioni. La restituzione del paese per densità abitativa si associa a questo dualismo rappresentativo, mostrando alcune polarizzazioni centripete corrispondenti ai maggiori nodi metropolitani a cui si accompagnano sviluppi più corali che assumono in prevalenza la forma di direttrici come quella che segue la via Emilia con il suo proseguimento sulla costa adriatica, oppure l'asse Milano-Venezia fino a quello Firenze-Livorno (Fig. 1). L'immagine cartografica non evidenzia ancora se queste direttrici sono già evolute verso i corridoi intermodali o hanno raggiunto la fase ancora più avanzata delle piattaforme territoriali auspicata dal Quadro Strategico Nazionale (Fig. 2). A fronte di tutte le innovazioni interpretative, la carta offre una sponda alla tenacia metropolitana, alla sua permanenza sia nella forma più evidente, quanto isolata, sia quando all'interno di quelle corallità spiccano come punti agglutinanti, magneti della struttura territoriale.

Sebbene siano state le differenze delle realtà metropolitane a essere venute in primo piano fino all'avanzamento del dubbio che tutte quelle incluse nella legge avessero effettivi caratteri metropolitani, quando passiamo alla rappresentazione dei territori, osserviamo il ricorso a un linguaggio fortemente unificante, proveniente da politiche europee o nazionali, comunque fortemente riferito a documenti governativi e comunitari. E' proprio nel campo della pianificazione dell'area vasta che si avverte maggiormente l'influenza anche di quella cultura geografica dominante i grandi centri di ricerca attivi in Espon o consulenti della Commissione. Né va trascurata la prevalenza reticolare della rappresentazione corrispondente a tali influenze.

Nelle ripartizioni areali è sempre implicito l'indirizzo alla cooperazione come percorso per selezionare obiettivi e gestire progetti, fondando questa volontà sulla individuazione di premesse comuni che la renderebbero plausibile. Al contrario, la reticolazione seleziona centri, finalità, attori e ricostruisce il loro sistema di relazioni tematizzato. In tal senso si presta alla migliore rappresentazione strategica e costituisce una delle prime e più fertili immagini metropolitane generate dall'Unione, il sistema policentrico. Infatti, le strategie europee sfociano nelle visioni per produrre quello che ritengono lo strumento comunicativo più efficace per operare un'influenza su partner non gerarchicamente legati in catene di governo del tipo "ordine-esecuzione". Questi metodi persuasivi hanno trovato risonanza nella debole coerenza impositiva dei quadri pianificatori territoriali insieme alla corrispondenza con le tematiche trattate. Neppure deve sfuggire questa corrispondenza della forme di rappresentazione con i contenuti rappresentati. Così all'uniformità delle visioni corrisponde tanto una selezione di problemi messi in agenda che indirizzi ed obiettivi che si intendono perseguire. Sotto questo profilo, la metropoli italiana avverte gli stessi problemi e prospetta le stesse

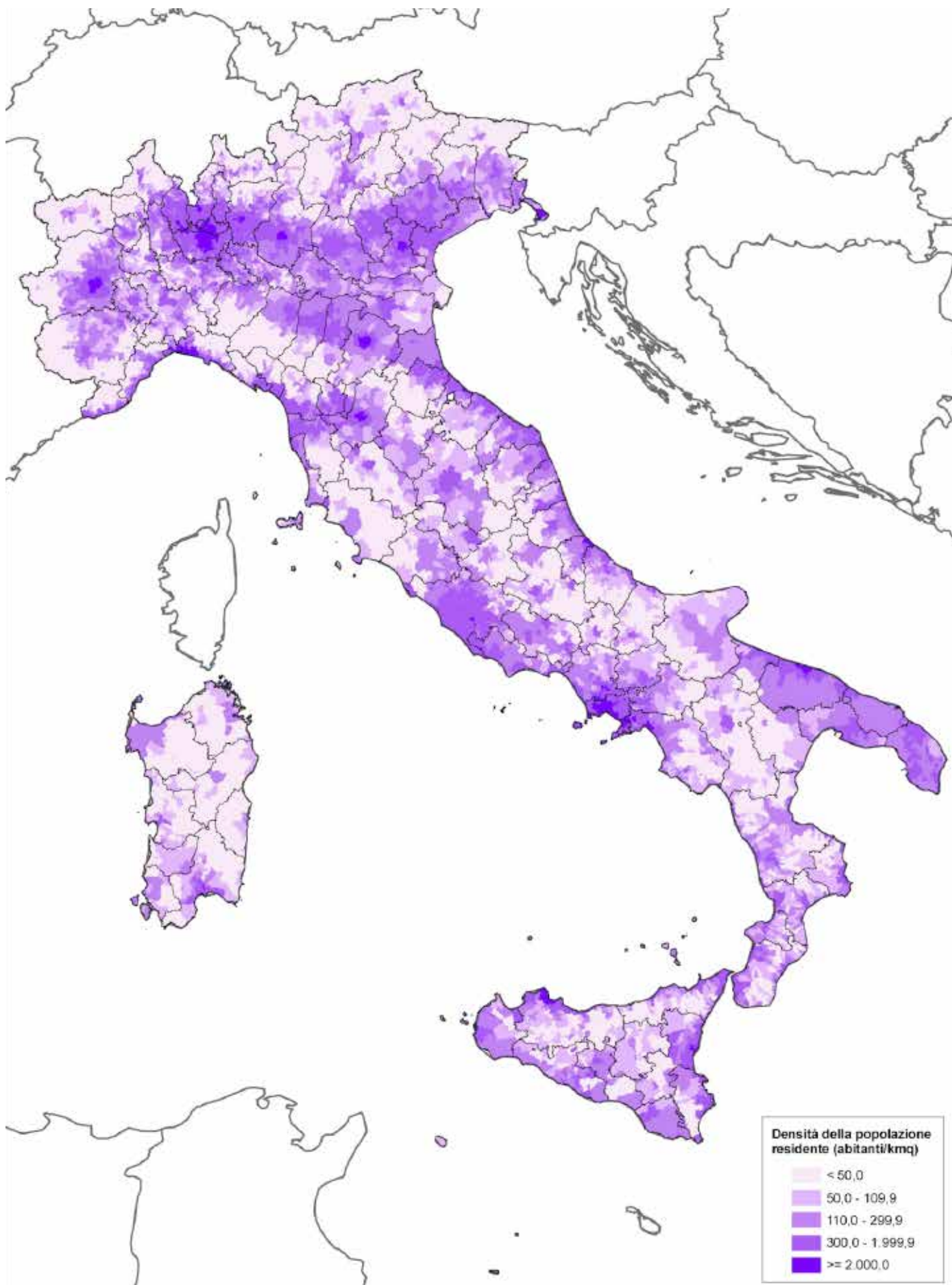


Figura 1. Densità della popolazione residente nei comuni (abitanti/Kmq.) nel 2011 (fonte: censimento ISTAT)

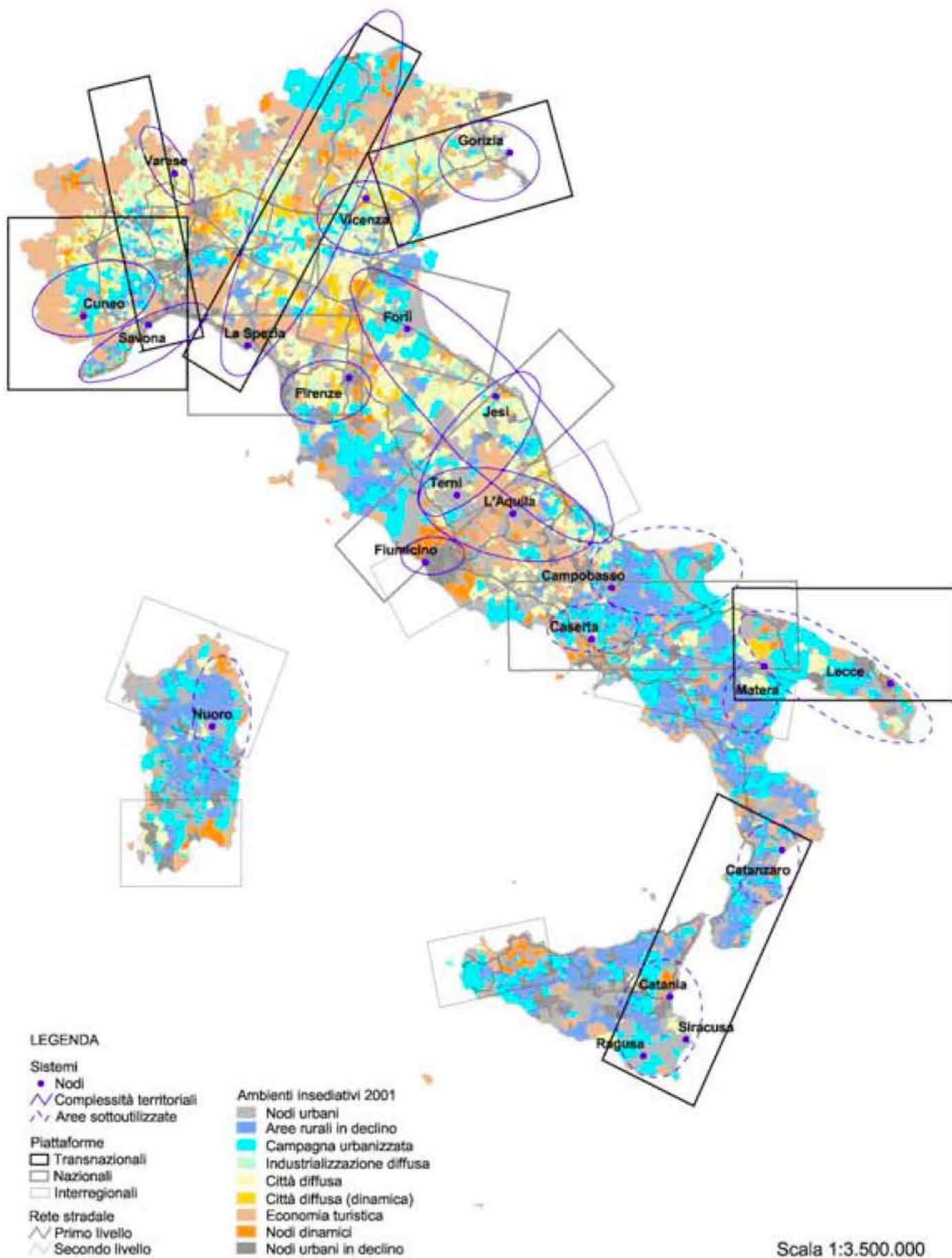


Figura 2. Le piattaforme territoriali del Quadro Strategico Nazionale sovrapposte ai tipi socioterritoriali 2001 (fonte: Ricerca SIU-MIT/Dicoter)

soluzioni. Ha esaurito la fase espansiva della campagna urbanizzata e punta sulla densificazione e riarticolazione policentrica, a cui associa il potenziamento del trasporto pubblico di massa. Sull'altro versante soffre del consumo di suolo, ne riscopre il valore di risorsa naturale esauribile e vara politiche di protezione degli spazi agricoli, delle aree naturali, progetta corridoi ecologici di connessione tra di loro, si preoccupa della salute dei cittadini e della qualità ambientale. E' attenta alle risorse endogene e punta sulla qualità urbana, sui beni culturali per sviluppare il turismo, sulle produzioni peculiari locali. Tratta le disuguaglianze con politiche d'integrazione, social housing, promozione culturale e inserimento lavorativo. Tutte similitudini che testimoniano della diffusione di un modello urbanistico ricorrente in grado di assorbire le specificità locali entro uno schema di cambiamento generalmente condiviso finché non mette in conflitto interessi consolidati. Un modello la cui generalizzazione costituisce anche la sua astratta debolezza perché ostacola quella presa sulla realtà che richiede la determinazione selettiva sugli obiettivi di rottura.

III *Ad un passo dal volume sulle città metropolitane*

Questo rapporto è solo l'anticipazione di un volume di prossima pubblicazione che ruota intorno a quattro domande:

- il quadro delle emergenze e delle prospettive presenti nell'opinione pubblica nella percezione e nel sentirsi soggetti attivi di una nuova cittadinanza, quella metropolitana
- quanto i documenti di pianificazione territoriale e urbanistica che nel tempo si sono misurati e hanno discusso, tracciato e "disegnato" politiche spaziali di livello metropolitano, tanto da costituirne in parte l'identità e i compiti in una prospettiva di assetti spaziali
- il ruolo della pianificazione territoriale e urbanistica e il suo collegamento con la pianificazione strategica così come emerge negli Statuti approvati.

Tutte le 14 Città metropolitane saranno oggetto di studio da parte di un nutrito gruppo di ricercatori e studiosi¹ che da tempo osservano, si interrogano, operano nelle diverse realtà territoriali italiane e all'interno dell'Istituto nazionale di urbanistica.

¹ Torino (Carlo Alberto Barbieri, Cristina Bianchetti, Angioletta Voghera), Milano (Dario Corvi, Francesco Curci, Valeria Fedeli, Arturo Lanzani), Venezia (Francesco Sbeti, Paola Viganò), Genova (Roberto Bobbio, Giampiero Lombardini), Bologna (Patrizia Gabellini, Stefania Proli, Simona Tondelli), Firenze (Giuseppe De Luca, Valeria Lingua), Roma (Carmen Mariano, Laura Ricci), Cagliari (Fernando Clemente, Alessandro Plaisant, Corrado Zoppi), Napoli (Francesco Domenico Moccia, Alessandro Sgobbo), Bari (Dino Borri, Francesca Calace), Palermo (Francesco Lo Piccolo, Francesca Lotta, Filippo Schilleci), Messina (Marina A. Arena, Michelangelo Savino), Reggio Calabria (Concetta Fallanca, Antonio Taccone), Catania (Luca Barbarossa, Paolo La Greca, Daniele La Rosa, Francesco Martinico).

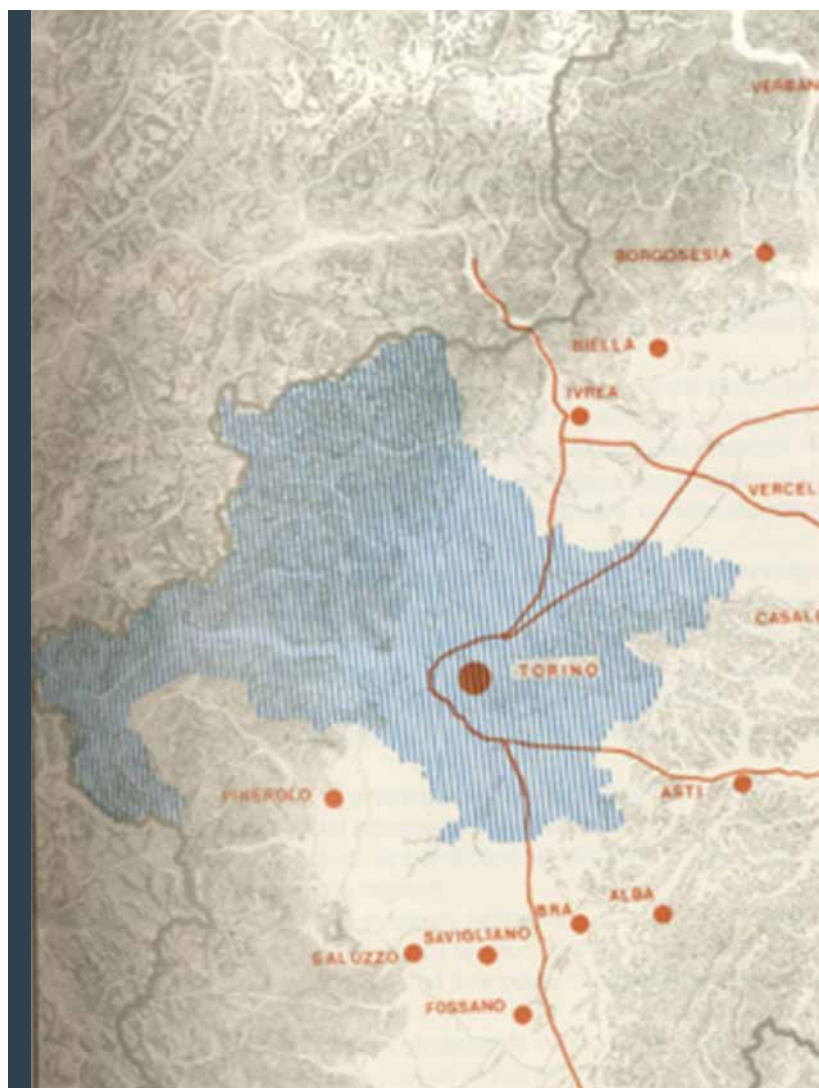
CITTÀ METROPOLITANA DI TORINO

Angioletta Voghera

BOX

Delimitazioni storiche dell'area metropolitana

Tra il 1978 e il 1980 il Comitato Comprensoriale lavora per la formazione del piano che si conclude con il Piano Territoriale del Comprensorio" (25 marzo 1980), esperienza interessante di pianificazione di livello sovra locale e di cooperazione con la Regione; gli indirizzi mirano a controllare lo sviluppo territoriale di Torino, creare le condizioni per arginare e ridurre gli effetti polarizzanti e valorizzare l'integrazione con il resto del territorio in termini di opportunità di lavoro e di servizi (obiettivi: contenere l'area urbanizzata, avviare politiche di decentramento e ristrutturazione industriale, tutelare e valorizzare l'ambiente, efficientare il sistema industriale).



01

Comprensori della regione
Piemonte (1980)

Principali documenti di Piano di area vasta

AIT della Regione Piemonte (PTR, 2008)

Il PTR individua una ripartizione del territorio in AIT "Ambiti di Integrazione Territoriale", definiti sulla base delle caratteristiche fisiche e funzionali dei territori, in rapporto alle dinamiche di relazione tra i luoghi che attraggono e/o che generano i flussi di mobilità. L'obiettivo è individuare luoghi omogenei ed uniformi sotto il profilo funzionale-relazionale.

L'AIT n.9 è Torino (al centro dell'estratto) è perimetrato seguendo la conurbazione metropolitana. I punti di forza dell'ambito sono le risorse ambientali, le aree protette, il patrimonio storico-artistico e paesaggistico, la rilevanza del settore economico, delle industrie manifatturiere, del terziario, del turismo, le potenziali direttrici infrastrutturali e i nodi multimodali delle stazioni, dell'aeroporto e dell'interporto, l'offerta di servizi, oltre che le attrezzature di livello metropolitano. La strategia individuata è lo sviluppo di relazioni e integrazioni delle componenti urbane, ambientali e socio-economiche attraverso: il rafforzamento e il riposizionamento delle centralità, il superamento della dimensione monocentrica e la promozione del decentramento delle funzioni; il rafforzamento e completamento del sistema viabilistico e infrastrutturale; l'integrazione e cooperazione tra soggetti, politiche e azioni (controllo e contenimento dell'espansione urbana, del consumo di suolo e degli impatti delle trasformazioni sull'ambiente per la salvaguardia dei paesaggi e del patrimonio naturale e rurale); la promozione dello sviluppo socio-economico a scala metropolitana; lo sviluppo delle imprese, la crescita dell'occupazione e il rilancio dell'economia.

Aree omogenee della provincia di Torino (PTCP2, 2011)

Il PTC2 della Provincia di Torino si pone come macro-obiettivo la valorizzazione del policentrismo quale "condizione necessaria per la creazione di un sistema territoriale equilibrato ed efficiente, in grado di accrescere il livello di competitività e di potenziare la distribuzione delle opportunità dei diversi territori (sistemi locali)". Questo obiettivo è perseguito attraverso: l'individuazione del sistema delle gerarchie urbane e delle articolazioni strategiche e strutturali del territorio; la definizione dei poli urbani e delle relative aree di influenza; la definizione di ambiti di approfondimento sovracomunali, strutturati intorno ai poli.

Le strategie convergono in: lo sviluppo del territorio sostenibile per risparmiare il consumo di risorse primarie (acqua, aria, energia, suolo), evitando sprechi ed orientando i grandi progetti infrastrutturali (Tangenziale est corso Marche, linea Torino-Lione); la riqualificazione del sistema insediativo, una maggiore equità nella distribuzione della ricchezza prodotta dallo sviluppo e un'adeguata sicurezza del territorio.

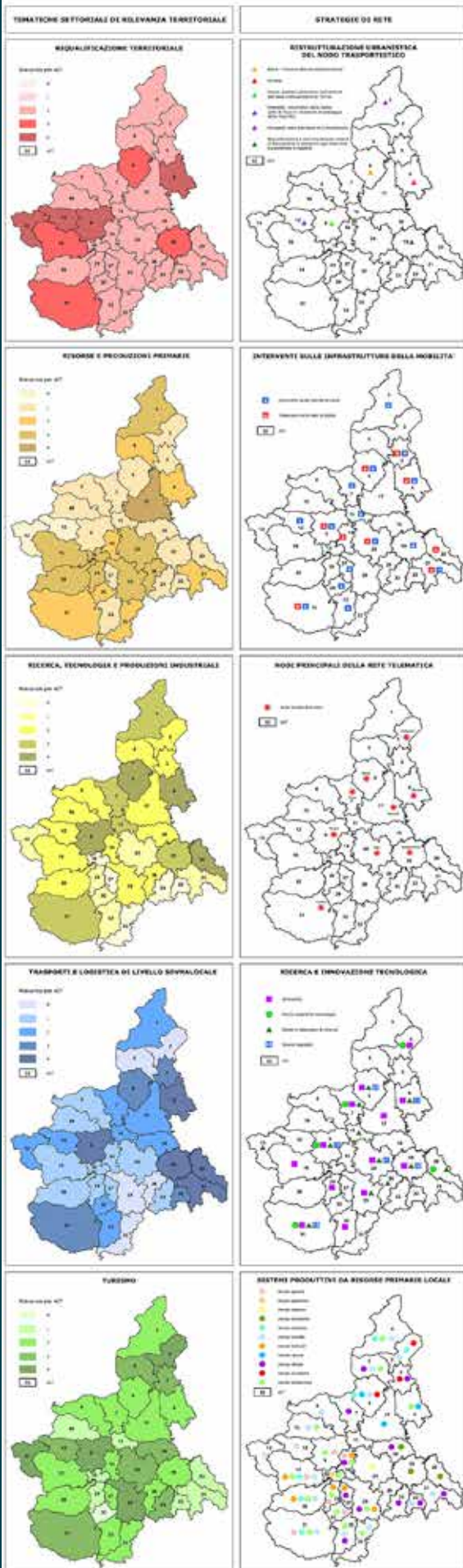
Il PTCP2 individua una ripartizione del territorio in 9 Aree Omogenee: la città di Torino, polo principale, fortemente attrattivo sia per i comuni dei quadranti dell'area metropolitana sia per i circondari esterni; la corona intorno alla città di Torino (est Chierese; sud-est Moncalieri-Nichelino; sud-ovest Beinasco, Orbassano, Rivalta, Piossasco; ovest Rivoli, Grugliasco, Collegno, Alpignano; nord-ovest Venaria, Caselle T.se; nord-est Settimo, Leini; Volpiano, San Mauro T.se); e sette circondari esterni (Canavese, Carmagnolese, Chivassese, Eorediese, Lanzo-Ciriè, Pinerolese, Valle Susa).

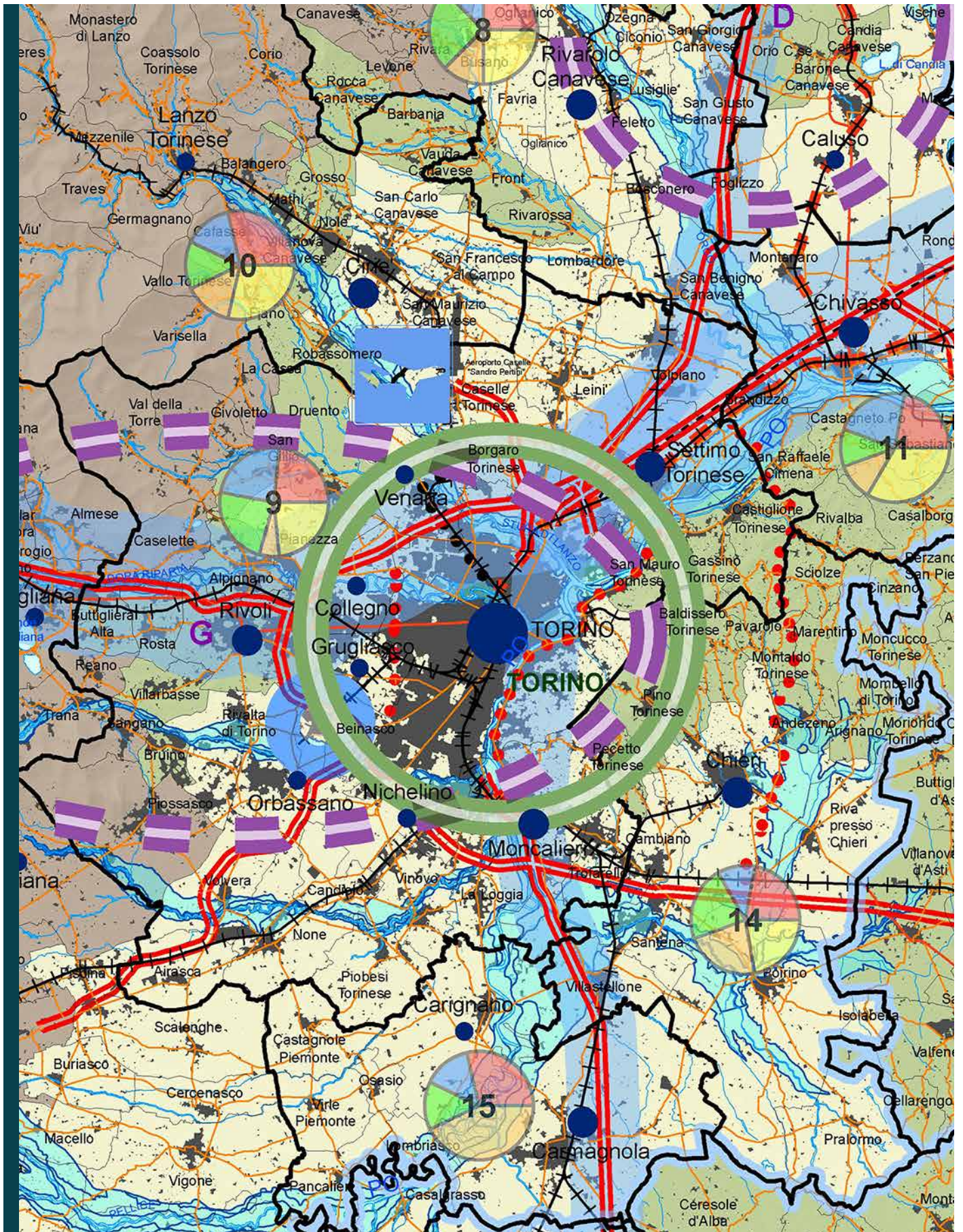
Zone omogenee approvate nello Statuto della Città metropolitana di Torino (14 aprile 2015)

La proposta definitiva di articolazione del territorio in zone omogenee, che tiene conto delle specifiche funzioni e caratteristiche territoriali, individua in 11 zone. I criteri per la perimetrazione sono: elementi morfologici ed ambientali caratterizzanti il territorio provinciale; evoluzione storica della suddivisione amministrativa del territorio; principali forme associative, consorzi e ambiti territoriali esistenti per l'esercizio delle funzioni e per lo svolgimento delle attività di pianificazione e programmazione, soglia dimensionale minima per ciascuna zona omogenea pari a 80.000 abitanti al fine di non alimentare la frammentazione territoriale.

01

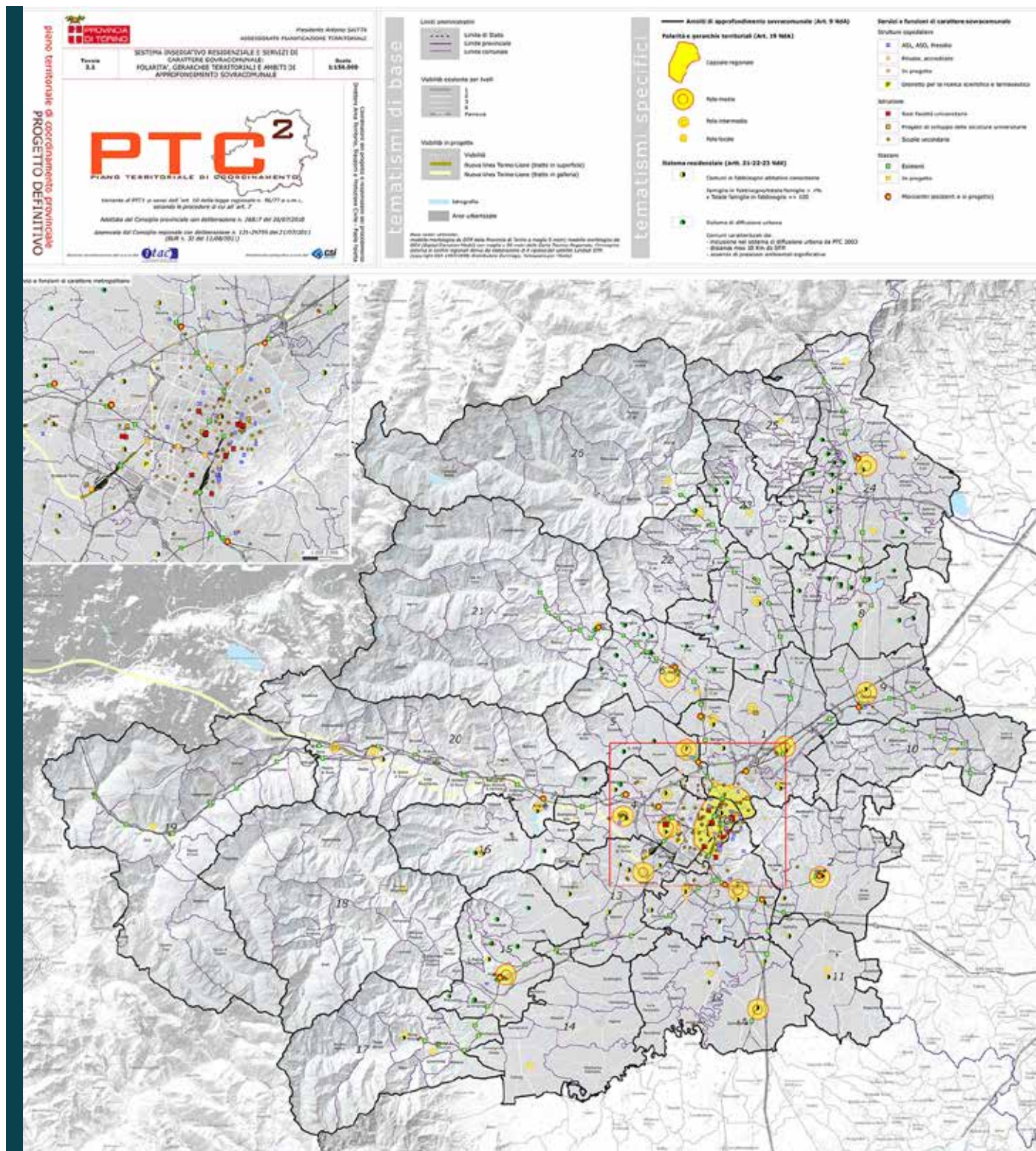
Estratti - PTR 2008, Tavola di progetto, strategie declinate per AIT



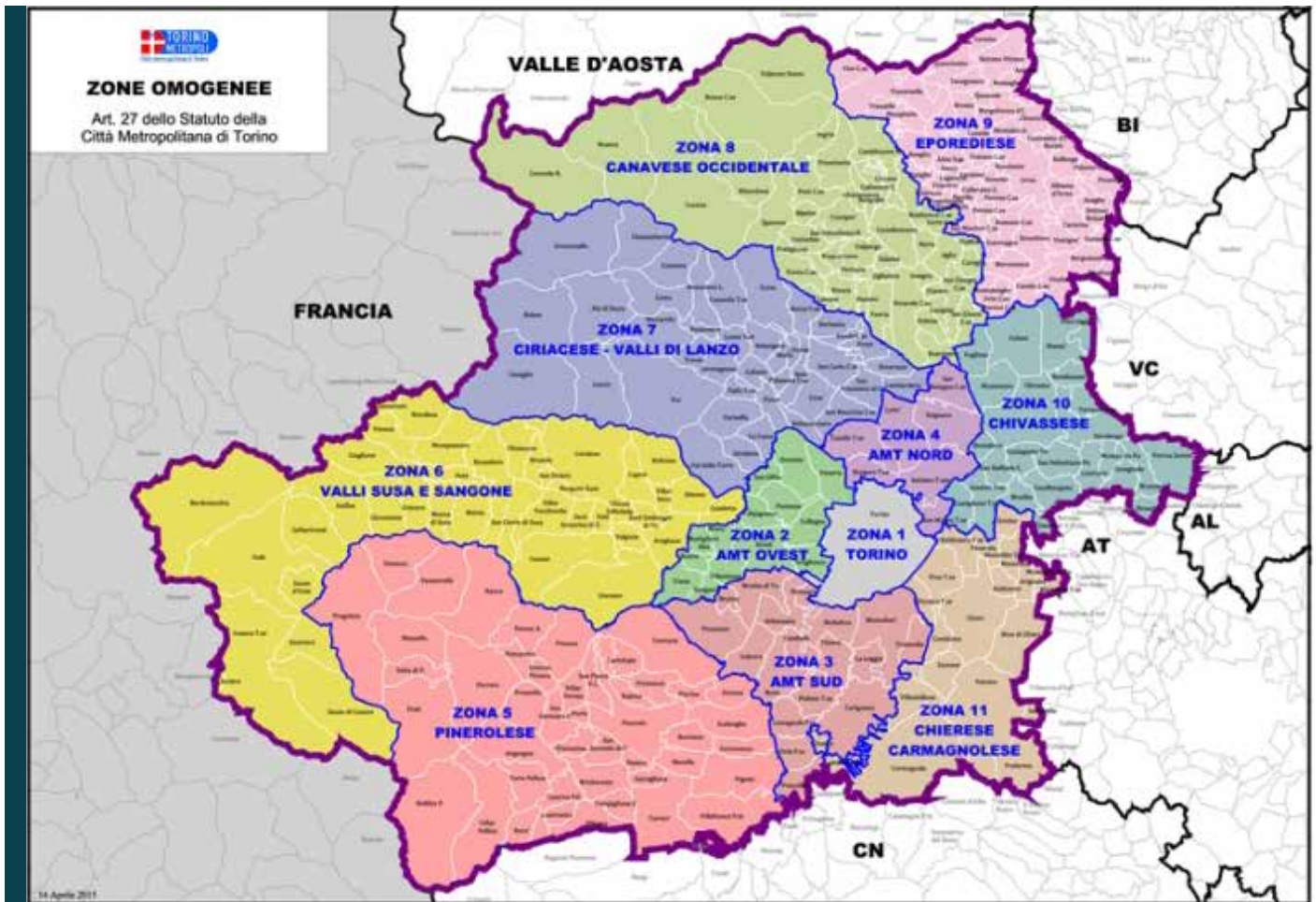


02

Estratti - PTR 2008: AIT 9 al centro



03
PTCP2, 2011 - Tav. 2.1



04

Zone omogenee approvate nello Statuto della Città metropolitana di Torino (14 aprile 2015)

- Zona 1 "TORINO" (N. Comuni 1: Torino);
- Zona 2 "AMT OVEST" (N. Comuni 14);
- Zona 3 "AMT SUD" (N. Comuni 18);
- Zona 4 "AMT NORD" (N. Comuni 7);
- Zona 5 "PINEROLESE" (N. Comuni 45);
- Zona 6 "VALLI SUSA E SANGONE" (N. Comuni 40);
- Zona 7 "CIRIACESE - VALLI DI LANZO" (N. Comuni 40);
- Zona 8 "CANAVESE OCCIDENTALE" (N. Comuni 46);
- Zona 9 "EPOREDIESE" (N. Comuni 58);
- Zona 10 "CHIVASSESE" (N. Comuni 24);
- Zona 11 "CHIERESE - CARMAGNOLESE" (N. Comuni 22).

L'ambito di influenza reale della città metropolitana

Associazione Torino Internazionale/Strategica

coinvolge 85 soci (pubblici e privati), tra cui: 17 comuni, altri enti, istituzioni, organizzazioni, imprese. L'obiettivo è promuovere iniziative, attività e processi cooperativi tra attori pubblici e privati per l'attuazione del Piano Strategico dell'AMT che coinvolge 38 comuni.

I 38 Comuni sono: Alpignano, Baldissero Torinese, Beinasco, Borgaro Torinese, Brandizzo, Bruino, Cambiano, Candiolo, Caselle T.se, Castiglione T.se, Chieri, Collegno, Druento, Gassino Torinese, Grugliasco, La Loggia, Leini, Moncalieri, Nichelino, Orbassano, Pecetto Torinese, Pianezza, Pino Torinese, Piossasco, Rivalta di Torino, Rivoli, Rosta, San Gillio, San Mauro Torinese, San Raffaele Cimena, Settimo Torinese, Torino, Trofarello, Venaria Reale, Villarbasse, Vinovo, Volpiano, Volvera.

Torino Internazionale ha recentemente presentato il proprio piano strategico "Torino metropolitana al 2025". Gli obiettivi del piano sono: crescita degli investimenti locali, nazionali e internazionali; mantenimento, insediamento e crescita di imprese e attività economiche; crescita dell'occupazione a tutti i livelli; incremento della ricerca scientifica e dell'innovazione tecnologica; efficientamento dei servizi pubblici; crescita del capitale umano qualificato e attrazione di talenti; valorizzazione della cultura, della creatività e del turismo; incremento della qualità della vita e inclusione sociale.

Due sono le strategie complementari: costruire la governance metropolitana e abilitare il sistema economico ad una nuova fase di sviluppo per fare sistema e integrare politiche e azioni a scala metropolitana, con beneficio economico e territoriale complessivo. Queste strategie si attuano attraverso 6 direzioni progettuali: razionalizzare le scelte territoriali e spaziali; attrarre investimenti e razionalizzare i progetti di sviluppo economico; governare, rendere più efficiente e accessibile il sistema pubblico e privato della mobilità; mettere a sistema e favorire la gestione integrata delle principali infrastrutture verdi; integrare, aumentare e gestire reti, politiche e infrastrutture sostenibili dal punto di vista economico, ambientale e sociale; incrementare la capacità innovativa della pubblica amministrazione.



01

Mapa della Conferenza Metropolitana Torinese, che coinvolge 38 comuni dell'AMT ed è sede di confronto tra le amministrazioni locali, per cooperare e cercare soluzioni congiunte

CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO

Dario Corvi, Francesco Curci, Valeria Fedeli, Pierluigi Nobile¹

BOX

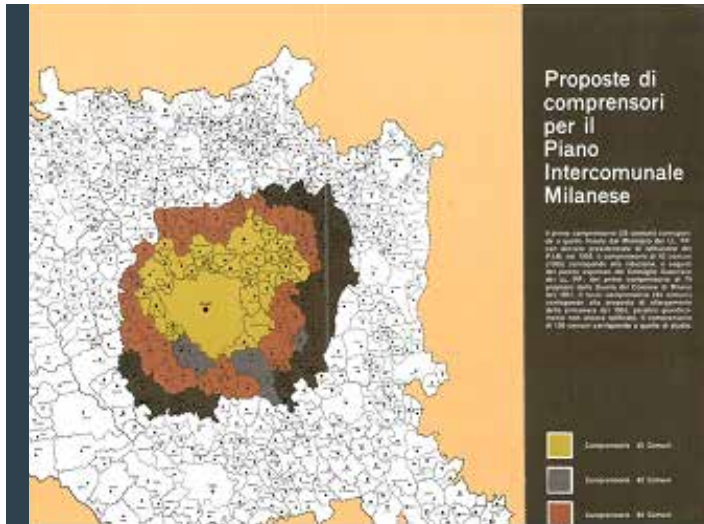
Delimitazioni storiche dell'area metropolitana

Bisogna partire dalla seconda metà degli anni Cinquanta del secolo scorso per raccontare le vicende della delimitazione dell'area metropolitana milanese. Una storia che scorre su un doppio binario: uno rappresentato dalle proposte indirizzate a dare forma ad un'area territoriale con caratteristiche "omogene" per sviluppare l'azione di pianificazione del territorio; ed un altro di natura istituzionale, che riguarda la delimitazione dell'ente provinciale, che ha ruolo e competenze che vanno al di là del solo atto di pianificazione territoriale.

Oggi la Città Metropolitana, stabilita dalla Legge 56/14, ha visto prevalere la delimitazione "istituzionale", con l'assunzione del perimetro della ex Provincia di Milano. Una Provincia il cui confine è l'esito di una recente separazione, non del tutto giustificata dal punto di vista delle relazioni territoriali-infrastrutturali-ambientali, che ha portato alla formazione nel 2009 della nuova Provincia di Monza e della Brianza.

A migliore illustrazione si riportano le più rappresentative immagini riguardanti la storia della delimitazione dell'area metropolitana: prima le diverse proposte relative alla costituzione del Piano Intercomunale Milanese, nato sulla base di un Decreto Ministeriale del 1959, che si è via via "modellato" a seguito di adesioni volontarie di Comuni, e poi le più recenti immagini dell'ambito territoriale della Provincia di Milano, sia nella sua dimensione precedente all'ultima separazione del territorio di Monza e della Brianza (55 Comuni) che nella recente delimitazione oggi coincidente con la Città Metropolitana di Milano (costituita da 134 Comuni).

¹ A cura di Pierluigi Nobile (PIM) e Dario Corvi (PIM) (1 e 2), Valeria Fedeli e Francesco Curci (POLIMI) (3).



01

Proposte_area_PIM - "Proposte di delimitazioni per il Piano Intercomunale Milanese - 1955, 1959, 1963"

SUDDIVISIONE DEL COMPRESORIO IN SUBAREE

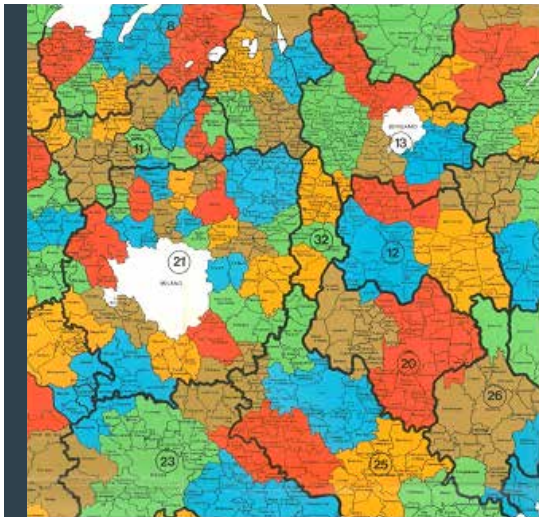
GRAFICO 1



**CENTRO
STUDI
PIANO
INTERCOMUNALE
MILANESE**

02

Area_PIM_1975 PIM - "il Piano Intercomunale Milanese - aprile 1975"



03

Compresorio_21_LR52_75 PIM
 - "Delimitazione dei Compresori
 istituiti dalla LR 52 del 1975"



04

Provincia di Milano_fino2009 PIM
 - "La provincia di Milano al 2009
 e l'articolazione in tavoli interisti-
 tuzionali"



05

Confine_Città Metropolitana_ex-
 PRO_MI PIM - "La delimitazione
 della Città Metropolitana di Mila-
 no ex L. 56/14 coincidente con il
 confine della ex Provincia di Mila-
 no successiva al 2009"

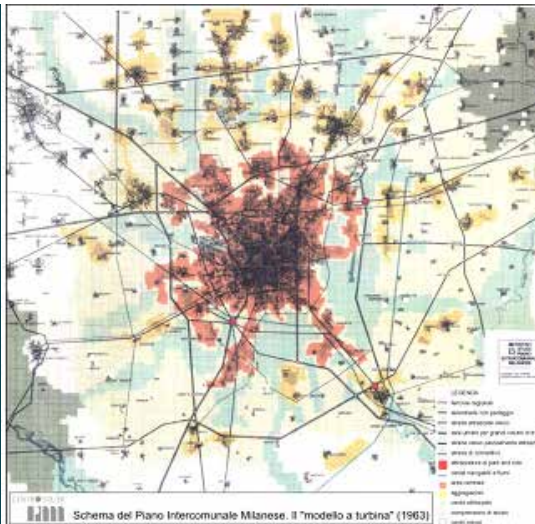
Principali documenti di Piano di area vasta

Sono testimonianza di una ricca e lunga esperienza del processo di pianificazione vissuto nell'area milanese le immagini delle diverse proposte di piano, in prevalenza di natura territoriale, che si sono succedute a partire dagli anni Sessanta con la costituzione del Piano Intercomunale Milanese (PIM). Si parte dagli schemi territoriali del modello a "turbina" del 1963, cui fa seguito una fase di maggiore maturazione e coinvolgimento degli enti locali, che portano i Sindaci dei Comuni aderenti al PIM ad approvare il Progetto Generale di Piano nel 1967 che contiene i principali elementi di pianificazione relativi ai sistemi insediativo, infrastrutturale ed ambientale. Elementi che troveranno maggiore specificazione nella successiva stagione, coincidente con un tentativo di istituzionalizzazione dell'esperienza PIM, con la nascita dei Comprensori, previsti dalla Legge Regionale n 52 del 75, coincidente con la prima legge urbanistica regionale Lombarda (LR 51/75). Dopo questa periodo, che si conclude con la proposta di PTC del 1982, bisogna attendere l'entrata in vigore della Legge 142 del 90, in materia di nuovo ordinamento delle autonomie locali, per vedere assumere da parte delle Province un ruolo attivo nell'ambito della pianificazione territoriale. Dopo l'avvio di alcune esperienze come il caso della Proposta di Piano Direttore Territoriale dell'area Milanese, del giugno 1991, curata dal PIM per la Provincia di Milano, si deve arrivare al 2003 perché il primo piano territoriale della Provincia di Milano venga approvato e diventi uno strumento vigente, i suoi contenuti si limitano però a toccare solo alcuni aspetti della pianificazione territoriale. Vi è poi da segnalare il tentativo della Provincia di dare forma ad un progetto di natura strategica con l'esperienza di "Città di Città", che si proponeva di dare sostegno alle varie progettualità del territorio e di valorizzare l'abitabilità. Infine l'ultimo atto della Provincia di Milano in fatto di pianificazione è l'approvazione del PTCP nel 2014, che adegua lo strumento di piano vigente ai contenuti della Legge di Governo del Territorio del Lombardia n. 12 approvata nel 2005, in sostituzione di quella del 1975.

Accanto alle esperienze di pianificazione di area vasta va poi ricordata l'attività regionale che, attraverso diverse proposte, iniziate a partire dagli anni Settanta, giunge nel 2011 all'approvazione del Piano Territoriale Regionale.

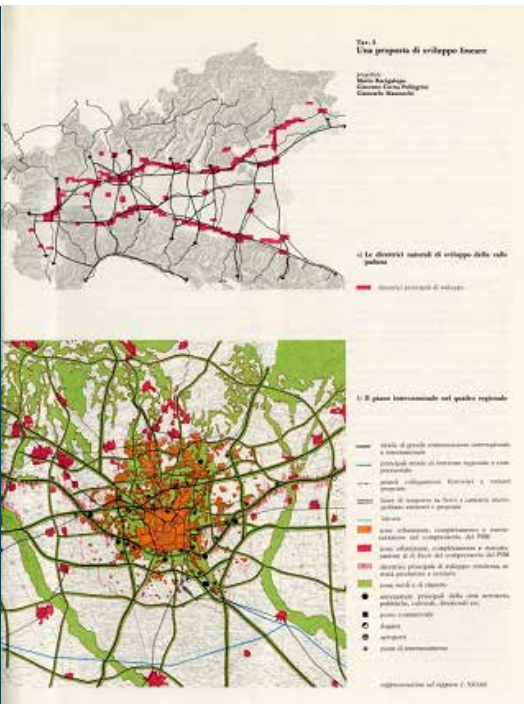
01

PIM_schema_turbina - "Schema del Piano Intercomunale Milanese - Il modello "a turbina" del 25 luglio 1963"



01 bis

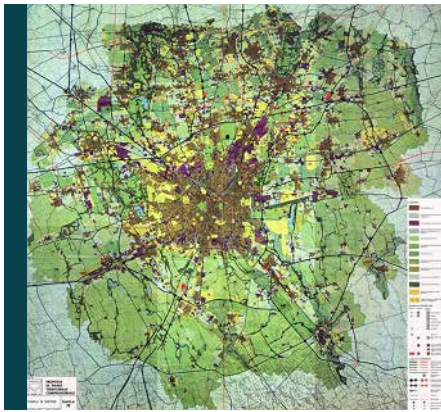
PIM - "Una Proposta di sviluppo lineare"



02

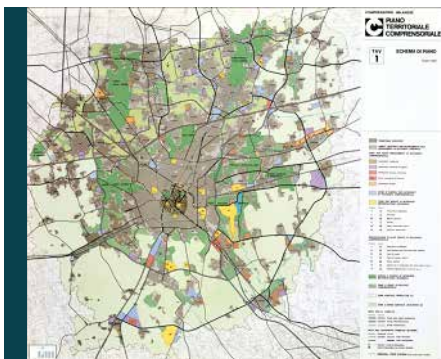
Pim_1967 - "Piano Intercomunale Milanese - Progetto Generale di Piano, 18 febbraio 1967"





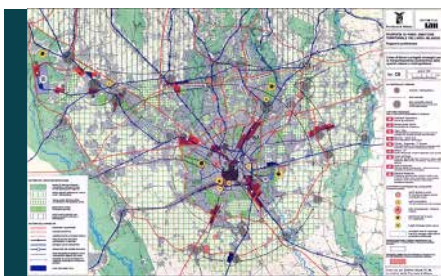
03

TavPPTC_1975 - "Proposta di Piano Territoriale Comprensoriale per l'area Milanese, aprile 1975"



04

Ptc_1982 - "Proposta di Piano Territoriale Comprensoriale, giugno 1982"



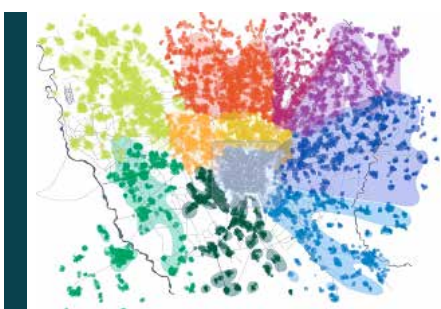
05

Pdt_1991 - "Proposta di Piano Direttore Territoriale dell'area Milanese, giugno 1991"



06

Tav1_infrastrutture_PTCP_2003 - "Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Milano approvato, novembre 2003"



07

Citta_di_Città_2006 - "Rappresentazione de la "Città di città Un progetto strategico per la regione urbana milanese, 2006"

08

TAV0_strategie_piano_PTCP_2014 - "Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Milano approvato, marzo 2014"



BOX

Principali documenti di Pianificazione Territoriale Regionale

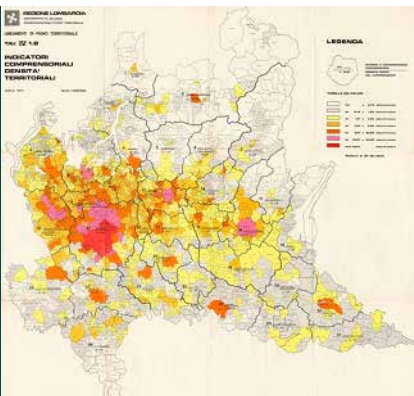
01

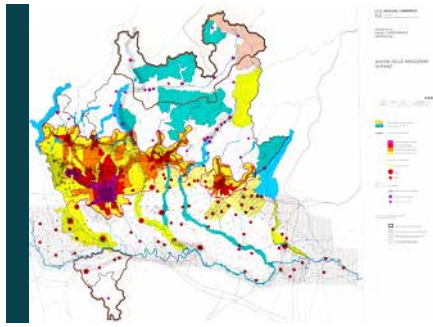
PTC-Lomb_tav1_1969 - "Proposte delle ipotesi di assetto territoriale, giugno 1969 - Presidenza del Comitato regionale per la Programmazione economica della Lombardia e del Provveditore"



02

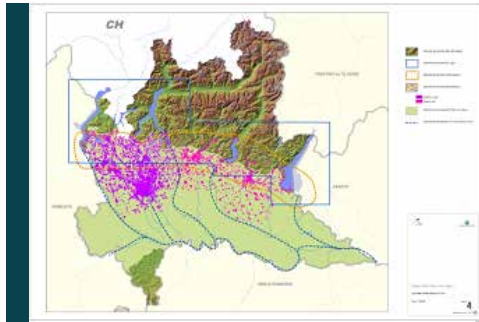
Tav_LPT_1977 - "Lineamenti di Piano territoriale, aprile 1977 - Regione Lombardia"





03

PTR_84 - "Progetto di Piano territoriale regionale, ottobre 1984 - Regione Lombardia"



04

2011 "Piano territoriale regionale, approvato 2011 - Regione Lombardia"

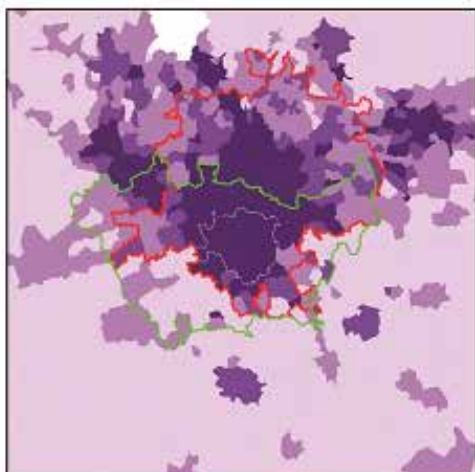
Una regione urbana dai confini aperti

È possibile identificare un confine unico e pertinente della regione urbana milanese? E in che misura tale confine coincide o meno con quello della attuale città metropolitana? Il compito appare assai complesso, se non impossibile: qualsiasi tentativo di fissare un confine stabile in contesti caratterizzati come quello milanese da una fitta rete di relazioni funzionali e spaziali, oltre che da dinamiche di interazione complesse, appare inevitabilmente velleitario e destinato al fallimento.

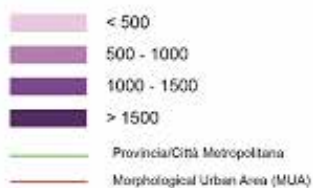
Eppure non solo la domanda è rilevante in termini teorici e speculativi, ma lo è se si vuole proporre un ragionamento critico sugli attuali confini della città metropolitana, che appaiono in larga parte inadeguati e poco significativi, se ad essi dovranno corrispondere politiche e strumenti per l'azione. Essi infatti non riescono a ricomprendere un'ampia regione urbana come quella milanese, caratterizzata da una significativa continuità morfologica degli insediamenti (come evidenziato dai confini della MUA- Morphological Urban Area, elaborati e rivisti nell'ambito di ESPON, http://database.espon.eu/db2/jsf/DicoSpatialUnits/DicoSpatialUnits_onehtml/index.html#N10F7D) e alta densità abitativa; solo in parte intercettano l'area di influenza di Milano dal punto di vista dei flussi pendolari e delle relazioni funzionali (ben più ampi ad esempio risultano i confini della Functional Urban Area, elaborati da OECD¹); allo stesso modo stentano ad esempio a rappresentare le problematiche di natura ambientale connesse all'inquinamento atmosferico e che superano ogni confine istituzionale (si veda ad esempio l'estensione del fenomeno di superamento dei valori di legge del PM 10).

Allo stesso tempo i confini della attuale città metropolitana non ricalcano neanche in maniera univoca i confini delle politiche esistenti, anche quelli definiti in tempi non lontani: allo stato attuale, ad esempio, essi non riprendono i confini dell'area critica in termini di qualità dell'aria (definiti dalla Regione Lombardia), all'interno della quale si applicano specifiche restrizioni alla mobilità privata, o i confini della nuova agenzia per il trasporto pubblico locale (istituiti dalla LR6/2012), che si dovrebbe estendere su un territorio che ricomprende non solo il lodigiano, ma anche l'area di Monza e Brianza e di Pavia.

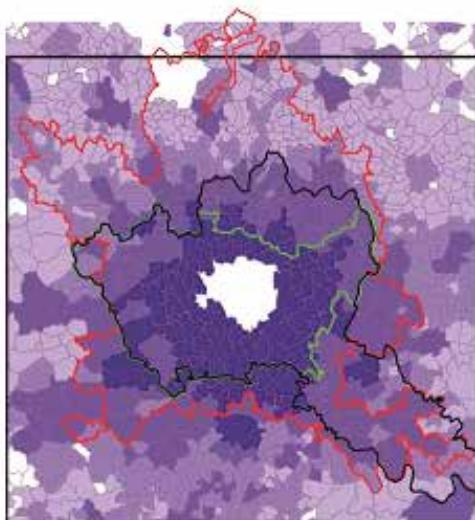
¹ L'OECD ha recentemente rivisto la metodologia di calcolo delle FUA (FUNCTIONAL URBAN AREAS): "An urban core consists of a high density cluster of continuous grid cells of 1 km² with a density of at least 1500 inhabitants per KM² and the filled gaps (...). An important innovation of this methodology identifies which urban areas have such a polycentric structure. This is done by simply looking at the relationships among the urban cores, using the information contained in the commuting data. Two urban cores are considered integrated, and thus part of the same polycentric metropolitan area, if more than 15% of the residence population of any of the cores commutes to work in the other core (...) Urban hinterlands are defined as all municipalities with at least 15% of their employed residents working in a certain urban core. Municipalities surrounded by a single functional urban area are included and non contiguous municipalities are dropped"¹. This methodology is illustrated in depth in the 2012 publication "Redefining "Urban" A New to measure Metropolitan Areas". Sulla base di questa nuova metodologia la FUA di Milano ricomprende un'area abitata da circa 4 milioni di persone.



Densità di popolazione 2011
abitanti/km²

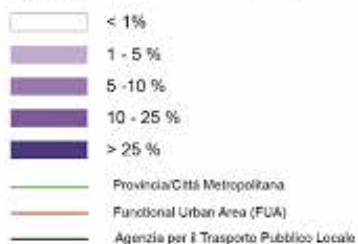


fonti:
ISTAT
OECD

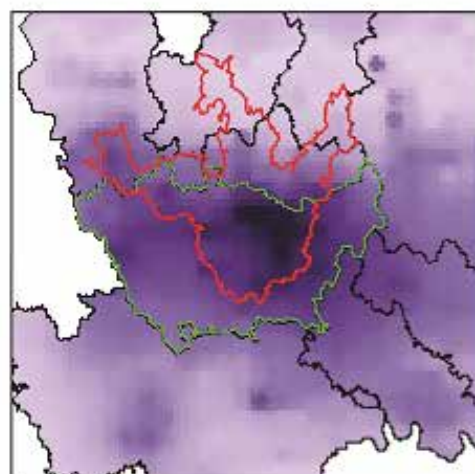


Area di influenza di Milano 2011

Quota percentuale, per ciascun comune, di usiti per motivi di lavoro verso il comune di Milano sul totale degli usiti per motivi di lavoro

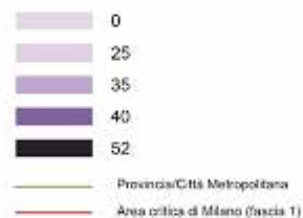


fonti:
ISTAT
OECD
Regione Lombardia



Distribuzione spaziale delle medie annuali di PM10 nel 2011

µg/m³



fonti:
ARPA Lombardia

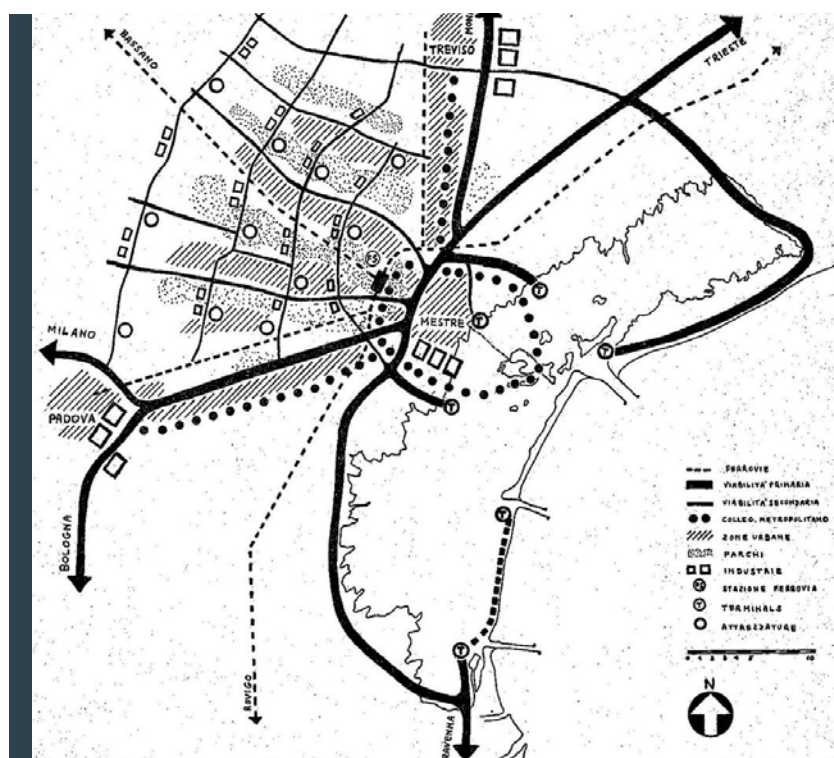
BOX

Delimitazioni storiche dell'area metropolitana

Il nuovo orizzonte per la città metropolitana di Venezia

Fino dagli anni '60 il tema del governo metropolitano è stato al centro di molti studi e dibattiti, basti ricordare la Rivista Veneta, l'Irsev, e poi Muscarà, Costa, Turra e altri. Dibattito che si è intrecciato da un lato con la volontà e le scelte regionali di riconoscere e affermare il carattere policentrico del sistema insediativo Veneto, da contrapporre alle ipotesi di concentrazione metropolitana, dall'altra con il progressivo affermarsi negli anni Settanta e Ottanta di un processo di diffusione insediativa residenziale e imprenditoriale che è stato definito e interpretato in termini economici come "modello Veneto" e in termini territoriali come "città diffusa".

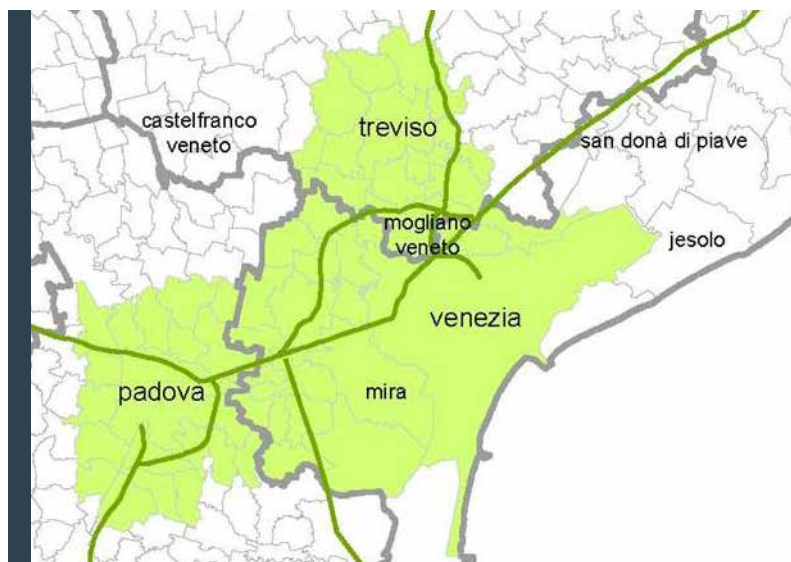
Più recentemente il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento nel 1992 e nel 2009 riconosce il sistema metropolitano centrale. *"La scelta di riconoscere in questo modo il territorio metropolitano definito dall'asse centrale dove sono insediate le maggiori città e le funzioni di eccellenza del Veneto, deriva dalla consapevolezza che siamo in presenza di dinamiche e tendenze competitive e cooperative che richiedono una visione progettuale di prospettiva. Si tratta, comunque, di un processo di governance piuttosto che solo di governo dei territori e che per rispondere ai problemi ed alle sfide competitive servono "geografie variabili" in ragione dei problemi da governare: ambientali, territoriali, economici, infrastrutturali e della mobilità".*



01

IL SISTEMA METROPOLITANO CENTRALE DEL VENETO

R. Chirivi, La Rivista Veneta, N. 19/20, 1973

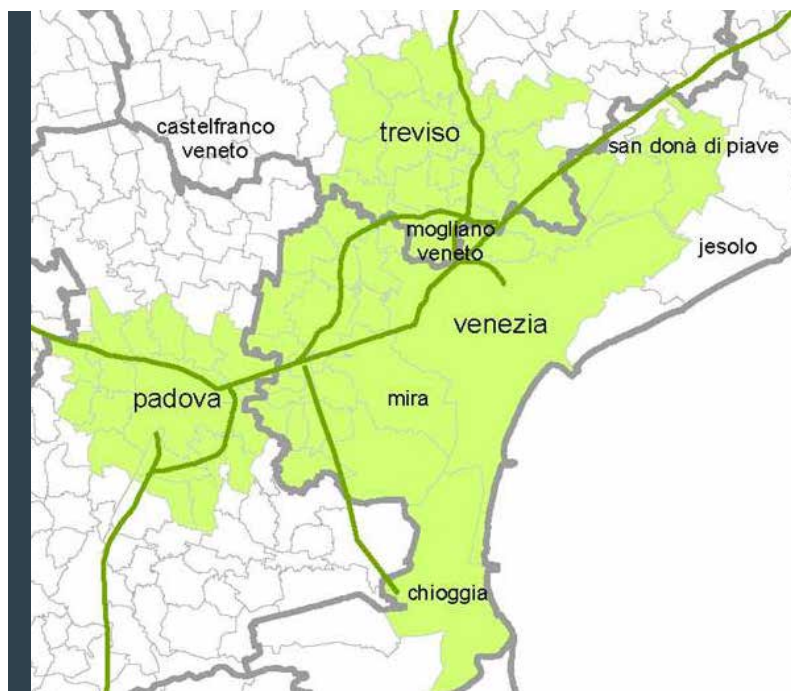


02

“Considerazioni sulla definizione territoriale dell’area metropolitana con particolare riferimento all’ipotesi di area vasta estesa a comprendere i comuni di Venezia-Padova-Treviso”

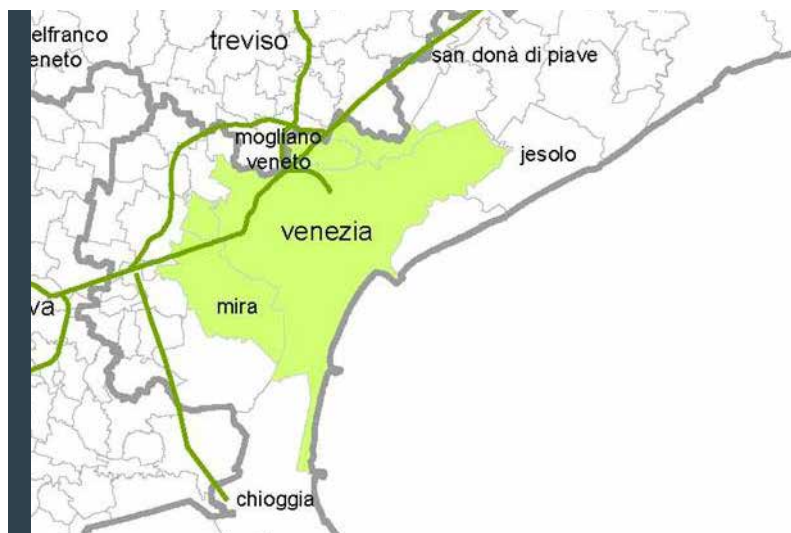
Contributo alla Relazione – Il problema della definizione dell’area metropolitana di Venezia- Commissione Regione del Veneto.

Paolo Costa, 1991



03

PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO (PTRC) DEL VENETO, 1992



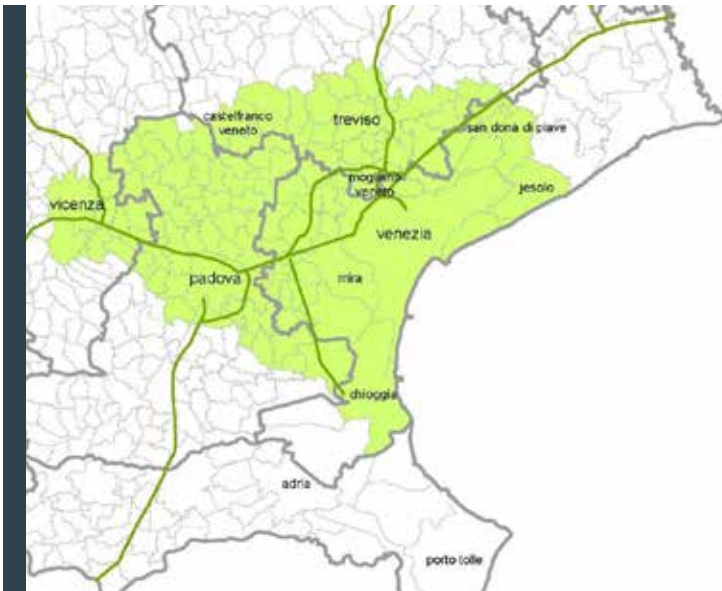
04

LEGGE REGIONALE 12 AGOSTO 1993, N. 36, “DELIMITAZIONE DELL’AREA METROPOLITANA DI VENEZIA”



05

OECD TERRITORIAL REVIEWS
RAPPORTO SU VENEZIA METRO-
POLI, 2010



06

PIANO TERRITORIALE REGIONA-
LE DI COORDINAMENTO (PTRC)
REGIONE VENETO, 2012



07

LA CITTA' METROPOLITANA DI VE-
NEZIA, L. 7 Agosto 2012 n. 135

Principali documenti di Piano di area vasta

L'esperienza maturata a Venezia con lo studio dell'OECD /OCSE Territorial Reviews Rapporto su Venezia Metropoli¹ dove si riconosce la città-regione di Venezia, costituita in prima approssimazione come la somma delle provincie di Padova, Venezia e Treviso, area in grado di competere con le maggiori città metropolitane dell'Europa e dell'OECD, ha consentito di far maturare la consapevolezza che per continuare a competere sia necessario "dare all'agenda economica ed ambientale un carattere metropolitano".

Con una popolazione di 2.6 milioni la *City Region* Venezia comprende tre importanti provincie che si completano a vicenda da un punto di vista economico, e che hanno prosperato attraverso un certo modello di imprenditorialità. Circa il 2% della popolazione totale della città-regione vive nel centro storico di Venezia, che si presenta come una delle principali mete turistiche del mondo. Padova si è specializzata in attività *knowledge-intensive*, mentre Treviso nelle attività manifatturiere. Nella sua totalità, quest'area è diventata un esempio nel campo dello sviluppo economico: in riferimento ai suoi distretti industriali e al coinvolgimento delle piccole e medie imprese si è spesso usata l'espressione "miracolo Veneto" o modello della "Terza Italia".

Il successo di questo modello è stato alimentato da una strategia orientata all'export. La *City Region* Venezia da sola rappresenta circa un quarto dell'export nazionale e più del 40% dei prodotti di lusso venduti all'estero.

La particolarità di Venezia conferisce alla *City Region* un'identità precisa e un'immediata riconoscibilità internazionale; tuttavia non può essere considerata propriamente un "centro" che raccoglie professionisti e concentra servizi avanzati per la *City Region*. Senza un vero e proprio centro, la *City Region* potrebbe non riuscire a creare uno spazio per il passaggio delle idee tra settori diversi. I centri infatti tendono a facilitare la produzione e l'uso della conoscenza tecnica e organizzativa. Più sono ridotti i costi dei trasporti intra-urbani, maggiore è il potenziale numero di gruppi che interagiscono tra loro e maggiore è la diffusione della conoscenza, così come l'interazione diretta tra i lavoratori. Come risposta a questa criticità risulta indispensabile dare forma a un sistema metropolitano più sinergico

Potenziare la connettività può infatti portare ad un modello insediativo più efficace e aiuta a creare un centro capace di sfruttare gli effetti di rete delle aziende nella *City Region* Venezia. Mentre i distretti industriali traggono beneficio dal fatto di essere collocati in città piccole, il settore dei servizi potrebbe avere bisogno di un centro per raccogliere professionisti. Mestre, un centro abitato collocato sulla terraferma e che fa parte del comune di Venezia, potrebbe fungere da fulcro e da via di accesso al Nordest. Grazie alla sua posizione e a un numero consistente di abitanti, Mestre potrebbe divenire il fulcro di una metropoli più grande. I tentativi possono approfittare dello spazio a disposizione per un nuovo sviluppo di Mestre, in particolare le aree dismesse e gli spazi edificabili, ora disponibili per un riutilizzo. Nuove aree di sviluppo urbano potrebbero beneficiare della posizione di Mestre come fulcro del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale. Sono già state avviate alcune iniziative con l'obiettivo di capitalizzare Mestre come nuovo centro di gravità. Infatti, mentre la Venezia insulare ha perso i 2/3 degli abitanti rispetto agli anni Cinquanta, Mestre ha più che raddoppiato le proprie dimensioni.

L'analisi dei punti di forza e dei punti di debolezza letti attraverso le profonde trasformazioni che la *City Region* Venezia si trova a dover affrontare porta l'OECD/OCSE a proporre quattro grandi sfide in termini di competitività.

- Sviluppare la capacità di innovazione e potenziare l'inclusione nel mercato del lavoro.
- Migliorare la mobilità e i collegamenti tra Padova, Venezia e Treviso
- Calibrare politiche economiche e territoriali per salvaguardare l'ambiente

¹ OECD, edizione Italiana a cura di Lucia Bartoli Valeri e Francesco Sbeti, Territorial Reviews Rapporto su Venezia, Marsilio Venezia2010.

- Dare all'agenda economica e ambientale un "carattere" metropolitano

Studi recenti: "Primo rapporto dell'Osservatorio Metropolitano (OSME)"², presentano analisi incentrate nel far emergere, attraverso dati tradizionali e innovativi, come il territorio dell'area metropolitana veneziana esprima dinamiche, tendenze e anche modelli di governance che vanno oltre i confini dei diversi territori provinciali, incrociando nuove geografie da studiare attentamente anche sotto il profilo giuridico amministrativo.

I modelli funzionali pongono con sempre maggior forza il tema del governo metropolitano. E lo pongono maggiormente quando anziché alle sole dotazioni (pesi e risorse) si guarda alle relazioni dinamiche, siano esse riferite alla popolazione che alle imprese.

Il Rapporto rileva un quadro dell'area metropolitana asimmetrico con punti di forza e punti di debolezza settoriali e territoriali, che proprio per queste ragioni richiedono un livello di governo complesso e articolato. Un governo dell'area metropolitana che per singoli servizi e singoli ambiti esiste già, un governo a geometria variabile che è indice di una realtà territoriale in grado di governare i processi a scala vasta.



01

PTRC DEL VENETO 2012
BILANCIERE VENEZIA-PADOVA

² AAVV Venezia metropoli Osservatorio metropolitano (OSME) Primo rapporto, Fondazione Venezia 2000, Venezia 2012.

Una lettura di sintesi nella forma di un progetto

Il governo del territorio in questi anni si è limitato a piccoli scontri su qualche progetto speculativo, che poi fatica a venire realizzato o si è limitato alla ostinata difesa dell'esistente, non affrontando invece il terreno sul quale progettare il futuro non solo urbanistico, ma anche culturale, economico e sociale. La città metropolitana assume il significato di rilanciare ad una scala più grande la questione della trasformazione del sistema affrontando il tema della mobilità, dell'organizzazione produttiva, la qualità dei servizi all'impresa e alla persona nel rispetto dell'ambiente.

Territorialmente questo processo si condensa in una nuova città che trova il suo centro motore nel nucleo territoriale delle province di Padova-Venezia-Treviso, ambito che si va innervando di infrastrutture di dimensione metropolitana e la cui mera perimetrazione amministrativa è fuorviante.

La città metropolitana di Venezia non ha precisi confini geografici: essa ha oggi soltanto una forma geopolitica definita dai confini amministrativi, geometrici e piramidali (Stato, Regioni, Province, Comuni). La scelta di considerare il territorio di tutte e tre le province deriva dalla consapevolezza che è attualmente in corso uno sforzo di delimitazione del territorio e che comunque si tratta di un processo di governance piuttosto che solo di governo dei perimetri. Le tre province rappresentano troppo e nello stesso tempo troppo poco. Infatti alcuni comuni sono esterni al nucleo metropolitano e gravitano più verso altre aree che non verso la città metropolitana. Si tratta della pedemontana (Bassano-Castelfranco-Conegliano) e della bassa pianura padovana (Este-Montagnana).

Alternativamente in alcune aree confinanti con le tre Province si è definita una forte relazione con il nucleo metropolitano, a sud nell'area intorno al comune di Adria (appartenente alla Provincia di Rovigo) e ad est intorno al comune di Pordenone (appartenente addirittura ad una altra Regione, quella del Friuli-Venezia Giulia).

Una ipotesi di lavoro può andare dunque nella direzione della individuazione di un ambito che comprende oltre all'intera provincia di Venezia, una parte delle province di Padova e Treviso, oltre ad alcuni comuni delle province di Rovigo e Pordenone.



01

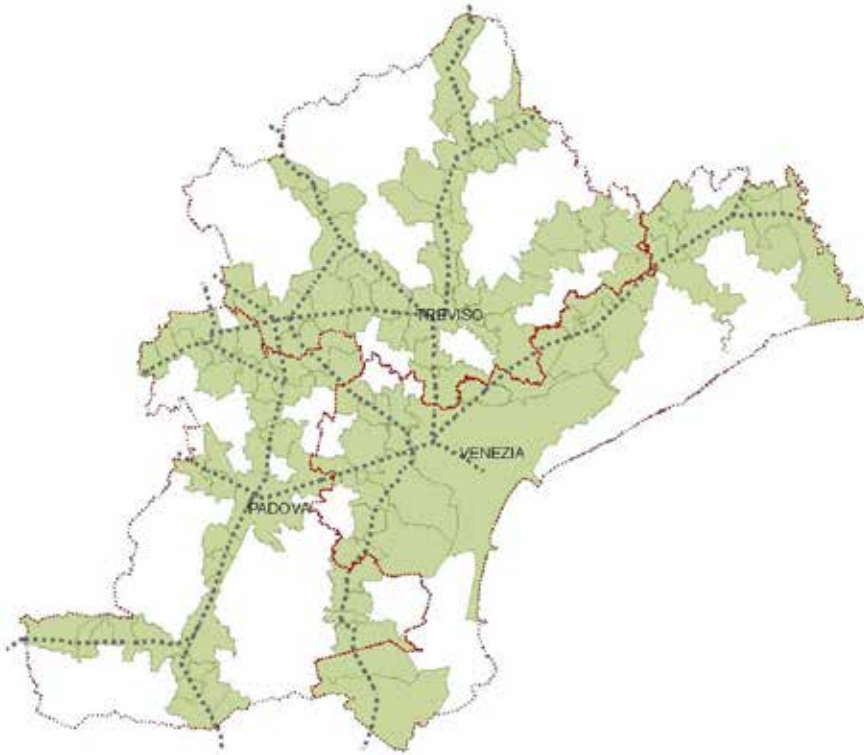
Forme di governo e di governance.
Venezia Metropoli
Limiti amministrativi del bacino
scolante in Laguna di Venezia ag-
giornamento anno 2011

02

La mobilità.

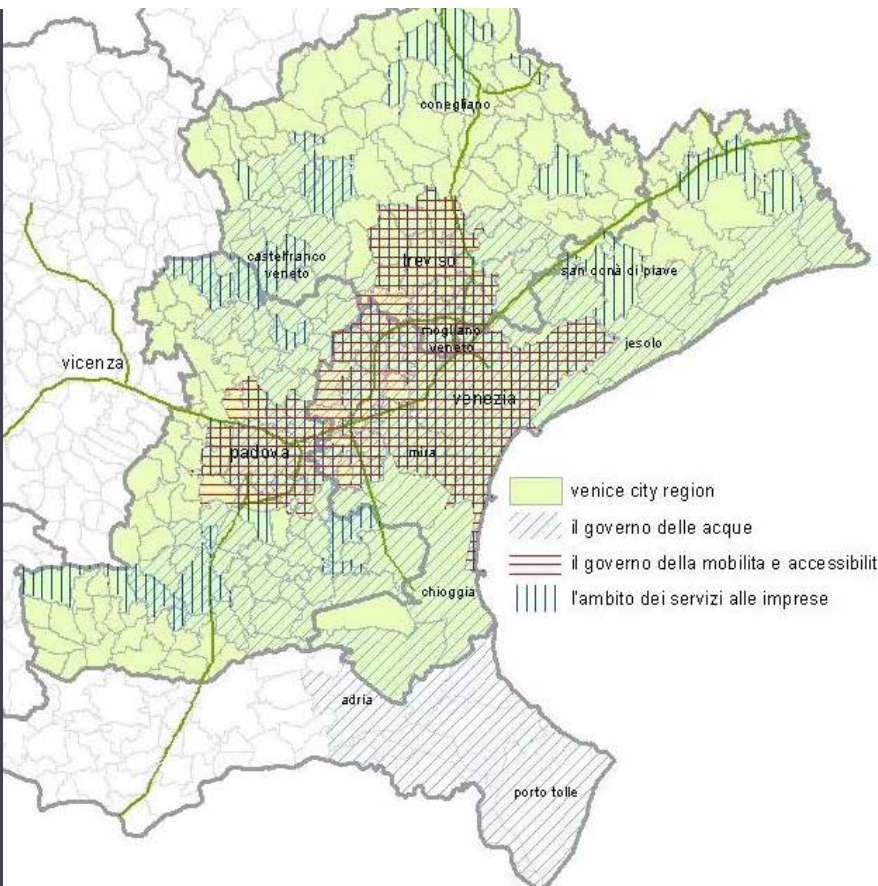
La rete SFMR nell'area metropolitana.

Il progetto SFMR prevede quattro fasi di attuazione, la prima delle quali ha riguardato l'area centrale veneta, compresa nel quadrilatero Venezia-Padova-Treviso-Castelfranco



03

Una lettura di sintesi nella forma di un progetto



CITTÀ METROPOLITANA DI GENOVA

Roberto Bobbio, Giampiero Lombardini

BOX

Delimitazioni storiche dell'area metropolitana

La Provincia di Genova nell'evoluzione storica dei suoi confini

La Provincia di Genova venne istituita dal Decreto Rattazzi del 1859; divenne operativa dal 1° marzo 1860 con la nomina a presidente provinciale dell'avvocato Antonio Caveri. Con il Decreto del 1859 vennero stabiliti i confini e l'ordinamento territoriale del Regno Sabauda (cui il territorio del genovesato apparteneva completamente), disegnati sul modello francese, che prevedeva una partizione del territorio in province, circondari, mandamenti e comuni. La Liguria venne suddivisa in due Province: Genova e Porto Maurizio; Genova a sua volta fu divisa in cinque Circondari: Genova, Albenga, Chiavari, Levante (l'attuale area della provincia di Spezia) e Savona, ognuno dei quali suddiviso in Mandamenti per un numero totale di 211 Comuni. La Provincia di Genova, in virtù di questa suddivisione, venne a comprendere praticamente quasi per intero tutta quella parte di territorio che faceva capo all'antica Repubblica genovese; e fu proprio questa coincidenza di confini che, al momento della scelta di uno stemma che la simboleggiasse, portò al convincimento che quello della Repubblica di Genova fosse il più consono a rappresentare la nuova entità territoriale appena sorta. Al momento della sua costituzione la Provincia si estendeva a est fino ai confini con la Provincia di Massa Carrara, comprendendo i Comuni di Castelnuovo, Sarzana e S. Stefano; a ovest fino al confine con la Provincia di Porto Maurizio, comprendendo Andora e Laigueglia, mentre a sud aveva il suo limite naturale nell'ampio golfo ligure.

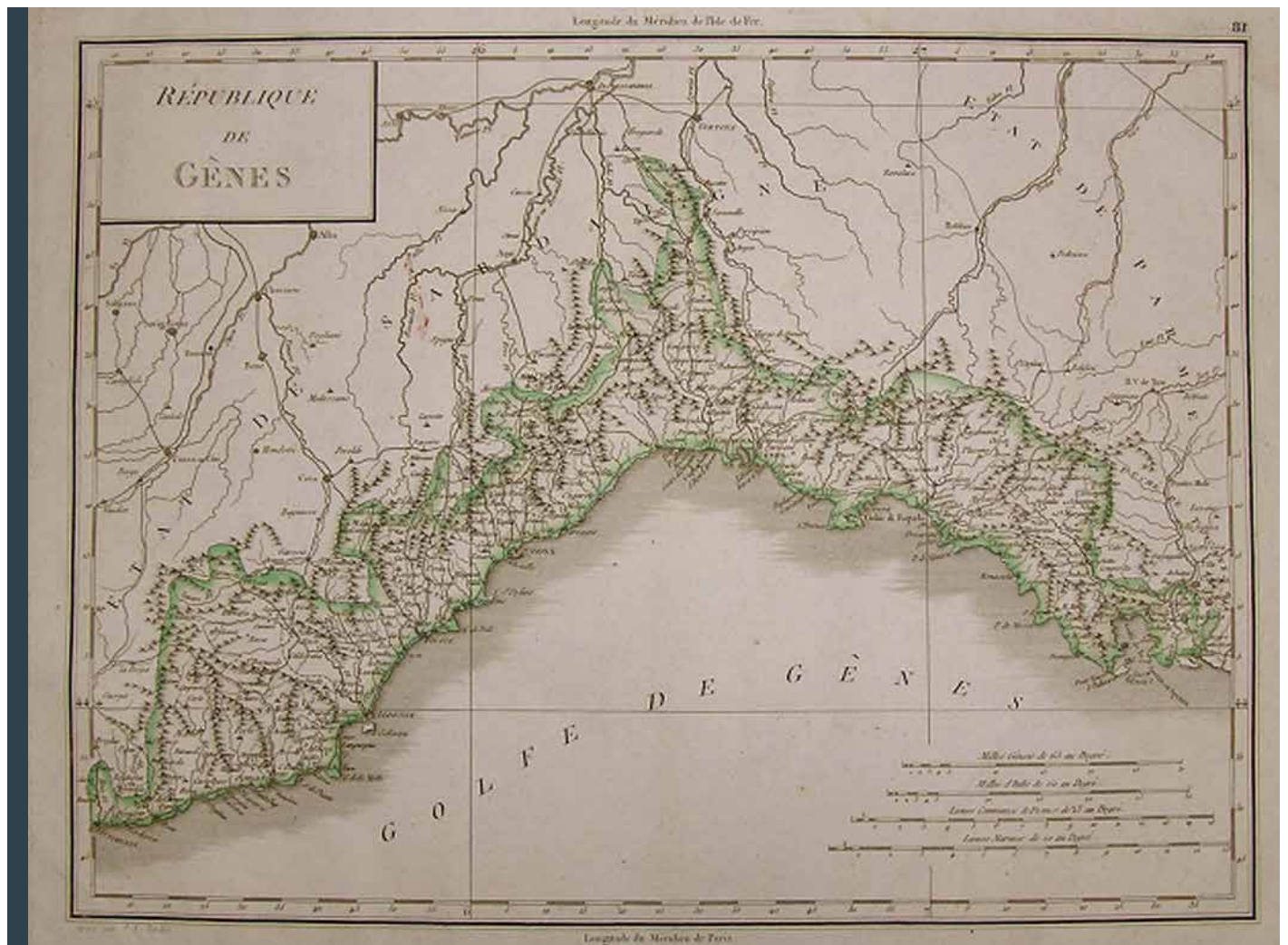
Con l'istituzione della Provincia di Genova, però molti Comuni dell'entroterra, buona parte cioè di quelli localizzati oltre l'Appennino, persero il loro legame politico-amministrativo con la provincia genovese (Bosio, Carrosio, Fraconalto, Gavi Ligure, Novi Ligure, Rocchetta Ligure, Vignole Borbera, Voltaggio e tutto l'Oltregiogo e la val Borbera che formerà la provincia di Novi) a causa dell'istituzione della provincia di Alessandria per effetto dello stesso decreto legge del ministro Urbano Rattazzi. Si trattava in realtà di territori che avevano avuto storicamente una lunga tradizione di rapporti con il genovesato, testimoniato anche, tra l'altro, dall'aggettivazione "Ligure" di molti dei Comuni appartenenti a quest'area e che ancora oggi appartengono alla provincia di Alessandria, pur essendo fortemente connessi con le attività economiche e produttive del capoluogo ligure.

La Provincia di Genova così definita territorialmente era però destinata a subire ancora numerosi smembramenti e variazioni dei suoi confini prima di arrivare a presentare la dimensione attuale. La prima variazione avvenne in seguito al processo di affrancamento dell'area spezzina che, verso i primi anni del novecento, vedeva il consolidarsi di un notevole sviluppo economico legato alle attività sorte attorno all'Arsenale militare. La Provincia di La Spezia fu quindi costituita con R.D. 2.9.1923. Successivamente, con R.D. 2.1.1927 si diede vita alla Provincia di Savona, che staccò da Genova tutti gli 87 Comuni dei due Circondari di Savona e di Albenga, con una popolazione di 208.115 abitanti e una superficie di 1589 Km². In tal modo, alla Provincia di Genova rimase il territorio intermedio tra queste due nuove Province, venendo a comprendere il bacino dell'ex Genova e riacquisendo il Circondano di Chiavari.

La definizione dell'area metropolitana genovese: la Legge Regionale 12/1991

La prima ipotesi di perimetrazione istituzionale di un'area metropolitana genovese risale al 1991 quando, in ottemperanza ai disposti della legge di riordino degli Enti Locali 142/1990, la Regione Liguria emanò una specifica legge in materia. Nell'ipotesi formulata nel testo legislativo regionale, la Città Metropolitana di Genova comprendeva 39 Comuni e si identifica a grandi linee con l'area metropolitana genovese prevista dal coevo Piano Territoriale di Coordinamento dell'area Ligure Centrale (P.T.C.-A.C.L.), approvato dalla Regione nel 1990. Da tale perimetrazione erano escluse l'area del Tigullio (Chiavari-Rapallo-Sestri Levante) ed il relativo entroterra (costituito dalle valli Fontanabuona, Sturla, Gromolo).

La medesima Legge Regionale 12/1991 prevedeva anche un diverso assetto istituzionale e di governo per l'area (attraverso l'istituzione della Città Metropolitana, entità distinta, anche funzionalmente, rispetto ai restanti comuni dell'area) e partiva dal presupposto di creare una nuova Provincia relativamente ai territori già appartenenti alla Provincia di Genova ma esclusi dalla perimetrazione (si trattava dell'area orientale del territorio provinciale).



01

La provincia di Genova "storica", tracciata sugli antichi confini della Repubblica.



02

L'area metropolitana genovese nell'ipotesi della Legge Regionale 12/1991

Principali documenti di Piano di area vasta

La definizione dell'area metropolitana nelle immagini dei Piani territoriali

Sotto un diverso profilo d'indagine, la perimetrazione del 1991 rappresentò anche una tappa importante all'interno di un lungo percorso costituito dal sovrapporsi temporale di diverse immagini di piano che, nel tentativo di territorializzare politiche di sviluppo, disegnarono nel tempo diversi assetti regionali.

Già nel primo documento elaborato a livello regionale nel 1975, lo Schema di piano territoriale, emergeva una chiara struttura regionale, dove l'area centrale costituita dai due poli Genova – Savona acquisiva un preciso rilievo. Le due aree urbane, denominate nello Schema di piano Genovese e Savonese, separate dall'area verde a forte vocazione naturalistica dell'Appennino genovese (costituita dall'emergenza del Monte Beigua, successivamente istituzionalizzato come area parco di rilievo regionale), costituivano il sistema sul quale attestare lo sviluppo industriale della Regione, in stretta connessione con i relativi porti e con le infrastrutture di penetrazione verso l'area padana. Risulta in particolare, di interesse la definizione spaziale data nel documento all'area genovese, delimitata ad ovest dai comuni di Arenzano e Cogoleto ma escludente l'area del Beigua e la riviera Varazze – Albisola (con evidenti vocazioni turistiche) e ad est dal crinale di separazione tra la Val Fontanabuona e la Val Bisagno (geograficamente connessa al genovesato) e che lungo la costa arrivava ad oltrepassare il promontorio di Portofino, giungendo fino a Rapallo. Una perimetrazione quindi che già in allora molto di avvicinava a quella poi stabilita nel 1991 con la prima definizione di area metropolitana genovese e che considera come territorio interno connesso alla conurbazione genovese quello delle Valli Polcevera, Bisagno e Sturla, ma esclude la parte orientale della provincia genovese (area del Tigullio e valli dell'Entella).

Il Piano Territoriale di Coordinamento dell'Area Centrale Ligure (PTC-ACL) elaborato tra la seconda metà degli anni Ottanta e i primi anni Novanta, riporta al centro della discussione le connessioni tra l'arco costiero Genova-Savona (riprendendo in questo l'impostazione del precedente schema di piano) e l'area dell'oltre Appennino, ossia il basso alessandrino. Questa scelta strategica ispira l'intero disegno del piano, che si fonda sul rafforzamento e rinnovamento del sistema produttivo dell'area centrale ligure, a sua volta strettamente connesso con il rinnovo e potenziamento delle attività portuali e quindi connesso anche al disegno complessivo dell'intera struttura logistica dell'area.

Il piano individua, in questa prospettiva tre macro aree (oltre a quella alessandrina, di competenza pianificatoria di altra Regione con la quale si auspicavano azioni di integrazione e coordinamento): l'area del Tigullio-Fontanabuona ad est (caratterizzata da una forte vocazione turistica e di servizio all'area metropolitana); l'area metropolitana genovese in senso stretto, che tende a coincidere sia con le ipotesi dello Schema di piano del 1975, sia con la perimetrazione del 1991 elaborata secondo la L.R. 12/1991) e infine l'area del Savonese-Bormide, dove oltre al polo portuale e industriale di Savona-Vado, si connettono le valli che danno accesso al basso Piemonte.

Nel 2003 la Regione Liguria arrivò all'adozione (ma non all'approvazione) di una bozza di Piano territoriale Regionale (PTR), secondo le disposizioni dell'intervenuta prima legge urbanistica regionale (L.R. 36/1997). Il PTR adottò la linea programmatica di demandare ai livelli inferiori (province e comuni) le questioni inerenti la trasformazione urbana concentrandosi invece maggiormente sulla pianificazione dei territori interni, della costa e su alcune specifiche aree di trasformazione individuate come aree strategiche di livello regionale. I capoluoghi di provincia regionali costituiscono tema a parte e per essi, salvo la conferma di alcune operazioni strategiche già individuate del PTC-ACL. Il Piano non riportava alcuna perimetrazione d'area, ma forniva solo un'immagine delle principali componenti morfologiche del territorio: aree urbanizzate, grandi infrastrutture e reti verdi di scala territoriale.

Nella versione aggiornata del PTR, attualmente in fase di adozione, vengono individuate, all'interno degli 11 ambiti regionali riconosciuti, 15 aree di concertazione, tra le quali quella del sistema industriale del Ponente genovese, riguarda quello che il Piano riconosce come l'ambito del genovesato, che rispetto alle perimetrazioni dell'area metropolitana già elaborate nei Piani territoriali regionali degli anni precedenti, stralcia dall'ambito i territori appenninici della Valle Scrivia e le due "ali" costiere a Ponente e a Levante.

L'Area di Concertazione del Ponente genovese, in particolare, comprende un insieme di aree già disciplinate dal PTC degli Insediamenti Produttivi dell'Area Centrale Ligure – Area Metropolitana Genovese – come Aree di Intervento del Distretto 4 – Ponente (Sestri P.) ed in parte già oggetto di rinvio alla disciplina del Piano urbanistico del Comune di Genova, in cui si concentrano le principali questioni non ancora definitivamente risolte della trasformazione urbana di questa parte della città destinata a segnare profondamente anche il ruolo e l'immagine di Genova e del suo porto e conseguentemente l'economia dell'intera regione. Confermando il valore strategico di tali aree, al fine di favorire l'evoluzione della progettazione delle stesse alle diverse scale e coordinarne gli sviluppi e le ricadute all'interno dei diversi strumenti di pianificazione coinvolti, il PTR prescrive, ove non già operanti, l'attivazione di processi di concertazione per la definizione degli assetti infrastrutturali ed urbanistici e per l'attuazione delle trasformazioni, da assumersi d'intesa tra gli Enti e le Amministrazioni competenti.

Il PTC provinciale del 2001

Elemento portante del Piano Provinciale del 2000 era stata la configurazione delle possibili soluzioni del nodo infrastrutturale genovese, da cui derivavano indicazioni di sintesi sull'assetto territoriale conseguente, ed in particolare la necessità di approfondire le implicazioni di sviluppo del settore della logistica in un quadro sovraregionale che tendeva ad evolversi rapidamente a seguito delle decisioni sulla realizzazione dei grandi canali trasportistici di livello europeo e della cosiddetta "autostrada del mare". Le aree individuate come idonee ad uno sviluppo sostenibile, correlato al riassetto del grande sistema infrastrutturale, corrispondevano agli assi dell'Area genovese e del Tigullio, compresi fra Genova capoluogo e Valle Scrivia, Entella e Fontanabuona. La seconda prospettiva di assetto del territorio era riferita agli ambiti esterni rispetto alla configurazione "a triangolo"; a questi erano affidate prevalentemente azioni attinenti all'asse di orientamento strategico residenziale turistico, con finalità di riorganizzazione e di riequilibrio fra pesi insediativi dell'asse costiero e delle valli interne.

La revisione del PTC provinciale: il PTCp2020

Con la revisione decennale del Piano provinciale del 2000 nasce lo "Schema direttore 2020", che costituisce la rappresentazione sintetica delle nuove, adeguate strategie che il PTCp intende mettere in atto per conseguire il riequilibrio territoriale dell'area vasta provinciale attraverso il rafforzamento delle relazioni fra la città "metropolitana" genovese, territorio costiero e valli interne. La visione del PTC 2020 assume una configurazione aperta "a ventaglio", dove la prospettiva dello sviluppo è più estesamente affidata al sistema territorio-ambiente tendente al riequilibrio delle componenti territoriali e a far emergere il ruolo dominante delle risorse e delle opportunità locali, puntando alla costituzione di un modello organizzativo del territorio fondato su un sistema di "rete". Il simbolo del ventaglio identifica la rete delle relazioni del territorio provinciale come un sistema complesso e diversificato, costituito da più elementi territoriali, ciascuno con la sua specifica identità, ma fortemente connessi gli uni agli altri, in quanto partecipano ad un disegno organico di area vasta, in cui le sinergie per risolvere problemi singoli e comuni, e creare opportunità di sviluppo sostenibile, sono lo strumento per raggiungere gli obiettivi di qualità della vita nell'intero territorio provinciale.

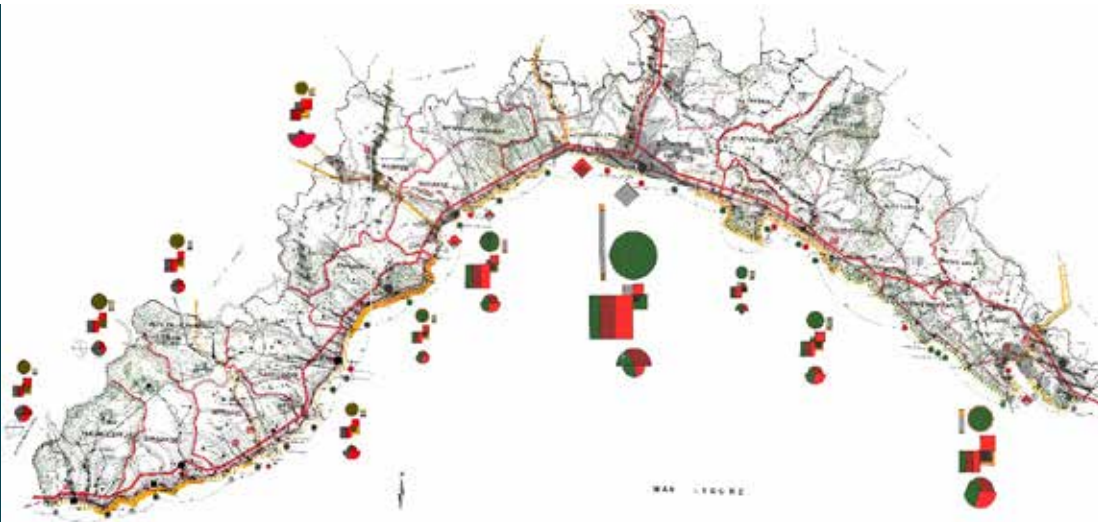
Il Piano, al fine di conseguire obiettivi di coordinamento, individua cinque sistemi territoriali strategici, nei quali si riconoscono specifiche aree di intervento e caratteristico funzionali, e morfologiche unitarie e dove quindi è possibile e utile procedere con atti di co-pianificazione tra i diversi Enti

interessati. L'individuazione dei Sistemi Territoriali Strategici è stata effettuata sulla base della ricognizione dei più rilevanti fenomeni di riconfigurazione del territorio provinciale, nonché di carenze e problematiche nel funzionamento di alcuni sistemi territoriali, secondo priorità che derivano dagli obiettivi del PTCp stesso, valutando altresì lo stato della pianificazione e programmazione in atto e in previsione, di livello territoriale, locale e settoriale, ed in particolare la presenza di "lacune" nella pianificazione/programmazione esistente.

La proposta di Piano per l'area metropolitana genovese (PTGm)

Con l'approvazione della "Spending review" (Decreto legge n. 95 del 6 luglio 2012 convertito nella legge n. 135 del 7 agosto del 2012) l'istituzione della città metropolitana di Genova (di cui si discute dal 1990) ha subito un'improvvisa accelerazione. Il Consiglio Regionale della Liguria nella seduta del 22 ottobre 2012 ha ratificato il provvedimento della Giunta regionale di "Proposta al Governo di riordino delle Province ubicate nel territorio ligure". La città metropolitana di Genova, come estensione territoriale, corrisponde a quella della soppressa provincia di Genova e include tutti i comuni, già facenti parte della provincia stessa. A partire da tale impulso legislativo, agli inizi del 2013 la Provincia di Genova, ha elaborato una proposta per un Piano di assetto territoriale della futura Città metropolitana, come individuata ai sensi della legge del 7 agosto 2012. Alla base del documento vi è il riconoscimento del ruolo della pianificazione territoriale nelle funzioni attribuite dallo Stato alle città metropolitane, ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera p) della Costituzione, che costituisce l'impronta essenziale per la creazione e la gestione di tali nuove realtà istituzionali, in quanto soggetti dotati di un potere autonomo di governo del territorio, inteso non come mera attività regolamentare ed amministrativa, ma come esercizio di un'attività progettuale che lega lo sviluppo economico e sociale, i servizi pubblici, la mobilità e le reti infrastrutturali, ad un complessivo disegno di assetto del territorio, esteso all'intera area della città metropolitana.

In questo contesto, la proposta di piano recupera gli studi e le istanze programmatiche e pianificatorie del PTCp2020. Le "criticità emergenti" del territorio dell'area metropolitana sono individuate nella fragilità ambientale e paesaggistica, nella decadenza economica / diminuzione popolazione, nella crisi e cambiamento dei settori tradizionali (edilizia e turismo), negli impatti ambientali e decisori esterni per le grandi infrastrutture. Le "opportunità" del territorio dell'area metropolitana sono invece costituite dalla resilienza /adattamento ai cambiamenti climatici, dalla qualità insediativa (un bene scarso), dalle attività economiche innovative nei settori del turismo, messa in sicurezza del territorio, riqualificazione paesaggistica, high tech, consolidamento produzioni specializzate, ...), dalla possibile coesione territoriale.



01

Liguria: lo Schema di Piano territoriale del 1975: individuazione degli ambiti e delle polarità urbane

PTC ACL - Schema generale delle infrastrutture

estratto dalla Norme d'Attuazione del PTC ACL - DCR n. 95/1992

Art. 5 Indicazioni a livello di Area Geografica

1. Con riferimento all'intero Area Geografica, in coerenza con gli obiettivi e le strategie generali, il Piano indica:
 - a. il modello dell'assetto insediativo, suddividendo il territorio in Ambiti Territoriali dei quali stabilisce i ruoli relativamente ai sistemi produttivo, portuale, residenziale e dei servizi di valenza territoriale;
 - b. lo schema generale delle connessioni infrastrutturali, individuando le principali direttrici dalle quali definisce funzioni e prestazioni rispetto alla mobilità di attraversamento, di scambio e locale.
2. In ragione delle relazioni funzionali esistenti e sulla base di formali intese con la Regione Piemonte il Piano a questo livello prende in considerazione anche il territorio del Basso Piemonte.

INDIRIZZI DI PIANO:

1. INDIRIZZI VOLTI A POTENZIARE L'EFFETTO DI RETE ALL'INTERNO DELL'AREA

- realizzazione della metropolitana regionale costiera in sede f.s., collegamento dei nodi di interscambio
- disinquinamento del tratto autostradale A10-A12 Velli-Rivarolo con viabilità a potenziamento dei collegamenti con le reti della mobilità urbana
- interventi di organizzazione del sistema costituito dalla S.S. 1 Aulla e relative connessioni/trasposizioni tra funzioni di scambio e funzioni locali combinate
- razionalizzazione e potenziamento dei tracciati della rete ordinaria interna
- realizzazioni di nuovi assi di attraversamento della area urbana

2. INDIRIZZI VOLTI A POTENZIARE LE CONNESSIONI ESTERNE

- linee veloci in funzione del collegamento dell'area metropolitana nel previsto sistema delle reti nazionali ferroviarie ad alta velocità
- riorganizzazione del sistema autostradale/interazioni di grado pari la regione dei flussi di attraversamento dai flussi interni all'area metropolitana
- nuove realizzazioni di tratto discendente dell'autostrada A7 Savona-S-Genova
- realizzazione della superstrada A10a Cuneo-Piedice in funzione del potenziamento dei collegamenti in l'ambito savonese-bormide e l'alexandrino (congiungibile mediante l'intercambiamento della S.S. 20)

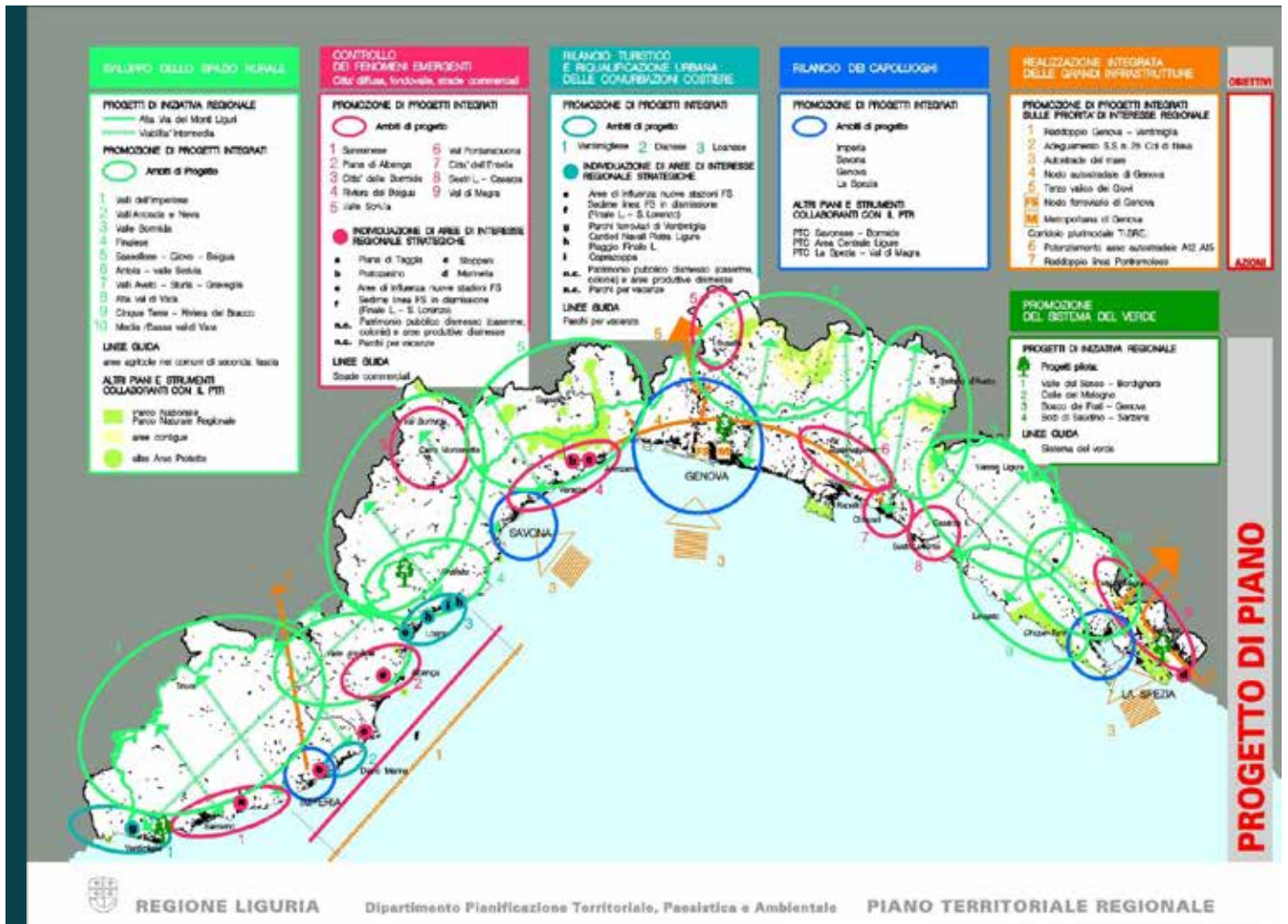
RETE INFRASTRUTTURALI ESISTENTE E IN CORSO DI ATTUAZIONE

- rete esistente
- linee a doppio doppio
- potenziamento delle linee f.s. del Gior mediante il sistema a doppio binario parallelo in corso di attuazione



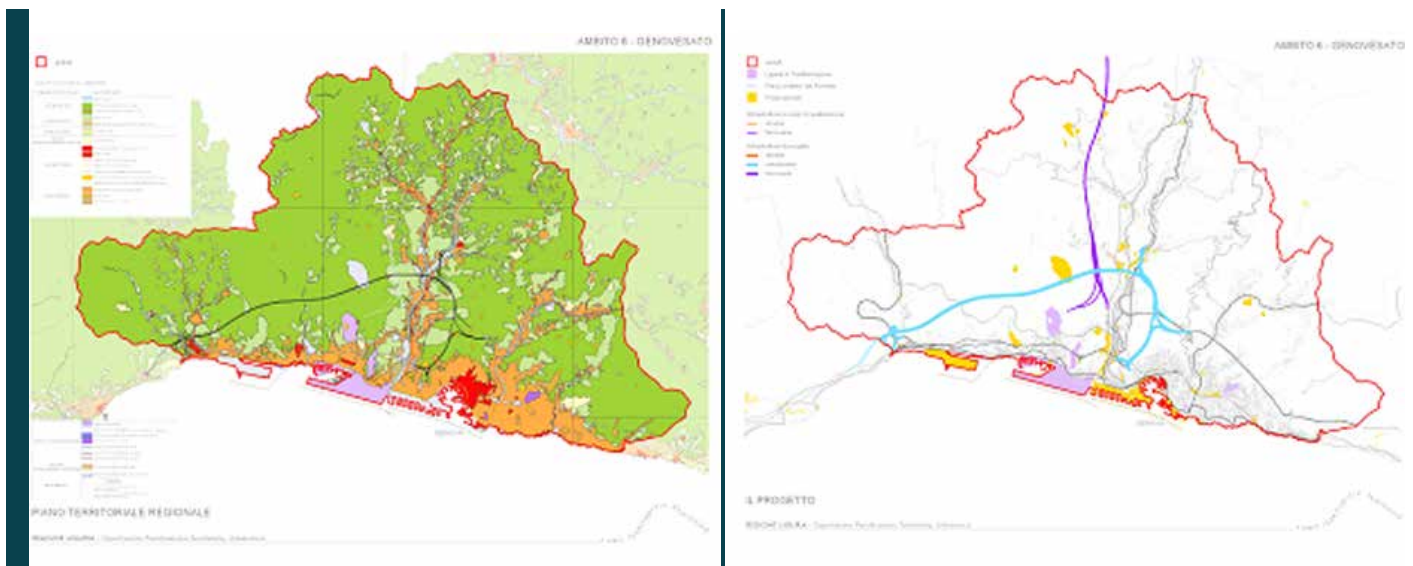
02

PTC-ACL 1991: schema strategico d'area vasta, individuazione degli ambiti e connessioni con l'alexandrino.



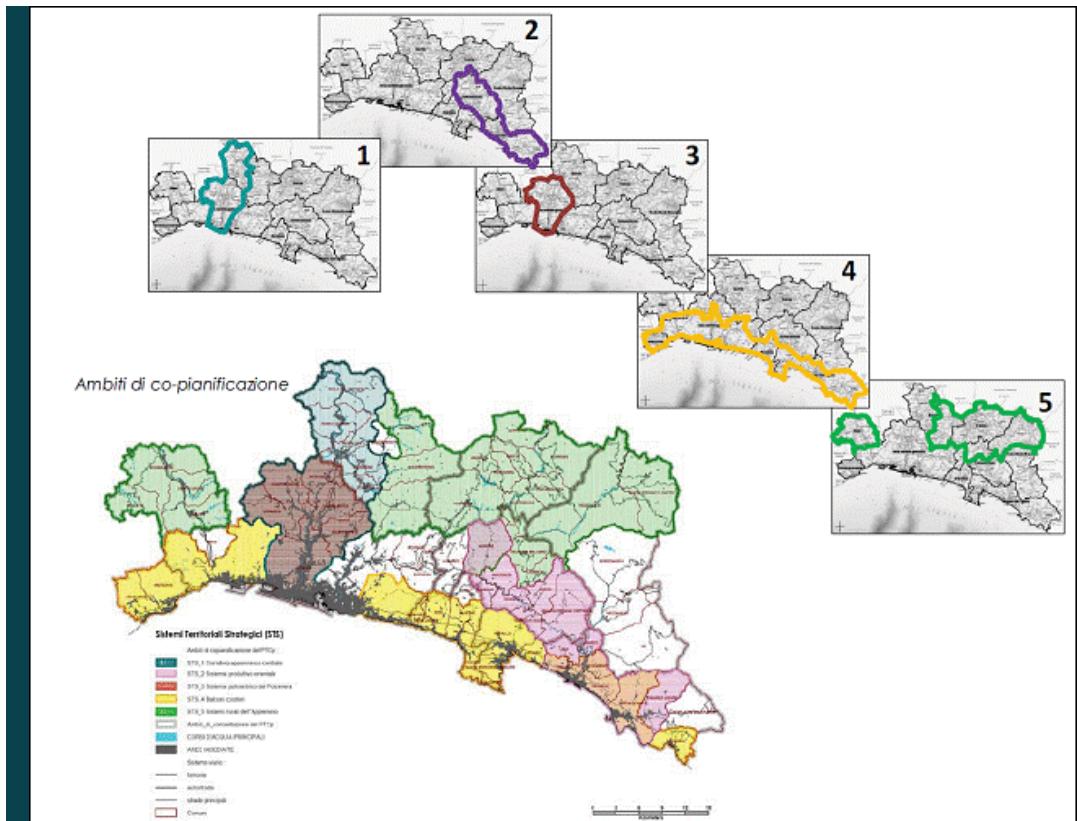
03

Bozza di PTR del 2003: Liguria, la geografia del piano



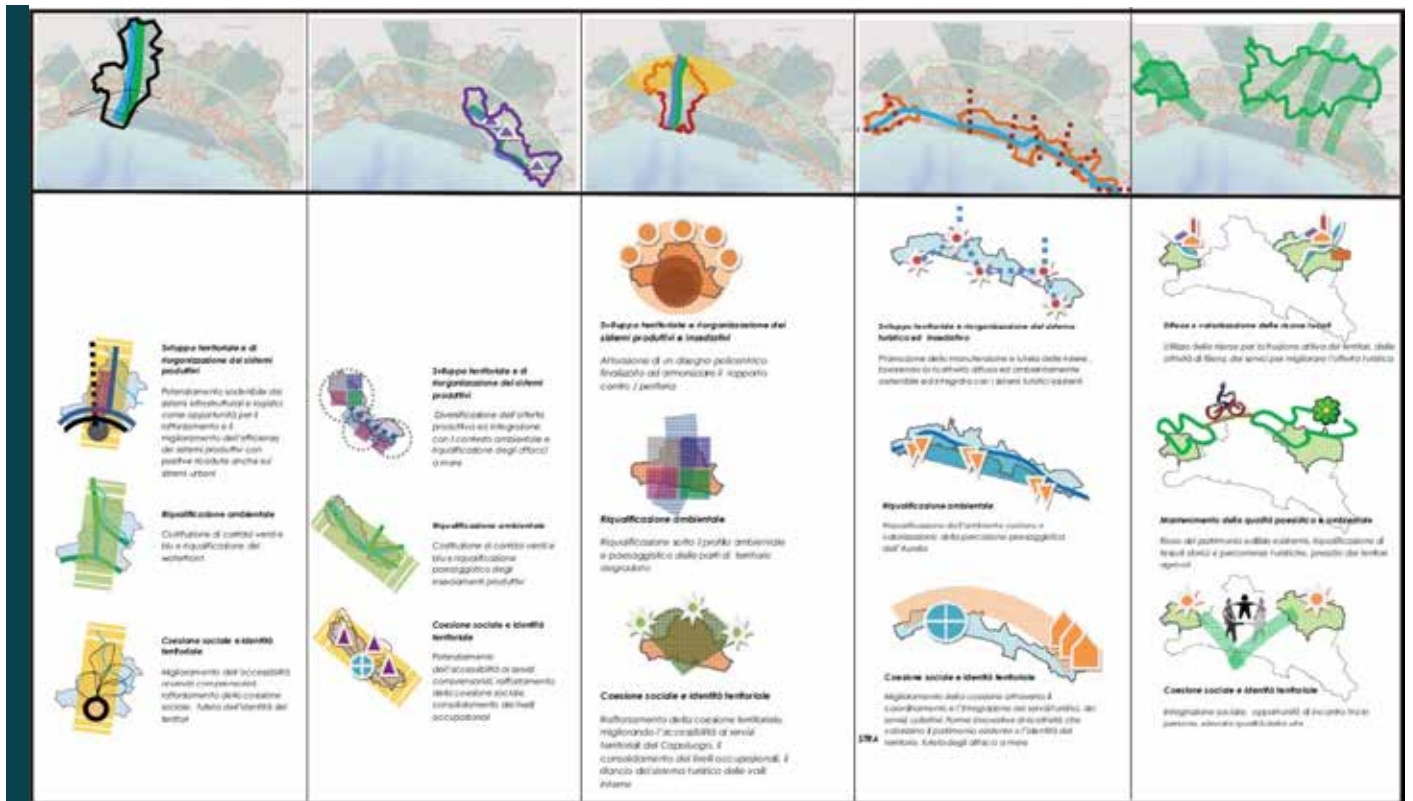
04

PTR Liguria 2014: individuazione dell'ambito del genovesato, condizioni ambientali e schema strutturale



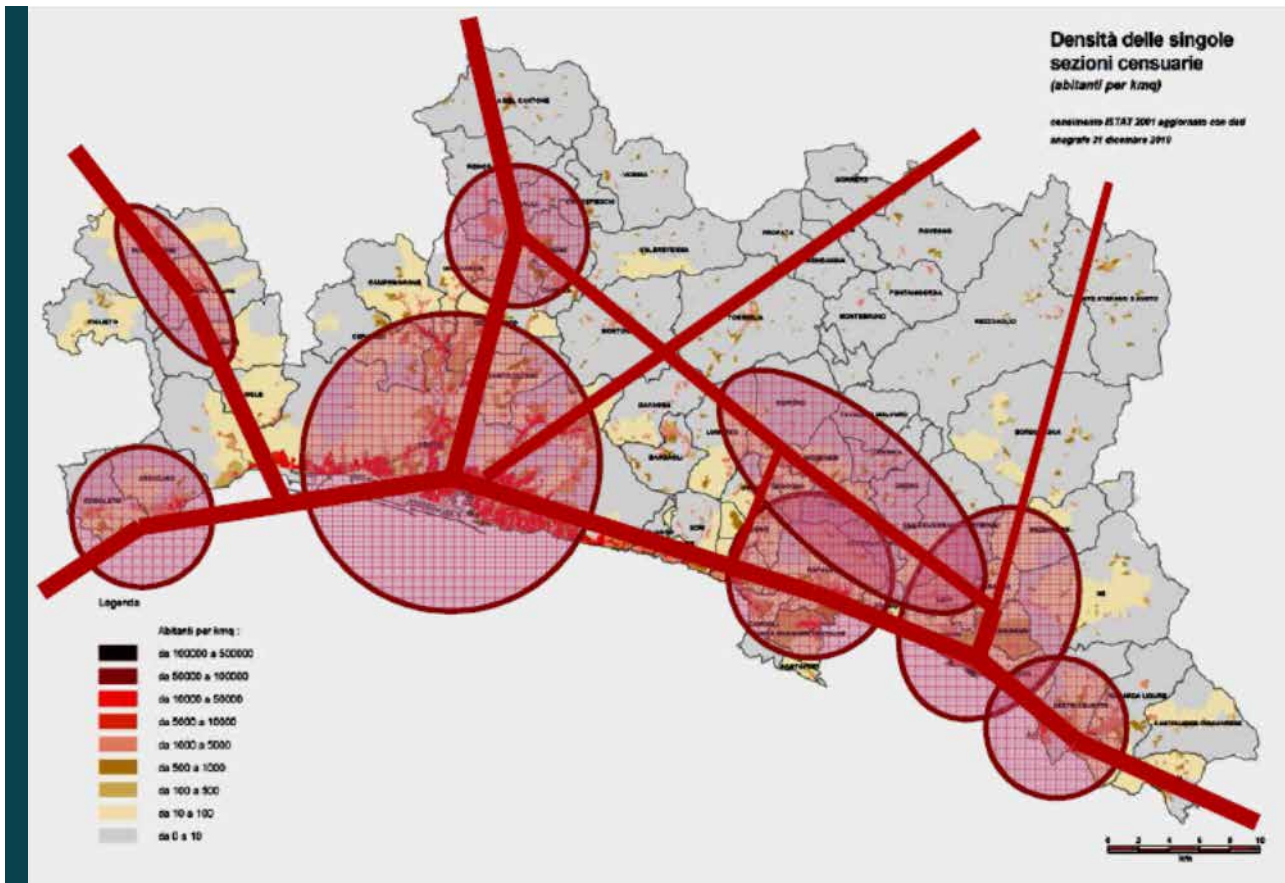
07

PTCp2020: i Sistemi Strategici Territoriali



08

PTCp2020: Quadro sinottico dei sistemi strategici territoriali, obiettivi e strategie



07

Proposta di PTGm: flussi di traffico lungo le reti dell'area vasta e schema dell'organizzazione insediativa

L'ambito di influenza reale della città metropolitana

In un seminale studio sulle aree metropolitane italiane (Cafiero, Busca, 1970), si erano considerate le densità degli attivi extragricoli dei Comuni, aggregando tra loro i Comuni contigui con densità superiori ai 100 attivi extragricoli/kmq; fra questi raggruppamenti si erano poi definite le aree metropolitane, caratterizzate da una popolazione complessiva superiore a 110.000 ab e un numero di attivi extragricoli superiore a 35.000. La perimetrazione proposta riprendeva, concentrando l'attenzione solo sulla più urbanizzata fascia costiera, i confini dell'antica Provincia di Genova, delle quali ancora evidentemente si riconoscevano degli evidenti tratti in comune, non espressamente legati alla sola dimensione insediativo-morfologica. Peraltro risulta evidente come le relazioni tra Genova e la sua area a confine di Levante, costituita dai Comuni del Golfo del Tigullio, fossero già immediatamente percepibili e come queste approssimassero con una discreta precisione i confini della nuova provincia genovese. Sul lato di Ponente, invece, si riconoscevano delle relazioni molto forti anche con tutta l'area del savonese, anch'essa storicamente legata in maniera molto forte con il genovesato. Nel 1991 lo studio di Bartaletti (Bartaletti, 1991) sulle aree metropolitane italiane affina il precedente lavoro di Cafiero e Busca: la metodologia adottata per questo studio si basa sulla procedura adottata dal *United States of Bureau of the Census* e dalle contemporanee ricerche statunitensi sulle *Standard Metropolitan Statistical Areas*, con una specifica attenzione tuttavia al criterio demografico. Secondo quest'ultima definizione, l'Area Statistica Metropolitana (SMA) è composta da una o più contee (nel caso americano, ovviamente), ed è definita sulla base di un'area urbana centrale; vale a dire un'area continua di relativa alta densità di popolazione. Nel caso dell'applicazione al caso italiano elaborata da Bartaletti, le norme elaborate per l'aggregazione dei comuni sono imperniata sulle variazioni percentuali della popolazione in determinati periodi, integrate dalla densità della popolazione e dalla continuità edilizia, nonché da diverse procedure connesse con la distanza tra i centri, la dimensione dei comuni, l'andamento dei confini amministrativi e delle vie di comunicazione. Anche in questo caso non si tiene conto dei flussi di pendolarismo, che all'epoca dell'elaborazione non erano ancora disponibili. Nella proposta di Bartaletti, l'area metropolitana viene definita con una maggiore concentrazione verso Levante (il Ponente, oltre il Comune di Cogoleto, che è l'ultimo comune costiero occidentale della provinciale, viene escluso dalla perimetrazione) e rientrano nella definizione di area metropolitana anche diverse aree interne del genovesato (la Val Polcevera).

Lo studio sulle aree metropolitane raccolto all'interno del saggio di Fubini del 1994 (Fubini, 1994) invece considera diverse componenti: i flussi di traffico, il pendolarismo (che con la pubblicazione dei dati del Censimento ISTAT 1991, per la prima volta consentirono le prime elaborazioni in materia), le dinamiche demografiche, la struttura insediativa (infrastrutture e densità) e le tipologie della popolazione. Ne consegue un'immagine che riprende in buona misura quella coeva elaborata per il Piano territoriale di coordinamento dell'Area Centrale Ligure, con considerazione anche delle aree interne che si spinge a considerare come connessa all'area genovese anche i territori dell'Oltregiogo. Non molto diverso in termini di delimitazione finale fu il risultato delle ricerche di Marchese sulle aree metropolitane in Italia (Marchese, 1997) che, partendo da considerazioni economiche e spaziali, individuava come area metropolitana genovese quella caratterizzata dall'insieme dei Comuni a forte legame con il capoluogo.

Nel recente studio ANCI-Cittalia (2009) viene utilizzato il metodo statistico degli anelli metropolitani (Metropolitan Statistical Areas - MSAs). Il metodo è usato per delimitare le città metropolitane in riferimento alla legge 42/2009. Vengono combinati tre fattori (processi insediativi, relazioni funzionali, performance economica) per avere il grado di integrazione di un determinato territorio con la città nucleo. L'approccio parte dagli studi effettuati nell'ambito della teoria (empirica) del ciclo di vita della città e prende in considerazione sia il peso demografico delle aree centrali confrontato con quello delle aree di corona che il peso degli addetti nell'area centrale rispetto all'insieme del contesto metropolitano.

Seguendo le metodologie recentemente adottate anche nell'ambito degli studi Espon sulle aree metropolitane, e adottando quindi quale criterio selettivo principale la connessione morfologica, appare utile, ai fini della definizione dell'area di influenza dell'area metropolitana, valutare il grado di connessione e contiguità fisica delle aree edificate e del grado di urbanizzazione

Genova, disponendo di un territorio di difficile insediabilità, è cresciuta lungo una fascia costiera spesso molto ristretta e per espansioni nelle valli, in particolare quelle che danno accesso ai valichi verso la Pianura Padana. Sicché la città si presenta con un nucleo centrale relativamente piccolo, dal quale si dipartono quattro lunghi filamenti, due costieri e due nelle valli principali (Polcevera e Bisagno), costituiti dall'involuppo delle infrastrutture e dalla massa dell'edificato; questi filamenti danno a loro volta origine a biforcazioni e sono l'innesto di terminazioni ulteriori.

La parziale continuità dei filamenti è indizio della formazione di un unico sistema urbano che si estende oltre i confini comunali, provinciali e regionali: ad est raggiunge la Val Petronio (circa 50km dal centro di Genova), ad ovest Vado (50 km); oltre il crinale alpino-appenninico si spinge fino all'alta pianura piemontese e lombarda, raggiungendo almeno Novi (60 km) e inglobando la media Val Bormida, che costituisce storicamente l'entroterra industriale dei porti di Savona e Vado.

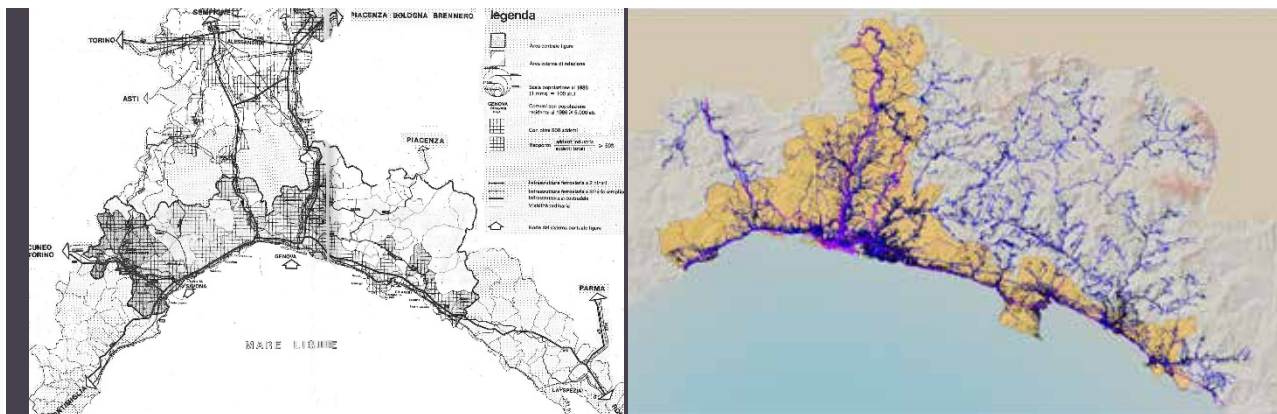
Questa morfologia è stata messa in evidenza semplicemente tramite la restituzione del livello tematico degli edifici desunto dalle carte tecniche (Figure 3.5. e 3.6.); tuttavia una restituzione non solo più suggestiva, ma forse anche più significativa ai fini euristici è quella che si ottiene dalle foto satellitari notturne che mostrano le zone illuminate, quindi realmente popolate (Figura 3.7.).

La seconda rappresentazione è particolarmente efficace nel descrivere la forma dell'area metropolitana genovese per via del contrasto tra le aree montane, pressoché disabitate e quindi quasi completamente buie, e i filamenti urbani luminosi disposti lungo la costa e le valli; in particolare si può notare come, a nord, i filamenti che discendono le valli dell'Orba e dello Scrivia (in cui scorrono, rispettivamente: l'A26 e la ferrovia Genova-Alessandria; l'A7 e le ferrovie Genova-Milano e Genova-Torino) convergano unendosi a Noci, a sud di Alessandria; ne risulta un grande anello che delimita una vasta area montana (quella del Parco regionale delle Capanne di Marcarolo).



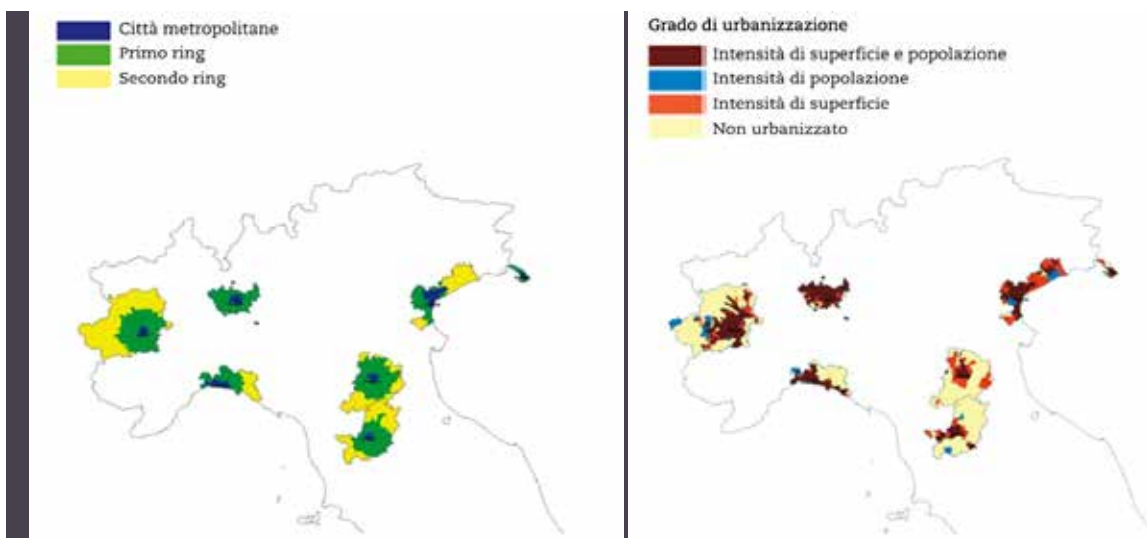
01

Perimetrazioni dell'area metropolitana genovese: secondo gli studi di Cafiero e Busca (1970) e Baratletti (1991)



02

L'area metropolitana genovese secondo una rielaborazione del PTC dell'area centrale ligure (Rigamonti, 1994) e Marchese (1997)



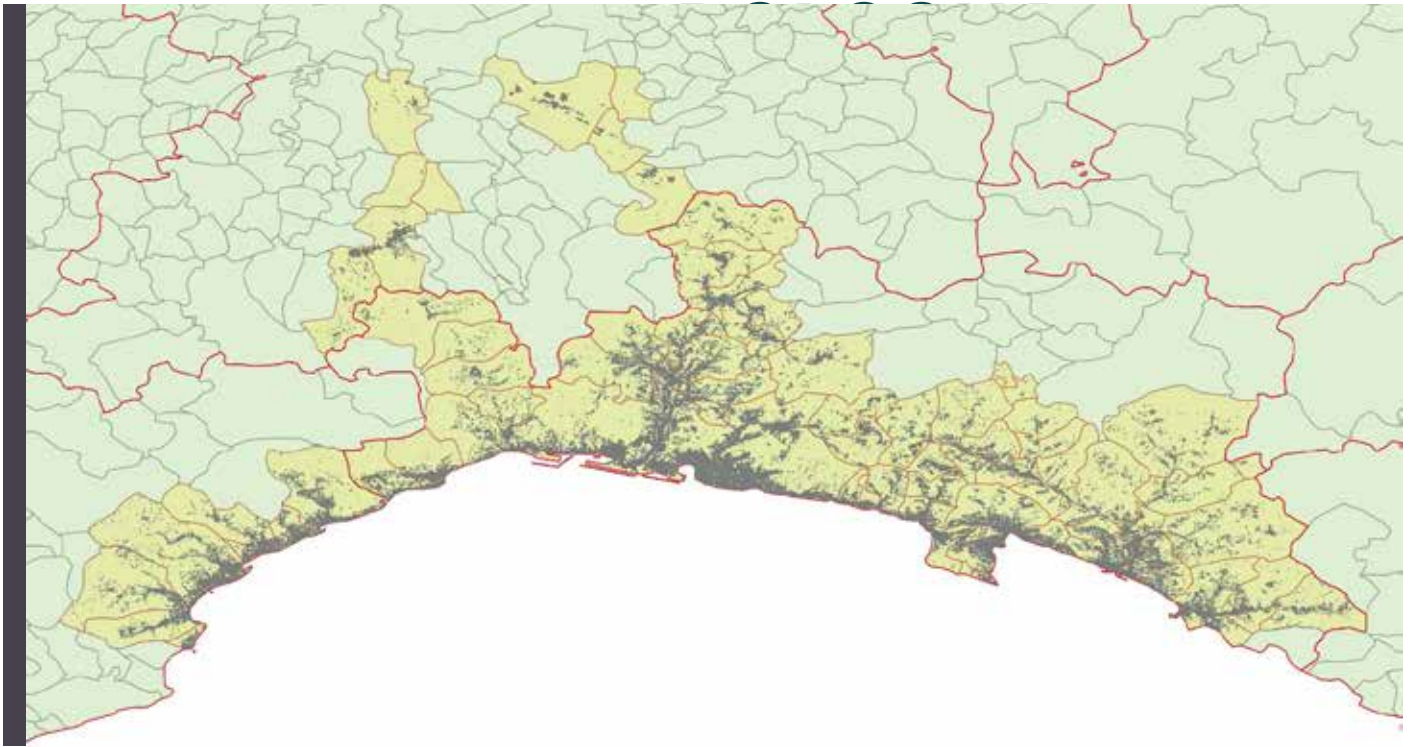
03

Le aree metropolitane del nord Italia secondo lo studio ANCI_Cittalia, 2009: core, ring e grado di urbanizzazione



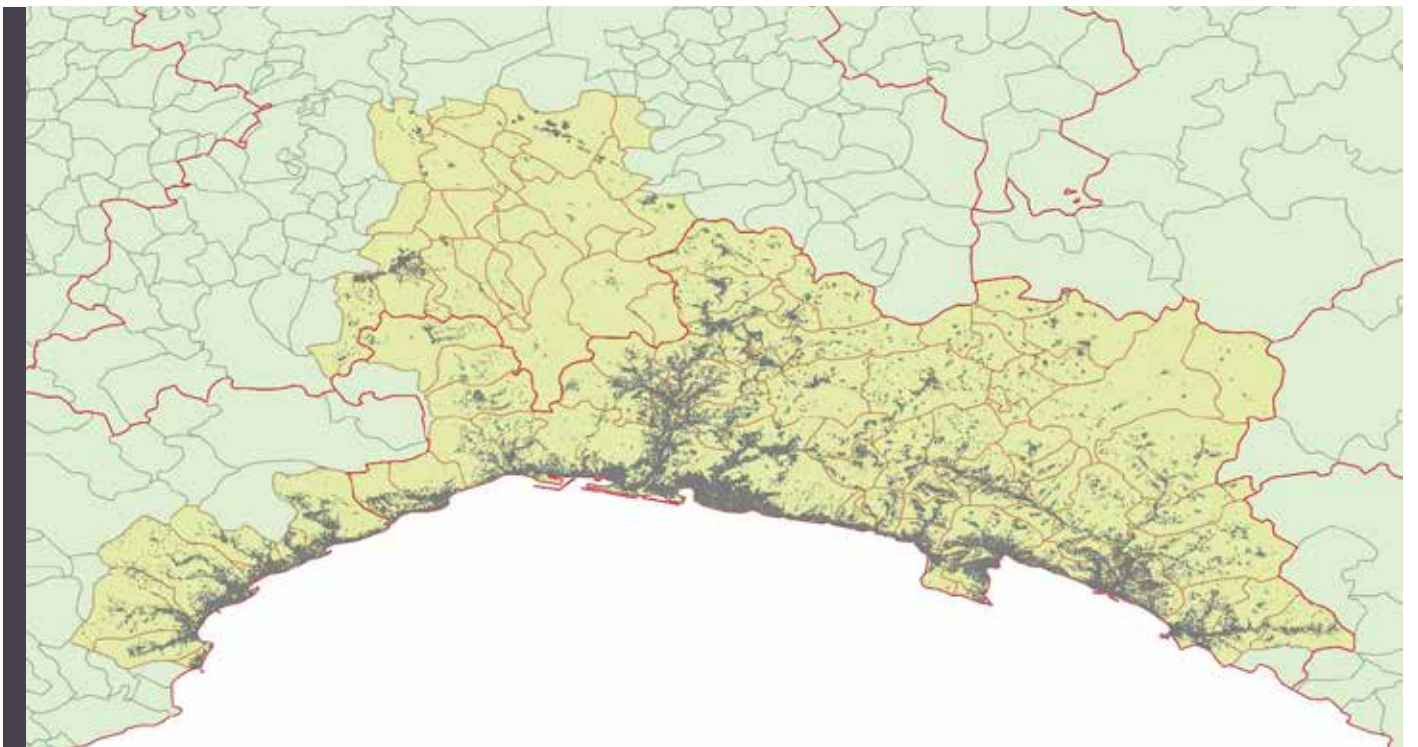
04

Perimetrazioni dell'area metropolitana genovese nelle ipotesi degli studi Cittalia, 2009 e Cityrailways, 2011



05

L'area metropolitana genovese e la connessione morfologica con il basso Piemonte



06

Ambito di influenza reale dell'area metropolitana genovese

CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA

Patrizia Gabellini, Stefania Proli, Simona Tondelli

BOX

Delimitazioni storiche dell'area metropolitana

01

Provincia di Bologna (1901).
Fonte: Roncuzzi Roversi Monaco, V. (1984) La raccolta di piante della città e di carte del territorio bolognese conservate nella Biblioteca comunale dell'Archiginnasio, [s.l., s.n.], n. 55 (estratto da «L'Archiginnasio», LXXVIII, 1983)



La legge Rattazzi del 28 ottobre 1859 ridisegna l'organizzazione territoriale del Regno di Sardegna suddividendo il territorio in mandamenti, circondari, comuni e province. Il Decreto dittatoriale del 27 dicembre 1859, n. 79 istituisce 3 circondari nella provincia di Bologna: Bologna, Vergato e Imola. I circondari, enti intermedi tra provincia e mandamento, vengono delimitati sulla base delle mappe che si erano costruite nel tempo nei diversi Stati. I circondari di Vergato e Imola vengono soppressi nel 1926 ed annessi al circondario di Bologna; ciononostante, la suddivisione in queste macro-aree ha continuato a caratterizzare anche in seguito l'area metropolitana bolognese.



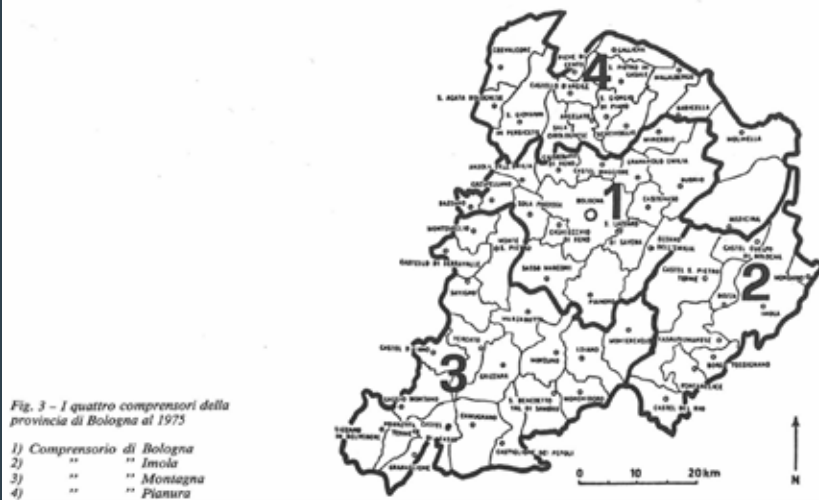
02

I comuni del Comprensorio bolognese, 1967 (in tabella è indicata la densità demografica ai censimenti 1951, 1961 e dicembre 1966). Fonte: "Urbanistica" n. 54, 1969

L'area del comprensorio bolognese individuata nel 1967 (Piano intercomunale di Bologna - PIC) ha un'estensione di 1051 kmq e comprende circa 650.000 abitanti, di cui 485.000 nel capoluogo. Interessa 17 comuni, con "Bologna come centro del sistema anche dal punto di vista della dislocazione territoriale" (Maldini et al, 1969, p. 11).

03

I quattro Comprensori della provincia di Bologna al 1975. 1) Comprensorio di Bologna; 2) Comprensorio di Imola; 3) Comprensorio di Montagna; 4) Comprensorio di Pianura. Fonte: "Urbanistica Informazioni" n. 112-113, 1990



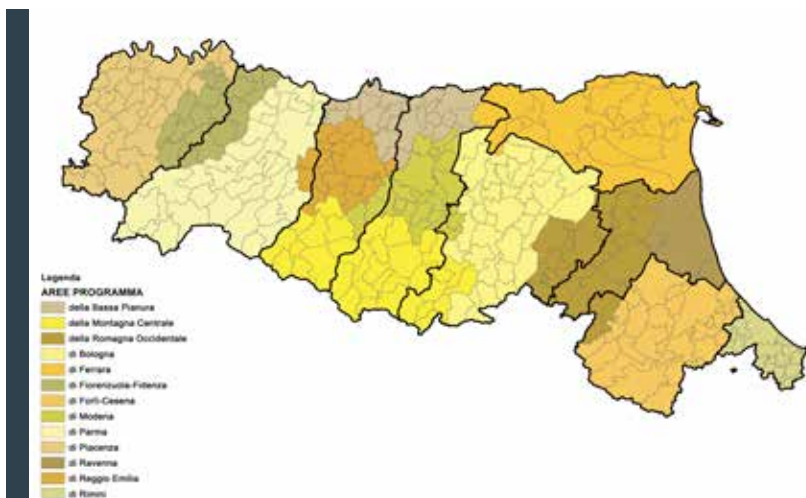
A partire dal 1970 si sviluppa una consistente attività della Provincia nella pianificazione territoriale intercomunale, con la nascita dei Comprensori. Quello bolognese ricalca "sostanzialmente (con l'esclusione di un unico comune della terza cintura, Castel San Pietro Terme) l'area del Piano intercomunale che comprendeva, oltre ai comuni a 'corona' della città, alcuni centri con questa molto integrati e verso i quali era avvenuto fra gli anni '60 e '70 il decentramento delle industrie dalla città" (Bottino e Vella, 1990, p. 76).

04

Delimitazione del PUI (Piano Urbanistico Intercomunale-Protocollo d'intesa 1982) nell'ambito della provincia di Bologna. Fonte: "Urbanistica Informazioni" n. 112-113, 1990; Galligani, M. (2004), Le occasioni della metropoli. La pianificazione metropolitana a Bologna. Disegni compiuti, sentieri interrotti, sogni, suggestioni, Clueb, Bologna



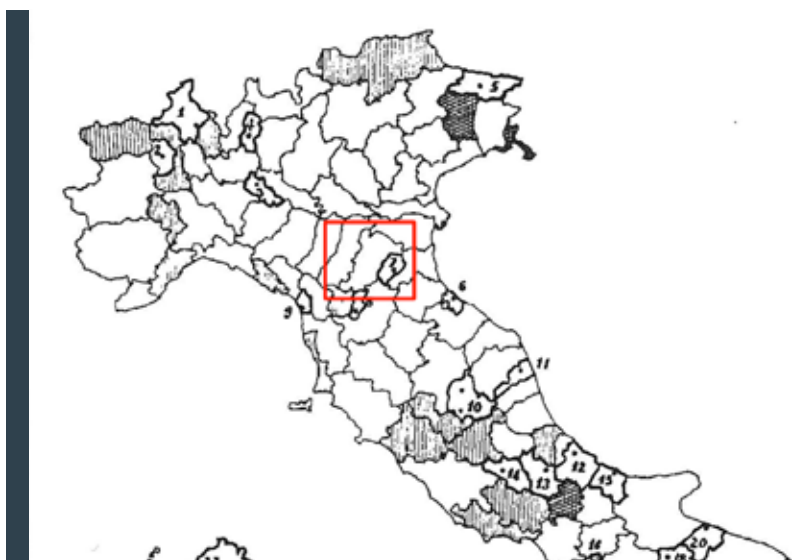
Nel 1982 il Comune di Bologna avvia lo studio che porterà, nel 1985, all'adozione del nuovo piano regolatore generale. Nello stesso anno, "propone a quattordici Comuni della cintura (non esattamente gli stessi comuni del PIC) la sottoscrizione di un protocollo d'intesa, finalizzato al coordinamento degli approfondimenti analitici e delle proposte specifiche in materia di pianificazione" (Gallingani, 2004, p. 157).



05

Aree e Sub aree Programma (PTR, 1988). Fonte: Secondini P., Tondelli S. (2007), *Atlante del sistema insediativo della RER attraverso il PTCP: una prima ipotesi di struttura*, Clueb, Bologna.

Il Piano territoriale regionale del 1988 individua degli ambiti relazionali, chiamati "Aree e Sub-aree Programma", entro i quali sviluppare più stretti livelli di integrazione, operare bilanci economico-sociali ed ambientali sotto il profilo della fruizione e dell'equipaggiamento ecologico, e articolare le politiche di specializzazione funzionale delle principali polarizzazioni esistenti, per tener conto sia della peculiarità degli assetti insediativi esistenti, sia dell'originalità dei modelli organizzativi previsti. L'area programma di Bologna fa riferimento all'ambito gravitazionale del capoluogo e comprende 39 comuni, ripartiti per zone altimetriche: pianura (22 comuni), collina (12 comuni) e montagna (5 comuni). Il Ptr attribuisce gli altri 21 comuni della provincia a diverse Aree programma: assegna il sub-ambito di Imola, comprendente i comuni di Castel San Pietro Terme, Castelguelfo, Dozza, Imola, Casal Fiumanese, Borgo Tossignano, Fontanelice e Castel del Rio, all'Area Programma della Romagna Occidentale; il comune di Pieve di Cento al sub-ambito di Cento nell'Area Programma di Ferrara, mentre i comuni montani di Vergato, Grizzana Morandi, Castel d'Aiano, Gaggio Montano, Lizzano in Belvedere, Porretta Terme, Castel di Casio e Granaglione sono assegnati al sub-ambito di Porretta Terme nell'Area Programma della Montagna Centrale. Infine, i comuni di Castello di Serravalle, Monteveglio e Bazzano sono collocati nel sub-ambito di Vignola nell'Area Programma di Modena. (Tondelli, 2007).



06

Delimitazione delle province dal 1920 e identificazione delle neo province candidate nelle varie proposte di legge presentate nel corso della X legislatura (1987-92). Fonte: F. Anderlini (2012), *Grandi metropoli, piccole province, in L'urbanistica delle aree metropolitane*, ed. Rino Rosini, Alinea, Firenze

Almeno sette delle nuove proposte (fra cui Imola) avanzate in sede parlamentare insistono su territori metropolitani. A differenza della maggioranza delle neo-province poi approvate (es. Rimini), "dallo spessore demografico quantomeno paragonabile a quello dei capoluoghi provinciali", il caso di Imola si differenzia per l'evidente sproporzione rispetto alla grande area urbana di Bologna, enfatizzando "dinamiche autonomistiche di taglio più difensivo-particolaristico che aggressivo-competitivo" (Anderlini, 1992, pp. 210-211).



07

L'accordo volontario per la Città Metropolitana del 1994. In grigio i 9 comuni che non aderiscono all'accordo (elaborazione grafica degli autori). Fonte: Indovina, F. et al. (a cura di) (2005), *L'esplosione della città*, Editrice Compositori, Bologna; Isae, Ires Piemonte, Irpet, Srm e Irer (2008), *La finanzia locale in Italia. Rapporto 2007*, Franco Angeli, Milano

"Nel 1990 la città di Bologna e i comuni della sua cintura vengono definiti per legge (L. 142/1990) 'città metropolitana'. L'Emilia-Romagna presentava allora una città metropolitana di 500/600.000 abitanti e 8 città di medie o piccole dimensioni" (Ceccarelli et al., 2005, p.146). A febbraio 1994 il Comune di Bologna, insieme ad altri 50 comuni della Provincia, firma l'Accordo volontario per la Città Metropolitana (A.C.M.) con cui è istituita la Conferenza metropolitana di Bologna. Dei 60 comuni della Provincia, solo 9 non aderiscono all'accordo. Si tratta dei Comuni di Borgo Tossignano, Casalfiumanese, Castel del Rio, Fontanelice, Gaggio Montano, Galliera, Imola, Mordano e Porretta Terme. In seguito, sei di questi sono entrati a far parte del Circondario Imolese. L'Accordo del '94 ha lo scopo di costituire una comune base di raccordi organizzativi e funzionali volti ad anticipare e sorreggere l'istituzione della città metropolitana. Alla Conferenza metropolitana, composta dai Sindaci degli enti sottoscrittori oltre che dal Presidente della Provincia, si affida il compito di indirizzare le principali scelte territoriali e di governo dell'area vasta (Isae et al., 2008).



08

Delimitazione territoriale del Circondario Imola ai sensi della LR.33/95. Fonte: Miller Soto (2007), *Le aree metropolitane*. Tesi di Master in Direzione delle Aziende Pubbliche, Università degli studi di Verona, a.a. 2006/2007

La legge regionale n. 33 del 12 aprile 1995, che istituisce l'area metropolitana di Bologna composta da tutti i Comuni della provincia, riconosce anche come Circondario il territorio già ricompreso nell'Assemblea dei Comuni per la programmazione di Imola. Costituito ai sensi dell'art. 16 comma 1 della legge 142/90, il Circondario avrà margini di autonomia definiti dallo Statuto della Città metropolitana

09

I 9 ambiti ottimali della provincia di Bologna costituiti dalla LR. 3/99. Fonte: Provincia di Bologna (2004), PTCP. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale. Relazione, approvato con delibera del Consiglio Provinciale n. 19 del 30/03/2004



La legge regionale n. 3 del 21 aprile 1999 prevede l'obbligo della definizione di ambiti ottimali per i Comuni con meno di 10.000 abitanti finalizzati all'esercizio delle nuove funzioni trasferite dal D.Lgs. 112/98. Nel territorio della provincia di Bologna vengono delimitati 9 ambiti che coinvolgono complessivamente 54 Comuni, sui quali si sono poi costituite formalmente 4 Unioni di Comuni e 5 Associazioni intercomunali. Nel 1999, le Unioni corrispondono alle Comunità montane con la sola esclusione della Val Samoggia, a cui aderiscono anche i Comuni di Bazzano e Crespellano che non appartengono alla omonima comunità montana, mentre le Associazioni intercomunali raccolgono i Comuni di pianura.

10

Unioni di Comuni nella provincia di Bologna (2014). Fonte: Regione Emilia-Romagna (2014), *L'unione che fa la forza. Il riordino istituzionale dell'Emilia-Romagna*.

Rapporto: [<http://bilanciogiunta2014.regione.emilia-romagna.it/bilancio/temi/lunione-fa-la-forza>]



Al 2014 sono presenti nella provincia di Bologna 8 Unioni di Comuni ricomprese all'interno di 7 Ambiti Territoriali Ottimali (Ato), secondo il nuovo quadro di riordino territoriale definito dalla LR 21/2012.

In base alla legge regionale, tutte le Unioni all'interno degli ambiti territoriali ottimali devono gestire in forma associata i sistemi informativi e almeno tre funzioni tra quelle fondamentali dei Comuni individuate dall'art. 14, c. 28 del DL 78/2010, ovvero: pianificazione urbanistica, protezione civile, servizi sociali, polizia municipale, gestione del personale, gestione dei tributi, SUAP (RER, 2014, p. 11).

Principali documenti di Piano: le visioni "da dentro"



01

Piano intercomunale bolognese, 1967: a. Schema direttore dell'organizzazione territoriale del comprensorio; b. Schizzo. Fonte: "Urbanistica", n. 54-55, 1969

Attraverso lo schema della grande viabilità comprensoriale, il P.I. bolognese intende superare l'impianto radiocentrico con la creazione di un nuovo sistema trasversale in grado di favorire molteplici interrelazioni fra i centri del comprensorio. Lo schema delle localizzazioni, invece, individua alcune operazioni-cardine volte a definire sequenze territoriali e nodi di differente concentrazione e grado di interesse. L'obiettivo è sfruttare al massimo le potenzialità insite nelle localizzazioni esistenti, secondo cui ciascun centro è equamente valorizzato (in termini di accessibilità) rispetto alle zone produttive, di svago e di servizio di interesse sovra comunale. "Lo schema direttore per la pianificazione urbanistica nel comprensorio bolognese non va considerato a sé, ma correlato all'altro strumento urbanistico che contemporaneamente è stato messo a punto, cioè l'insieme dei P.R.G. comunali: l'uno costituisce il disegno generale che coordina il complesso di indicazioni programmatiche, atemporali e adimensionali; l'altro ne rappresenta la traduzione giuridico-normativa, calibrata sul breve periodo" (Maldini et al., 1969, p. 27). Orientata a sud come nelle immagini storiche di Bologna, la visione prospettica del territorio guarda dalla pianura - dove si è individuata la direttrice di sviluppo - verso l'entroterra collinare, mettendo in luce alcune importanti politiche comunali (riprese a livello comprensoriale), fra cui l'acquisizione per uso pubblico di ville e parchi. Questa scelta strategica è rappresentata dal rilievo conferito alle emergenze naturali e paesaggistiche del territorio: l'alveo del fiume Reno e il sistema della collina.



02

Bologna, Piano Urbanistico Intercomunale (PUI), 1984. Schema direttore generale e individuazione dei tre macro-sistemi: ambientale, insediativo, infrastrutturale. Fonte: (Campos Venuti e Oliva, 1993)

Sistema ambientale: in verde i parchi collinari e la fascia boscata fra città e tangenziale; in marrone i parchi di campagna e i parchi fluviali; in azzurro i parchi territoriali.

Sistema insediativo: in giallo le aree a trasformazione intensiva; in viola le aree industriali.

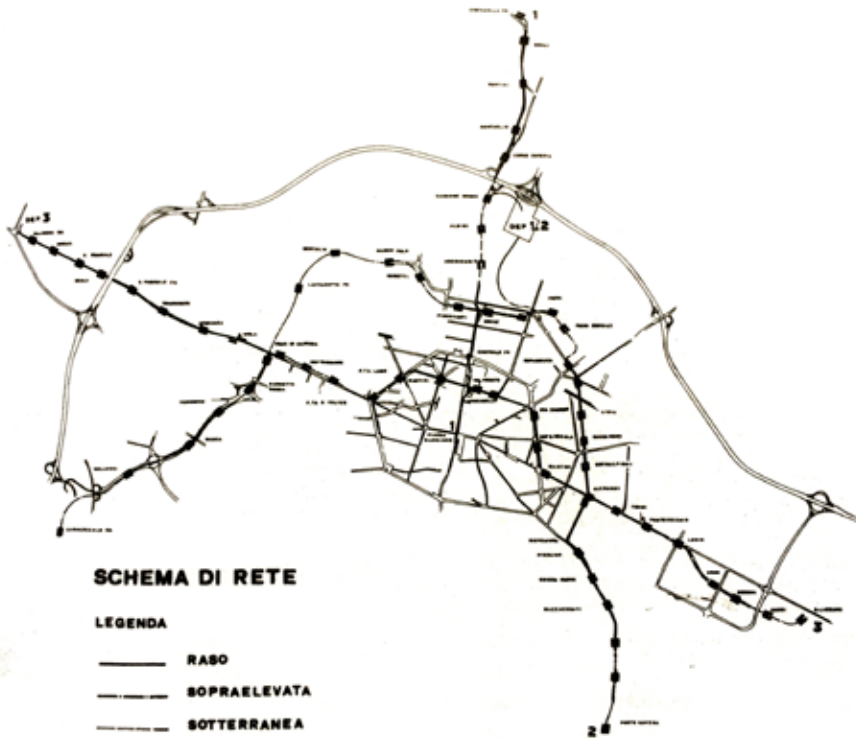
Sistema infrastrutturale: individuazione delle principali scelte per la viabilità e per il sistema ferroviario. Lo schema propone un'organizzazione del territorio come "area urbana integrata", attraverso uno strumento di pianificazione che si fonda su una "razionale utilizzazione delle risorse", evitando "casualità insediative e dispersione di interventi", valorizzando le componenti ambientali del territorio e il corretto riuso del patrimonio edilizio esistente (PUI, 1984).



03

PRG 85: a. zonizzazione (in giallo le "zone integrate di settore"; in azzurro parchi giardini, verde sportivo – fra cui si distinguono la fascia boscata lungo la tangenziale e i parchi della collina);

b. schema della rete metropolitana leggera (Campos Venuti e Oliva, 1993). Fonte: Galligani M. (2004), *Le occasioni della metropoli. La pianificazione metropolitana a Bologna. Disegni compiuti, sentieri interrotti, sogni, suggestioni*, CLUEB, Bologna

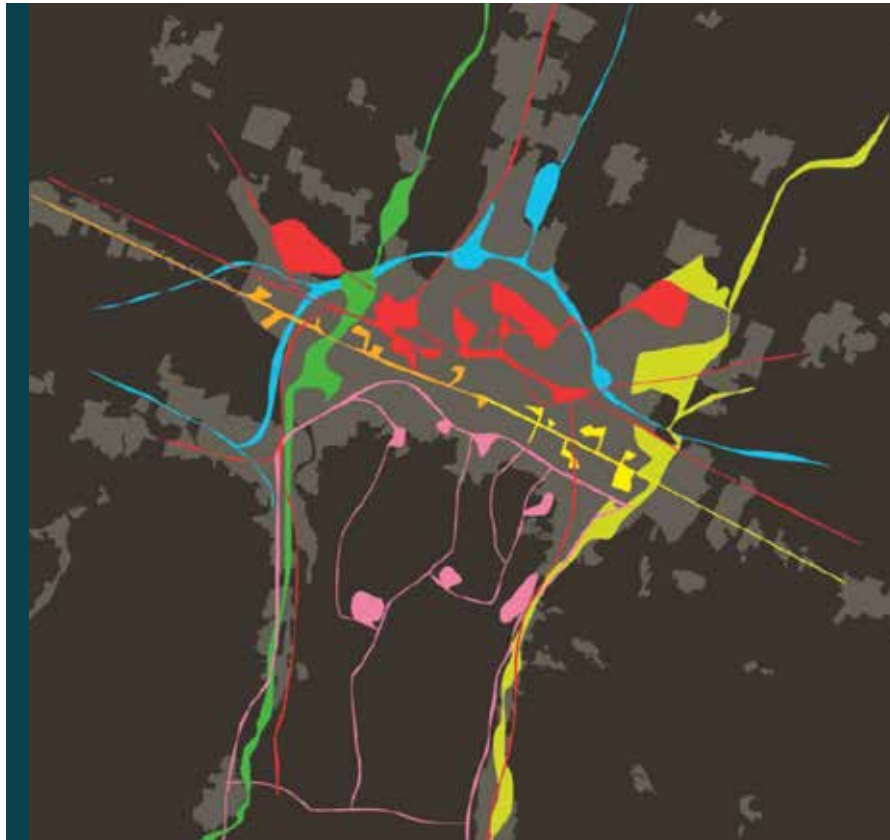


I due disegni mettono in evidenza la caratteristica, che accomuna i piani urbanistici comunali di Bologna a partire dagli anni sessanta, di appoggiarsi ad un inquadramento sovralocale. Nel PRG dell'85 essa si traduce nella scelta di un organismo spaziale unitario e continuo (le "zone integrate di settore" dovranno riprogettare le aree dismesse) tenuto assieme da "un forte sistema infrastrutturale (trasporto pubblico su rotaia in sede propria) che collega gli insediamenti presenti e le loro integrazioni e che si incerniera nei punti di interscambio con gli altri sistemi di trasporto di massa (a scala regionale, provinciale, urbana)". Il criterio di fondo "è quello di concentrare lungo il sistema infrastrutturale principale la maggior parte delle quote di attività terziarie, residenziali, di servizio sociale e produttivo [...] e di trasferire gradualmente lungo le stesse linee parte di quelle attività, soprattutto terziarie, che attualmente sono insediate nel tessuto urbano esistente e in particolare nel centro storico" (Comune di Bologna, 1985, in Galligani, 2004, p. 163).

04
 Comune di Bologna, Masterplan 2001. Fonte: Comune di Bologna (2000), *Assetto urbano e grandi scelte infrastrutturali – Masterplan*. P.G: N. 54369/2000, approvato nella seduta del 19 aprile 2000; Galligani, M. (2004), *Le occasioni della metropoli. La pianificazione metropolitana a Bologna. Disegni compiuti, sentieri interrotti, sogni, suggestioni*, CLUEB, Bologna



Il Masterplan, 15 anni dopo il PRG '85, raccogliendo la proposta enunciata nel documento "Assetto urbano e grandi scelte infrastrutturali" (Comune di Bologna, 2000), propone una riorganizzazione della cosiddetta "logistica urbana" avanzando la previsione di interventi "riferiti al complesso delle infrastrutture per la mobilità". Contraddice le visioni del passato, di una città che si apre a nord e cresce verso la pianura conservando il paesaggio collinare, con una nuova tangenziale da realizzare a sud tramite un tunnel. L'ipotesi assume rilevanza, sotto il profilo della fattibilità, quando il suo parziale finanziamento è inserito fra gli interventi strategici di preminente interesse nazionale (L.443/2001, anche detta "legge obiettivo") (Gallingani, 2004).



05

Bologna, Piano Urbanistico Inter-Piano Strutturale Comunale (PSC) di Bologna, 2008. Le sette città. Fonte: Comune di Bologna (2008), PSC. Piano Strutturale Comunale. Relazione Illustrativa, approvato nella seduta del 14 luglio 2008 <http://informa.comune.bologna.it/iperbole/psc/>

Le "Sette Città" sono un modo nuovo per identificare i progetti di trasformazione urbanistica previsti dal PSC, ma soprattutto per prospettare una diversa visione del territorio urbano-metropolitano. Ogni Città identifica una catena di luoghi dove le trasformazioni già previste o prospettate ex-novo tendono a caratterizzarsi rispetto all'obiettivo strategico perseguito.

Città della Ferrovia: è la città a vocazione internazionale dove si concentrano le trasformazioni più rilevanti, tali da incidere profondamente sulla struttura insediativa;

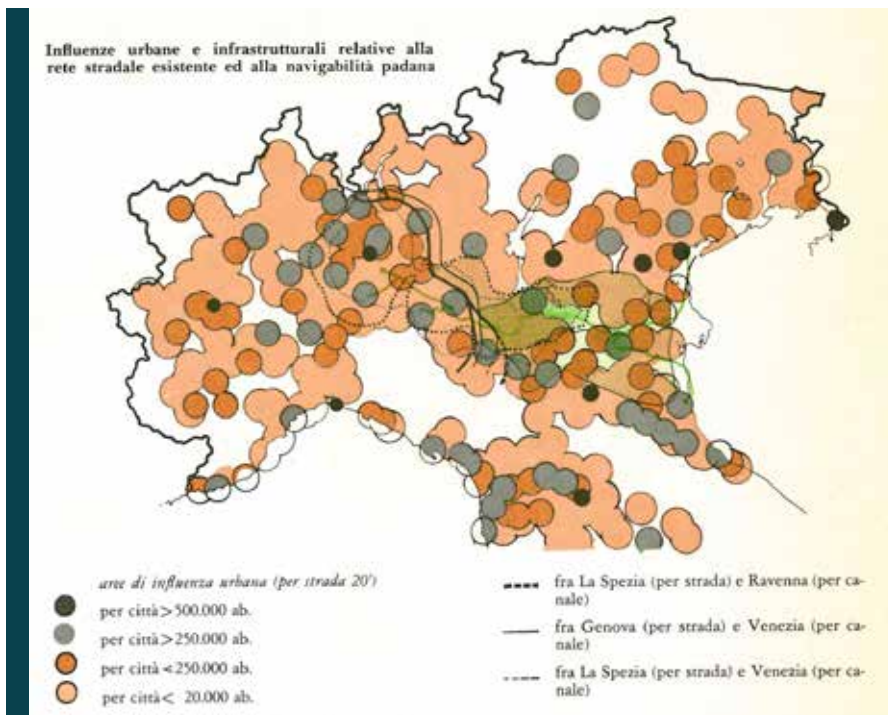
Città della Tangenziale: è la città metropolitana dove si persegue il recupero di abitabilità dell'area nord di Bologna, collegando gli insediamenti addossati alla grande barriera autostradale;

Città della Collina: è la città metropolitana che intende affermare una nuova identità per il "giardino di Bologna" che nel tempo ha subito una progressiva riduzione e privatizzazione degli usi;

Città del Reno: riconquista il rapporto con il fiume che scorre a ovest attraverso la costituzione di un parco fluviale metropolitano ad elevata qualità ambientale;

Città del Savena, riprende il tema, presente nei piani precedenti, del doppio parco fluviale (ad est lungo il torrente Savena e a ovest lungo il Reno), sottolineando la diversa condizione lungo il Savena, dove si intercalano importanti aggregati residenziali e produttivi di qualità;

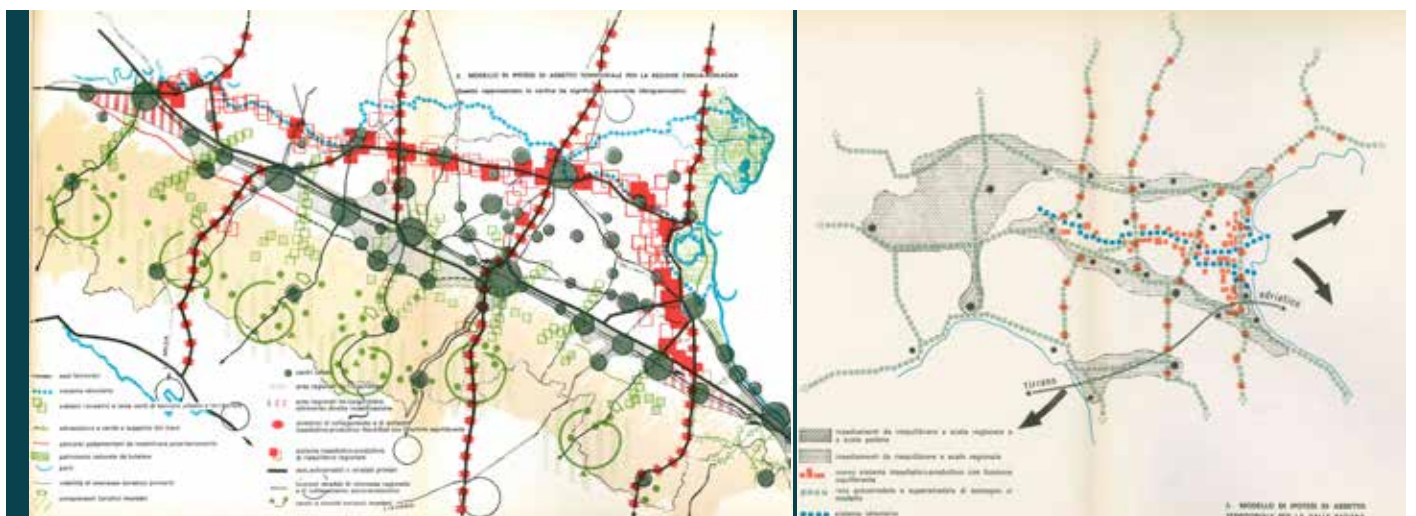
Città della Via Emilia Ponente e Città della Via Emilia Levante: si aggiorna la strategia di intervento nella città storica aprendo il nucleo antico, allungandolo e articolandolo. Le due Città riassumono una strategia tipicamente urbana, anche per il fondamentale raccordo con il nuovo sistema della mobilità che interessa la via Emilia.



In attesa della completa attuazione dell'ordinamento regionale dello Stato, il Ministero del Bilancio commissiona al Centro Piani un "Rapporto preliminare sull'assetto territoriale" allo scopo di rilevare le caratteristiche del paese e di effettuarne una proiezione in base alle tendenze di sviluppo in corso. Con l'istituzione di Comitati Regionali per la Programmazione Economica (CRPE) lo stesso Ministero promuove l'articolazione su base regionale della programmazione nazionale, da realizzare attraverso la stesura di "schemi regionali di sviluppo" in linea con gli obiettivi e gli indirizzi della programmazione economica.

Il Rapporto del Centro Piani individua cinque grandi "aree intensive": tre nell'Italia settentrionale (1. triangolo industriale; 2. fascia lombardo-veneta; 3. fascia emiliana) e due nell'Italia centrale (4. Valdarno; 5. area romana). Bologna si colloca nella fascia emiliana, individuata come un ambito territoriale sostanzialmente omogeneo, strutturato lungo l'asse della via Emilia.

L'ipotesi di assetto territoriale elaborato da Campos Venuti e Piacentini per il CRPE prevede la valorizzazione di una direttrice di sviluppo "padana" costituita da "una spina dorsale di solide infrastrutture, industrie consistenti e centri urbani" a supporto del "serbatoio agricolo padano" (Campos Venuti e Piacentini, 1967).



07

Comitato Regionale per la Programmazione Economica (CRPE), 1968. Schema di sviluppo della regione Emilia-Romagna: a. Ipotesi di assetto territoriale per la regione Emilia-Romagna; b. Modello di ipotesi di assetto territoriale per la Valle Padana.

Fonte: Comune di Bologna (1966), *Il Comune per lo sviluppo economico, sociale e culturale di Bologna in un armonico progresso della regione e del Paese*. Relazione della Giunta municipale al bilancio preventivo del Comune per il 1966 presentata dal sindaco della città Guido Fanti al Consiglio Comunale nella seduta del 20 giugno 1966; Comitato regionale per la programmazione economica dell'Emilia-Romagna (1968), *Primo schema di sviluppo economico dell'Emilia-Romagna*, Bologna; Galligani, M. (2004), *Le occasioni della metropoli. La pianificazione metropolitana a Bologna. Disegni compiuti, sentieri interrotti, sogni, suggestioni*, Clueb, Bologna

L'ipotesi di assetto territoriale del CRPE prevede la "valorizzazione di una direttrice di sviluppo 'padana'" incentrata sul corridoio del Po, "infrastruttura intermodale" concepita come una grande via fluviale a cui si affianca, parallelamente al corso del fiume, una nuova arteria stradale (Galligani, 2004), la cosiddetta Cispadana che si raccorda con le grandi direttrici nord-sud.

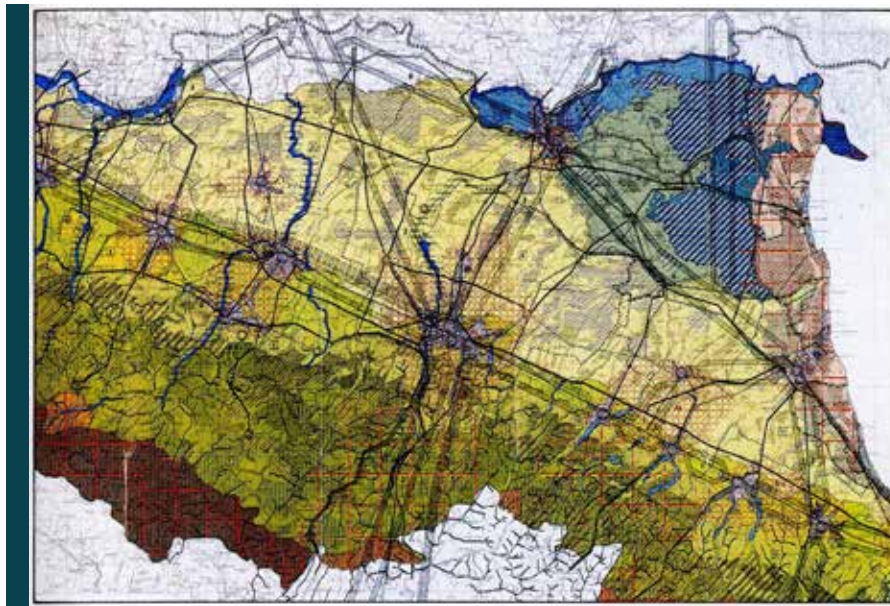
La proposta del CRPE, che vede di fatto la regione emiliana come espansione del triangolo industriale, contrasta con la visione dell'Amministrazione comunale bolognese, che riconosce nella città di Bologna un perno dell'asse di sviluppo sovra regionale in direzione degli altri capoluoghi della via Emilia e in direzione dell'Adriatico, ma anche nazionale verso l'Italia settentrionale, il centro sud e l'area tirrenica (Comune di Bologna, 1966).



08

O. Piacentini, Progetti per il Piano Territoriale Regionale, 1981. Il sistema della mobilità territoriale dell'Emilia-Romagna e gli ambiti interessati dai "quattro progetti" del Piano regionale. Fonte: Quaderni di Urbanistica Informazioni n.6, 1989; Galligani, M. (2004), *Le occasioni della metropoli. La pianificazione metropolitana a Bologna. Disegni compiuti, sentieri interrotti, sogni, suggestioni*, CLUEB, Bologna

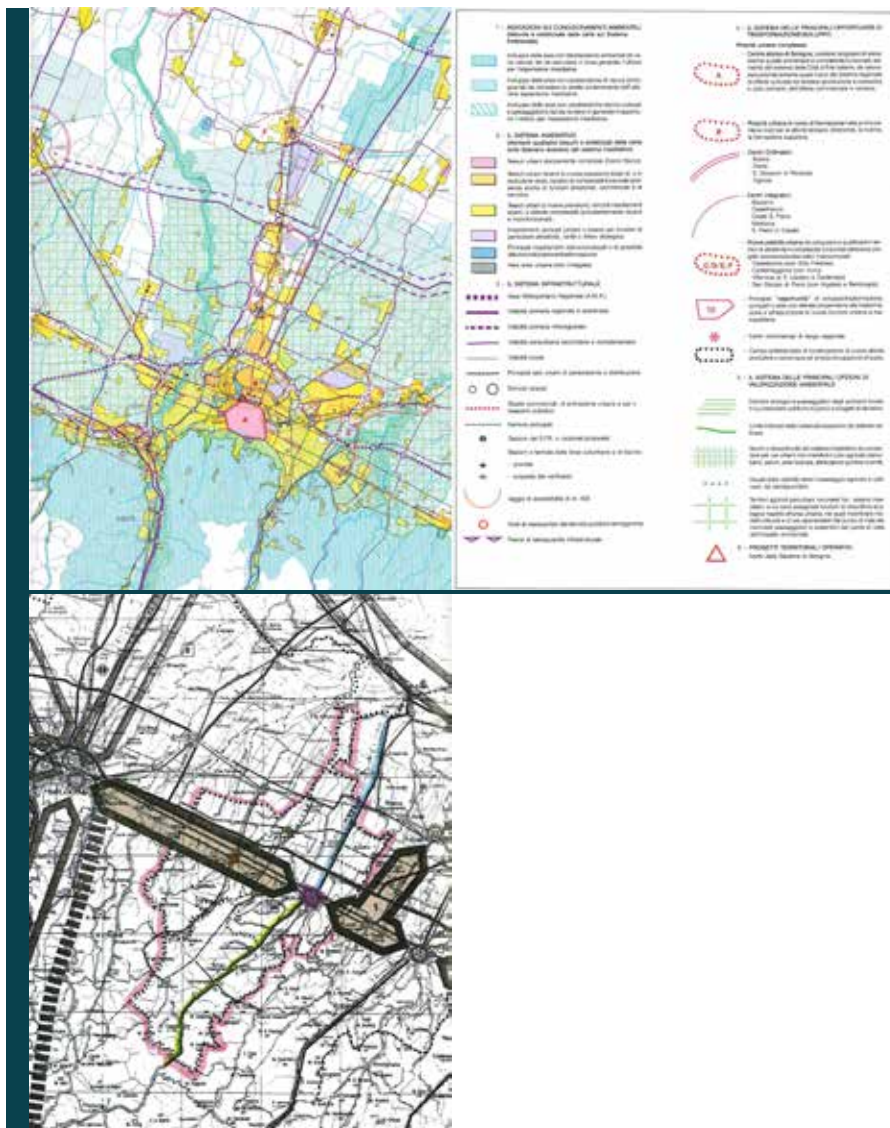
Il primo PTR si articola in quattro progetti: il progetto Via Emilia (color rosso-arancio), il progetto Cispadana (in giallo), il progetto Appennino (in verde), il progetto Costa Adriatica (in blu). Ne emerge una suddivisione territoriale "per fasce", che trova corrispondenza nella ripartizione del territorio regionale in comprensori (Galligani, 2004), e la valorizzazione del sistema emiliano di mobilità con recapiti nelle 20 stazioni metropolitane individuate fra Piacenza e Rimini.



09

Regione Emilia-Romagna. PTR '90. Schema strutturale (particolare).
Fonte: Campos Venuti, G., Oliva F. (a cura di) (1993), *Cinquant'anni di urbanistica in Italia, 1942-1992*, Laterza, Roma; Secondini, P. (a cura di), *Norma, progetto e struttura: la pianificazione territoriale in Emilia-Romagna e Toscana*, CLUEB, Bologna

Dallo schema emerge l'importanza attribuita dal PTR elaborato nella seconda metà degli anni ottanta al Sistema Metropolitano Policentrico come obiettivo di riequilibrio territoriale. A tal fine, il piano individua le linee di sviluppo specifiche di ciascuna area articolate secondo tre sistemi: ambientale, insediativo-produttivo e relazionale (Angelelli, in Secondini, 2000).



10

La pianificazione d'area vasta degli anni '90. a. Piano infraregionale di Bologna, 1993, b. Piano Infraregionale dell'Assemblea dei comuni dell'Imolese. Schema strutturale-Sistema insediativo e della mobilità, 1995. Fonte: Urbanistica Quaderni, n. 5, 1995

Gli obiettivi del Piano Territoriale Infraregionale (PTI) di Bologna, primo atto della Provincia investita di competenze territoriali, riguardano il contenimento della dispersione insediativa e la conseguente necessità di stabilire un rapporto funzionale con la principale rete dei trasporti, in particolare quella su ferro, indispensabile anche per contrastare i fenomeni di emergenza ambientale. A questo scopo il PTI mutua dal PTR una lettura gerarchica dei centri (Centri Ordinatori, Centri Integrativi, Centri di supporto), attribuendo loro precise prestazioni nel contesto metropolitano. Inoltre, riconosce diverse forme insediative:

- l'area urbana centrale, costituita da tessuti edilizi compatti, approssimativamente delimitata dalla Tangenziale, dal Reno, dal Savena e dalle colline bolognesi, per la quale persegue l'aumento della qualità urbana e il controllo della complessità funzionale nei processi di trasformazione;
- la fascia dello "sfrangiamento insediativo", costituita dalle disordinate propaggini urbane cresciute in epoca recente lungo tutte le direttrici radiali e vallive fino a 10/15 Km dal centro ed intercalate da cunei di territorio agricolo o collinare, dove si individuano tre fondamentali direttrici di sviluppo e di razionalizzazione degli insediamenti, collegate alle principali aste del ferro;
- la corona dei centri più esterni, della pianura e della pedecollina, dotati di più robusta connotazione storica, con alcune precondizioni favorevoli a processi di sviluppo: complessità urbana rafforzabile; possibilità di efficienti collegamenti su ferro con Bologna; possibilità di espansione senza compromissione di risorse ambientali;
- il sistema insediativo, diffuso e scarsamente gerarchizzato, della montagna, per il quale non si esclude un'offerta insediativa aggiuntiva, da valutare attentamente in base ai limiti posti dalla dotazione infrastrutturale e dalla salvaguardia della qualità ambientale.

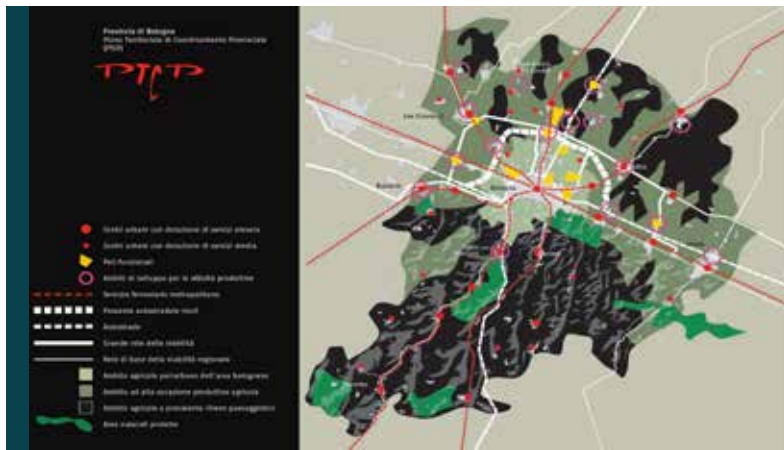
A partire dagli indirizzi specifici del PTR per l'Area Programma dell'Imolese, il Piano Infraregionale dell'Assemblea dei Comuni dell'Imolese sviluppa un'opzione programmatica generale che, pur senza trascurare le importanti relazioni con la Romagna, vede in Bologna il riferimento strategico per rafforzare l'integrazione della realtà locale in quella regionale, per sviluppare e qualificare l'apparato produttivo (Capra, Tinti, 1995).



11

Schema direttore territoriale metropolitano (1998). Fonte: "Parametro", n. 236, 2001

Lo Schema Direttore Territoriale Metropolitano, predisposto dalla Provincia di Bologna, non è inteso come nuovo disegno di assetto ottimale, da perseguire nell'azione di pianificazione, bensì come strumento sistematico di consultazione e concertazione per la quotidiana azione di governo (PTCP, 2004). Lo Schema, così concepito, si sostanzia in una pluralità di Accordi, stabiliti tra gruppi di Comuni e Provincia e sanciti dalla Conferenza Metropolitana, rispondenti alla necessità di correlare la programmazione dei diversi enti sovracomunali e le trasformazioni a livello locale. A questo scopo lo Schema individua dieci aree di aggregazione, connesse alle prestazioni stabilite nel Piano territoriale Infraregionale vigente.



12

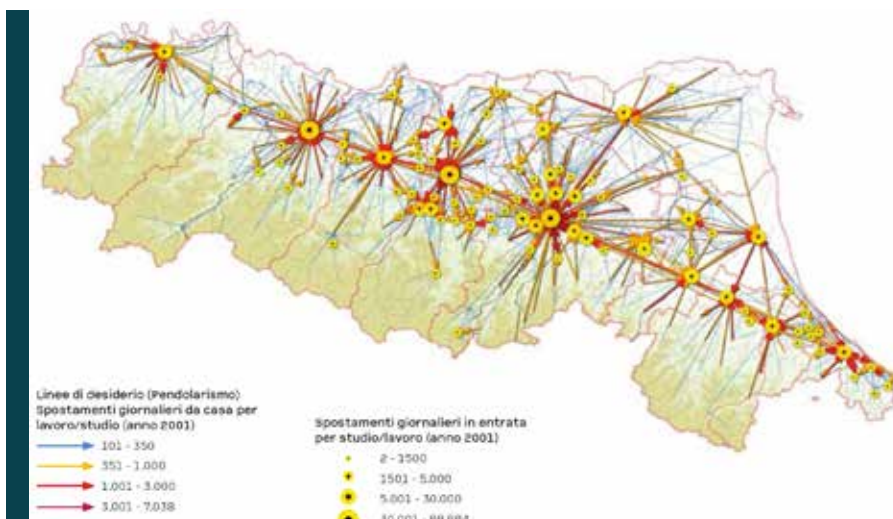
. Le scelte strategiche del PTCP di Bologna (2004). Fonte: Provincia di Bologna (2005), *Futuro metropolitano. Un progetto per il territorio bolognese. Planning the future. A project for the Bologna metropolitan area*, Alinea, Firenze

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale approvato nel 2004 delinea 3 strategie principali:

1. un nuovo assetto metropolitano per lo sviluppo residenziale e industriale;
2. un sistema di mobilità integrato, che comprende il trasporto pubblico nell'area urbana centrale, l'autostrada/tangenziale e la rete viaria provinciale;
3. nuovi strumenti per la coesione e l'efficienza territoriale.

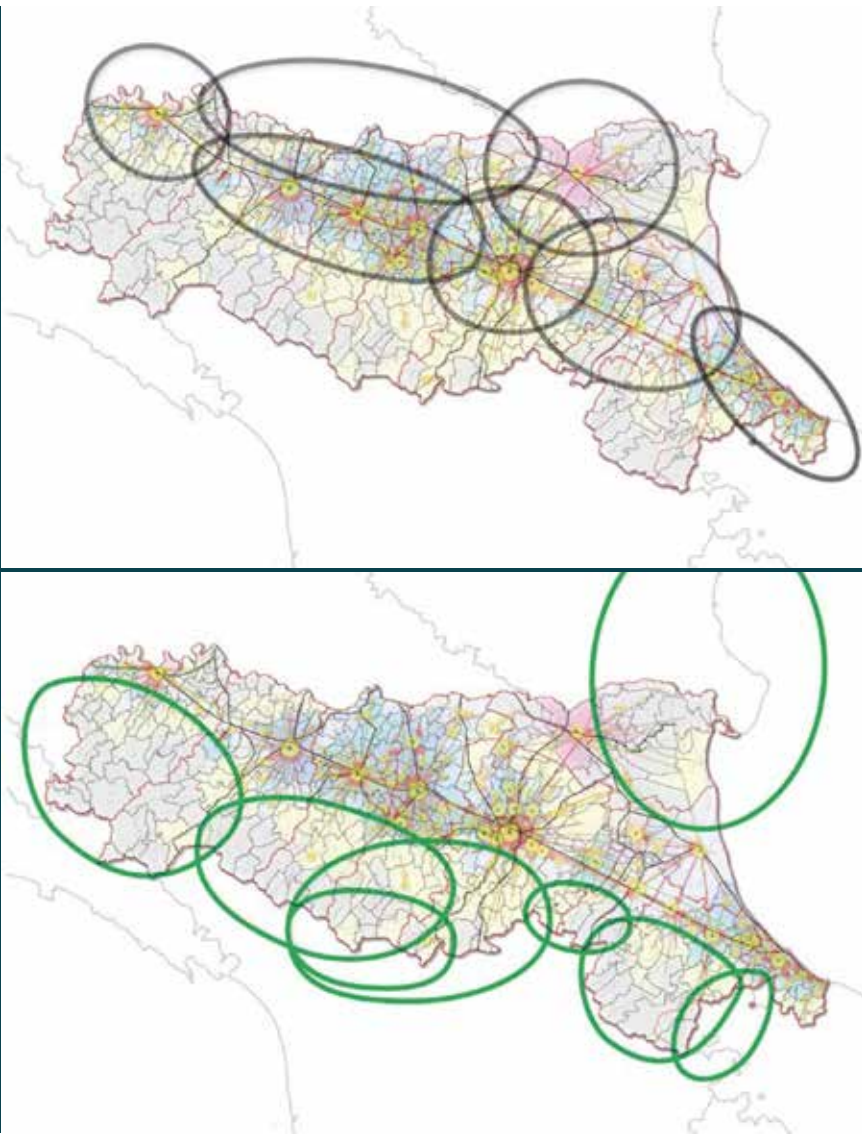
Il Piano conferma il policentrismo insediativo già avviato con il PTI, promuovendo contemporaneamente il contenimento e la razionalizzazione delle spinte alla dispersione residenziale e la riqualificazione dell'area urbana e periurbana centrale. Il policentrismo prende corpo attraverso una robusta attività di concertazione allo scopo di favorire lo sviluppo di funzioni di rango superiore nei centri urbani della provincia e di promuovere una politica per l'abitazione a basso costo e per l'affitto. Il PTCP propone anche una serie di azioni riguardanti i "poli funzionali", ambiti specializzati che ospitano le grandi funzioni metropolitane e i servizi ad alta attrattività o specializzazione.

Per garantire una mobilità sostenibile nell'area urbana centrale, si indica la necessità di un raccordo dei diversi progetti di trasporto collettivo sotto il profilo funzionale, tariffario e informativo. Al Servizio Ferroviario Metropolitano viene riconosciuto un ruolo ordinatore dello sviluppo insediativo: la presenza di una fermata del SFM costituisce requisito per il dimensionamento residenziale e le aree limitrofe alle fermate sono indicate per servizi pubblici, attività commerciali e attrattive. Per l'autostrada/tangenziale il Piano propone un by-pass di pianura, il cosiddetto Passante nord, a sostegno delle operazioni di decentramento dall'area urbana centrale. Per la rete stradale provinciale formula l'esigenza di definire una griglia di priorità argomentata e condivisa così da selezionare gli interventi previsti e programmarne la realizzazione nel tempo. Per incentivare la coesione territoriale si promuove la redazione in forma associate dei Piani Strutturali Comunali, la sottoscrizione di Accordi territoriali relativi agli ambiti produttivi sovracomunali e ai poli funzionali, l'equa distribuzione dei costi e dei benefici connessi al ridisegno territoriale di area vasta attraverso politiche di compensazione territoriale.



13

PTR 2010 a. Le città effettive, b. i nuovi sistemi complessi di area vasta a dominante antropizzata, c. i nuovi sistemi complessi di area vasta a dominante naturale. Fonte: Regione Emilia-Romagna (2010), *Piano Territoriale Regionale. La regione-sistema: il capitale territoriale e le reti* - http://territorio.regione.emilia-romagna.it/programmazione-territoriale/ptr-piano-territoriale-regionale/documenti-quadro-conoscitivo/2_la_regionesistema1.pdf



L'ultimo PTR individua alcuni "spazi" privilegiati di azione, costituiti dagli ambiti di connessione e interdipendenza fra problematiche economiche, sociali ed ambientali, dove si persegue l'integrazione della pianificazione locale e regionale. Si tratta delle "Città effettive" e dei "Sistemi complessi di area vasta", che "a prescindere dai confini amministrativi, si delineano rispettivamente come area vissuta quotidianamente dalla popolazione locale e come area vasta in cui ricomporre tensioni e interrelazioni generate dalle dinamiche di trasformazione del territorio, quali ambiti su cui (ri)organizzare le politiche territoriali e le cooperazioni interistituzionali interne alla regione" (PTR, 2010).

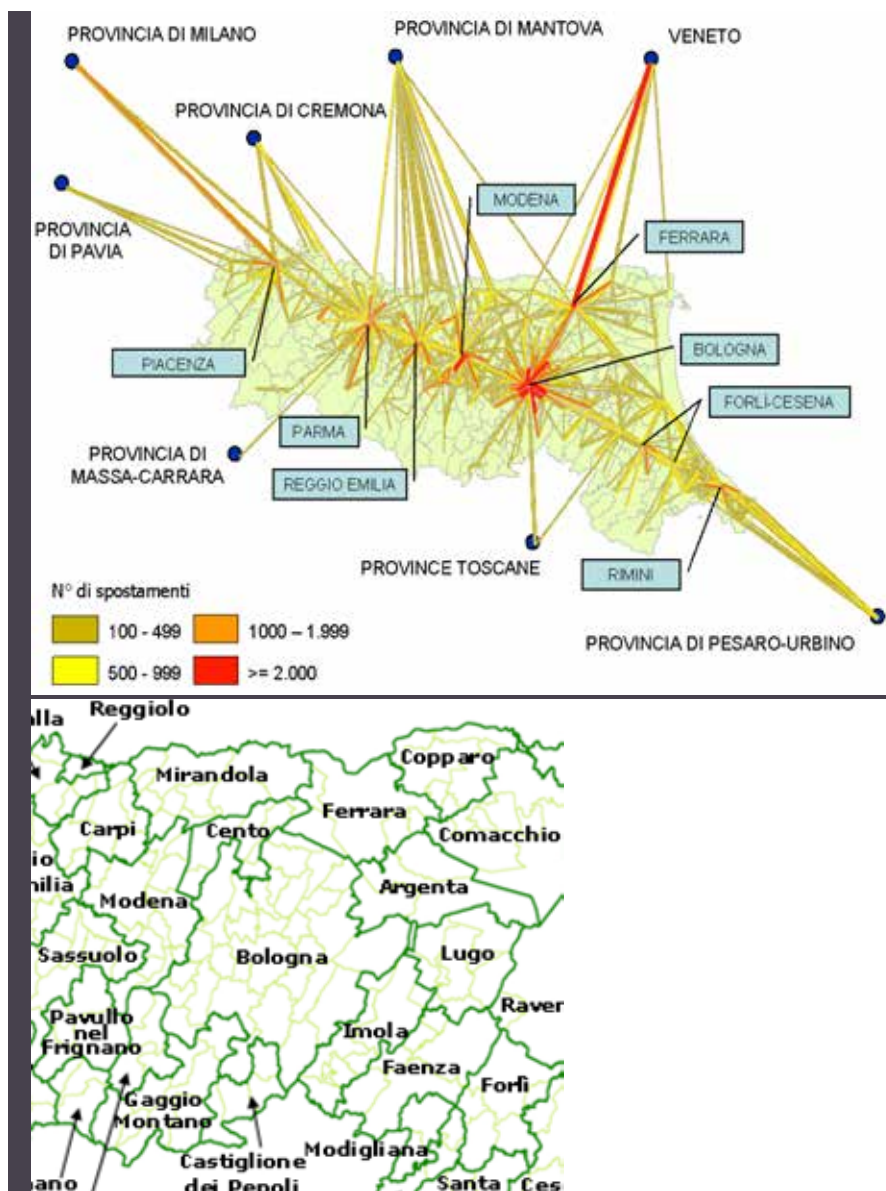
Il concetto di città effettiva vuole dare conto di una dinamica che da tempo travalica i confini amministrativi dei centri urbani e che richiede una svolta nei modelli di cooperazione fra i Comuni e le loro forme associative per il governo delle trasformazioni territoriali e l'uso efficiente delle risorse.

La città effettiva di Bologna emerge con la formazione di una cintura residenziale e produttiva che coinvolge più anelli di comuni (modello monocentrico) e l'inclusione nella dinamica urbana di tratte stradali un tempo di collegamento fra città e centri (come la via Emilia) e autostradali (ormai usate come tangenziali).

I sistemi complessi di area vasta integrano spazi urbanizzati con spazi a maggior grado di naturalità e si distinguono in quanto caratterizzati da differenti condizioni territoriali.

Nel caso dell'area bolognese città effettiva e sistema complesso sostanzialmente coincidono, dato che lo sviluppo di Bologna ha investito un vasto territorio, inglobando importanti polarità urbane preesistenti e accrescendo le dimensioni demografiche e infrastrutturali di almeno due corone di hinterland (PTR, 2010).

L'ambito di influenza reale della città metropolitana



01

Da sinistra: il sistema dei grandi magneti attrattori e dei movimenti a largo raggio; i 46 sistemi locali emiliano-romagnoli (particolare). Fonte: R. Fallaci (2013), *Aspetti urbani, qualità urbana e territoriale, politiche per la casa*. Bologna. Report. Piano Strategico Metropolitano. Tavolo Ambiente, assetti urbani e mobilità

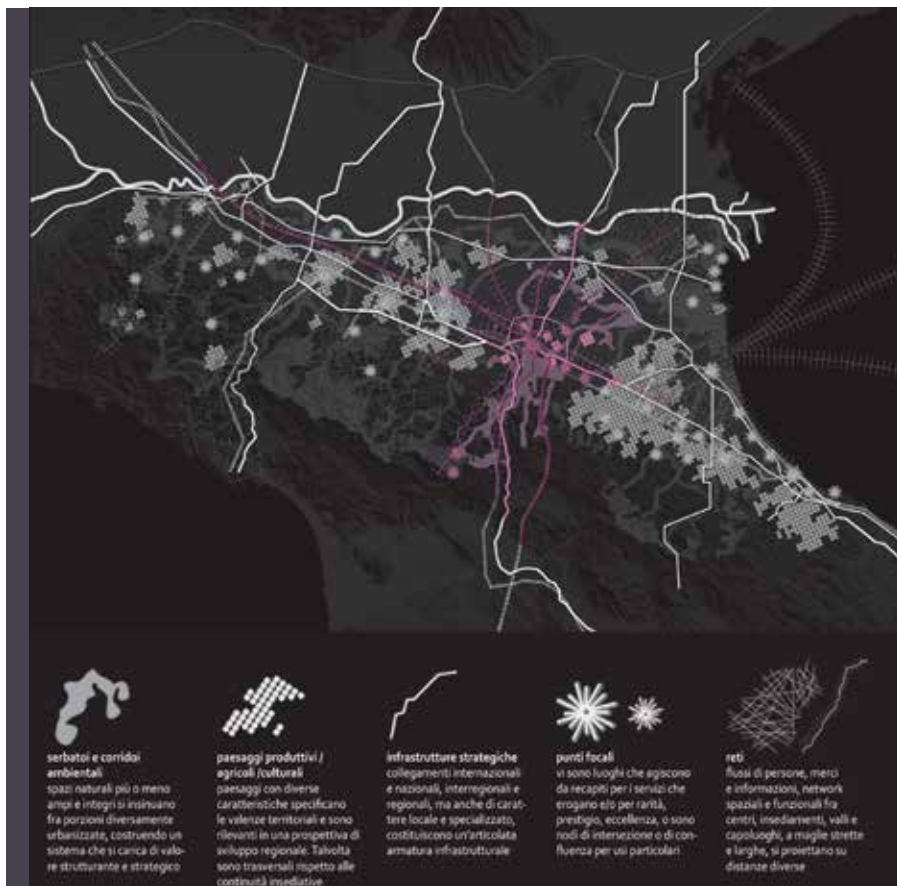
<http://psm.bologna.it/report-7/>; Istat (2014), *Le specializzazioni produttive regionali attraverso i Censimenti Industria e Servizi 2001 e 2011*. Rapporto. A cura del Servizio Statistica e informazione geografica dell'Emilia-Romagna

<http://statistica.regione.emilia-romagna.it/allegati/pubbl/2014/le-specializzazioni-produttive-regionali-attribuite-i-censimenti-industria-e-servizi-2001-e-2011/view>

Nella città diffusa metropolitana di Bologna si è re-insediata una parte importante della popolazione e con essa i servizi di base (pubblici e privati), nonché parti importanti dell'industria manifatturiera e della logistica. Il terziario specializzato o direzionale e i servizi rari ad ampio raggio gravitazionale restano invece ancorati al comune capoluogo (e in misura ridotta a Imola). Il sistema dei grandi magneti attrattori (Fallaci, 2013) si sta consolidando lì dov'è, ossia nel 'core' dell'area metropolitana. La centralità geografica, punto di forza storico di Bologna, rimane un fattore importante anche oggi, rispetto ad aree di gravitazione allargate. Essa si è rafforzata a livello nazionale (grazie a TAV, aeroporto, nodo autostradale) e soprattutto regionale, attraverso l'offerta di servizi che coprono anche tutta la Romagna e in qualche misura nord Marche e basso Veneto. Sia per il decentramento dell'Università di Bologna nelle sedi romagnole, che ha sedimentato un sistema di relazioni quotidiane, sia per altri fattori (fra i quali l'avvenuta integrazione in HERA delle società pubbliche romagnole di erogazione servizi), oggi Bologna è 'capitale' della Romagna più di quanto lo fosse qualche decennio fa. Viceversa, continua a soffrire di una più ridotta funzione di 'porta regionale' rispetto all'Emilia occidentale (Fallaci, 2013), dove compete il sistema territoriale Reggio-Modena-Parma.

Considerando i sistemi locali del lavoro (SLL), individuati dall'Istat nel 2011 in base agli spostamenti

residenza/ lavoro (pendolarismo), quello di Bologna, che comprende 40 comuni e copre un'area di circa 2.500 km², è il più esteso dopo quello di Roma. Si tratta di un sistema in espansione che nel decennio 2001-11 ha incluso 7 nuovi comuni, con un aumento del 19% della popolazione interessata. Caratterizzata da elevati livelli di auto-contenimento della domanda e dell'offerta di lavoro, la SLL bolognese si conferma molto coesa (Regione Emilia-Romagna, 2014b).



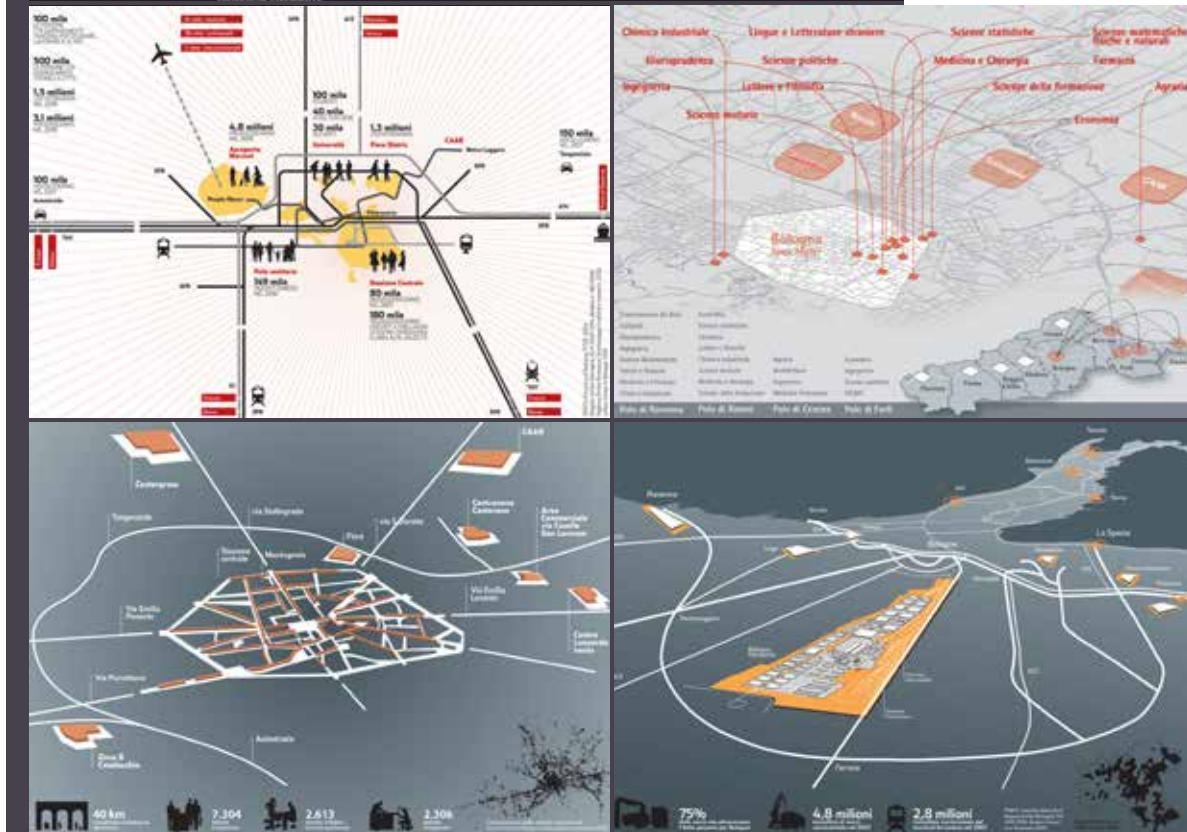
02

Le influenze a geometria variabile della città metropolitana bolognese.

a. In legenda:

- Serbatoi e corridoi ambientali
- Paesaggi produttivi/agricoli/culturali
- Infrastrutture strategiche
- Punti focali
- Reti

b. Per Bologna si passa; c. A Bologna si studia; d. A Bologna si scambia; e. Con Bologna si fa logistica nazionale; f. Con Bologna si fa sistema fieristico europeo; g. Con Bologna si fa eccellenza in sanità e benessere. Fonte: Gabelini, P. et al. (2012), *Immagini del Cambiamento in Emilia-Romagna*, Editrici Compositori





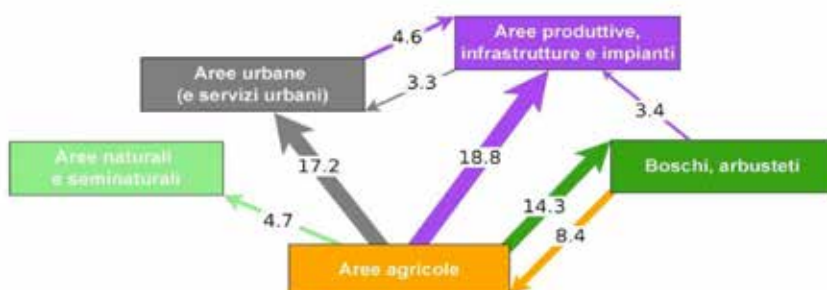
“Bologna si propone come ‘capitale’ quando integra e traina le reti regionali di eccellenza, affermandone il carattere di sistema e rendendole partecipi di quelle nazionali e internazionali. ‘Per Bologna si passa’ è l’espressione scelta per indicare la prerogativa del capoluogo regionale, ma può intendersi anche come metafora di un Ptr che punta sulla comprensione e valorizzazione di una molteplicità territoriale che cresce se sa coagularsi e riconoscere dei perni.

Bologna è perno in quanto nodo indiscusso per la mobilità, ma anche centro universitario, manifatturiero, commerciale, finanziario, logistico, fieristico, sanitario che ogni volta rappresenta autorevolmente i diversi punti di forza della regione, che deve essere compreso e condiviso perché Bologna possa esprimersi ed essere riconosciuta come un’area metropolitana europea effettiva, non più potenziale o in fieri” (Gabellini et al., 2012, p. 21).

Uso del suolo 2003	Uso del suolo 2008	Area urbane (e servizi urbani)	Area produttive infrastrutture e impianti	Area agricole	Boschi, arbusteti	Area naturali e seminaturali	Totale 2003
Area urbane (e servizi urbani)		213,2	3,3	1,4	0,3	0,2	218,4
Area produttive infrastrutture e impianti		4,6	123,8	3,8	0,8	0,8	133,8
Area agricole		17,2	18,8	2121,2	14,3	4,7	2176,3
Boschi, arbusteti		3,6	3,4	8,4	993,2	2,2	1010,8
Area naturali e seminaturali		0,2	0,7	0,7	1,3	158,1	162,1
Totale 2008		238,8	150,0	2135,5	1010,0	167,0	3701,3

03

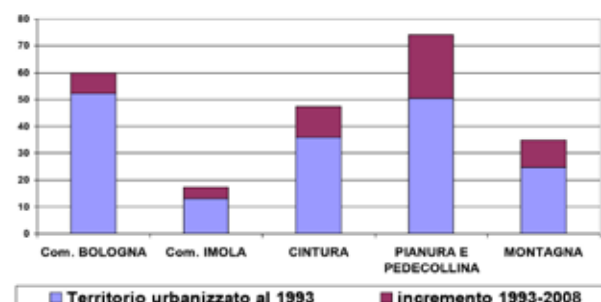
Dispersione degli insediamenti residenziali e produttivi. Fonte: R. Fallaci (2013), *Assetti urbani, qualità urbana e territoriale, politiche per la casa*. Bologna. Report. Piano Strategico Metropolitano. Tavolo Ambiente, assetti urbani e mobilità <http://psm.bologna.it/report-7/>



Fra il 2003 e il 2008 nella provincia di Bologna si verificano consistenti variazioni negli usi del suolo: le aree agricole coltivate calano da 2.176,3 a 2.153,5 kmq (-1,87%) sostituite prevalentemente da aree urbane e produttive, infrastrutture o impianti (che aumentano da 352,2 a 388,8 kmq, +10,4%), parzialmente da boschi e arbusteti (Fallaci, 2013).

	1993 kmq	2008 kmq	DIFF. in kmq 93-2008	Incremento 93-2008
Com. BOLOGNA	52,34	59,81	7,47	14%
Com. IMOLA	12,94	17,28	4,34	34%
CINTURA di Bologna	35,90	47,52	11,62	32%
PIANURA E PEDECOLLINA	50,35	74,11	23,76	47%
MONTAGNA	24,69	34,93	10,23	41%
TOT. PROVINCIA	176,22	233,64	57,42	33%

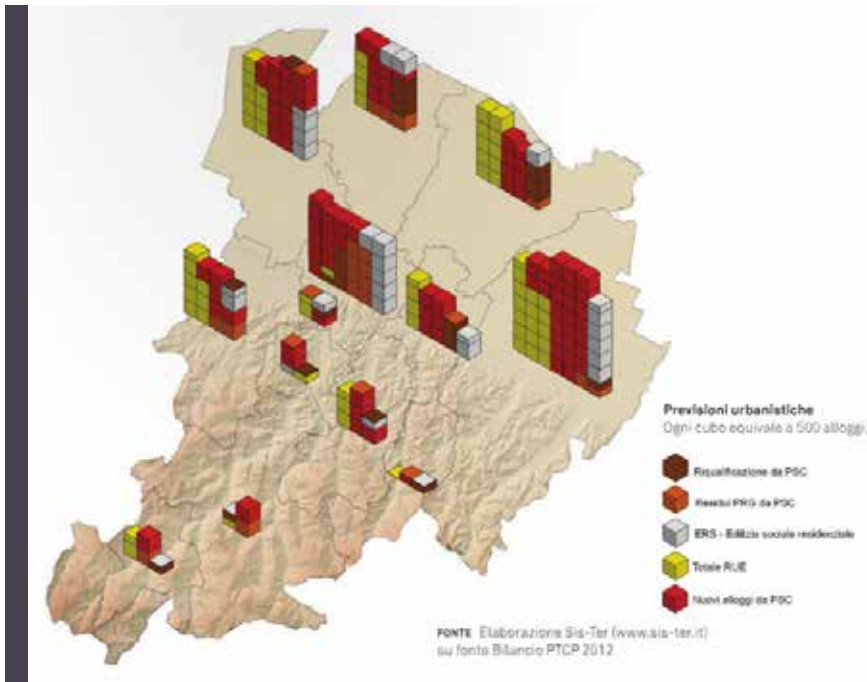
Fonte: Provincia di Bologna



04

Distribuzione del consumo di suolo per usi urbani (1993-2008) nelle 5 principali aree in cui sono ubicati i 56 comuni della Città Metropolitana di Bologna". Fonte: R. Fallaci (2013), *Assetti urbani, qualità urbana e territoriale, politiche per la casa*. Bologna. Report. Piano Strategico Metropolitan. Tavolo Ambiente, assetti urbani e mobilità <http://psm.bologna.it/report-7/>

"Coerentemente con la redistribuzione della popolazione e delle attività manifatturiere e logistiche, il consumo di suolo è stato maggiore nei comuni della pianura e della pedecollina (e, in misura proporzionalmente rilevante, anche della montagna); meno significativo è stato invece il fenomeno che ha interessato il capoluogo provinciale" (Fallaci, 2013, p. 17).



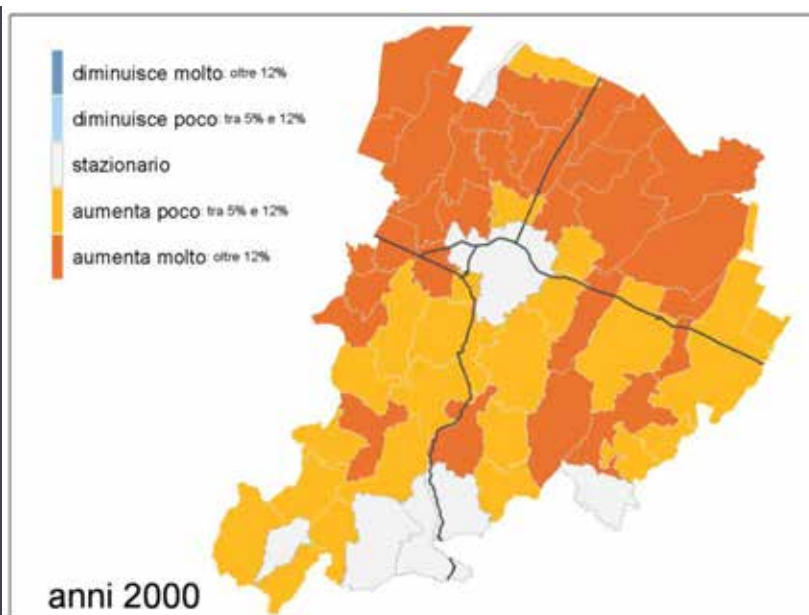
05

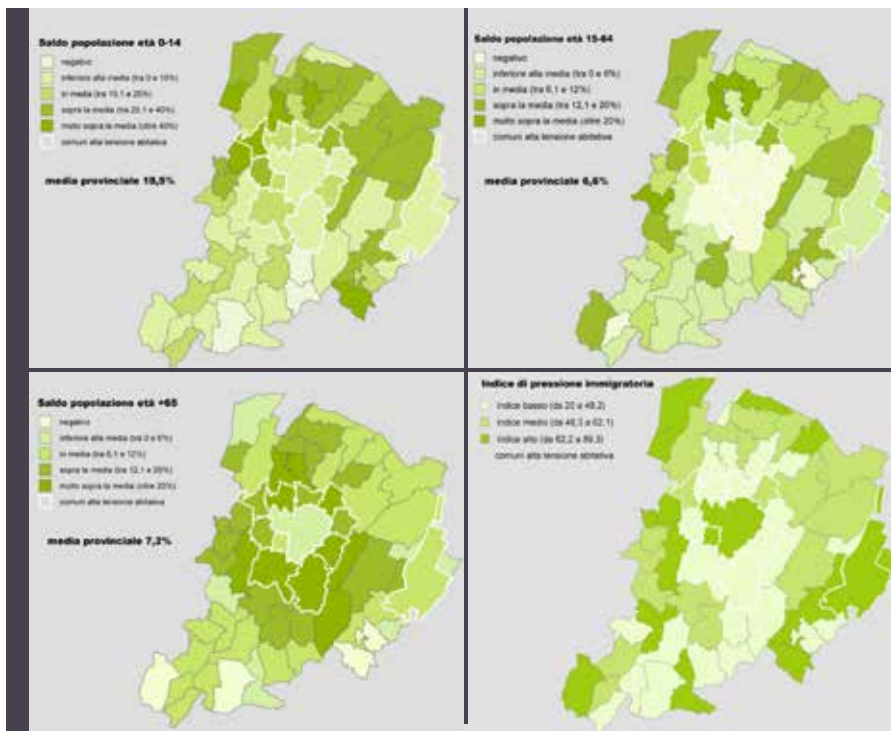
Previsioni urbanistiche nei PSC associati della provincia di Bologna (2012). Fonte: Bonora, P. (a cura di) (2013), *Atlante del consumo di suolo*, Baskerville, Bologna

Nonostante la LR. 20/2000 introduca, tra gli obiettivi della pianificazione, la necessità di "prevedere il consumo di nuovo territorio solo quando non sussistano alternative derivanti dalla sostituzione dei tessuti esistenti ovvero della loro riorganizzazione e riqualificazione" (art. 2), le previsioni urbanistiche dei PSC associati della provincia di Bologna mostrano una tendenza contraria (Bonora, 2013).

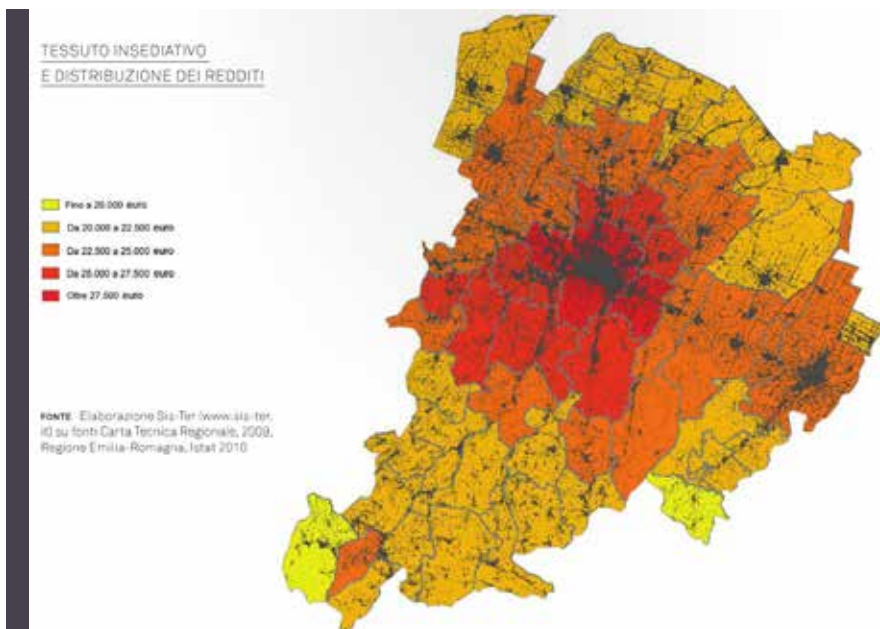
06

Distribuzione della popolazione nei comuni della provincia di Bologna (in verde nell'ordine: bambini da 0-14 anni; popolazione in età lavorativa; over 65; residenti di origine straniera). Fonte: R. Fallaci (2013), *Assetti urbani, qualità urbana e territoriale, politiche per la casa*. Bologna. Report. Piano Strategico Metropolitan. Tavolo Ambiente, assetti urbani e mobilità <http://psm.bologna.it/report-7/>





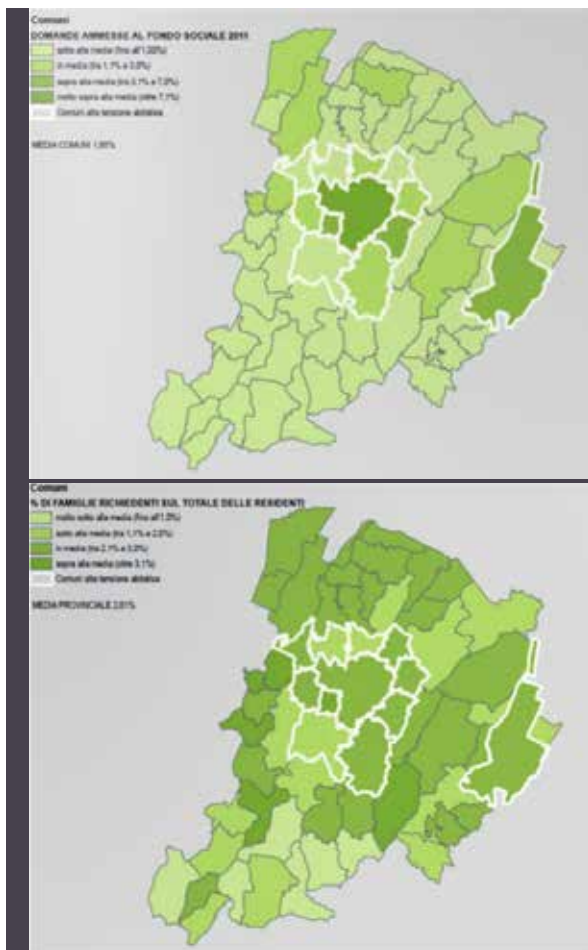
Gli anni 2000 sono caratterizzati dalla crescita complessiva della popolazione, con un'intensità maggiore nella pianura a nord di Bologna, "dove si rileva una vera e propria 'città distribuita', nella quale si sono spostati 50.000 nuovi abitanti nell'ultimo ventennio, e che conta ormai circa 230.000 abitanti" (Fallaci, 2013, p.7). La redistribuzione della popolazione disegna geografie diverse a seconda della tipologia di abitanti. "I fenomeni correlati di questa redistribuzione territoriale della popolazione sono stati la dispersione degli insediamenti residenziali e produttivi, il maggior consumo di suolo, l'incremento esponenziale e allungamento dei pendolarismi, l'indebolimento del radicamento delle persone rispetto al luogo di residenza e quindi della coesione sociale" (Fallaci, 2013, p. 9).



07

Tessuto insediativo e distribuzione dei redditi. Fonte: Bonora, P. (a cura di) (2013), *Atlante del consumo di suolo*, Baskerville, Bologna

La distribuzione dei redditi si definisce spazialmente in base alle caratteristiche insediative delle principali aree che contraddistinguono il territorio bolognese, con valori più elevati nella città capoluogo e nella pedecollina, e a seguire a Imola e nella cintura bolognese. La bassa pianura e la montagna sono caratterizzate da redditi medi più bassi.



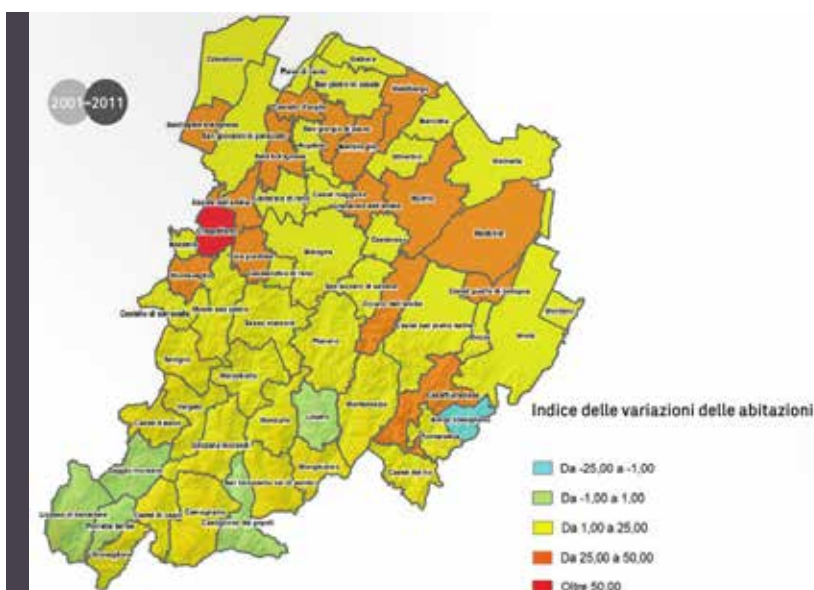
08

Domanda e offerta di edilizia sociale: le domande al fondo sociale per l'affitto (2011).

- Suddivisione percentuale delle domande ammesse al fondo sociale per l'affitto 2011, a livello comunale;
- Percentuale di famiglie che hanno richiesto il contributo sul totale delle residenti a livello comunale (Guerzoni, Tombetta; in Bonora, 2013). Fonte: Bonora, P. (a cura di) (2013), *Atlante del consumo di suolo*, Baskerville, Bologna

Le domande ammesse al contributo del fondo sociale per l'affitto sono 12.361. Il 72% è concentrato nei comuni ad alta tensione abitativa e il solo comune capoluogo rappresenta circa il 48% delle richieste. Nel Circondario imolese si rileva il 12% delle domande, mentre il minor numero di domande si ha nei comuni dell'Appennino. In generale, le Unioni/Associazioni di comuni della pianura e della cintura nord-ovest presentano valori superiori rispetto a quelle della cintura sud (Guerzoni, Trombetta; in Bonora, 2013).

Complessivamente ha fatto richiesta di avere un contributo del fondo sociale circa il 2,60% delle famiglie. Tra i comuni ad alta tensione abitativa, quelli con un'incidenza superiore alla media provinciale sono Bologna (2,90%), Imola (2,87%) e San Lazzaro (2,70%).



09

Distribuzione insediativa, variazioni delle abitazioni e valori immobiliari al 2011:

- Indice delle variazioni delle abitazioni (2001-2011)
- Distribuzione insediativa e valori immobiliari (abitazioni nuove o integralmente ristrutturate)
- Distribuzione insediativa e valori immobiliari (abitazioni da ristrutturare). Fonte: Bonora, P. (a cura di) (2013), *Atlante del consumo di suolo*, Baskerville, Bologna

**DISTRIBUZIONE INSEDIATIVA
E VALORI IMMOBILIARI**

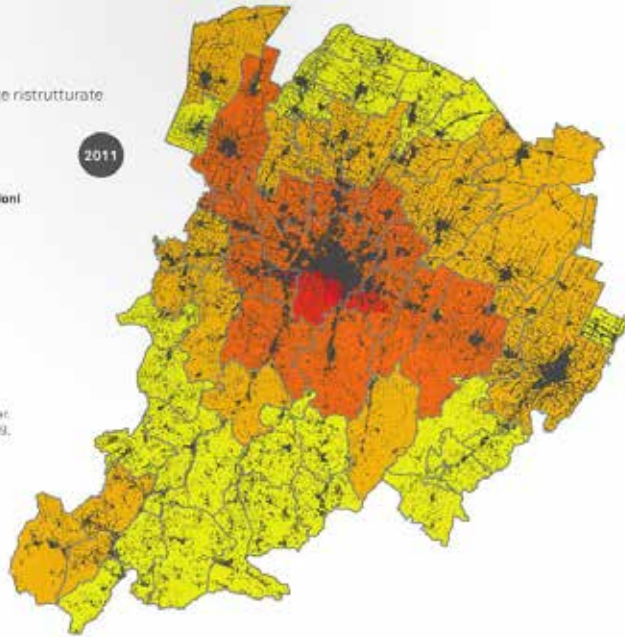
abitazioni nuove o integralmente ristrutturate

2011

Valori immobiliari euro al mq di abitazioni
nuove o integralmente ristrutturate



NOTE: Elaborazione Sis-Ter (www.sis-ter.it) su fonti Carta Tecnica Regionale, 2009, Regione Emilia-Romagna e FAIP



**DISTRIBUZIONE INSEDIATIVA
E VALORI IMMOBILIARI**

abitazioni da ristrutturare

2011

Valori immobiliari euro al mq
di abitazioni da ristrutturare



NOTE: Elaborazione Sis-Ter (www.sis-ter.it) su fonti Carta Tecnica Regionale, 2009, Regione Emilia-Romagna e FAIP

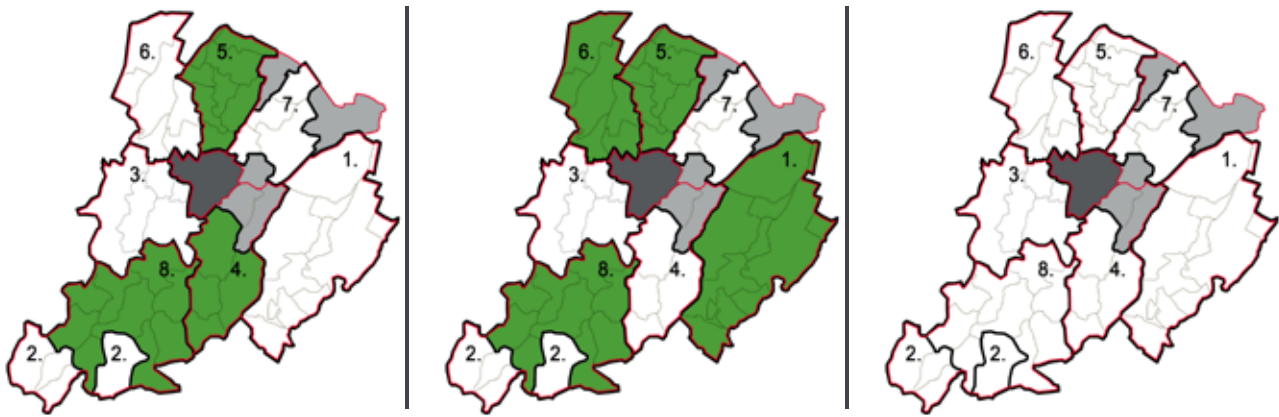


Nel primo decennio del Duemila, mentre le famiglie crescono nel territorio della provincia del 7,61% le abitazioni aumentano del 12,04% (un po' meno del doppio). Analogo disallineamento si registra nei comuni con il più alto incremento di abitazioni. Nonostante la crisi del settore delle costruzioni, i valori immobiliari (sia delle abitazioni nuove o integralmente ristrutturate, sia delle abitazioni da ristrutturare) rimangono alti nell'area centrale e nei comuni della cintura.



10

Stato di attuazione nel territorio bolognese del Piano di riordino territoriale e funzioni gestite in forma associata. a: Servizi informativi associati (S.I.A.); b: Pianificazione urbanistica; c: Protezione civile; d: Servizi sociali; e: Rifiuti urbani. Fonte: Elaborazioni cartografiche degli autori su dati RER (2014a)



Con l'entrata in vigore della LR. 21/2012 tutti i comuni all'interno di un Ambito territoriale ottimale (Ato), a prescindere dalla dimensione demografica, devono svolgere in forma associata le funzioni che attengono ai sistemi informatici e almeno tre tra le funzioni fondamentali: pianificazione territoriale, servizi sociali, polizia municipale, protezione civile. Quelli con popolazione inferiore a 5000 abitanti (3000 se comuni montani) devono esercitare, tramite unione o convenzione, anche tutte le altre funzioni fondamentali: gestione finanziaria, servizi di interesse generale come il trasporto pubblico, catasto, rifiuti, edilizia scolastica e servizi statistici (RER, 2014a). Ciononostante, la geografia delle funzioni associate rimane varia e la quasi totalità delle Unioni gestisce ancora autonomamente la maggior parte delle funzioni.

La pianificazione urbanistica risulta la funzione svolta in forma associata dal maggior numero di Unioni, dopo i servizi informatici.

BOX**Delimitazioni storiche dell'area metropolitana**

L'area metropolitana fiorentina si configura, fin dall'epoca romana, come un organismo unitario, di cui rimangono tracce nella trama della centuriazione. Le tre città maggiori – Firenze, Prato, Pistoia – e le cinque città minori – Bagno a Ripoli, Campi Bisenzio, Quarrata, Scandicci, Sesto Fiorentino – e gli innumerevoli nuclei di origine rurale, le case sparse, gli addensamenti industriali e commerciali tendono ormai a legarsi insieme. Spessore e diffusione degli insediamenti fanno apparire la pianura come un'unica immensa città territoriale a diversa densità. In effetti la pianura – quella al di sotto della isoipsa dei 100 metri slm – vi sono più di 2.000 abitanti a chilometro quadrato. Ma già nell'800, quando, con la parziale eccezione di Sesto, delle Signe e delle tre città maggiori, tutti i centri erano quasi esclusivamente rurali, la pianura appariva a Sidney Sonnino (1875) come un "immenso sobborgo di una qualche città mondiale". Ma si dovrà aspettare il secondo dopoguerra (1958) perché si cominci a parlare dell'esistenza di una unitarietà funzionale tra i centri urbani dell'area. Sarà un geografo, Aldo Sestini, a proporre il concetto di "conurbazione" per il bacino interprovinciale da Firenze a Pistoia; e più tardi (1963) un architetto-urbanista, Adriano Montemagni, ad avanzare l'ipotesi dell'esistenza di un intero bacino funzionalmente interconnesso, come un unico comprensorio omogeneo in cui le diverse componenti socio-economiche e territoriali presentavano uno stretto grado di interdipendenza. Ma sarà un geografo francese, tre anni dopo, Jean Bernard Charrier, a parlare e a dimostrarne l'esistenza (1966) di una "area metropolitana" per il bacino Firenze-Prato-Pistoia. Bisognerà comunque aspettare altri vent'anni, dopo un periodo di espansione incontrollata, quando la Regione, con il consenso ed il concorso dei comuni interessati, attiva una Conferenza per il coordinamento degli interventi di pianificazione territoriale nell'area Firenze-Prato-Pistoia. Sulla base degli studi svolti nell'ambito della conferenza, coordinata prima da Edoardo Detti e poi da Giovanni Astengo, viene approvato nel 1990 il cosiddetto "Schema strutturale per l'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia".

Principali documenti di Piano di area vasta

Le riflessioni sull'esistenza di una conurbazione sempre più integrata e interconnessa scaturivano dai primi lavori per la predisposizione del PRG di Firenze del 1951, che delineano un primo Schema di pianificazione intercomunale che include 13 comuni dell'area metropolitana (Bagno a Ripoli; Calenzano, Campi Bisenzio, Fiesole, Firenze, Impruneta, Lastra a Signa, Pontassieve, Prato, Scandicci, Sesto Fiorentino, Signa, Vaglia). Questi studi, formulati a partire dal 1947 sulla base di alcune ipotesi di Carlo Maggiora nell'ambito della facoltà di Architettura, sono chiaramente influenzati dalla Città Industriale Lineare di Le Corbusier.

L'amministrazione fiorentina, nel presentare ai comuni il piano intercomunale, incontra fin da subito difficoltà istituzionali legate a una idea di sviluppo territoriale sostanzialmente centrata su Firenze, che utilizza gli altri comuni come bacini di espansione della città. L'esperienza fallisce del tutto nel 1956, quando il Ministero dei Lavori autorizza l'elaborazione di un piano intercomunale che implica il passaggio del comune di Prato sotto l'autorità fiorentina. Un'ipotesi, questa, fortemente negata dall'amministrazione in questione. Dopo la parentesi del PRG di Firenze del 1958, gli studi vengono ripresi solo a inizio anni Sessanta (1963-1965), che produce una serie di studi e documenti, compresa la mosaicatura dei Piani comunali, seguite da proposte di sviluppo infrastrutturale che, ancora una volta, non vengono condivise con i comuni contermini. L'assenza di un dibattito determina l'insuccesso della proposta di formare un consorzio fra i comuni d'area per la formazione del Piano Intercomunale.

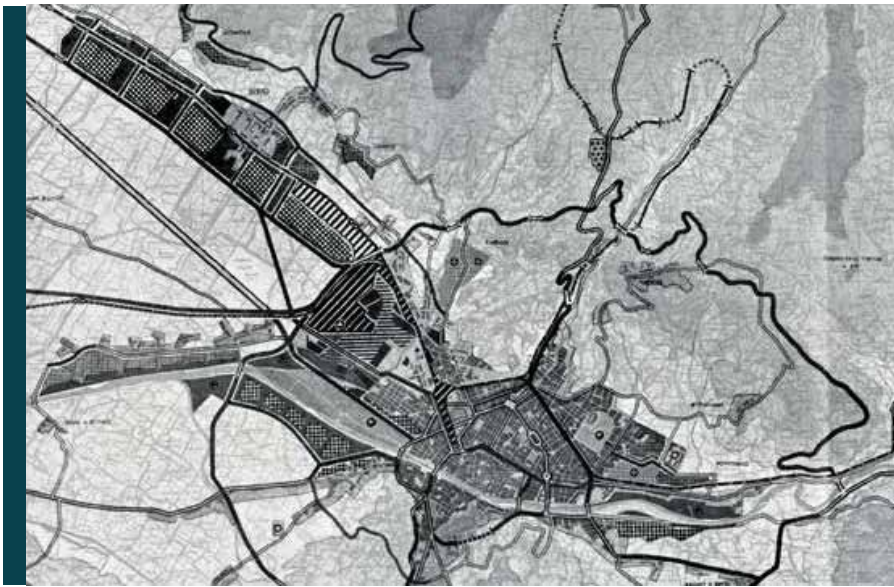
Ancora, gli studi riprendono negli anni Settanta (1973-1978), con una estensione dell'ambito metropolitano ai comuni di Barberino Val d'Elsa, Greve in Chianti, Montemurlo, Poggio a Caiano e San Casciano Val di Pesa, e con la proposta di una carta ideogrammatica piuttosto che di carte ancora impostate come un tradizionale PRG: carta che, anche se rappresenterà un riferimento per la pianificazione comunale, ancora una volta non sarà mai approvata, rimanendo dunque relegata al ruolo di esercitazione disciplinare.

Sarà comunque solo lo Schema strutturale del 1990 che proporrà una visione unitaria di area. Infatti è concepito come una "guida" al coordinamento, basata su 3 obiettivi principali: la tutela e valorizzazione ambientale dell'area, il riordino e la riqualificazione delle strutture insediative, l'assetto dei sistemi infrastrutturali. Tuttavia, le vicende dell'area si intersecano con l'approvazione della L. 142/90: attribuendo alle province competenze in materia di pianificazione territoriale di coordinamento, questa legge mette in discussione gli equilibri istituzionali appena raggiunti, essendo la Piana fiorentina interessata da due province, che diventano tre nel 1992, con l'istituzione della provincia di Prato.

Nonostante ciò l'area riacquista riconoscibilità sub-regionale con l'approvazione del primo Piano di Indirizzo Territoriale regionale 2000-2005, che definisce l'area Firenze-Prato-Pistoia come un ambito policentrico, in cui lo sviluppo insediativo e socio-economico dei tre centri principali è fortemente integrato e genera flussi pendolari giornalieri di carattere metropolitano. Centralità ribadita che nella seconda versione del Piano di Indirizzo Territoriale regionale 2005-2010, che considera l'area centrale come fulcro non solo dello sviluppo metropolitano, quanto dell'intero sistema economico regionale, nonostante la sua articolazione territoriale fosse oramai divisa in tre diversi ambiti provinciali.

Le visioni parziali della pianificazione provinciale

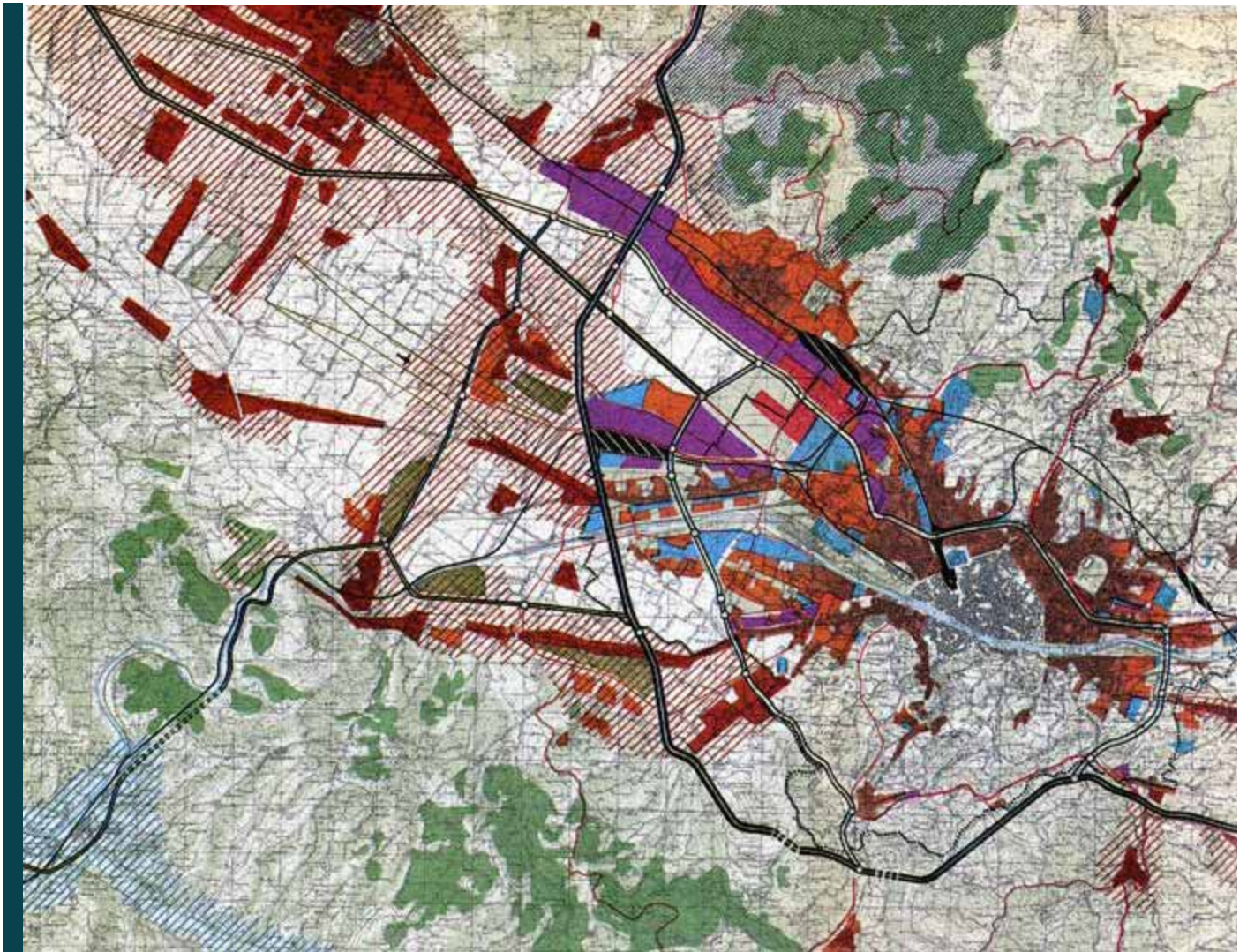
Nonostante l'esistenza di una decennale esperienza di pianificazione coordinata d'area e nonostante l'esistenza di un documento di indirizzi, direttive e prescrizioni come lo Schema strutturale per l'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia, fatto proprio e inserito nella normativa sia del Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana, la pianificazione provinciale non è mai andata oltre i propri confini istituzionali. L'analisi integrata dei tre Piani Territoriali di Coordinamento (PTC) delle Province che si affacciano sulla Piana evidenzia una assoluta autonomia progettuale da un punto di vista formale, se non anche sostanziale, dove i confini amministrativi restano barriere "insuperabili" dove le istituzioni operano disconoscendo cosa c'è dall'altra parte.



01

Schema pianificazione intercomunale, 1951.

Chiamato molte volte PRG, altre volte piano di coordinamento, più spesso piano intercomunale, lo Schema è un semplice documento di indirizzo volto ad introdurre una tipologia di sviluppo lineare per moduli ripetitivi. Fonte: Quaderni di Urbanistica Informazioni, n. 7, 1990



02

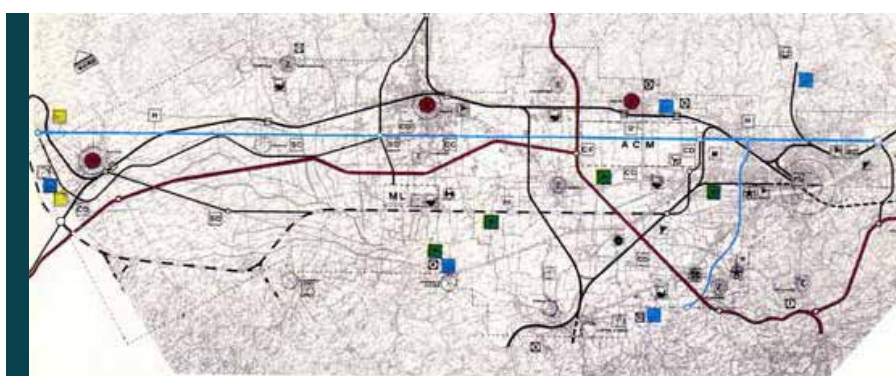
PRG Firenze, 1958.

Adottato ma bocciato dal Ministero per il mancato inquadramento dei problemi urbani nel comprensorio fiorentino. Fonte: Quaderni di Urbanistica Informazioni, n. 7, 1990



03

Linee direttrici per uno schema di piano intercomunale, 1965.
 Fonte: Quaderni di Urbanistica Informazioni, n. 7, 1990

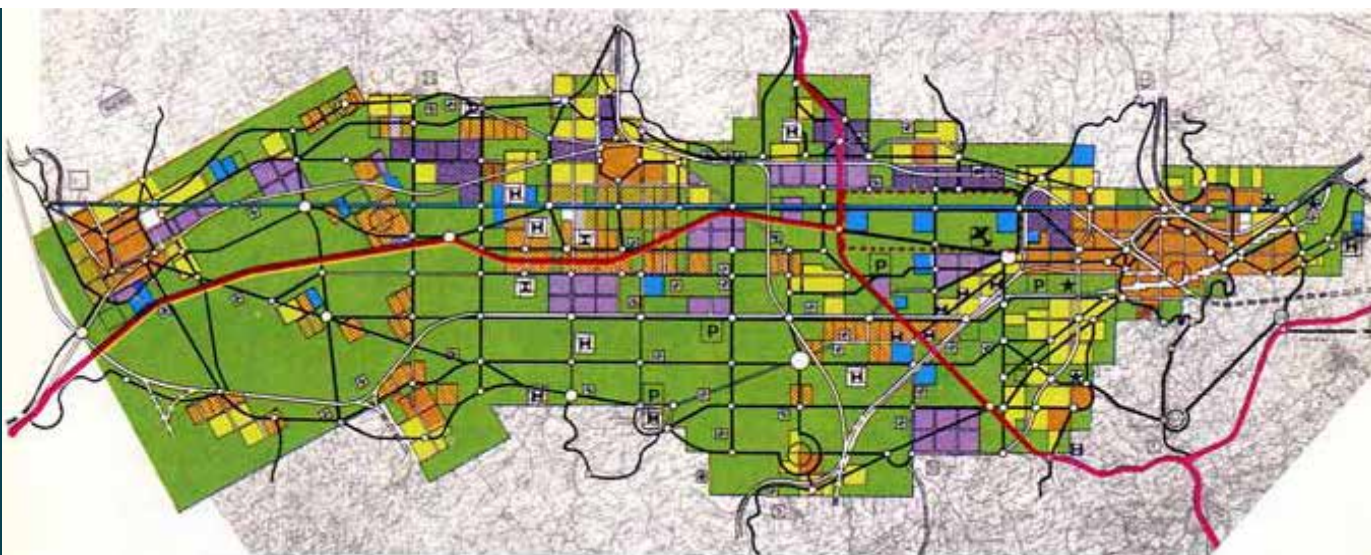


04

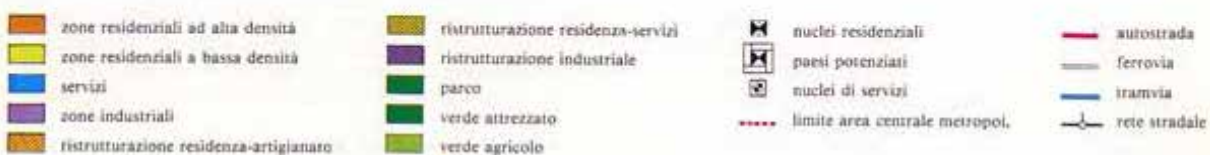
Sistema delle principali attrezzature, 1978.
 Fonte: Quaderni di Urbanistica Informazioni, n. 7, 1990

Sistema delle principali attrezzature della piana

esist. prog.		esist. prog.		esist. prog.		esist. prog.	
	centro storico		caserma		centro direzionale		impianto depurazione
	aeroporto		parco		centro fieristico		impianto potabilizz.
	stazione ferroviaria		ospedale		artigianato		edifici monum. per att. cult.
	cimitero		attrezzature sportive		attrezzature culturali		mercato
	insediamenti industriali		centro scuola		verde attrezzato		
	carcere		centro commerciale		centro zona		



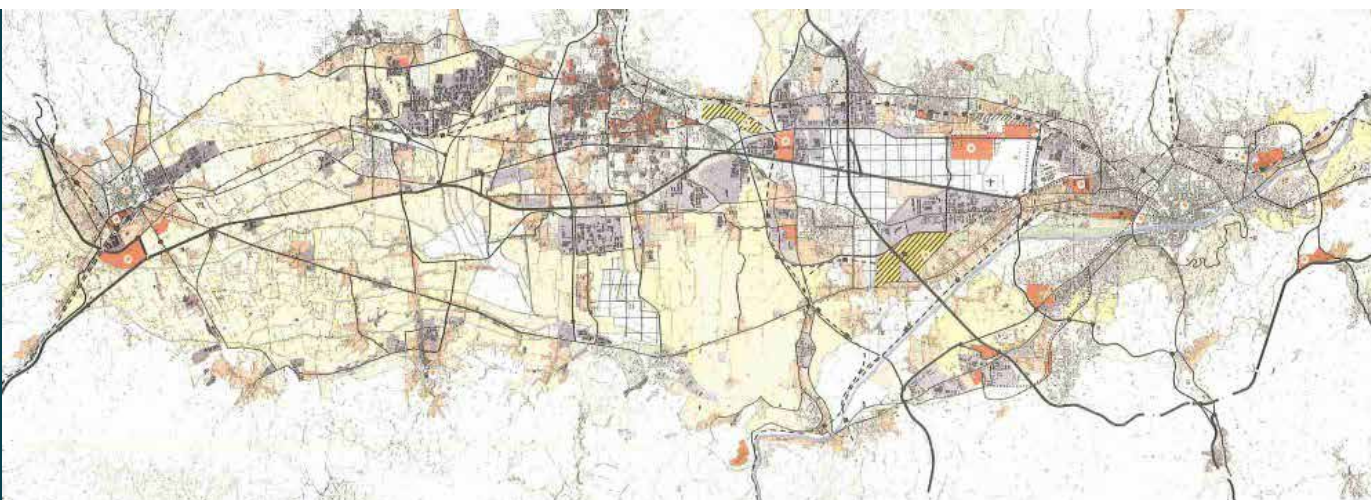
Sintesi delle previsioni nella piana centrale



05

Sistema delle previsioni nella piana centrale, 1978.

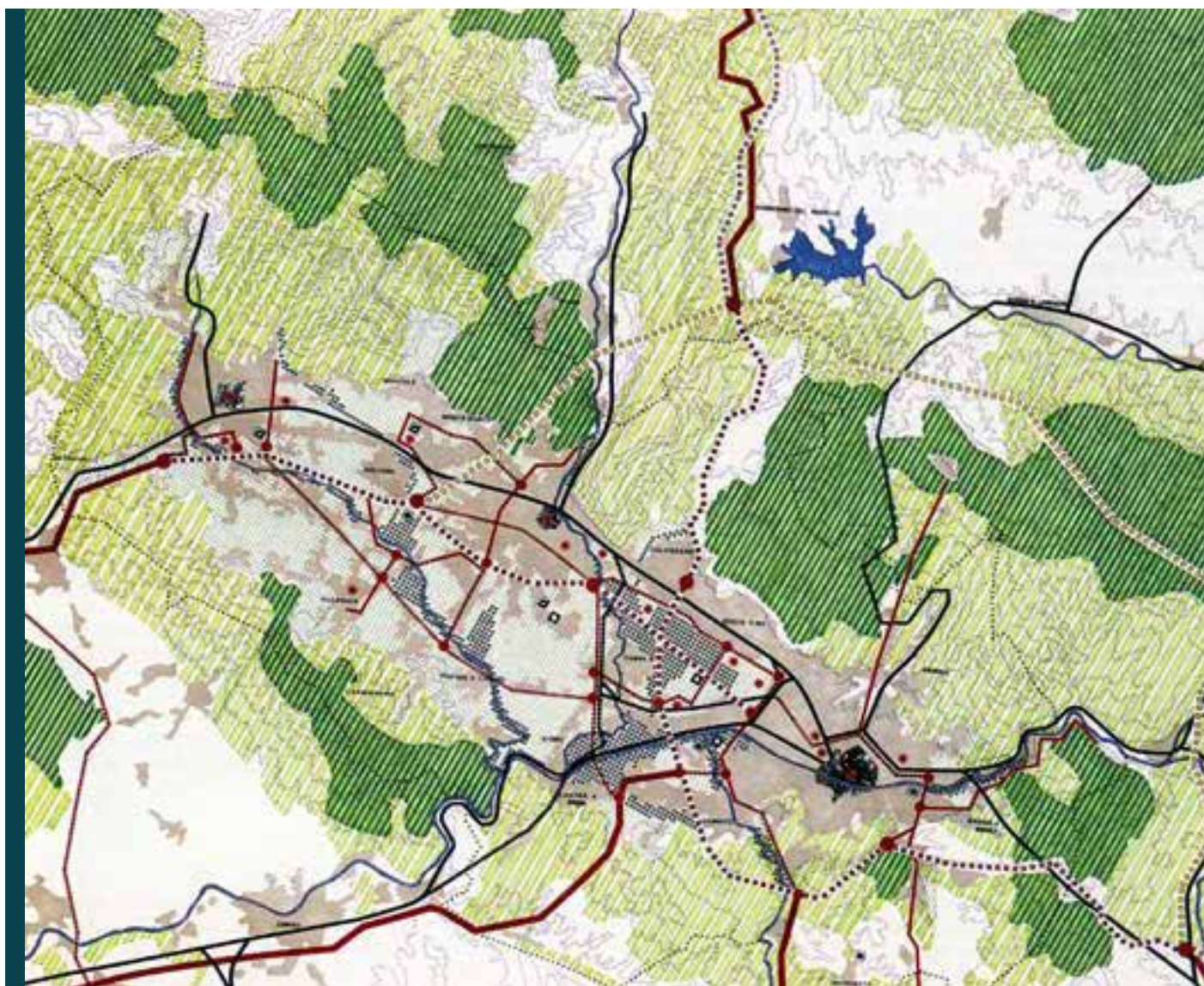
Fonte: Quaderni di Urbanistica Informazioni, n. 7, 1990



06

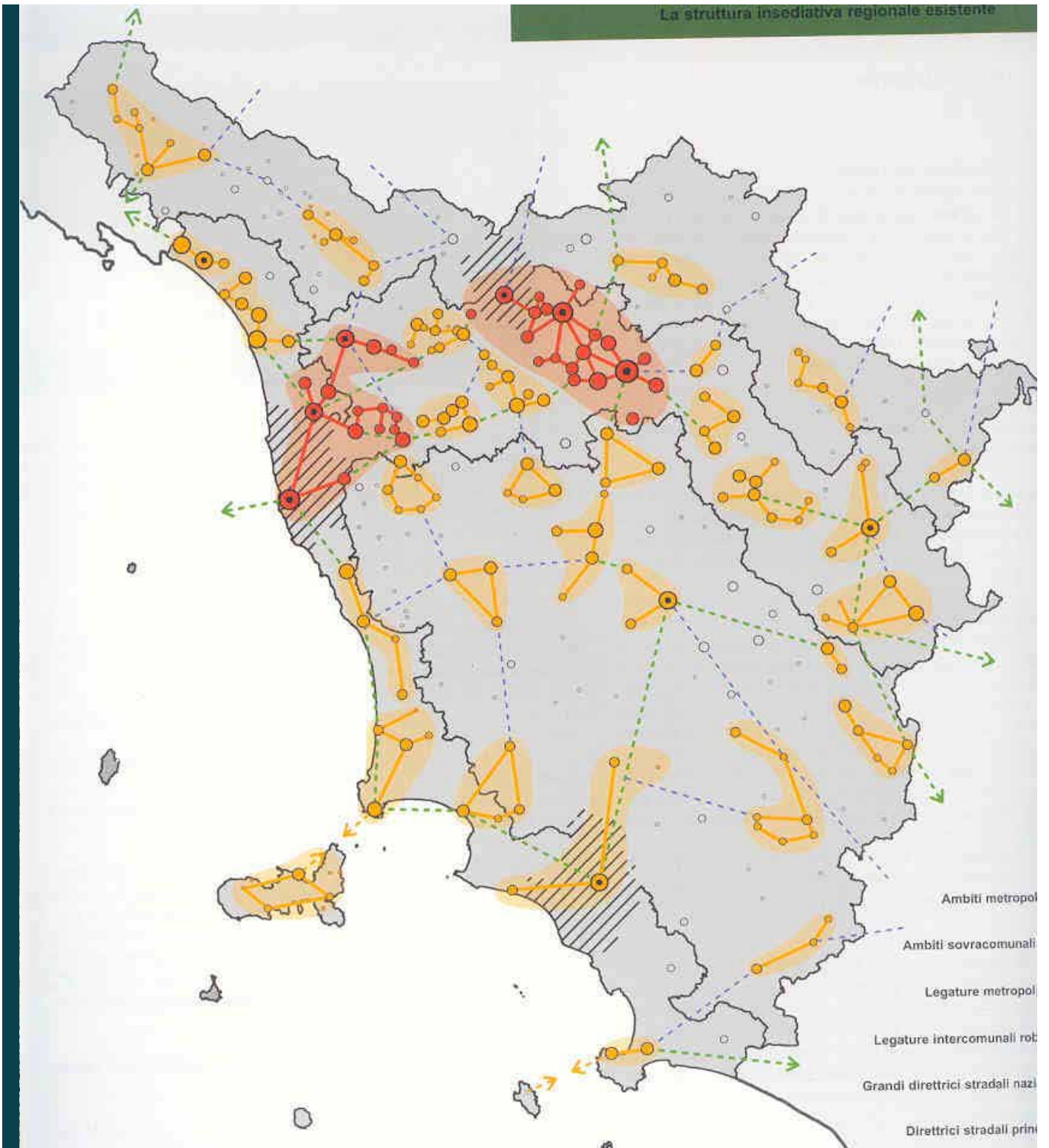
Schema strutturale per l'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia, riferimenti esterni.

Fonte: DCR 212/1990, Quaderni di Urbanistica Informazioni, n. 10, 1991



07

Schema strutturale per l'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia, progetto.
Fonte: DCR 212/1990, Quaderni di Urbanistica Informazioni, n. 7, 1990



08

PIT 2000-2005, Legature sub-regionali.

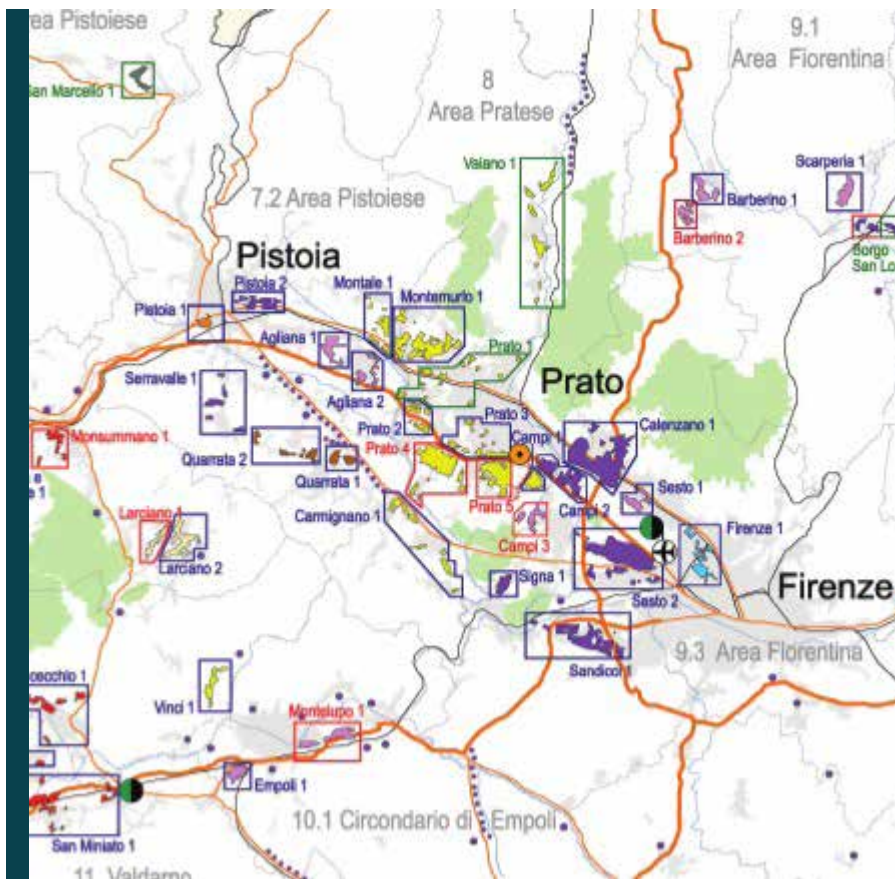
Fonte: DCR 12/2000, Le regole e le strategie, a cura di G. De Luca, Regione Toscana-Giunta Regionale, Firenze 2003



09

PIT 2000-2005, Legature area metropolitana centrale, DCR 12/2000.

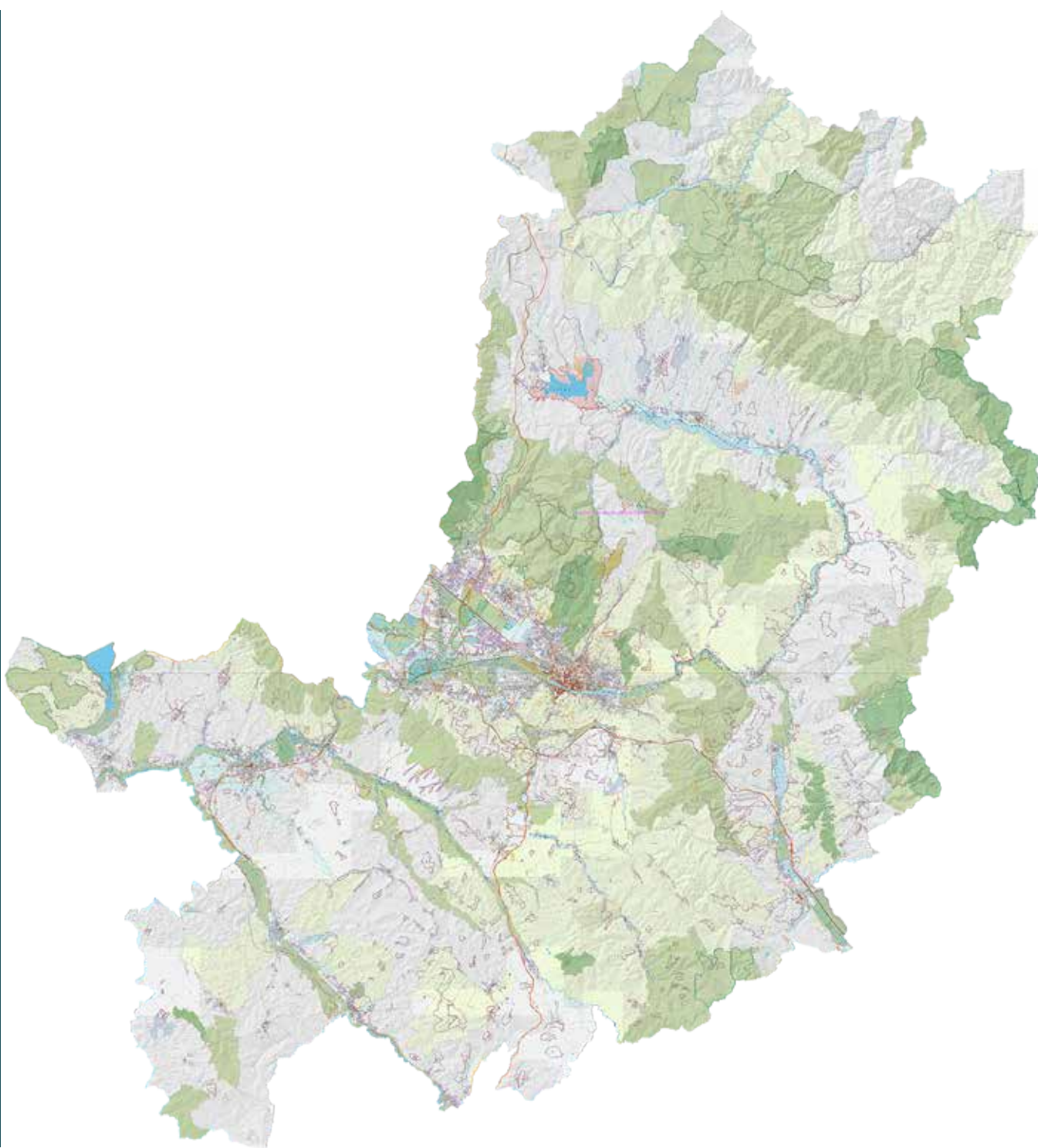
Fonte: DCR 12/2000, Regione Toscana-Giunta Regionale, Le regole e le strategie, a cura di G. De Luca, Firenze 2003



10

10. PIT 2005/2010, Atlante delle attività produttive

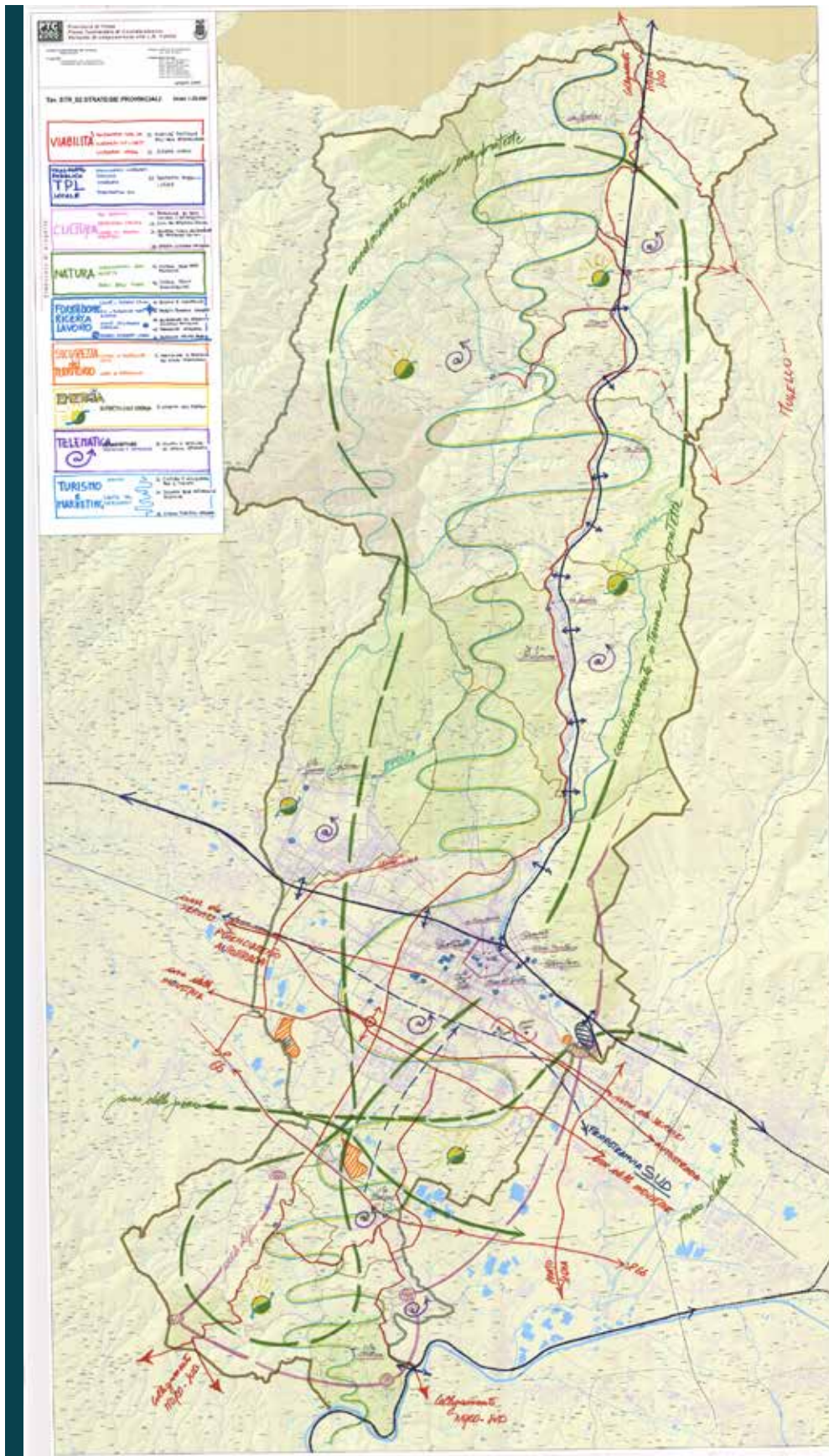
Fonte: Regione Toscana-Giunta Regionale, Piano di indirizzo territoriale 2005-2010. Studi preparatori, vol. 3, Le aree produttive in Toscana. Atlante territoriale, a cura di M. Preite, Firenze, 2005



11

PTCP di Firenze.

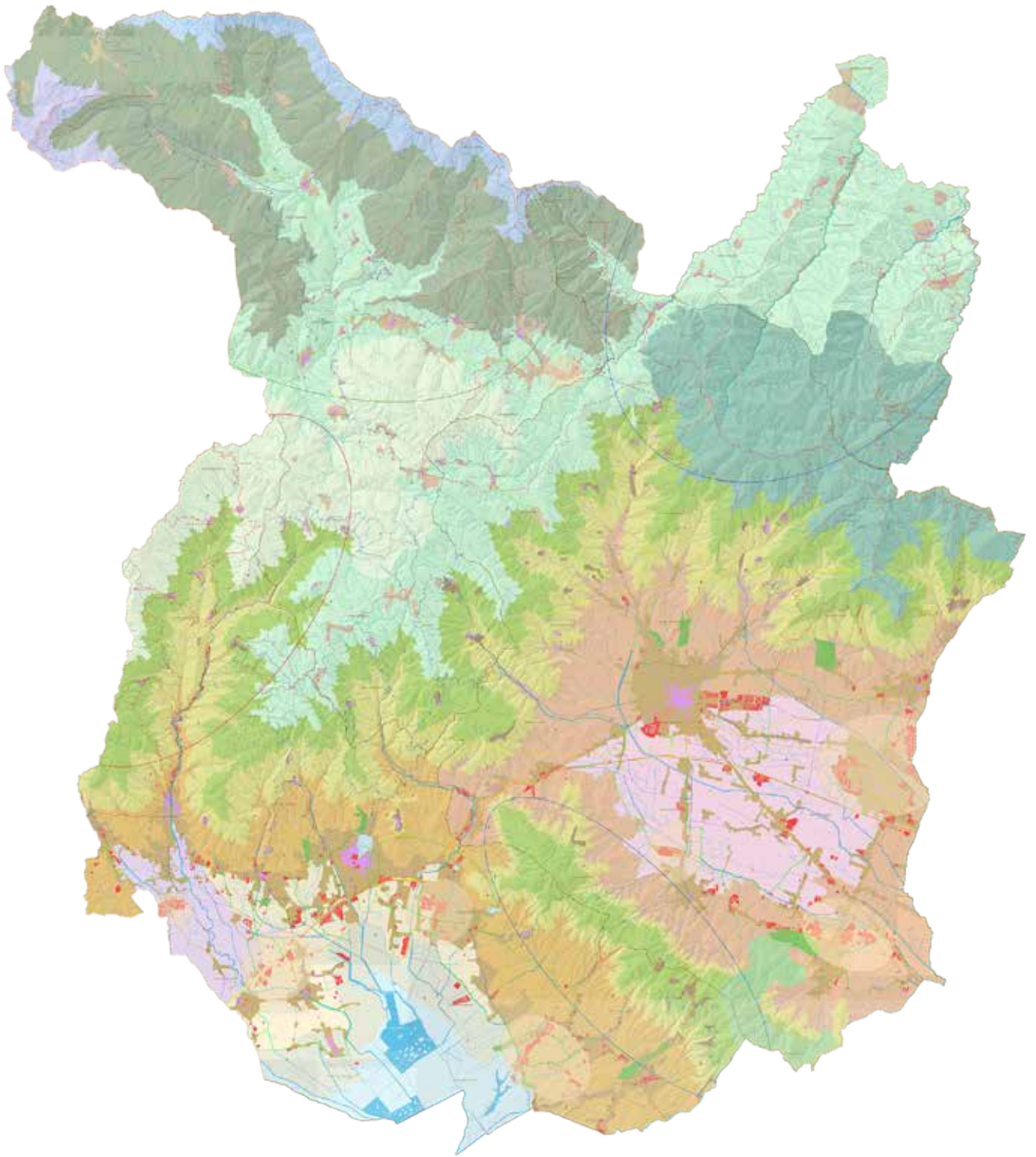
Fonte: Restituzione grafica di D. Beker dal Web Map Service del PTCP di Firenze



12

PTCP di Prato.

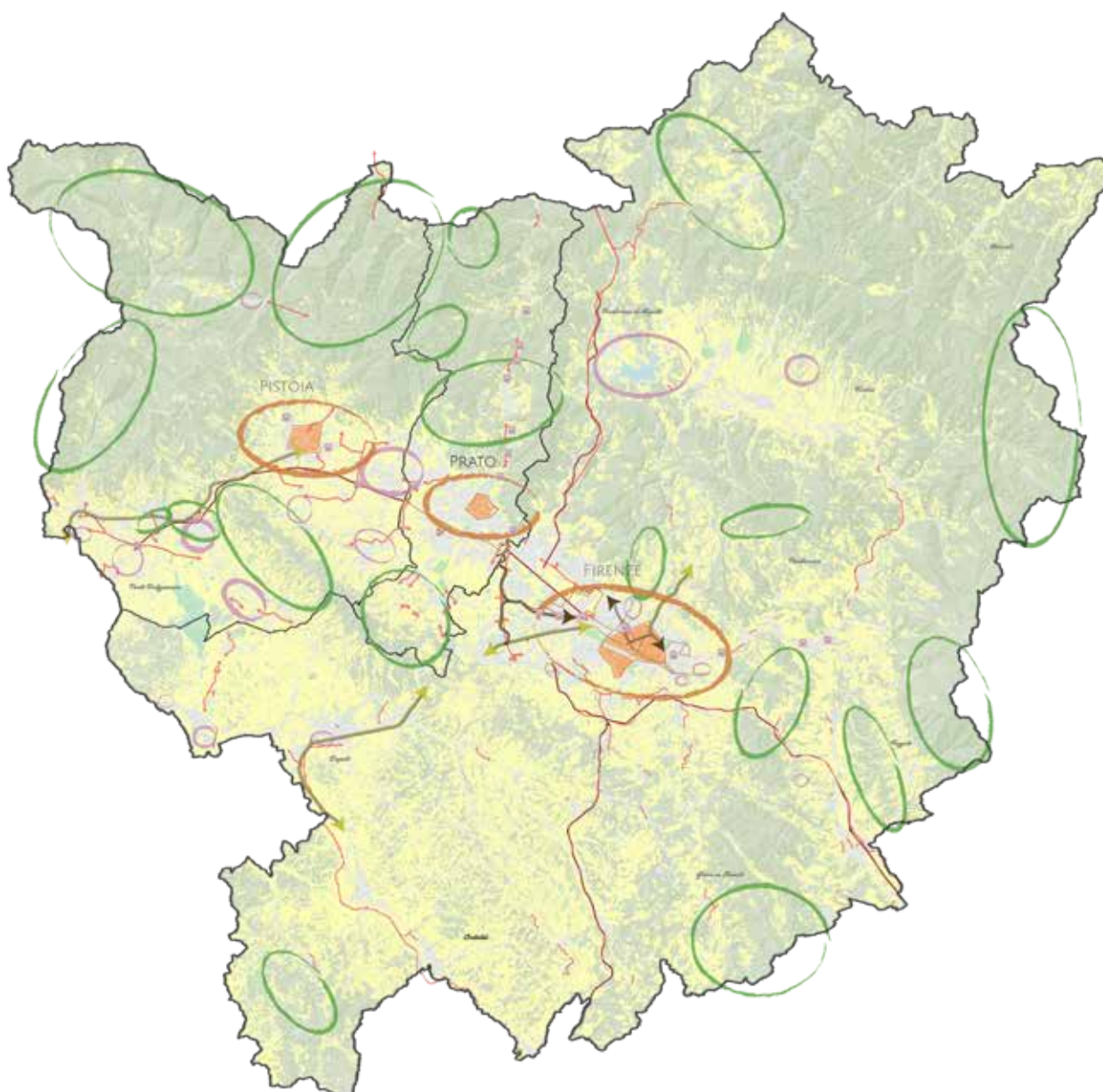
Fonte: Provincia di Prato, Piano territoriale di coordinamento, tavola STR02, Strategie provinciali, 2008



13

PCTP di Pistoia.

Fonte: Interpretazione grafica di D. Beker degli Elaborati grafici di progetto del PTCP di Pistoia 2009



14

Vision di sintesi dei PTCP unificati.

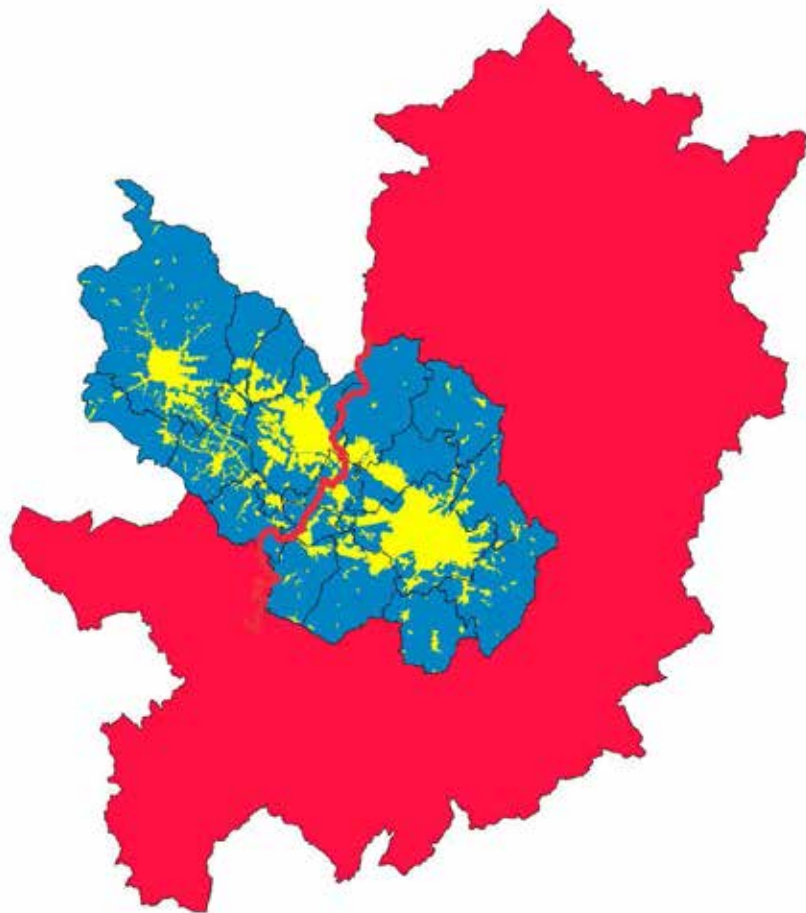
Fonte: Elaborazione grafica interpretativa di D. Beker dai PTCP di Firenze, Prato, e Pistoia

L'ambito di influenza reale della città metropolitana

Il caso della Città metropolitana di Firenze è paradigmatico e mostra la distanza reciproca tra territori dell'economia e delle relazioni sociali e territori istituzionali. Tra i due non sembra esserci molto dialogo. Fin dalla metà dell'800 il bacino interprovinciale si è via via strutturato in una conurbazione di tipo metropolitano, favorito dall'estendersi dei trasporti pubblici, l'istituzione di servizi sovracomunali di ambito via via più ampio, lo spostamento di importanti attività dalle città più grandi verso i centri più piccoli e la pianura e dalla morfologia del territorio che ha tenuto tutto insieme.

Col tempo questi processi hanno creato un complesso sistema economico-territoriale a maglia larga, regolato non da politiche pubbliche esplicite coordinate a livello sovracomunale, quanto dalla forza di quel mix di investimenti pubblici e privati costretti a convivere in un unico grande bacino metropolitano: la piana.

Aver ritagliato un "pezzo" di questa lunga pianura per definirlo metropolitano costituisce una "ingenua" violenza ai fatti economici, sociali e anche urbanistici ed ambientali insieme. Le province di Firenze, Prato e Pistoia accolgono, su un territorio di 4800 kmq (pari a un quinto della superficie della Toscana), il 40% circa della popolazione e delle imprese della regione, da cui deriva la metà del PIL complessivo regionale. L'intersezione tra l'area metropolitana "storicamente" riconosciuta – e normata da uno strumento di pianificazione di area vasta come fu lo Schema strutturale del 1990 – e la Città metropolitana così come individuata dalla L. n. 56/2014 sui confini della Provincia di Firenze, evidenzia inequivocabilmente le direzioni ortogonali dei due assi e, di conseguenza, delle possibili politiche di sviluppo territoriali connesse. Tuttavia l'ambito più realistico di riferimento è la sommatoria dei tre territori provinciali, così come aveva giustamente indicato il Consiglio regionale della Toscana nel 2000, con la delibera n. 130.



01

L'area metropolitana storica e quella istituzionale a confronto.

Fonte: ns elaborazione



02

L'area metropolitana individuata dalla regione e quella istituzionale a confronto.
Fonte: ns elaborazione

CITTÀ METROPOLITANA DI ROMA

Carmen Mariano, Laura Ricci

BOX

Delimitazioni storiche dell'area metropolitana



01

Ipotesi di articolazione dell'Area metropolitana romana (1991)

“Proposte di delimitazione dell'Area metropolitana romana ai sensi dell'art 17, comma 2 della legge 8/6/1990 n. 142”, approvate con Deliberazione GR Lazio n. 3978 del 22.5.1991. Allegato n. 3 “Obiettivi dell'istituzione dell'area metropolitana e conseguenti scelte del suo modello di assetto e della sua delimitazione”, Comitato tecnico-scientifico per la “Pianificazione e gli interventi nell'area metropolitana” (su incarico della Giunta Regionale).

La Carta individua i sub-insiemi intercomunali a partire dalla presenza di differenti livelli di integrazione con il Comune di Roma, attraverso un'articolazione in tre gruppi: i Comuni più strettamente legati all'Area romana; i Comuni strategicamente legati all'Area romana; i Comuni marginali.

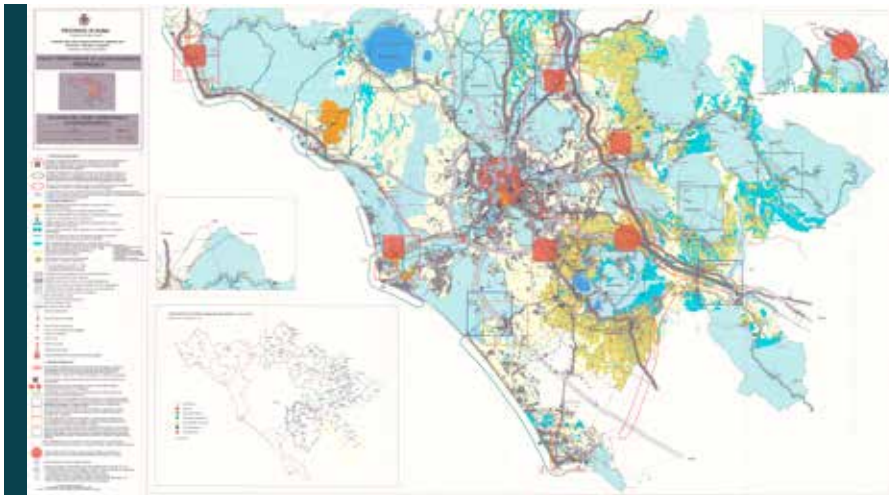


02

Proposte di delimitazione dell'Area metropolitana di Roma (1991)

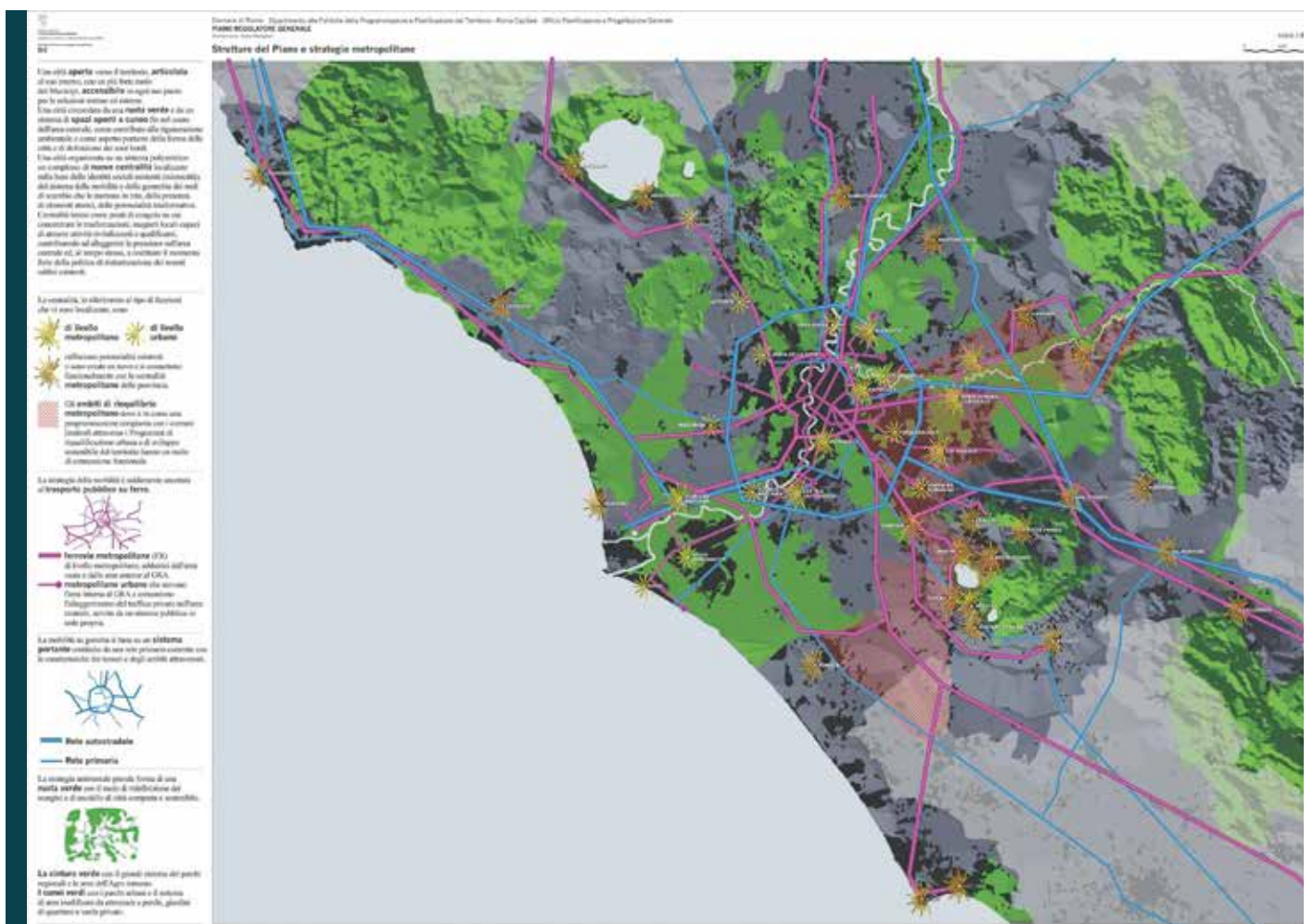
01

PTCP della Provincia di Roma, Elaborato "Le azioni del Piano territoriale di coordinamento" (1998)



Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (art. 52, comma 4, LR 4/97), Provincia di Roma, adottato con Deliberazione del CP n. 335 del 26 marzo 1998.

"Come finalità principale della politica territoriale della provincia è stata assunta quella di creare nel territorio una città metropolitana competitiva a livello internazionale, una città cioè senza periferie, con un'offerta diversificata di poli produttivi e di servizi, in grado di creare condizioni e opportunità qualitativamente equivalenti per tutta la popolazione interessata" (dalla Relazione del PTCP, pag. 24, Allegato n. 1).

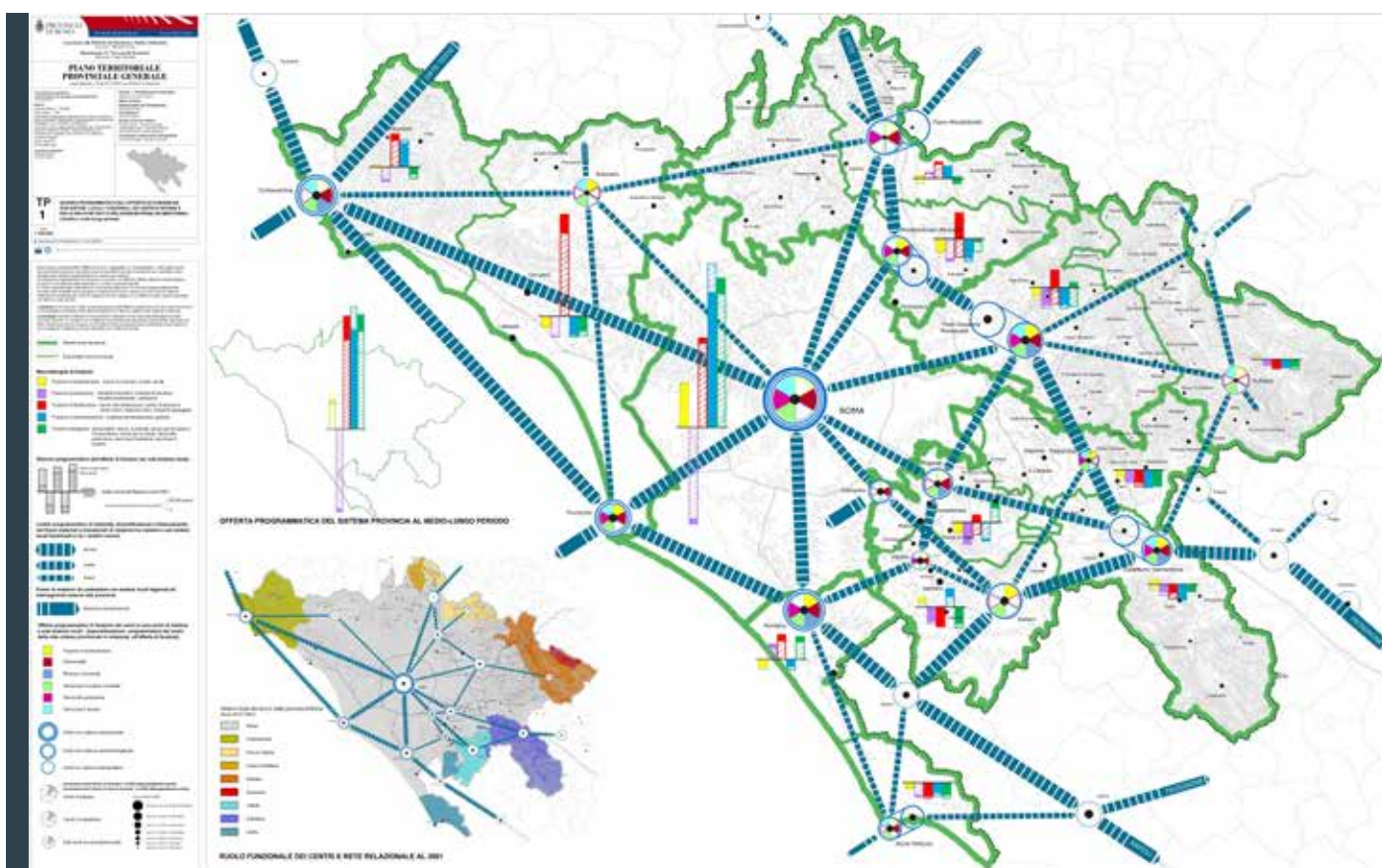


02

PRG del Comune di Roma, Elaborato D2 "Strutture del Piano e strategie metropolitane" (2008)

Piano Regolatore Generale del Comune di Roma, approvato con Deliberazione del CC n. 18 del 12.2.2008 (art. 66bis LR 38/99).

L'istituzione, attraverso un accordo tra Comune, Provincia e Regione, nel 1995, di un "Ufficio per la pianificazione territoriale dell'area metropolitana di Roma" consente al Comune di Roma di anticipare, pur in assenza di un quadro formalizzato di pianificazione sovraordinata (regionale e provinciale) le scelte condivise di carattere sovracomunale. Tali scelte, recepite nel processo di pianificazione attraverso la fase di definizione degli atti di indirizzo approvati dal Consiglio comunale e sintetizzati nel Poster plan, definiscono la struttura di riferimento nel disegno della Città e del suo territorio, che costituisce l'oggetto precipuo di questo elaborato. In assenza e in attesa dell'approvazione del Piano provinciale, i tre sistemi, il Sistema ambientale, il Sistema delle infrastrutture per la mobilità, il Sistema delle Centralità di livello urbano e metropolitano, si pongono come supporto e "aggancio" per un più ampio disegno metropolitano.



03

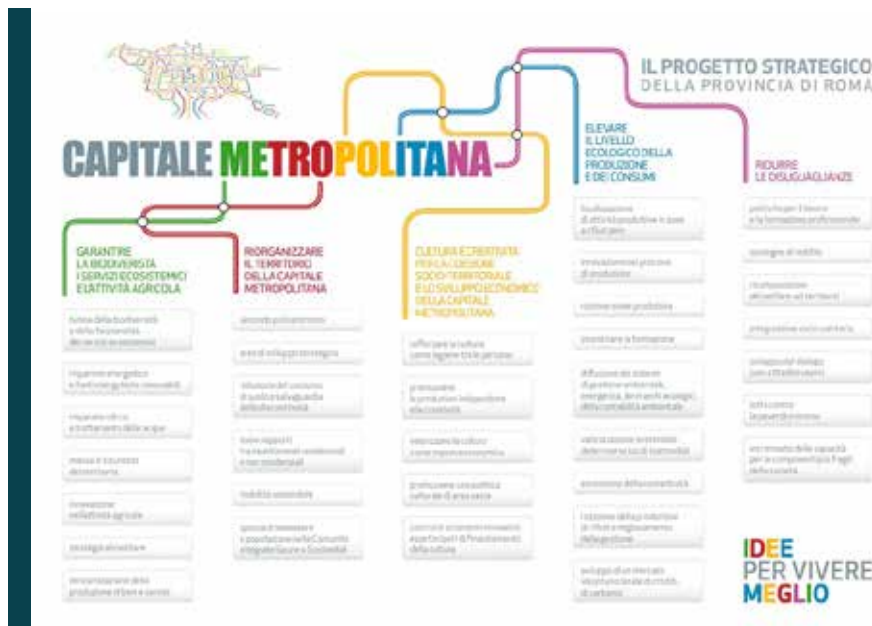
PTPG della Provincia di Roma, Elaborato TP1 "Quadro programmatico dell'offerta di funzioni dei sub-sistemi locali funzionali, dei centri di sistema e delle relative reti di relazioni materiali e immateriali" (2010).

Piano Territoriale Provinciale Generale (art. 19 LR 38/99), approvato con Deliberazione del CP n. 1 del 18.1.2010.

"Costruire la Provincia metropolitana" ovvero "Costruire il territorio della Provincia metropolitana" è l'obiettivo generale perseguito dal PTPG della Provincia di Roma. Questo vuol dire:

- rafforzare il funzionamento metropolitano del territorio provinciale, inteso come "sistema integrato" formato da componenti insediative e funzionali diverse per peso, risorse e specializzazione, connes-

se tra loro da relazioni efficienti e dinamiche di tipo reticolare, differenziate a più livelli;
 - comporre la dialettica tra sistema provincia nella sua unità, sistemi locali componenti e Roma, tra il territorio provinciale e la regione, in termini di "integrazione nella diversità di ruoli e risorse" (dalla Relazione di Piano del PTPG, pag. 5).



04

Progetto strategico della Provincia di Roma "Capitale metropolitana", Vision e assi strategici (2011)

Progetto strategico della Provincia di Roma "Capitale metropolitana", Ufficio di Gabinetto, Ufficio del Progetto strategico della Provincia di Roma e Provinciattiva SpA, avviato nel 2009 in concomitanza con la Conferenza di copianificazione per l'approvazione del PTPG e presentato ufficialmente dal Presidente della Provincia il 7 luglio 2010, in occasione del convegno "Capitale Metropolitana: un nuovo assetto istituzionale per garantire sviluppo sostenibile, competitività e qualità della vita", svoltosi a Roma, presso il Residence Ripetta.

"Con la prospettiva della Capitale metropolitana, vengono assunti cinque assi strategici la cui declinazione in termini di obiettivi generali e -successivamente alla fase di confronto con il territorio e le sue soggettività economiche e sociali- di azioni specifiche concorre alla realizzazione della vision del Progetto strategico. I cinque assi sono:

- Asse 1 garantire e valorizzare la biodiversità, i servizi ecosistemici e l'attività agricola;
- Asse 2 riorganizzare il territorio della Capitale metropolitana;
- Asse 3 cultura e creatività per la coesione socio-territoriale e lo sviluppo economico della Capitale metropolitana;
- Asse 4 elevare il livello ecologico della produzione e dei consumi;
- Asse 5 ridurre le disuguaglianze".

(dal Documento preliminare alla fase di consultazione e partecipazione, Progetto strategico della Provincia di Roma "Capitale metropolitana" - Vision e assi strategici, pag. 16 e 17).



01

La Città metropolitana di Roma Capitale

Città metropolitana di Roma Capitale, ex art. 1, commi 101, 102, 103, Legge 7 aprile 2014, n. 56 "Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle fusioni di comuni"; ex art 2, comma 2 dello "Statuto della Città metropolitana di Roma Capitale", approvato il 22 dicembre 2014 dalla Conferenza metropolitana della Città metropolitana di Roma Capitale.

"Ai sensi della normativa vigente la Città metropolitana coincide con il territorio dei comuni che facevano parte della provincia di Roma, compresi i municipi già afferenti a Roma Capitale" (art. 2 "Territorio e sede", comma 2 dello "Statuto della Città metropolitana di Roma Capitale").

La Città metropolitana di Roma Capitale comprende dunque tutti i 121 Comuni della Provincia di Roma, così come individuati nella Carta.

BOX

Delimitazioni storiche dell'area metropolitana

A parte i numeri, non certo paragonabili ad altre realtà metropolitane (al 2007 l'Area vasta di Cagliari conta una popolazione di circa 400.000 abitanti, di cui poco più di 160.000 risiedono nel comune capoluogo, con un lieve incremento per i comuni della prima e seconda cintura, mentre il comune di Cagliari registra un calo demografico dovuto alle dinamiche migratorie) solo di recente l'area urbana di Cagliari – che costituisce un'entità di riferimento per la promozione dei processi a scala regionale sotto il profilo delle dinamiche territoriali, socio-demografiche, sociali e produttive – è stata oggetto di diversi piani, documenti e progetti di sviluppo, ma l'assenza di una pianificazione sovralocale ha ritardato la definizione di una strategia e un quadro di sintesi delle dimensioni territoriali e socioeconomiche dei vari piani e progetti. In Sardegna, nel quadro giuridico urbanistico alla scala regionale, o di sub-ambito, non sono stati elaborati schemi di assetto del territorio o di inquadramento territoriale generale, secondo le grandi idee di riequilibrio a livello regionale degli anni '50 e '60 previste dal Piano di Rinascita della Sardegna. Il piano viene formulato per "zone territoriali omogenee", individuate in base alle strutture economiche prevalenti, alle possibilità di sviluppo e alle condizioni sociali.



01

Interventi pubblici residenziali nel Quartiere di San Benedetto a Cagliari negli anni cinquanta, a cavallo tra la Ricostruzione e l'elaborazione del Piano di Rinascita della Sardegna, 1962

Principali documenti di Piano di area vasta

Se pensiamo al territorio della Sardegna, il carattere metropolitano, che rimanda a riflessioni che interessano le dimensioni fisiche e demografiche, le concentrazioni produttive e di interdipendenza dei centri, può essere messo da parte per via della sua specificità di territorio a bassa densità abitativa, la perdurante assenza di una pianificazione di livello sovralocale, e il conseguente ritardo con cui i comuni avrebbero dovuto procedere all'adeguamento dei propri strumenti urbanistici ai piani sovraordinati. In generale, l'idea di una strategia per il governo delle trasformazioni territoriali di area vasta è riconducibile al piano territoriale di coordinamento.

Il Piano Urbanistico Provinciale/Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Cagliari

L'idea di territorio che assume il Piano Urbanistico Provinciale/Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Cagliari (approvato dal Consiglio provinciale con Delibera 133/02, vigente dal 19 febbraio 2004) è la costruzione di una "città provinciale", un'organizzazione dello spazio coerente con la struttura paesaggistico ambientale, nella quale la dimensione metropolitana si fonda su condizioni insediative e infrastrutturali adeguate a promuovere l'attitudine cooperativa di centri di diverse dimensioni. Con i processi di campo nell'organizzazione dei rapporti tra i differenti soggetti, si profilano nuove forme di coordinamento di tipo non gerarchico, ma contrattuale, in relazione a temi strategici intercomunali d'importanza sopra locale, in cui l'ambiente è assunto come nucleo strategico per la costruzione di economie strutturali per i territori.

Il modello del dispositivo spaziale, conoscitivo e normativo del piano mira a costruire nuove forme di corrispondenza tra figure socio-territoriali e figure spaziali: Geografie, Ecologie, Sistemi di organizzazione dello spazio e Campi del progetto ambientale, disegnano un nuovo orizzonte fondato sulla densità di natura e storia dei territori.

Il piano promuove ampie consultazioni tra le titolarità istituzionali e rappresentative dei territori e i soggetti portatori di interessi diffusi su specifici ambiti problematici (es. acqua, parchi, mobilità, patrimonio culturale, ecc.), che si traducono in atti formali di pianificazione attraverso la figura giuridica degli accordi di campo, riconducibili agli accordi di programma della L.R. 45/89, dove si fissano le regole e gli impegni reciproci dei soggetti partecipanti in relazione alla gestione di quel particolare processo per la condivisione e la co-assunzione di responsabilità sul piano istituzionale.

Il Piano Strategico di Cagliari

La stagione della pianificazione strategica ha preso avvio in Sardegna con il POR 2000-2006.

Sin dalle dichiarazioni costitutive, il Piano Strategico di Cagliari (approvato con deliberazione n. 57 del 29 Settembre 2009, ora in via di revisione a seguito di deliberazione di Consiglio Comunale n. 92 del 19 dicembre 2012) si rapporta al contesto metropolitano dell'Area vasta di Cagliari, in cui ha assunto un ruolo rilevante il Forum degli Enti Locali, a cui hanno aderito i sindaci di sedici comuni, a loro volta impegnati nel processo del Piano strategico Intercomunale dell'Area Vasta di Cagliari, che ha affiancato, parallelamente, il processo di pianificazione strategica comunale come momento di confronto sui temi dell'area vasta.

Il modello di organizzazione territoriale che il Piano si propone di delineare si inserisce nell'ambito delle questioni disciplinari e dei riflessi operativi delle tendenze europee che investono la dimensione metropolitana della crescita urbana, in cui l'alternativa tra i modelli urbanistici di organizzazione policentrica specializzata e reticolare integrata si risolve a favore di un policentrismo metropolitano reticolare con una "forte trama di spazi aperti, naturali e verdi e con una chiara decisione sulla difesa degli spazi non urbanizzati". In questo modello trovano adeguato spazio le differenze che storicamente si sono determinate, a partire dalle "identità, le vocazioni, le riconoscibilità delle singole polarità del territorio che derivano dalle presistenze culturali e naturalistiche di eccellenza o

di qualità, dalle vocazioni produttive funzionali consolidate e dalle progettualità locali, condivise a scala vasta", che devono essere integrate in filiera e rafforzate con servizi complementari di qualità, come, ad esempio, il commercio all'ingrosso (Sestu, Elmas); l'industria manifatturiera (Assemini, Sarrloch, Selargius); la formazione e l'orientamento al lavoro e la sanità privata (Quartu); l'Università (Monserrato); il terziario avanzato e la ricerca (Pula).

Il Piano strategico Intercomunale dell'Area Vasta di Cagliari

Il Piano strategico è stato approvato nel settembre 2012 dal Comune di Cagliari, dai sedici Consigli Comunali dell'Area Vasta e dal Consiglio Provinciale di Cagliari. Il modello di organizzazione territoriale che il Piano si propone di delineare è un policentrismo metropolitano reticolare con una "forte trama di spazi aperti, naturali e verdi e con una chiara decisione sulla difesa degli spazi non urbanizzati". Ciò implica la compresenza di reti di rango elevato, per consentire il confronto di tutta l'area vasta con i livelli regionale, nazionale e internazionale, e reti intermedie e di rango minore, con un approccio più territoriale e geografico, che consente il confronto con i temi delle periferie e dei sistemi locali in funzione delle specificità. Il piano si articola secondo quattro concetti chiave: "risiedere"; "muoversi"; "fruire dell'ambiente"; "fruire dei servizi dell'Area vasta per proporre progetti condivisi".

La costituzione formale del Forum dei Sindaci dell'Area vasta nel dicembre 2005, esteso alla partecipazione dell'amministrazione provinciale, ha rappresentato un importante momento di confronto per la definizione di obiettivi condivisi, oltre a definire modalità operative per far convergere, entro un quadro di coerenza, i processi di pianificazione comunali in quello intercomunale. I temi della mobilità e della residenzialità sono confluiti in un unico tavolo di approfondimento, in stretta correlazione con il Piano Urbano della Mobilità (PUM) in via di realizzazione (Nel mese di luglio 2012 la RAS, i 16 comuni dell'area vasta, la Provincia, l'Ente parco di Molentargius-Saline, l'Autorità portuale hanno sottoscritto un accordo per un "Programma integrato per lo sviluppo urbano e la mobilità ciclabile, pedonale e pendolare nell'Area metropolitana di Cagliari").

L'assenza di una strategia complessiva per l'Area vasta è tra le principali cause del grave ritardo nei trasporti e nell'organizzazione della mobilità in una visione d'insieme incardinata sull'uso del mezzo pubblico, sulla mobilità sostenibile, sulla ciclabilità e la pedonalità. In questo senso, la "mobilità sostenibile" è individuato come il tema più rilevante e prioritario, realizzato attraverso un asse portante di metropolitana leggera, integrata con parcheggi di scambio, da un trasporto su gomma di adduzione su corsie preferenziali e con tariffazione unica.

Il Piano Paesaggistico Regionale

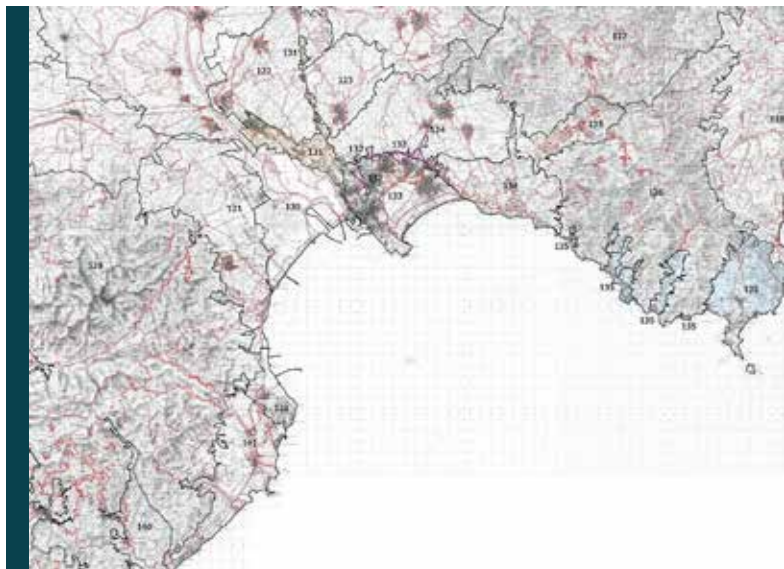
Di fronte a questa prospettiva, l'attività di pianificazione si trova ad affrontare alcuni processi di crisi invalsi che riguardano lo sfondo problematico di costruzione di un orizzonte metropolitano, in particolare, la pianificazione della mobilità¹ e della residenzialità, ma dove può assumere un ruolo strategico operativo la pianificazione paesaggistica, individuando una via originale per la pianificazione strategica di area vasta in un territorio a bassa densità abitativa. In questa direzione, il Piano Paesaggistico Regionale (approvato in via definitiva il 5 settembre 2006) delinea specifici ambiti e indirizzi operativi per i quali la gestione coordinata dei territori, adeguata alla dimensione sovracomunale e metropolitana, è riferita ad un sistema territoriale unitario calibrato sul piano delle interazioni tra processi urbani e ambientali.

Il Piano Paesaggistico Regionale, che costituisce il quadro di riferimento e di coordinamento per lo sviluppo sostenibile dell'intero territorio regionale, degli atti di programmazione e pianificazione regionale, provinciale e locale, delinea specifici ambiti e indirizzi operativi per i quali la gestione coordinata dei territori, adeguata alla dimensione sovracomunale e metropolitana, è riferita ad un sistema territoriale unitario calibrato sul piano delle interazioni tra processi urbani e ambientali.

¹ Per l'area metropolitana di Cagliari si sta attivando la trasformazione in metropolitana leggera della preesistente tratta ferroviaria che collega il centro di Cagliari con Monserrato.

Le figure spaziali di riferimento del PPR sono gli ambiti di paesaggio, i cui caratteri sono individuati coerentemente al lavoro di analisi svolto nel PUP/PTC, che riguardano una prospettiva progettuale nelle modalità di gestione e progettazione del paesaggio in Sardegna. L'Area vasta di Cagliari coincide quasi interamente con 3 ambiti di paesaggio: Ambito1-Golfo di Cagliari, strutturato sulle dominanti ambientali del sistema costiero dello Stagno di Cagliari-laguna di Santa Gilla, della dorsale dei colli di Cagliari e del compendio umido dello stagno di Molentargius, delle saline e del cordone sabbioso del Poetto; Ambito2-Nora, strutturato sulle dominanti del sistema delle piane costiere di Pula e Capoterra, che si raccordano alla fascia pedemontana legata ai processi evolutivi dei corridoi fluviali del Sulcis; Ambito27-Golfo Orientale di Cagliari, che si struttura sulle dominanti dell'arco costiero orientale del Golfo di Cagliari e del massiccio di Serpeddi-Sette Fratelli. Si rileva l'assenza dei territori comunali di Sestu, Assemini e Decimomannu e l'inclusione di Villasimius.

Il PPR definisce il quadro di riferimento territoriale, di validazione e di adattamento per tutti gli strumenti di organizzazione del territorio regionale e, come tale, non indica obiettivi e azioni generali, ma azioni di riferimento specifiche per gli altri strumenti, concorrendo alla loro attuazione operativa. Oltre a questo, se pensiamo che non si è ancora conclusa la fase di adeguamento dei piani urbanistici comunali al PPR, i cui ambiti di paesaggio delineano una dimensione intercomunale nella costruzione dei paesaggi regionali, la dimensione paesaggistica può creare occasioni di cooperazione rispetto a cui avviare l'attività di confronto tra gli attori al fine di evitare che ciascun territorio interpreti a suo modo gli indirizzi d'ambito e anche al fine di mostrare il significato del processo di pianificazione che si vuole attuare.



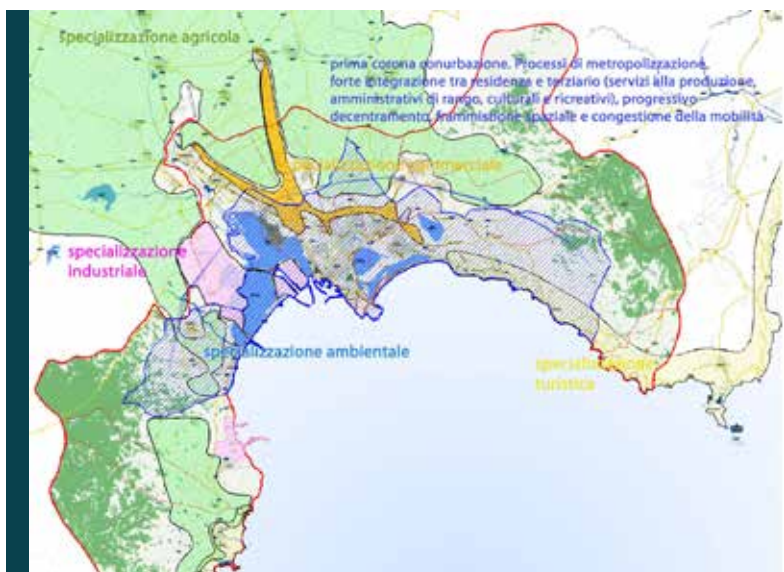
01

Piano Urbanistico Provinciale/Piano Territoriale di Coordinamento, Ecologie insediative 2002



02

Piano strategico intercomunale, L'Area vasta di Cagliari ricompresa negli ambiti di paesaggio del PPR 2012

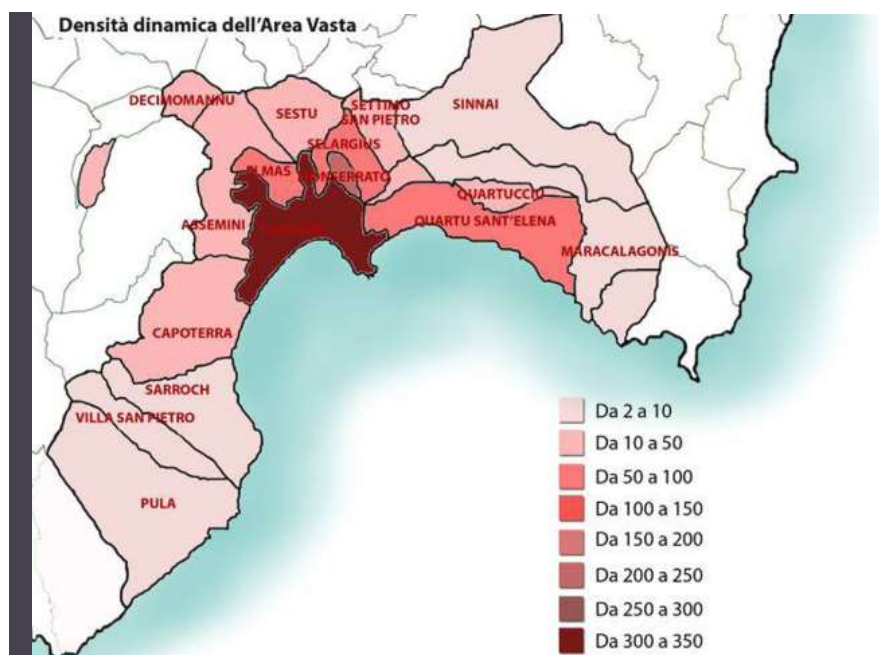


03

Piano strategico intercomunale, La specializzazione ambientale (azzurra), agricola (verde), commerciale (arancio) e i processi di metropolizzazione dell'Area vasta, 2012

L'ambito di influenza reale della Città metropolitana

L'idea regolativa della Giunta Regionale della Sardegna, rispetto alla quale, a breve, si svilupperà, nella società civile e nel Consiglio Regionale, un ampio ed articolato dibattito, che avrà come esito la nuova legge che disciplinerà l'ordinamento delle autonomie locali, è di definire un sistema complessivo delle competenze per la gestione dei servizi sul territorio basato su una gerarchia funzionale, con servizi di livello regionale, di area vasta e locali, comunali ed intercomunali, in cui la dimensione territoriale si articola, fondamentalmente, in un approccio a geometria variabile, con riferimento agli ambiti territoriali strategici, con competenze di gestione dei servizi dell'area vasta, ed agli ambiti territoriali ottimali, cui dovrebbero competere i servizi di livello intercomunale e comunale, i primi gestiti dalle associazioni di unioni di comuni, o, anche, da unioni di comuni con una dimensione demografica significativa (almeno 180.000 abitanti, secondo il combinato disposto dell'art. 7, comma 3, lettera c), e dell'art. 19, comma 3, del DDL), i secondi, preferibilmente, dalle unioni di comuni. In questo quadro concettuale, la città metropolitana di Cagliari rappresenta un unicum, nel senso che integra, nella sua organizzazione articolata gerarchicamente in ente città metropolitana e comuni, le competenze funzionali sulla gestione dei servizi di area vasta e locali, comunali ed intercomunali. La gestione di questi servizi, e la conseguente organizzazione territoriale complessiva, si sviluppano tramite il piano strategico triennale, da aggiornare annualmente, ed i piani urbanistici metropolitano e dei comuni, con l'obbligo per questi ultimi di rendere il proprio piano coerente con quello della città metropolitana. Il piano urbanistico metropolitano, deve, anche, fondarsi sul piano strategico.



01

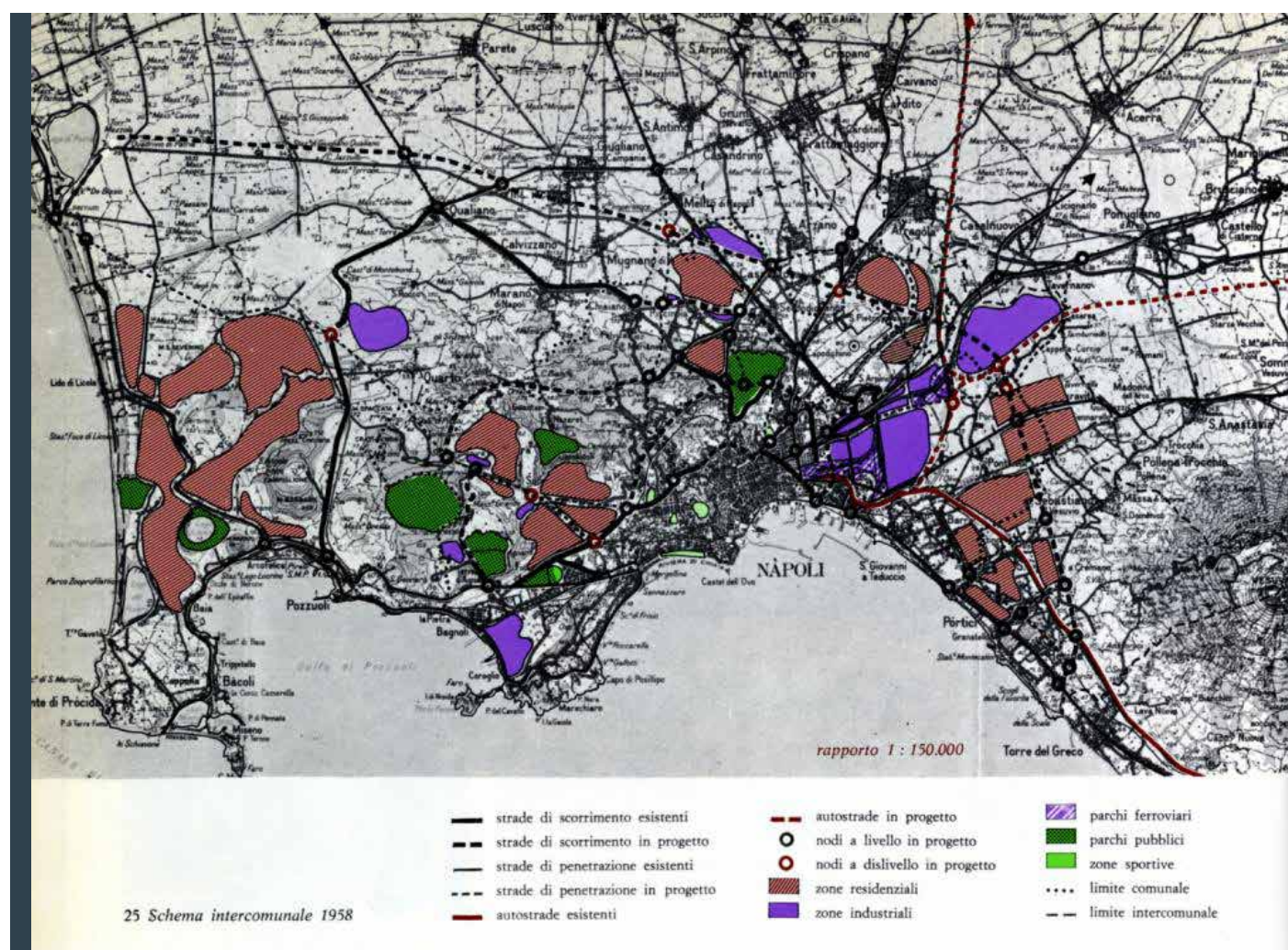
Densità dinamica dell'area vasta, Piano strategico di Cagliari (elaborazione Ufficio del Piano, 2009)

CITTÀ METROPOLITANA DI NAPOLI

Francesco Domenico Moccia, Alessandro Sgobbo

BOX

Delimitazioni storiche dell'area metropolitana



01

Schema Intercomunale, 1958. Fonte: Urbanistica n. 65, 1976

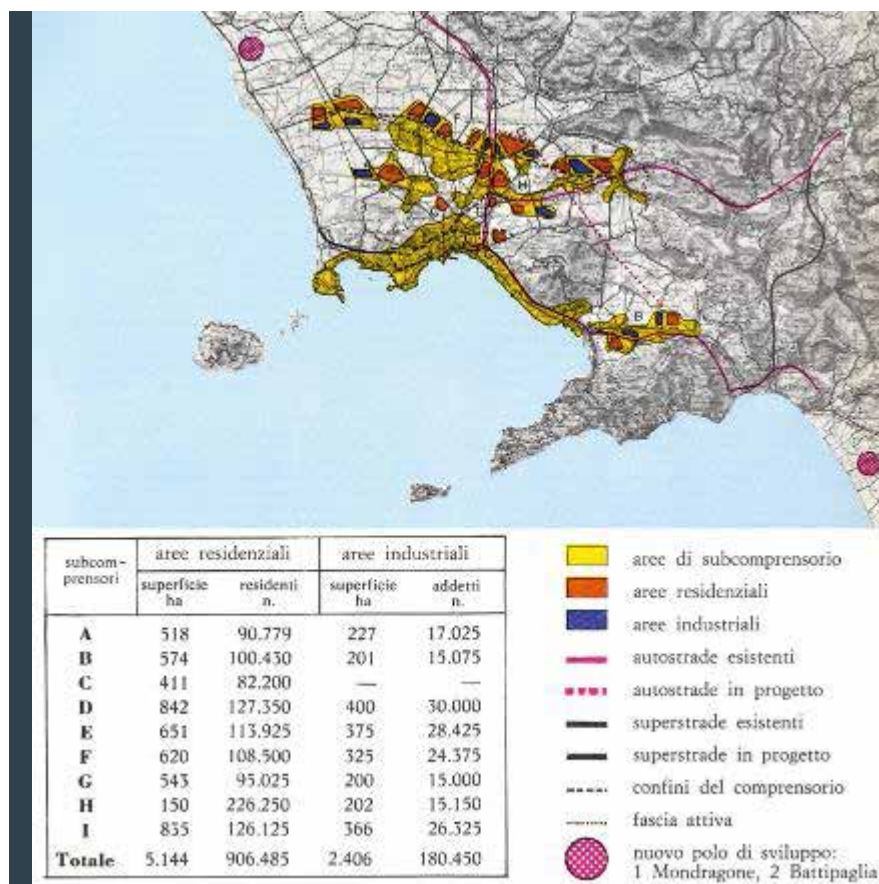
L'esigenza della definizione di un ambito territoriale, perlopiù definito area metropolitana ovvero conurbazione, comprendente le aree, più o meno urbanizzate, che gravitano intorno alla città capoluogo, ha accompagnato l'attività urbanistica napoletana a partire dal secondo dopoguerra.

Nel 1955 il Comune, compulsato dal D.M. 11 maggio 1954 a dotarsi di uno strumento urbanistico generale conforme alle previsioni della Legge urbanistica del 1942, nomina una nutrita Commissione di ingegneri, architetti, docenti universitari, funzionari pubblici statali e locali ed esperti di varie discipline, cui viene affidato l'incarico di redigere il nuovo piano regolatore della città. Nell'ambito

dei lavori della Commissione viene sviluppato uno schema di piano intercomunale che prevede la creazione di agglomerati satellite in tutto o in parte esterni al territorio cittadino. Questo documento, benché non definitivamente approvato, costituisce il primo elaborato ufficiale che individua in termini spaziali, funzionali ed infrastrutturali, il territorio metropolitano.

02

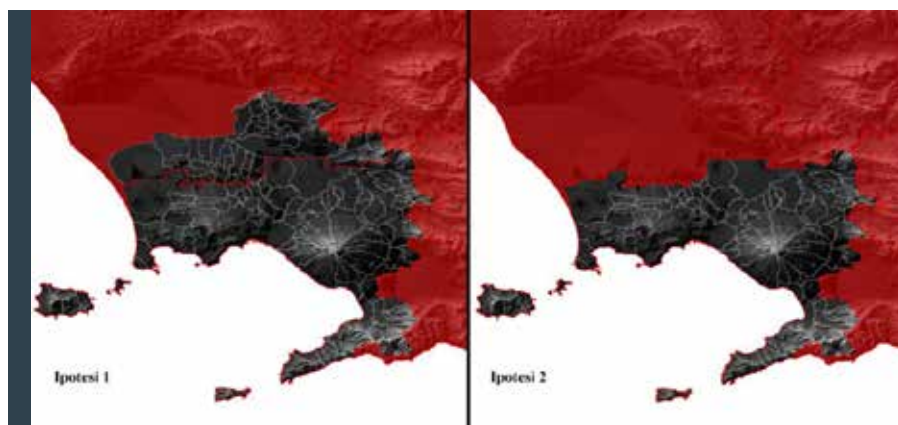
Piano del Comprensorio, Piccinato 1964. Fonte: Urbanistica n.65, 1976



Nel 1961, istituita l'ASI di Napoli in attuazione della Legge 634 del 1957, rubricata "Provvedimenti per il Mezzogiorno" iniziano gli studi per la redazione del piano comprensoriale. Nel 1963 l'incarico è affidato ad una Commissione presieduta da Luigi Piccinato che, l'anno successivo, produce una prima relazione generale che, individuando nello squilibrio economico sociale ed urbanistico tra capoluogo ed aree circostanti, nella congestione abitativa e nella carenza di attrezzature urbane i mali di una Napoli definita città che "non ha organismo", propone uno schema di assetto territoriale comprendente 96 comuni di cui 68 in provincia di Napoli, 18 nel casertano e 10 in provincia di Salerno.

La decongestione della fascia costiera è perseguita con la costruzione di un insieme di insediamenti residenziali e produttivi la cui armatura urbana principale si sostanzia nel nuovo asse viario che collega i poli estremi di Nola e Villa Literno.

Conseguenza diretta dello schema comprensoriale proposto della Commissione fu l'assetto territoriale previsto nel Piano dell'ASI di Napoli, approvato nel 1968 che dello schema Piccinato ripropone fedelmente scelte localizzative e sistema infrastrutturale.



03

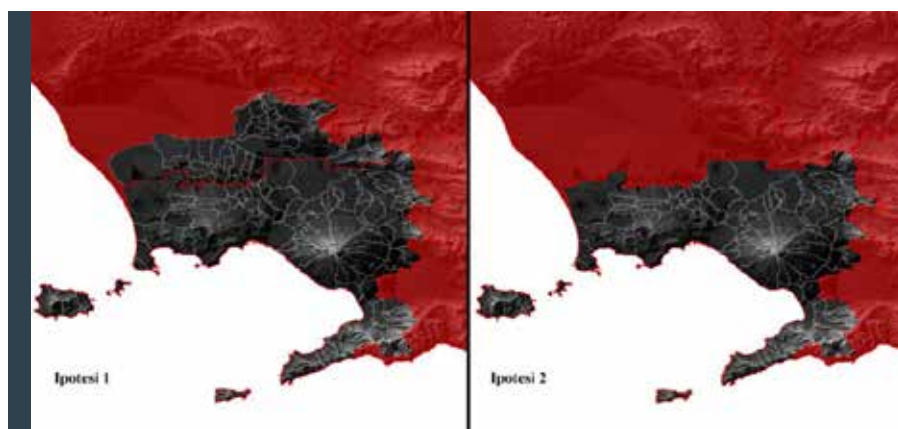
CTS, 1991: ipotesi 1, Area Vasta; ipotesi 2, Territorio provinciale. Elaborazione grafica a cura di C.M. Di Iorio e A. Iaffaioli

Nel 1991 la Regione Campania incarica il Comitato Tecnico Scientifico, già istituito per la redazione del Piano Regionale di Sviluppo, approvato l'anno precedente, di predisporre una proposta di delimitazione dell'Area metropolitana di Napoli in attuazione delle previsioni dell'art. 17 della Legge 142 del 1990 e quindi sulla base di *"rapporti di stretta integrazione in ordine alle attività economiche, ai servizi essenziali alla vita sociale, nonché alle relazioni culturali e alle caratteristiche territoriali"*.

Il lavoro del CTS viene condotto mediante l'analisi comparata di 3 ipotesi principali, l'ultima delle quali, cosiddetta ristretta, prevede due alternative.

La prima ipotesi, denominata Area vasta, prevede l'estensione dell'Area metropolitana oltre i confini amministrativi provinciali, comprendendo 129 Comuni di cui 92 della provincia di Napoli e 37 del casertano.

La seconda ipotesi ne individua la coincidenza con l'attuale territorio provinciale includendo, quindi, 92 comuni.



04

CTS, 1991: ipotesi 3 e 3bis, Area ristretta.

Elaborazione grafica a cura di C.M. Di Iorio, A. Iaffaioli e A. Nigro

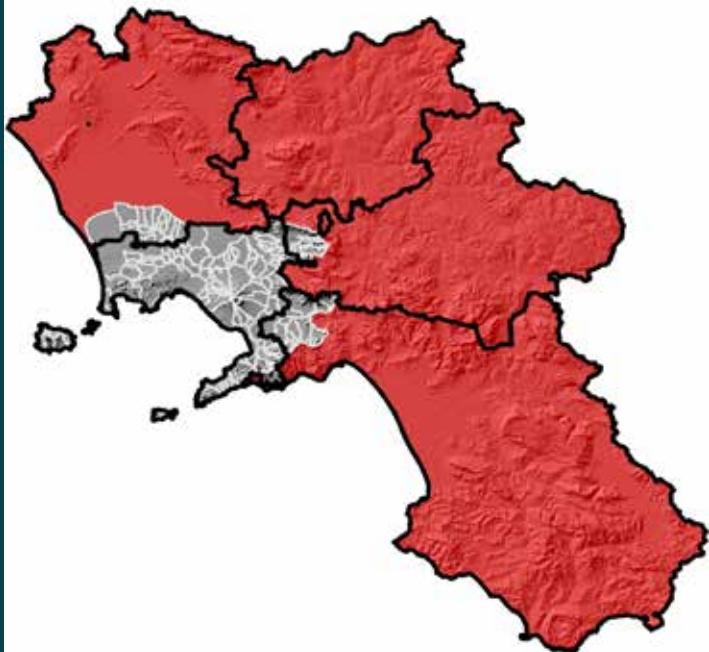
La terza ipotesi, denominata ristretta, prevede di limitarne l'estensione comprendendo solo quei comuni della provincia di Napoli per i quali è maggiormente riconoscibile una funzione di complementarità al capoluogo. Ciò si sostanzia in due alternative: la prima composta di 42 comuni con un'estensione complessiva di 575,52 Km²; la seconda composta da 75 comuni della provincia di Napoli da cui sarebbe esclusa l'area sorrentina destinata a formare una nuova entità amministrativa. Gli studi del CTS si concludono privilegiando, tra le possibili soluzioni, quella della coincidenza con l'attuale confine provinciale, considerata migliore in ragione di numerosi fattori geografici e di organizzazione spaziale oltre che per motivi di opportunità dal punto di vista amministrativo in relazione alla complessità di una ridefinizione dei confini provinciali

Principali documenti di Piano di area vasta

01

Piano di Assetto del Territorio, 1984.

Elaborazione grafica a cura di A. Nigro



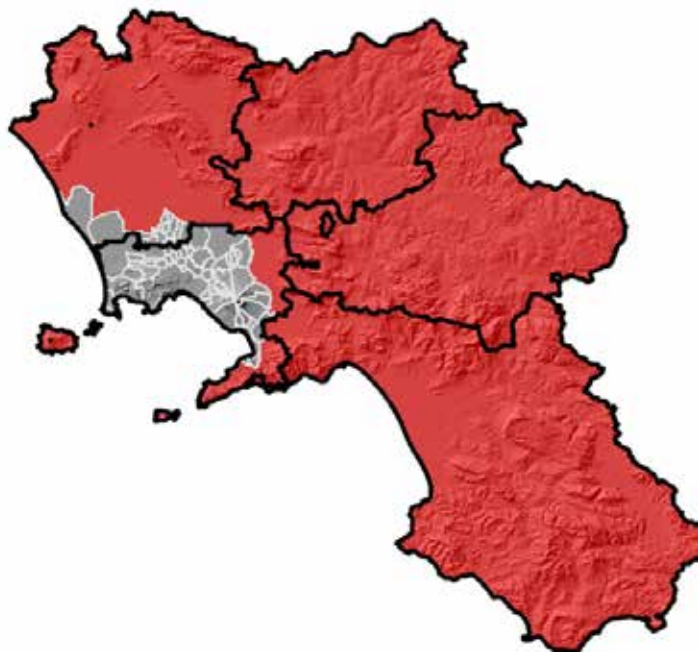
Il Piano di Assetto del Territorio (PAT) è approvato nel 1984 dalla Giunta regionale in attuazione delle previsioni di cui all'art. 35 della Legge 219 del 1981. Costituisce il Piano di coordinamento previsto dalla norma per l'omogeneo inserimento dei progetti di sviluppo da finanziarsi con i fondi messi a disposizione per le aree disastrose dal sisma del 1980.

Nella redazione del Piano, affidata ad Italtelna S.p.a., viene perimetrata l'Area metropolitana, destinataria del Progetto Regionale di Sviluppo n.4, composta da 129 comuni (tutti i comuni della provincia di Napoli, nonché alcuni del casertano e delle province di Avellino e Salerno) la cui individuazione nasce principalmente da considerazioni in ordine agli aspetti della mobilità quale indicatore privilegiato dell'interdipendenza dei territori tra loro e rispetto al capoluogo.

02

Piano Regionale di Sviluppo, 1990.

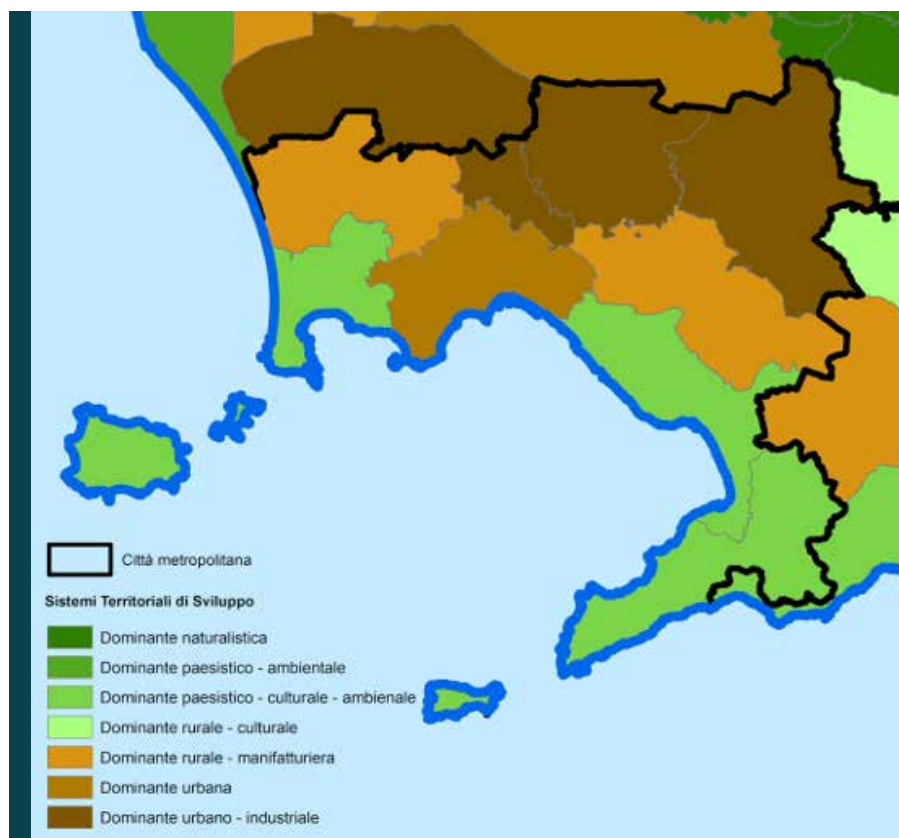
Elaborazione grafica a cura di A. Nigro



Il Piano Regionale di Sviluppo è approvato nel 1990 dalla Giunta regionale al fine di coordinare le azioni di sviluppo locale mediante l'individuazione di ambiti (denominati unità territoriali per la programmazione dello sviluppo) considerati abbisognosi di diversi strumenti di programmazione in relazione alla diversità delle risorse a disposizione e raggruppati in Aree urbane, Diretrici e Unità ambientali di raccordo.

Tra le aree urbane vengono definite le unità territoriali di Napoli, Caserta e Medio Volturno, Nola, Aversa, Vesuvio Sarno e Nocera, Salerno, Avellino, Irpinia Centrale, Benevento.

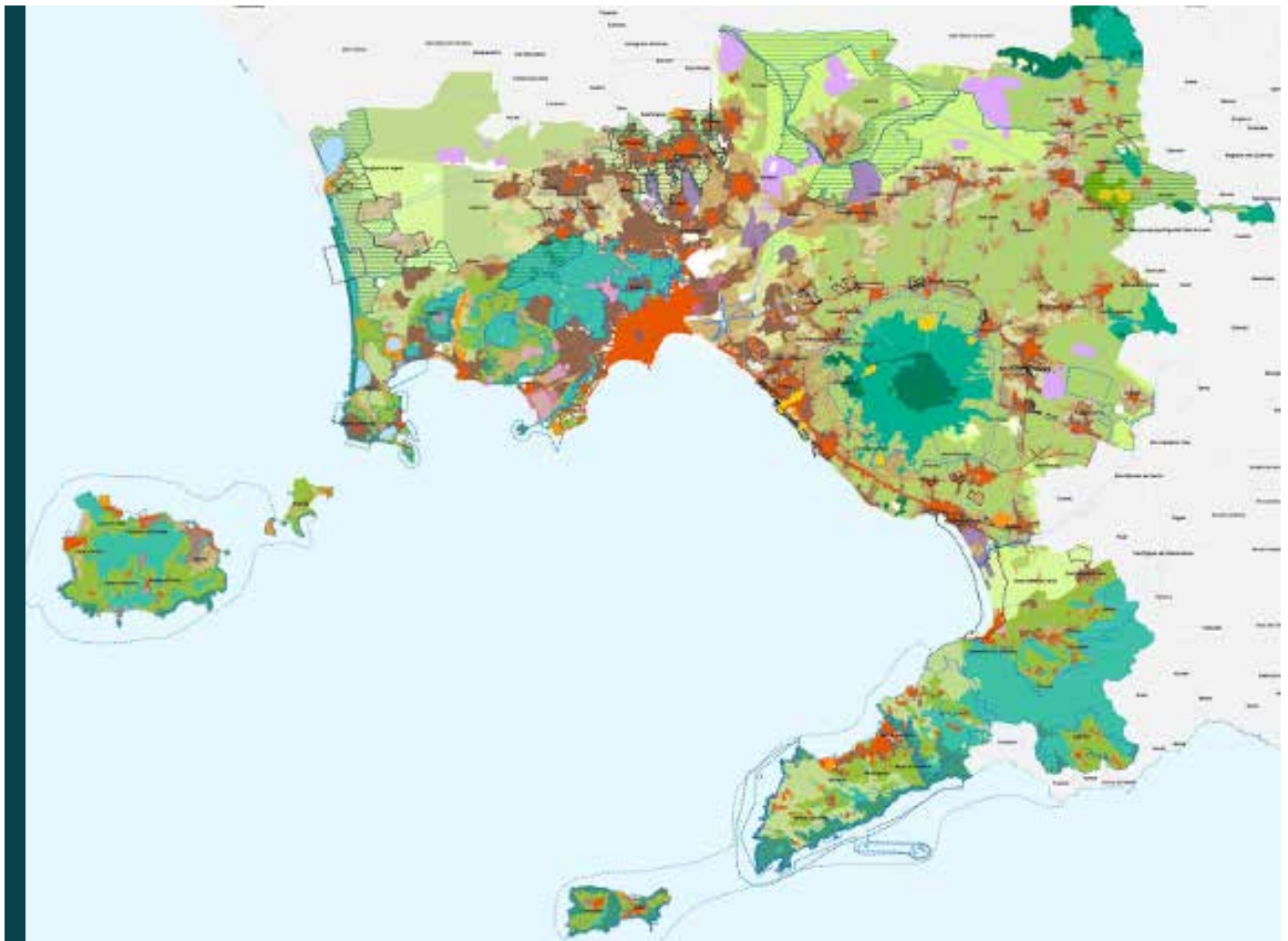
L'area napoletana consta di 63 comuni appartenenti alle province di Napoli e Caserta per i quali viene riconosciuta un'omogeneità dei caratteri insediativi, delle dinamiche demografiche e di aspetti orografici.



03

Piano Territoriale Regionale, 2008. Elaborazione grafica a cura di A. Nigro

Il Piano Territoriale Regionale della Campania, imposta il Governo del Territorio con un approccio indifferente rispetto ai confini amministrativi degli enti di area vasta. Anzi obiettivo dichiarato del Piano è superare i ritagli territoriali individuati secondo logiche di tipo amministrativo definendo, altresì, ambiti sub-regionali sulla base delle analisi delle morfologie territoriali, dei quadri ambientali, delle trame insediative, dei caratteri economico-sociali e delle relative dinamiche in atto. Dal punto di vista strategico progettuale il Piano suddivide il territorio regionale in Sistemi Territoriali di Sviluppo individuati secondo un principio dell'auto-riconoscimento delle identità locali e dell'auto-organizzazione dei processi di sviluppo in atto o preesistenti. I sistemi sono classificati in funzione di dominanti territoriali che, tuttavia, non costituiscono indirizzi preferenziali d'intervento ma si collocano all'interno di una matrice di indirizzi strategici ed obiettivi d'assetto. La matrice strategica diventa la base di riferimento per tre ordini di azioni: verso la Regione consente di leggere le necessarie integrazioni delle politiche settoriali nei confronti dei diversi territori; verso le Province si configura come un indirizzo strategico da considerare nella redazione dei PTCP; verso i STS rappresenta una prima base di riferimenti strategici da condividere, precisare ed arricchire per l'avvio di un processo di pianificazione dello sviluppo locale, basato su tre fasi: redazione del documento strategico; messa a punto di elementi progettuali e coinvolgimento degli stakeholders; gestione degli interventi e del marketing territoriale anche attraverso agenzie di sviluppo locale.



04

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, proposta del 2008. Disciplina del Suolo.
Fonte: Provincia di Napoli

La provincia di Napoli è rimasta l'unica in Campania a non essersi dotata di un Piano Territoriale di Coordinamento. A parte un leggero maquillage nel 2013, la proposta più avanzata è quella approvata nell'ottobre del 2008 e che, ad oggi, costituisce lo strumento di riferimento per l'attività urbanistica comunale, al fine di indirizzare le scelte verso una probabile compatibilità con gli indirizzi che deriveranno dallo strumento territoriale una volta definitivamente approvato.

AREE E COMPONENTI DI INTERESSE NATURALISTICO

- ART. 33 AREE AD ELEVATA NATURALITÀ
- ART. 34 AREE BOSCHIVE
- ART. 35 LAGHI, BAGINI E CORSI D'ACQUA E RELATIVE ZONE DI TUTELA
- Fiume
- Regi Laghi
- Torrente
- Altri corsi d'acqua

AREE E COMPONENTI DI INTERESSE STORICO, CULTURALE E PAESAGGISTICO

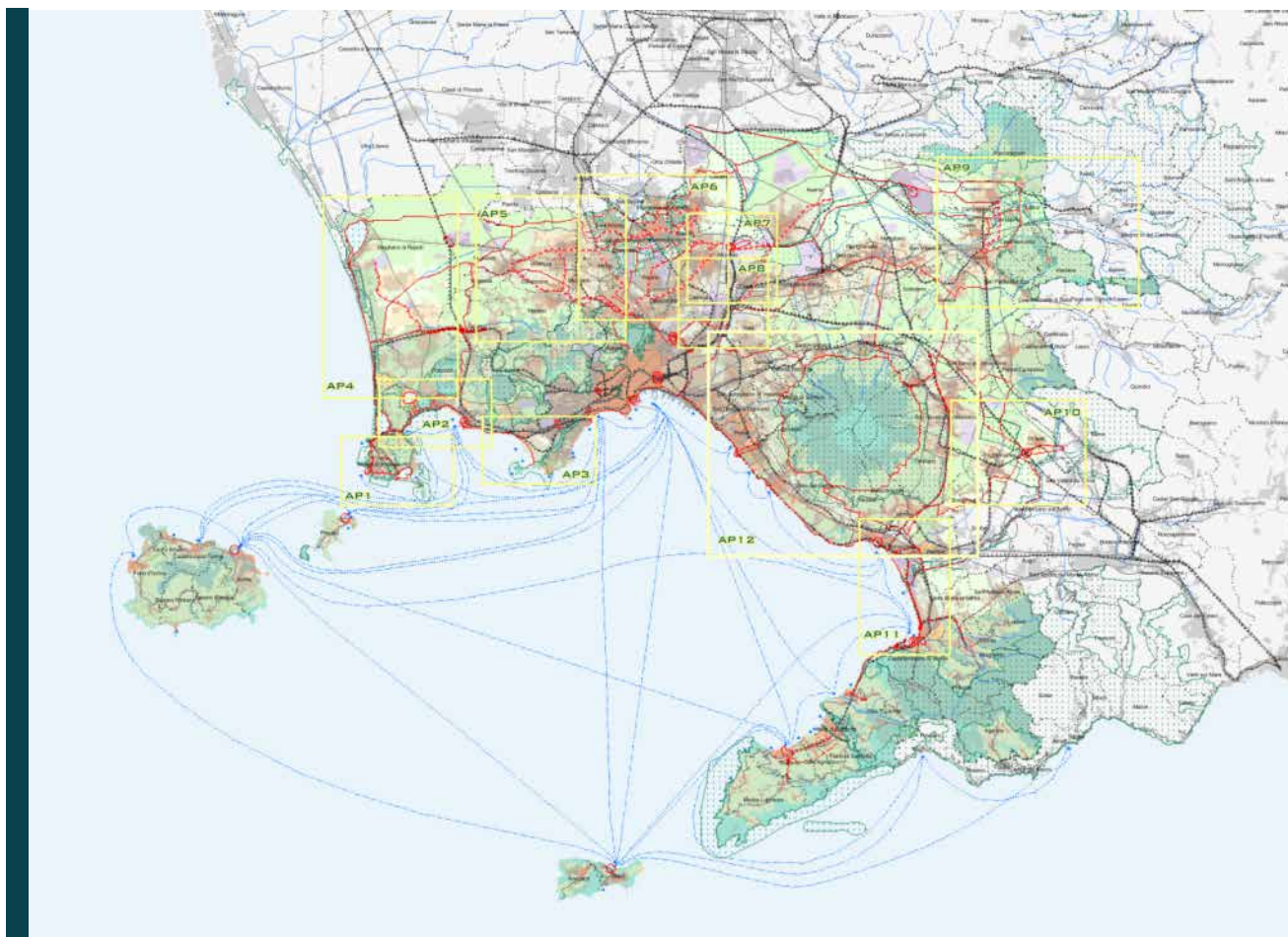
- ART. 37 AREE ED EMERGENZE ARCHEOLOGICHE
- ART. 38 CENTRI E NUCLEI STORICI

AREE E COMPONENTI DI INTERESSE RURALE

- ART. 46 AREE AGRICOLE DI PARTICOLARE RILEVANZA AGRONOMICA
- ART. 47 AREE AGRICOLE DI PARTICOLARE RILEVANZA PAESAGGISTICA
- ART. 48 AREE AGRICOLE PERIURBANE
- ART. 49 AREE AGRICOLE ORDINARIE

AREE E COMPONENTI DI INTERESSE URBANO

- ART. 51 INSEDIAMENTI URBANI PREVALENTEMENTE CONSOLIDATI
- ART. 52 AREE DI CONSOLIDAMENTO URBANISTICO E DI RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE
- ART. 53 AREE DI INTEGRAZIONE URBANISTICA E DI RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE
- ART. 55 AREE E COMPLESSI PER INSEDIAMENTI PRODUTTIVI SOVRACOMUNALI
- ART. 56 AREE E COMPLESSI PER SERVIZI E ATTREZZATURE PUBBLICHE SOVRAC



05

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, proposta del 2008. Aree programma.
Fonte: Provincia di Napoli

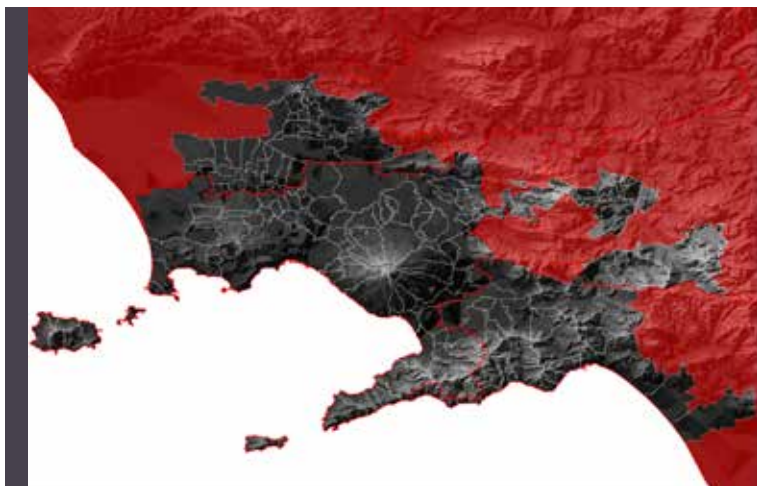
Tra gli obiettivi principali fondanti della proposta del 2008 vi sono la diffusione e valorizzazione del paesaggio su tutto il territorio provinciale; intrecciare all'insediamento umano una rete di naturalità diffusa; adeguare l'offerta abitativa ad un progressivo riequilibrio dell'assetto insediativo dell'area metropolitana; ridurre il degrado urbanistico ed edilizio; favorire la crescita duratura dell'occupazione valorizzando le risorse locali; contenere il consumo di suolo agro naturale; potenziare e rendere più efficiente e sostenibile il sistema di comunicazione interno e le relazioni esterne sia di merci che di passeggeri.

Tra i principali assi strategici vi è la ri-articolazione del sistema urbano policentrico, con l'obiettivo di orientare il territorio verso un modello organizzativo policentrico e di alleggerire la pressione insediativa sull'area vesuviana. Il PTCP individua quindi apposite aree in cui, oltre al fabbisogno abitativo espresso dalla popolazione residente, sia soddisfatto anche quello dei 18 comuni della cosiddetta zona rossa, individuati dal Piano Strategico Operativo (PSO) istituito dalla L.R. 21/2003.

Vengono a tal fine individuati 5 poli di densificazione: Varcaturò, l'area giuglianese, la direttrice Pomigliano – Scisciano, l'area nolana, il sistema Poggiomarino – Striano.

In queste aree la pianificazione comunale deve essere finalizzata alla "realizzazione di un nuovo assetto ed al miglioramento del paesaggio edificato attraverso la riqualificazione delle aree edificate ed il completamento insediativo da realizzarsi anche attraverso ristrutturazioni urbanistiche volte ad incrementare le volumetrie esistenti"

L'ambito di influenza reale della Città metropolitana



01

Studio Svimez, 1981.

Elaborazione grafica a cura di C.M. Di Iorio e A. Iaffaioli

L'associazione per lo Sviluppo dell'Industria nel MEZZogiorno produce studi sull'agglomerato che avrebbe dovuto costituire l'Area Metropolitana di Napoli sin dal 1959, operando aggiornamenti successivi di cui viene qui riportato quello del 1981.

L'ambito viene nel tempo suddiviso in tre aree: l'area metropolitana consolidata, la piana del Volturno ed il comprensorio di Avellino – piana del Sele. Il principale criterio utilizzato si basa su studi statistici, in particolare facendo riferimento ai parametri della densità abitativa e degli occupati extra-agricoli. Sulla base di tale criterio vengono inclusi tutti i comuni della provincia di Napoli, 35 del casertano, 33 comuni della provincia di Salerno e 10 dell'avellinese.



02

Studio per la definizione dell'Area Metropolitana di Napoli - PTUPA, 2013.

Elaborazione grafica a cura di C.M. Di Iorio e A. Iaffaioli

Ipotesi di Area Metropolitana di Napoli sviluppata nell'ambito del Laboratorio¹ di Pianificazione Territoriale del Corso di Laurea Magistrale in Pianificazione Territoriale, Urbanistica e Paesaggistico-Ambientale presso l'Università degli Studi Federico II di Napoli, al fine di definirne un'estensione ottimale rispetto al fabbisogno di governo del territorio e sviluppo economico sociale sostenibile.

La ricerca ha dimostrato che, nell'ambito dei numerosi studi svolti sull'argomento, la proposta SVIMEZ possa considerarsi sostanzialmente ancora attuale. Risultano all'uopo necessari alcuni ampliamenti marginali il maggiore dei quali è dovuto all'estensione lungo il litorale domotico di una residenzialità suburbana gravitante sul capoluogo con pendolarità quotidiana conseguente alla conversione in residenza fissa delle originarie seconde case. L'area individuata comprende 163 comuni, ha una superficie di 2248 kmq e una popolazione al 2011 di 4.300.220 abitanti, con una densità di 1912 ab/kmq, testimonianza di una condizione sostanzialmente urbana.

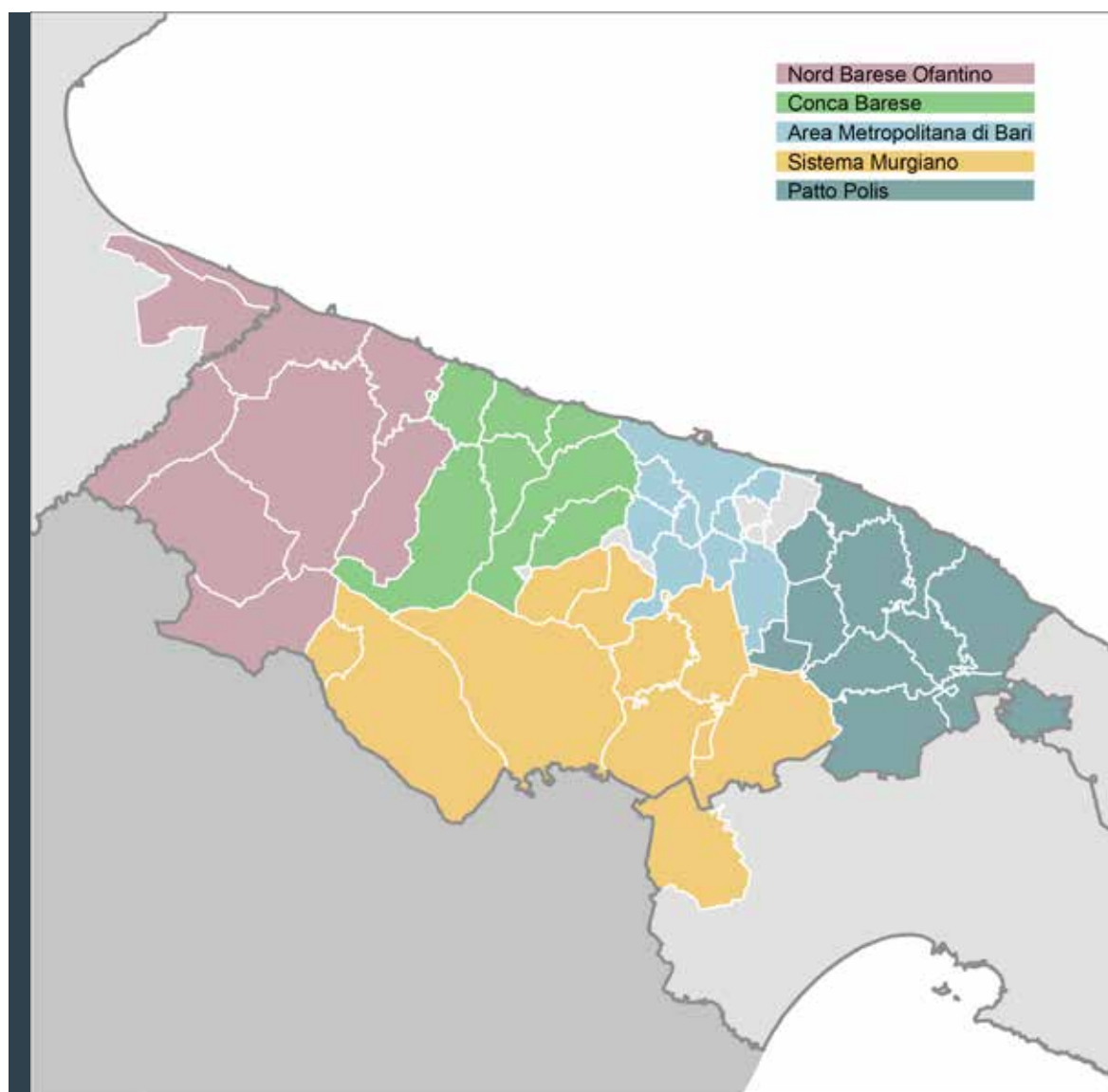
¹ Responsabile Prof. F. D. Moccia. Docenti: Francesco Domenico Moccia, Vito Cappiello, Claudio Troisi e Rocco Lafratta.

CITTÀ METROPOLITANA DI BARI

Francesca Calace

BOX

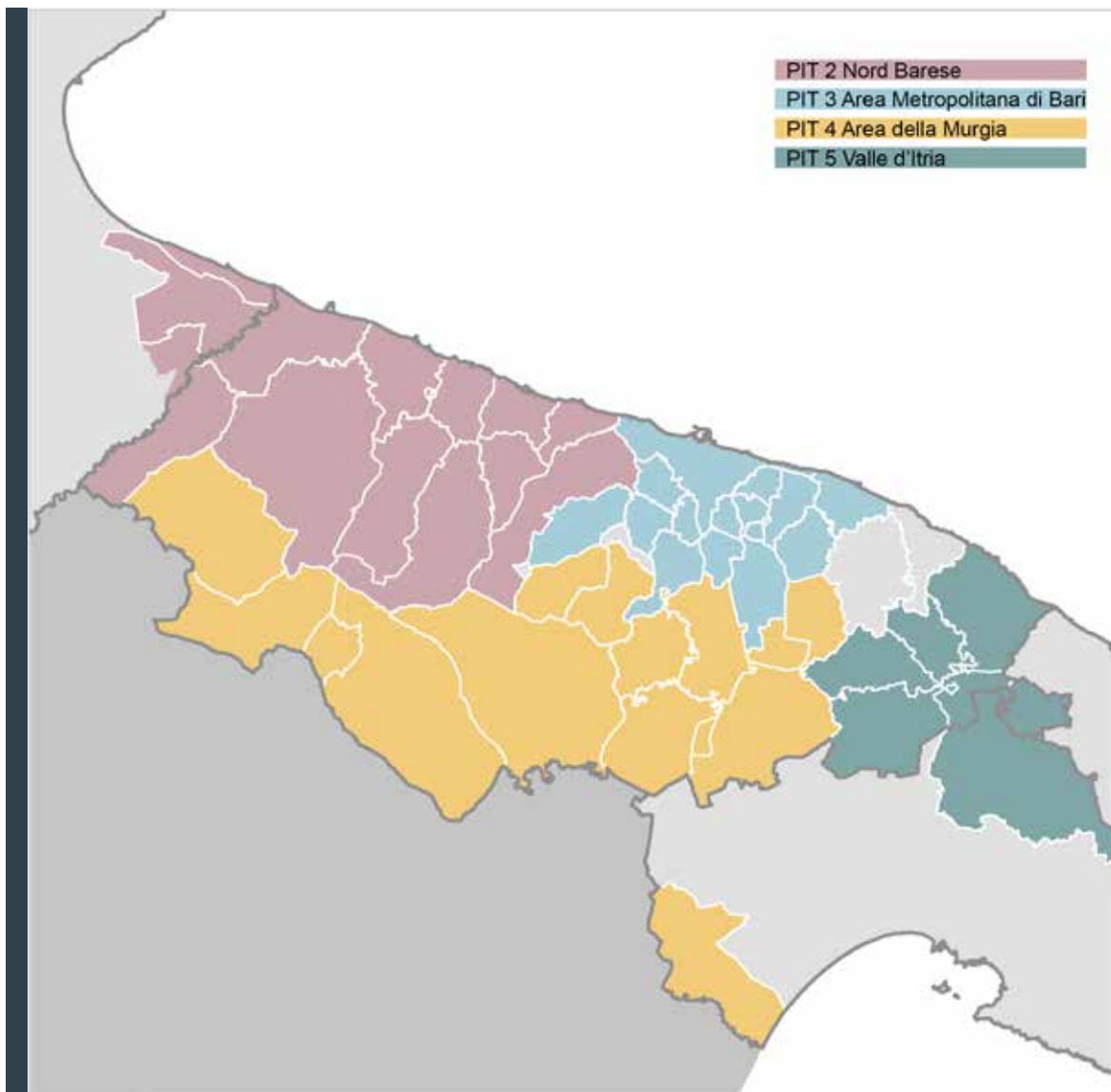
L'evoluzione delle aggregazioni sovralocali



01

Patti Territoriali

In attuazione della L.662/96, nel 1999 nasce il Patto Territoriale Area Metropolitana di Bari, comprendente nove comuni (Adelfia, Bari, Bitetto, Bitritto, Casamassima, Modugno, Sannicandro di Bari, Triggiano, Valenzano). Il Patto comprende interventi nei settori agricoltura, industria, artigianato, commercio e turismo.



02

Progetti Integrati Territoriali

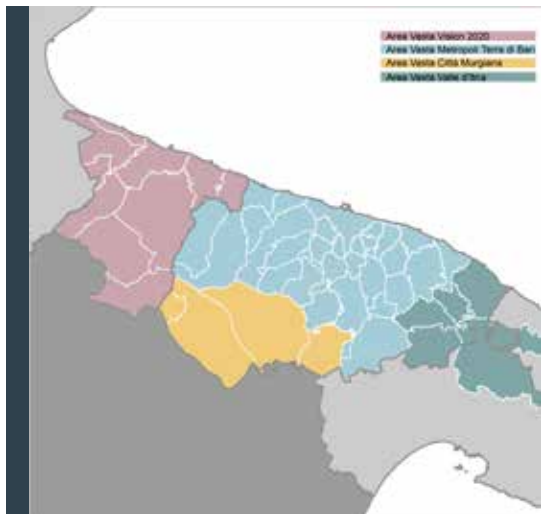
Nell'ambito della programmazione regionale del POR 2000-2006, per la realizzazione di azioni intersettoriali sono definiti i Progetti Integrati Territoriali (PIT). Il PIT 3 Area Metropolitana Bari, mirato alla realizzazione di un forte polo produttivo, sociale e amministrativo, conta 16 comuni (Bari, Adelfia, Binetto, Bitetto, Bitritto, Capurso, Casamassima, Cellamare, Modugno, Mola di Bari, Noicattaro, Palo del Colle, Rutigliano, Sannicandro, Triggiano, Valenzano).



03

La sesta Provincia

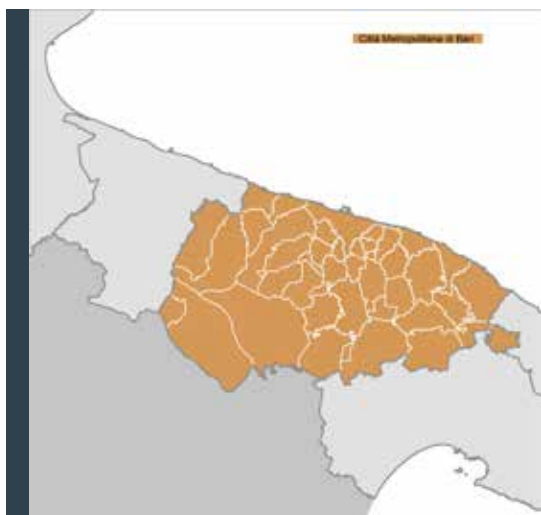
Nel 2004, con legge 11 giugno 2004, n. 148, viene sancita la nascita della sesta provincia Barletta-Andria-Trani, che porta al distacco di 7 Comuni dalla Provincia di Bari, tra cui alcune delle grandi municipalità il cui peso - demografico, socioeconomico, culturale - incidono fortemente sul profilo provinciale. Il definitivo distacco della provincia BAT avviene con la tornata elettorale del 2009.



04

Piani Strategici di Area Vasta

In attuazione del Documento Strategico Regionale 2007/2013 e del PO FESR, il territorio regionale ha visto la nascita di dieci aggregazioni territoriali di area vasta, che hanno dato vita ai relativi Piani Strategici. Il Piano Strategico di Area Vasta Metropoli Terra di Bari, mirato alla definizione degli scenari futuri - con particolare riferimento ai settori di trasporti e mobilità, ambiente, economia, società, cultura e governance -, vede la partecipazione di 31 comuni (Acquaviva delle Fonti, Adelfia, Bari, Binetto, Bitetto, Bitonto, Bitritto, Capurso, Casamassima, Cassano delle Murge, Cellamare, Conversano, Corato, Gioia del Colle, Giovinazzo, Grumo Appula, Modugno, Mola di Bari, Molfetta, Noicattaro, Palo del Colle, Polignano a Mare, Rutigliano, Ruvo di Puglia, Sammichele di Bari, Sannicandro, Terlizzi, Toritto, Triggiano, Turi, Valenzano).

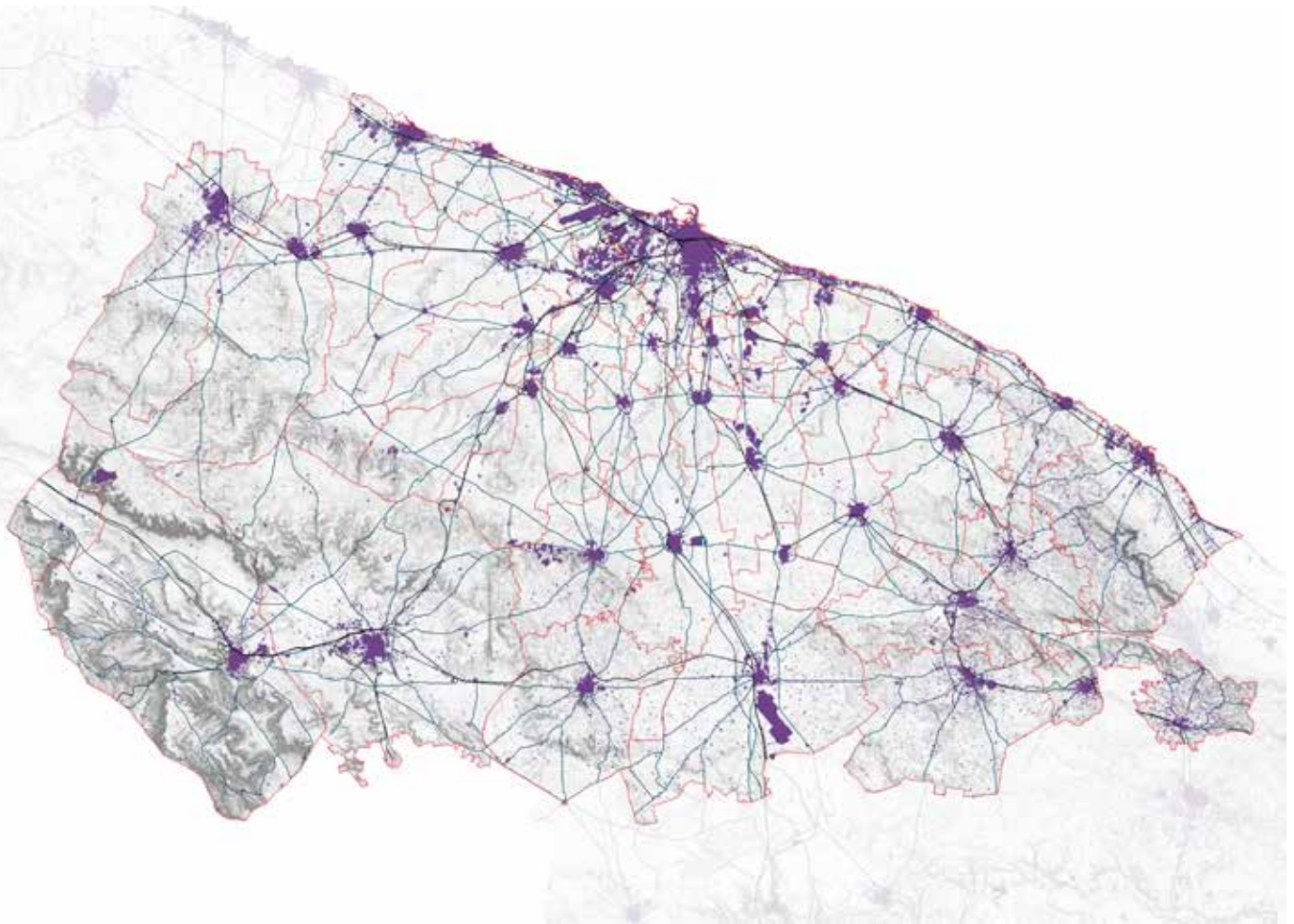


05

Città Metropolitana

In assenza di processi di ridefinizione delle circoscrizioni provinciali in attuazione del Decreto Legge 95/2012, l'area metropolitana si cristallizza nella dimensione della provincia di Bari, decurtata dei territori che erano confluiti a formare la sesta provincia. Un processo che ha portato oggi, con la L. 56/2014, alla istituzione della Città metropolitana formata da 41 comuni.

Il territorio della città metropolitana di Bari



01

Il territorio della città metropolitana di Bari

Quinta per popolazione e terza per dimensione territoriale nel panorama delle dieci Città Metropolitane, l'area metropolitana di Bari vede in assoluto il minor peso insediativo del capoluogo (25%) rispetto agli altri 40 comuni che la costituiscono; tra questi, sei superano i 40.000 abitanti. La apparente omogeneità territoriale derivante da un quadro aggregato è articolata in strutture territoriali diverse per dimensione, forma e dinamiche di trasformazione, che trovano nell'area centrale barese un significativo snodo sotto molteplici punti di vista (ambientale, paesaggistico, insediativo, infrastrutturale). Il sistema insediativo è connesso dalla robusta armatura storica stradale e ferroviaria, in parte ammodernata, cui si sommano le infrastrutture e i nodi delle reti lunghe.

BOX

Delimitazioni storiche dell'area metropolitana

Già nel 1986, in concomitanza con l'istituzione delle Province regionali e grazie alla piena autonomia su diverse materie, la Regione Siciliana normava con la L.r. 9/86 i criteri per individuare e delimitare le aree metropolitane, agglomerati di più centri urbani.

I criteri, che avrebbero permesso alla Regione di identificare le aree, erano principalmente quantitativi: la popolazione residente doveva essere 250.000 abitanti e aggregata intorno ad un Comune di almeno 200.000 abitanti. Seppur a margine, si scorgeva anche una riflessione sulla necessità di prendere in considerazione criteri inerenti al funzionamento dei servizi essenziali, del sistema dei trasporti e anche dello sviluppo economico e sociale (art. 19).

Il decreto di istituzione delle aree metropolitane fu firmato dal Presidente della Regione solo il 10 agosto del 1995, dopo il recepimento della L.n. 142/90 - tramite la L.r. 48/91 - che di fatto accelerò l'emanazione del suddetto decreto. La perimetrazione proposta per l'area metropolitana di Palermo risultava allora definita solo su base quantitativa e caratterizzata da un nucleo centrale e da una fascia di urbanizzazione continua lungo la costa e le due principali valli fluviali, quella dell'Eleuterio e quella dell'Oreto (Schilleci, 2008a)(fig. 1).

Nell'arco temporale intercorso tra la L.r. 9/86 e l'emanazione del suddetto decreto si era però animato un dibattito politico - culturale che aveva portato nel 1988 la Provincia Regionale di Palermo, supportata dalla FIAT-Engineering, a proporre alla Giunta Regionale l'approvazione di una delimitazione alternativa. L'area metropolitana proposta, mai presa in considerazione, era definita sia da criteri numerici, sia relazionali. Essa comprendeva 16 comuni: 6 rappresentanti la conurbazione vera e propria e altri 10 gravitanti attorno a essa (Schilleci, 2005; 2008b)¹.

L'istituzione dell'area metropolitana di Palermo, come nella quasi totalità dei casi italiani, non ebbe però un prosieguo operativo. L'ente rimase solo un "contenitore vuoto", senza una struttura organica capace di assolvere le funzioni definite ex lege. Si dovette attendere il 2013, sotto le influenze nazionali, affinché il governo regionale riprendesse il processo di riforma e iniziasse l'iter di redazione del disegno di legge (deliberazioni n.313 e 354) volto all'istituzione delle città metropolitane. L'anno successivo con la L.r. 8/2014 "Istituzione dei liberi Consorzi comunali e delle Città Metropolitane" si istituiscono infatti 3 città metropolitane: Palermo, Catania e Messina, che "coincidono con le aree metropolitane individuate dai decreti del Presidente della Regione 10 agosto 1995, pubblicati nella G.U..R.S. 21 ottobre 1995, n. 54" (art. 7) (fig.3).

La novità degna di nota apportata dalla L.r. 8/2014 riguarda il contenuto degli articoli 2 e 9. In essi si esplicita la possibilità per ogni Comune di aderire a una limitrofa città metropolitana, ad altro li-

¹ I comuni interessati erano Palermo, Bagheria, Villabate, Ficarazzi, Isola delle Femmine, Capaci, rappresentanti la conurbazione vera e propria e Altofonte, Belmonte Mezzagno, Misilmeri, Monreale, Torretta, Carini, Cinisi, S. Flavia, Casteldaccia, Altavilla Milicia, gravitanti attorno al centro (Di Leo, 1997).

bero consorzio di comuni² o addirittura di costituirne nuovi. Secondo i referendum confermativi svolti nei singoli comuni che vorrebbero effettuare un cambio di ente, il decreto di istituzione, di cui si è in attesa, disegnerebbe geometrie differenti da quelle definite del 1995. Nel caso palermitano, infatti, il Comune di Termini Imerese, da Città metropolitana di Palermo passerebbe al Libero consorzio di Palermo (fig.4).

Quest'ultima ridefinizione delle delimitazioni non è assente di incertezze. Una questione da dirimere riguarderebbe la sovrapposizione dei ruoli di comuni capoluoghi/capofila di città metropolitane e liberi consorzi di comuni, tra cui Palermo. Attualmente il testo di riforma delle città metropolitane è ancora in fase di discussione e dagli ultimi disegni di legge (n.833-783-791-819-822-823-824-831-832-839-842-848 bis) sembra si stia facendo un passo indietro rispetto all'iter avviato. Viste le questioni scaturite dalle consultazioni referendarie, pare si voglia porre rimedio facendo coincidere la città metropolitana di Palermo con l'area vasta dell'omonima Provincia (fig. 5).

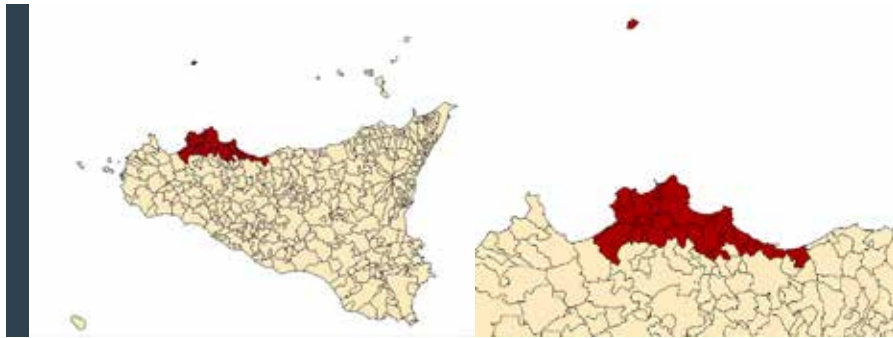
Sintesi delle disposizioni legislative

Disposizione Legislativa		Criteri	Comuni facenti parte dell'area/città
L.r. 9/86	Individuazione e delimitazione delle aree metropolitane.	- ab. 250.000 abitanti aggregati intorno ad un Comune 200.000 abitanti - elevato grado di integrazione in ordine ai servizi essenziali, al sistema dei trasporti e allo sviluppo economico e sociale (art. 19).	
D.P.R. 10 agosto 1995	Individuazione dell'area metropolitana di Palermo.		Palermo, Altavilla Milicia, Altofonte, Bagheria, Balestrate, Belmonte Mezzagno, Bolognetta, Borgetto, Capaci, Carini, Casteldaccia, Cinisi, Ficarazzi, Giardinello, Isola delle Femmine, Misilmeri, Monreale (compreso parzialmente), Montelepre, Partinico, Santa Flavia, Termini Imerese, Terrasini, Torretta, Trabia, Trappeto, Ustica e Villabate (art.2).
L.r. 8/2014	Istituzione dei liberi Consorzi comunali e delle Città Metropolitane.	Le città metropolitane "coincidono con le aree metropolitane individuate dai decreti del Presidente della Regione 10 agosto 1995 pubblicati nella G.U.R.S. 21 ottobre 1995, n. 54" (art. 7).	Palermo, Altavilla Milicia, Altofonte, Bagheria, Balestrate, Belmonte Mezzagno, Bolognetta, Borgetto, Capaci, Carini, Casteldaccia, Cinisi, Ficarazzi, Giardinello, Isola delle Femmine, Misilmeri, Monreale (compreso parzialmente), Montelepre, Partinico, Santa Flavia, Termini Imerese, Terrasini, Torretta, Trabia, Trappeto, Ustica e Villabate (art.2).

Bibliografia

- Di Leo P. (1997), "Area metropolitana di Palermo", *Città e Territorio, Bollettino del Dipartimento Città e Territorio dell'Università di Palermo*, 3, pp.72-79
- Lotta F. (2015), "Boundary Issues in New Metropolitan Cities", *Agribusiness Landscape e Environment* (in c.d.s.)
- Pinzello I. (a cura di) (2003), *Il ruolo delle aree metropolitane costiere del mediterraneo*, Alinea, Firenze
- Schilleci F. (2005), "Il contesto normativo in Sicilia,. Una difficile pianificazione tra ritardi e resistenze", in Savino M. (a cura di), *Pianificazione alla prova nel Mezzogiorno*, Franco Angeli, Milano, pp. 189-208
- Schilleci, F. (2008a), *Visioni metropolitane. Uno studio comparato tra l'Area Metropolitana di Palermo e la Comunidad de Madrid*, Alinea, Firenze
- Schilleci, F. (2008b), "La dimensione metropolitana in Sicilia: un'occasione mancata?", *ASUR. Archivio di Studi Urbani e Regionali*, 91, pp.147-163

² I liberi consorzi di comuni sono istituiti "al fine di razionalizzare l'erogazione dei servizi al cittadino e di conseguire riduzioni dei costi della pubblica amministrazione, in ossequio ai principi sanciti dall'articolo 15 dello Statuto della Regione siciliana ed in attuazione della L.r. 7/2013, per l'esercizio delle funzioni di governo di area vasta è disciplinata l'istituzione di nove liberi Consorzi comunali, di seguito liberi Consorzi, che in sede di prima applicazione e fino all'approvazione della legge di cui all'articolo 2 coincidono con le Province regionali di Agrigento, Caltanissetta, Catania, Enna, Messina, Palermo, Ragusa, Siracusa e Trapani, costituite ai sensi della L.r. 9/86 e della L.r. 17/89, le quali assumono la denominazione di "liberi Consorzi comunali" (art 1, c.1 L.R.8/2014).



01

Delimitazione secondo D.P.R. del 10 agosto 1995 (pubblicato in GURS n.54 del 21 ottobre 1995).



02

Delimitazione alternativa proposta dalla Provincia regionale di Palermo nel 1988.



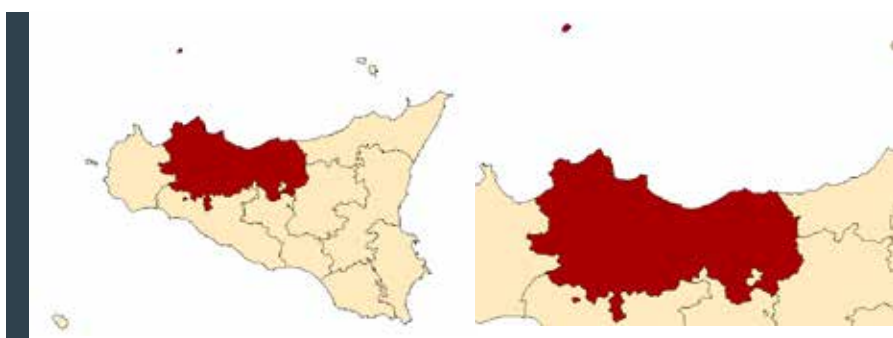
03

Delimitazione della città metropolitana di Palermo secondo la L.r. 8/2014 "Istituzione dei liberi Consorzi comunali e delle Città Metropolitane".



04

Delimitazione della città metropolitana di Palermo secondo la L.r. 8/2014 "Istituzione dei liberi Consorzi comunali e delle Città Metropolitane" e in base ai risultati dei referendum confermativi.



05

Delimitazione della città metropolitana di Palermo secondo gli ultimi disegni di legge che farebbero coincidere la città metropolitana di Palermo con l'ex Provincia omonima.

Principali documenti di Piano di area vasta

In Sicilia in questo momento, i piani di "area vasta" cogenti sono in numero limitato. Solo alcuni piani provinciali (P.T.P.) e piani d'ambito del Piano Territoriale Paesistico Regionale sono stati approvati nell'ultimo decennio. Nell'area oggetto di studio non risulta, ad oggi, approvato nessuno strumento. Tuttavia dalla lettura di alcuni documenti di piano è possibile fare alcune considerazioni sul tema metropolitano.

Piano Territoriale Provinciale (P.T.P)

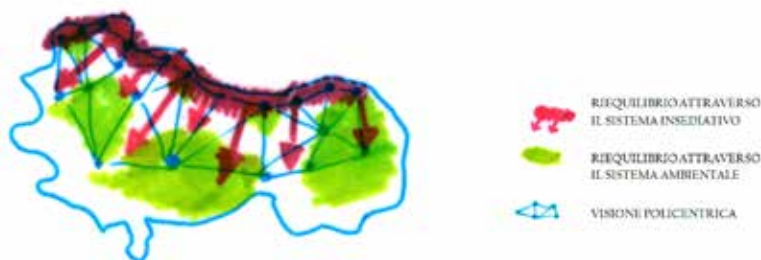
La redazione del Piano Territoriale Provinciale (P.T.P.) è prevista dall'art.12 della L.r. 9/86. Secondo tale disposizione la pianificazione territoriale di area vasta prevedeva la localizzazione di opere ed impianti di interesse sovracomunale e la rete delle principali vie di comunicazione stradali e ferroviarie. Con circolare D.R.U. dell'11 aprile 2002 relativa ai "processi di co-pianificazione nel quadro della formazione del Piano Urbanistico Regionale", il Dipartimento Regionale dell'Urbanistica ha ampliato gli orizzonti ed il ruolo della pianificazione provinciale attraverso una articolazione in tre figure pianificatorie, con diverso valore e cogenza. I contenuti minimi del Piano risultano essere un quadro conoscitivo con valenza strutturale (QCS), un quadro propositivo con valenza strategica (QPS) e un piano operativo (PO).

L'iter avviato dalla Provincia di Palermo ha visto esitato positivamente dalla Giunta provinciale, nel 2004, il Quadro Conoscitivo con Valenza Strutturale (QCS) e pochi anni più tardi, nel 2008, il Quadro Propositivo con valenza Strategica e lo Schema di Massima (Deliberazione G.P. n. 269 del 19/12/2008 e Deliberazione G.P. n. 435 del 14/12/2009).

Di queste tre figure rilevanti, ai fini di una visione metropolitana, possono essere tenute in considerazione solo le ultime due, essendo la prima esclusivamente analitica.

Dallo schema di massima e dal QPS si evince come il piano persegua una organizzazione territoriale policentrica. Le ragioni del grande interesse per il policentrismo risiedono in almeno due aspetti peculiari: il miglioramento dei sistemi di trasporto e l'introduzione di nuove modalità produttive e nuovi stili di vita precedentemente concentrati nello spazio delle grandi città; l'individuazione del modello policentrico come sistema insediativo e sociale più equilibrato e sostenibile.

Altre figure di piano che potrebbero includere una visione metropolitana dell'area sarebbero il Piano d'ambito del PTPR¹ e il progetto di Rete ecologica. Attualmente però in nessuno dei due casi sono presenti documenti da poter esaminare e da cui poter evincere un livello di innovatività metropolitana.



01

Schematizzazione degli indirizzi del quadro strategico (QPS) del Ptp di Palermo

¹ Nel 1996 l'Assessorato ai Beni Culturali e Ambientali e per la Pubblica Istruzione emanava le Linee Guida per il Piano Territoriale Paesistico Regionale, documento di riferimento per tutte le amministrazioni che agiscono sul territorio. Le medesime Linee Guida, approvate con il D.A. n. 6080 del 21 maggio 1999, stabilivano l'articolazione in diciassette ambiti territoriali, la cui pianificazione paesistica è da allora affidata alle Soprintendenze competenti per territorio. L'ambito del palermitano è stato denominato Ambito 4 "Area dei rilievi e delle pianure costiere del palermitano".

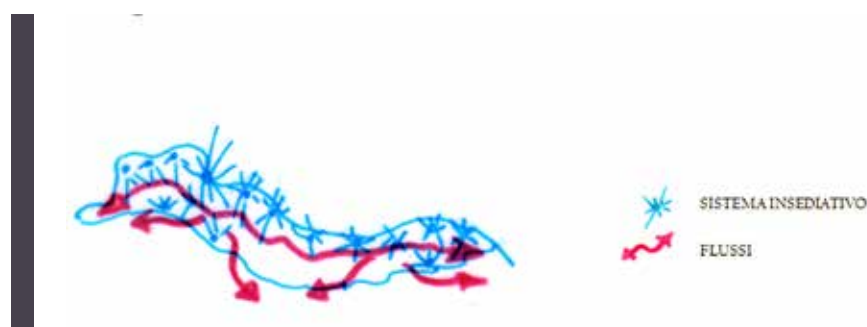
L'ambito di influenza reale della Città metropolitana

Sinora l'approccio istituzionale alle città metropolitane ha avuto risultati molto limitati, sia in termini di identificazione delle aree, sia in termini di governo del territorio. Molto probabilmente la causa è da ricercare nella frenesia con cui si è cercato di dare risposte immediate a esigenze provenienti da territori in continua e rapida trasformazione.

La celerità delle confuse risposte ha infatti distolto lo sguardo da un'attenta analisi del fenomeno di trasformazione in corso.

Inoltre nel periodo che intercorre tra "l'istituzione" dell'area metropolitana di Palermo nel 1995 e l'attuale legge istitutrice della città metropolitana il tema è stato preso in considerazione anche in alcuni strumenti di programmazione e nondimeno da realtà cooperativistiche. Questi hanno affrontato in modo circoscritto le questioni emergenti della nuova dimensione già percepibile, senza però concorrere a una visione d'insieme.

Alla luce di alcuni lunghi studi, condotti negli ultimi anni, crediamo sia possibile fare comunque alcune prime riflessioni sul reale ambito di influenza della città metropolitana di Palermo. La città capoluogo infatti, simile alla maggior parte delle altre principali città italiane, ha rappresentato un grande attrattore per molti decenni. Negli ultimi anni però la natura dei suoi processi di urbanizzazione ha subito una lenta transizione verso la dimensione di area vasta che, pur non indebolendo del tutto l'immagine di riferimento geografico, amministrativo, economico e sociale del capoluogo, ha densificato il territorio¹ e intensificato i flussi tra i differenti centri, soprattutto costieri. L'immagine della città metropolitana di Palermo si potrebbe identificare quindi con quell'area che include le piccole e medie città costiere gravitanti attorno a Palermo, rappresentanti sistemi policentrici, e nondimeno le reti costituite dalle disseminazioni di medi insediamenti rurali dell'entroterra, che costituiscono un intreccio complesso tra strutture insediative e territorio contemporaneo.



01

Schematizzazione delle possibile e reale influenza della città metropolitana di Palermo

¹ Realtà urbane limitrofe, come Isola delle Femmine o Carini, riscontrano nel trentennio 1971-2011 un elevato incremento della popolazione che supera il 100% (Regional Portrait_Rapporto intermedio Prin 2010-2011 "Territori post-metropolitani come forme urbane emergenti: le sfide della sostenibilità, abitabilità e governabilità").

CITTÀ METROPOLITANA DI MESSINA

Marina A. Arena, Michelangelo Savino

BOX | Visioni di città metropolitana

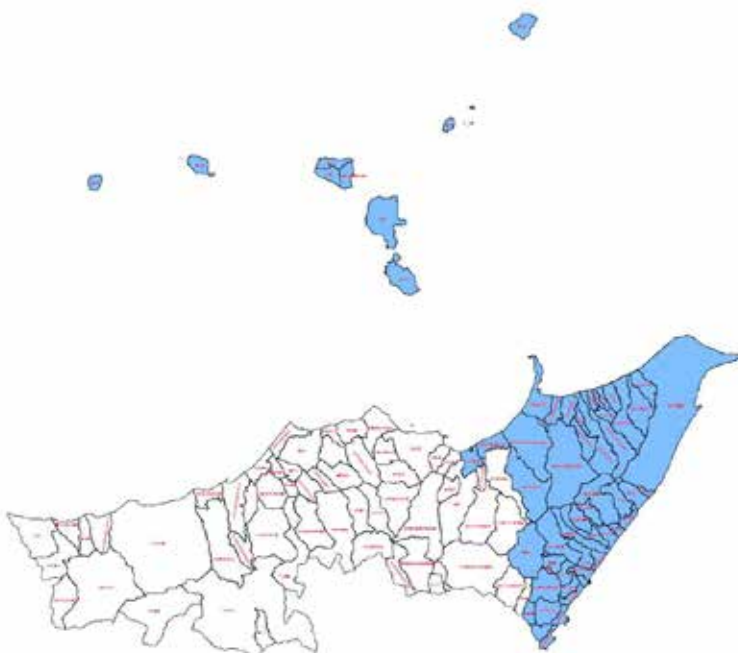
La riflessione sulla realtà metropolitana di Messina si muove tra visioni suggestive che spesso si intrecciano a retoriche amministrative che scontano quasi sempre la fallacia della politica. Si trattava di visioni che avrebbero potuto offrire sviluppi imprevedibili (forse) per un territorio che all'epoca appariva in significativa crescita: è ben nota la suggestione avanzata da Lucio Gambi per lo sviluppo di una «conurbazione dello Stretto» (Gambi, 1965).

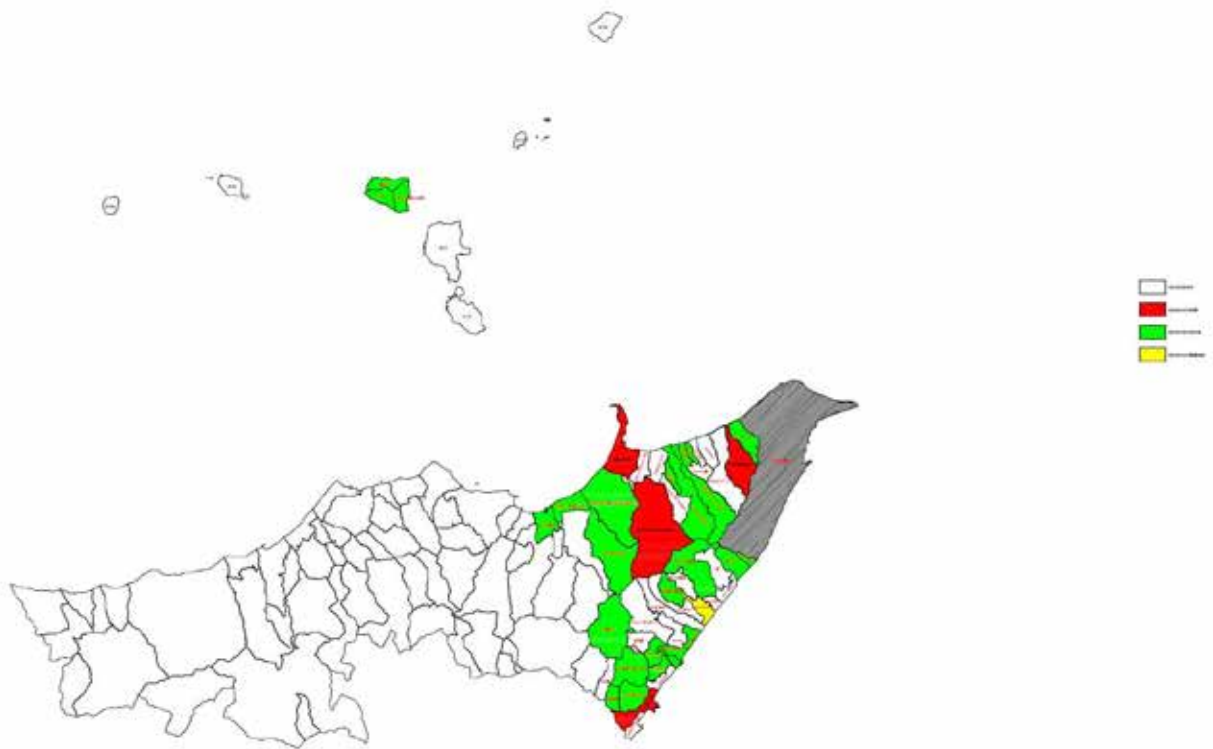
Queste visioni, sotto la spinta dell'emozione prodotta dalla possibile realizzazione del Ponte sullo Stretto, spingono alla formalizzazione in proposte urbanistiche di quel supposto "sistema metropolitano", che assume carattere strategico nelle proposte del concorso nazionale di idee per il Prg di Messina del 1960, che verrà ratificato però solo nel Prg per Reggio Calabria di L. Quaroni e A. Quistelli del 1975. In quel piano, la visione di un sistema urbano policentrico ed integrato (supportato anche dalla seducente previsione dell'attraversamento stabile dello Stretto) struttura l'organizzazione urbana, indirizza direttrici di sviluppo, suggerisce localizzazioni cruciali al di qua ed al di là del «faro». Però, nella stesura del nuovo Prg di Messina, la società Tekne, in quegli stessi anni, accantonava qualsiasi visione "metropolitana" o sovra-comunale, che non si ritroverà più in nessun altro documento comunale.

Di area metropolitana non si parlerà più sino al dibattito che precederà la LR 9/1986 che prevede lo sviluppo di un'area metropolitana nel conchiuso quadro regionale, nel tentativo anche di rafforzare le relazioni tra Messina ed il suo territorio provinciale.

01

Comuni Area Metropolitana ex DPR10/08/1995





02

Consenso dei Comuni interessati dal DPRS Area Metropolitana



03

Possibile accorpamento comuni a Messina

Da tempo la questione metropolitana a Messina viene evocata come possibile elemento di rinnovamento politico e soprattutto come fattore strategico per un rilancio della città e della sua economia. La città metropolitana (con o senza la possibile integrazione/relazione/connessione strategica con l'“area metropolitana” di Reggio Calabria, anche questa di incerta definizione non tanto nella perimetrazione quanto nei reali ruoli amministrativi) è spesso intesa come una possibile nuovo frame di riferimento per la costruzione di nuove alleanze istituzionali, nuove sinergie pubblico-privato, nuove forme di intesa tra associazioni di categoria ed altri stakeholders, anche se la mancanza di chiarezza del quadro istituzionale e l'assenza di qualsiasi legittimità amministrativa e di forza politica a supporto rende le diverse forme di collaborazione attivate deboli e provvisorie.

L'area metropolitana di Messina prende forma nella LR siciliana 9/1986 (con un ceto anticipo rispetto alla L. 142/1990) che istituisce le province regionali e le aree metropolitane (in alcuni casi una vera incoerenza territoriale per l'inconsistenza dei fattori agglomerativi e funzionali). La legge (rimasta sostanzialmente priva di conseguenze per quel che riguarda le aggregazioni metropolitane), nel caso di Messina, evidenzia la sua artificiosità, soprattutto il suo carattere di “aggiustamento” degli indicatori per la determinazione delle aree metropolitane dalle quali Messina, altrimenti, rischiava di rimanere esclusa.

La legge non darà adito comunque a nessun organismo o a nessuna particolare azione territoriale; tantomeno dopo il Decreto del Presidente Regione del 10 agosto 1995 che sancirà definitivamente i confini dell'area metropolitana messinese; di conseguenza il dibattito politico non presterà molta attenzione alla questione sino alla presentazione all'Assemblea Regionale del disegno di legge del marzo 2014 (poi LR 8/2014) dalle note vicissitudini approvative. Il provvedimento dovrebbe confermare la perimetrazione precedente della (ora) Città metropolitana di Messina, se non spingendola a coprire l'intera provincia, in questo modo falsando completamente il significato ed il ruolo attribuito alla “città metropolitana” dal dibattito di questi anni, ma adeguandosi alle indicazioni della L. 56/2014.

Nel cammino verso la possibile concretizzazione di un sistema metropolitano di relazioni economiche, ancor prima che istituzionali, appaiono più promettenti le diverse forme di accordo e intesa sottoscritte dalle associazioni di categoria. Anche in questo caso, le proposte più originali e innovative interessano la creazione di sinergie attraverso lo Stretto, che tentare di rinsaldare le relazioni tra i vari territori della provincia. Sono forme sperimentate da tempo, che con alterne vicissitudini (si pensi alla partecipazione della Provincia di Messina alla Sogas, società di gestione dell'aeroporto di Reggio Calabria) hanno però ravvivato nell'immaginario collettivo l'ipotesi di un sistema metropolitano. Si potrebbe citare il Protocollo d'intesa tra le due università (seppur non concretizzato nella federazione come previsto dall'art. 19 della L. 240/2010) per un'integrazione dei servizi amministrativi e la promozione di forme di collaborazione nei settori della ricerca, della didattica; o piuttosto la recente creazione della società “Stretto Servizi Industrie srl”, costituita da Confindustria Messina e Confindustria Reggio Calabria con lo scopo di garantire servizi di carattere tecnico-organizzativo alle imprese dell'area dello Stretto. E che nelle parole di uno dei promotori dovrebbe non solo “agevolare lo sviluppo e la crescita competitiva della aziende del territorio, ma “soprattutto, un concreto atto verso l'effettiva integrazione dell'area dello Stretto. Un'integrazione che nasce ‘dal basso’”. O ancora iniziative di diversa natura a sottolineare una comunione di visioni strategiche per l'area, come il recente accordo tra i comuni di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni, con il supporto delle due università, del TCI, Italia Nostra, Legambiente e FAI per la richiesta di inserimento dello Stretto di Messina nel Patrimonio dell'UNESCO.

Siamo in presenza quindi di azioni autonome, spontanee e non coordinate, ma che sembrano però manifestare una visione territoriale seppure confusa, certamente condivisa a diversi livelli ed in diverse sedi, ma che non trova alcuna forma però di concretizzazione politica.

La debolezza delle indicazioni normative sul tema dell'area metropolitana (divenuta poi città metropolitana per scivolamento terminologico e non certo per cambiamento semantico) porta ad una scarsa rilevanza delle riflessioni politiche o scientifiche sulla questione. La dimensione metropolitana resta quella indicata dalla legge, senza alcuna verifica della sua reale entità, delle sostanziali relazioni territoriali tra capoluogo ed altri centri della provincia (d'altro canto non necessarie visto la non operatività dell'ente). Gli stessi dati dell'Istat sui flussi pendolari nel 2001 (non si dispone al momento di dati più aggiornati) indica un'area "metropolitana che non si spinge oltre Milazzo-Barcellona P.d.G. (sul fronte tirrenico) e Santa Teresa di Riva (sul fronte ionico) oltre a mostrare anche un progressivo "allontanamento" delle due città dello stretto l'una dall'altra facendo mancare all'analisi territoriale validi elementi ed indicatori per sostenere un disegno territoriale comune. Una situazione che va deteriorandosi soprattutto per la costante crisi delle società di trasporto che dovrebbero garantire i collegamenti tra le due sponde dello Stretto: il servizio tendente ad una progressiva rarefazione e quindi all'indebolimento del primo fattore di inte(g)razione.

Poco incisive risultano le indicazioni del *Piano provinciale di coordinamento territoriale di Messina* (adottato nel 2006), che se cerca di promuovere un'immagine territoriale di inquadramento per il capoluogo, in realtà tenta di rafforzare i legami tra quest'ultimo ed il territorio provinciale retrostante. La «città dello Stretto» che viene individuata nello strumento di programmazione si incentra sul capoluogo e si spinge lungo la costa tirrenica sino a San Filippo del Mela, ignorando sostanzialmente l'Area dello Stretto, propriamente intesa, o comunque, non individua per questa dimensione territoriale alcuna strategia di integrazione e di potenziamento: se l'area assume un nuovo e maggiore ruolo territoriale, ciò è conseguenza del rafforzamento dei collegamenti tra la Sicilia e la Calabria determinati dalla costruzione del Ponte sullo Stretto e quindi sulla formazione delle nuove connessioni infrastrutturali che dovrebbero a quel punto garantire una "spontanea" integrazione del territorio peloritano tirrenico.

Nonostante abbia incardinato tutta la sua «valenza strategica» sulla realizzazione del Ponte sullo Stretto, il Ptp della Provincia regionale di Messina sembra voler ancorare con forza Messina ai territori retrostanti, proponendo semmai una maggiore integrazione con le Isole Eolie, in un'ottica di sistema integrato per lo sviluppo del turismo, visto anche come traino per settori produttivi sofferenti (come la cantieristica navale, il terziario, le attività culturali). L'Area dello Stretto, più volte richiamata, inoltre, non prende però in considerazione la realtà esistente sull'altra sponda, ma piuttosto fa restrittivamente riferimento al comune capoluogo e ai comuni coinvolti nella conurbazione lineare lungo le due direttrici, tirrenica e jonica.

In questo quadro, la costruzione di un'area "metropolitana" o meglio di un "sistema integrato sullo Stretto di Messina", anche se si presenta come un'organizzazione territoriale debole, diventa piuttosto un progetto strategico per la costruzione di quelle nuove condizioni generali necessarie ad uno sviluppo economico e sociale che da tempo si attende in quest'angolo del tutto particolare del Mezzogiorno.



01-02-03

Viste della città di Messina

BOX**Delimitazioni storiche dell'area metropolitana**

Per ricercare le varie proposte di delimitazione della Città metropolitana di Reggio Calabria, è utile ripercorrere le vicende di un ambito più vasto, l'Area dello Stretto, in quanto solo considerando le relazioni che storicamente hanno interessato questo sistema urbano fuori dai perimetri amministrativi è possibile individuare le relazioni economiche, sociali e culturali che sostanziano l'area metropolitana. Il primo vero tentativo di costruzione di un'area urbana vasta del reggino lo troviamo nel 1927, ad opera del podestà Genoese-Zerbi, con la proposta della "Grande Reggio", un'aggregazione a Reggio Calabria di 14 comuni (Cannitello, Villa San Giovanni, Fiumara, Campo Calabro, Catona, Salice, Villa San Giuseppe, Rosali, Sambatello, Gallico, Podargoni, Cataforio, Gallina, Pellaro) per un totale di circa 60.000 abitanti. Questa decisione nasce con l'obiettivo di innovare ed estendere i servizi municipali con l'istituzione di un servizio di trasporto urbano e sviluppare le attività turistiche con nuove strutture balneari, ricreative e di ricettività. Questo anche grazie allo sviluppo del porto, ad un retroterra più ampio e ad un piano regolatore unico che avrebbe potuto prefigurare uno sviluppo unitario della costa (Fig. 01). Un decreto governativo sancisce nel 1933 la restituzione dell'autonomia ai comuni di Villa S. Giovanni con Cannitello, Campo Calabro, Fiumara (G. La Face, Reggio Calabria 1908-2008. Un secolo sulla città, 2010).

Gli ambiti territoriali dello Stretto, poi, variano a seconda delle proposte che si sono succedute nel tempo. La conurbazione dello Stretto concepita da Lucio Gambi prima nel 1960 e poi ripresa nel 1965, prevedeva una popolazione di circa 360.000 abitanti (censimento del 1958) e considerava una fascia per lo più costiera che comprendeva, oltre a Reggio e Messina, Villa San Giovanni ed un fascia di 8 Km nel versante calabrese e di 18 Km nel versante siciliano (Fig. 02, da Gambi L., La conurbazione dello Stretto, in Calabria, UTET, Torino, 1965).

Il Gruppo di Urbanisti Siciliani (Samonà et al.) in occasione della redazione dei PRG di Messina, Milazzo e Villa San Giovanni (1962/63) ed del Piano del Nucleo Industriale del Tirreno messinese (1963), proponevano una conurbazione costituita dalle tre città dello Stretto, Reggio Calabria, Messina e Villa San Giovanni, con Scilla ed i comuni del versante tirrenico in provincia di Messina (Fig. 03, da A. Samonà, Un'esperienza di pianificazione. La città-regione dello stretto, Casabella, 1977). Samonà configura così una città-regione dello Stretto, una vera e propria area metropolitana dove creare strutture e infrastrutture importanti per ridisegnare le aree urbane e il vasto hinterland. L'idea era quella di organizzare lo Stretto come un polo di attività per favorire le relazioni con il resto dell'Italia e con i mercati europei, ordinato all'interno di un programma urbanistico e economico con l'ubicazione delle principali strutture e attrezzature nelle città dello Stretto.

Anche i progetti partecipanti al concorso per l'attraversamento stabile dello Stretto (1969) individuano diverse delimitazioni dell'Area metropolitana. Il disegno proposto da L. Quaroni e A. Quistelli (Fig. 04, A. Quistelli, in Controspazio n 2, 1973) considerano l'area di influenza dello Stretto da Gioia Tauro a Milazzo, legando le città con la zona industriale di Gioia Tauro e con le zone di maggiore sviluppo turistico. Il Gruppo Samonà propone la Metropoli futura dello Stretto (Fig. 05, A. Samonà,

La Metropoli futura dello Stretto, Parametro n. 3-4, 1970) dove Messina, Reggio e Villa San Giovanni si propongono come unica struttura urbana per potenziare le attività industriali e le attività pubbliche presenti.

Le proiezioni territoriali del Progetto 80 non hanno rappresentato una vera ipotesi di pianificazione regionale ma le indicazioni in esso contenute sono comunque riuscite ad incidere sulle politiche urbanistiche a diversa scala formulate per il territorio. Uno dei due sistemi sui quali si fondava la proposta calabrese, quello dello "Stretto" (ripreso poi nella relazione al PRG di Reggio Calabria, 1968-70 ad opera di Quaroni, Quistelli e d'Orsi Villani), descrive una nuova organizzazione metropolitana da raggiungere nel lungo periodo attraverso una massiccia dotazione di investimenti produttivi e infrastrutturali (Fig. 06, Sistema metropolitano dello Stretto, Progetto 80, 1970).

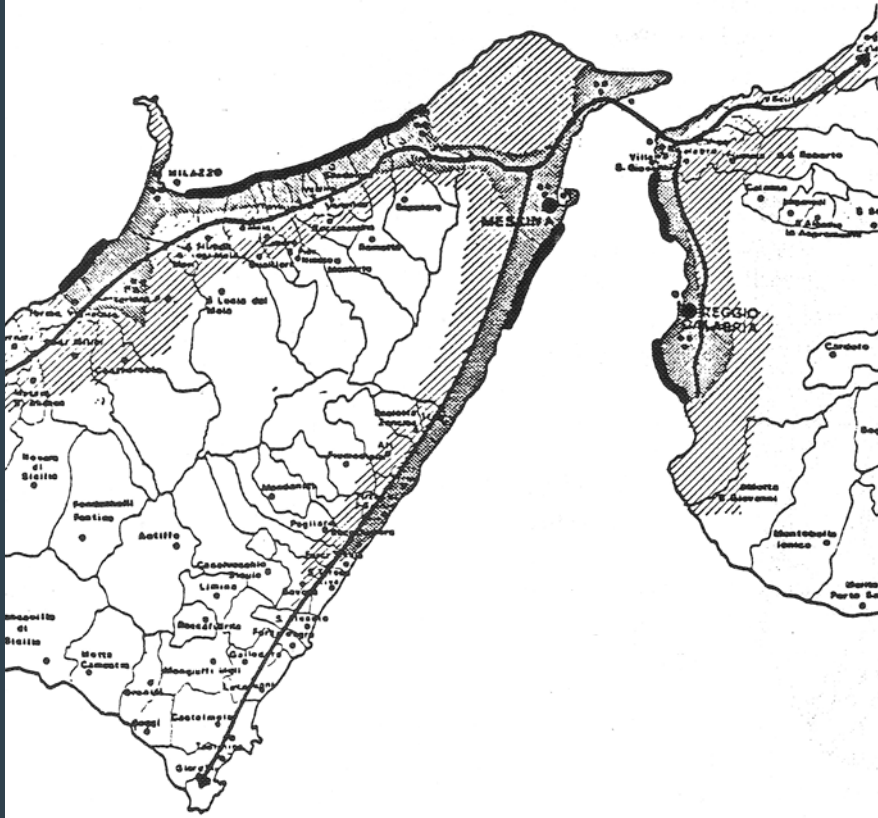
Una interessante proposta di studio la troviamo nel 1982 quando il Ministero del Mezzogiorno disegna un "Sistema urbano dello Stretto" dove si considera l'intero territorio provinciale di Reggio e Messina, articolato in sistemi e sub sistemi (fascia costiera messinese, tirreno settentrionale siculo, Locride, piana di Gioia Tauro-Rosarno) e un sistema naturalistico costituito dall'Aspromonte, dalle Serre, dalle Eolie e dal lago di Ganzirri (Fig. 07, Sistema urbano n. 10, Stretto, Relazione Commissione sistemi urbani nel Mezzogiorno, Roma, 1983).

Con lo *Schema preliminare del Piano Territoriale di Coordinamento* della Regione Calabria (1985), elaborato dalle Università della Calabria e di Reggio Calabria, sono stati individuati ambiti, sub ambiti e aree di interesse che riguardano le gravitazioni Reggio – Gioia Tauro, il sistema ionico da Melito P.S. a Soverato e l'area dell'Aspromonte, con particolari connessioni tra le due coste litoranee e sistemi urbani minori (Fig. 08, PTR della Regione Calabria, Schema preliminare di Piano).

Un'altra articolazione dell'Area Metropolitana dello Stretto è stata oggetto di due proposte di Legge regionale della Regione Calabria, una della VII legislatura (n. 529/2004, proponente G. Bova) ed una della VIII legislatura (n. 142/2006, proponente D. Naccari). La prima promuove la costituzione di una Città metropolitana dello Stretto, identificata con i confini dell'attuale Provincia; la seconda un'Area Metropolitana, con l'obiettivo di "porre il territorio delle province (RC e ME) in un contesto di integrazione economica e sociale che ne valorizzi le rispettive potenzialità". Quest'ultima proposta si spinge anche alla costituzione di organi direttivi e assembleari, prevede il Presidente dell'Area Metropolitana, definisce le competenze e prevede uno Statuto ed un regolamento. L'Art. 1 della proposta 142 considera Area Metropolitana il territorio della Provincia di Reggio Calabria comprendente l'area tra i comuni di Bagnara Calabria e Melito Porto Salvo (Fig. 09, l'Area metropolitana secondo la proposta di Legge 142/2006).

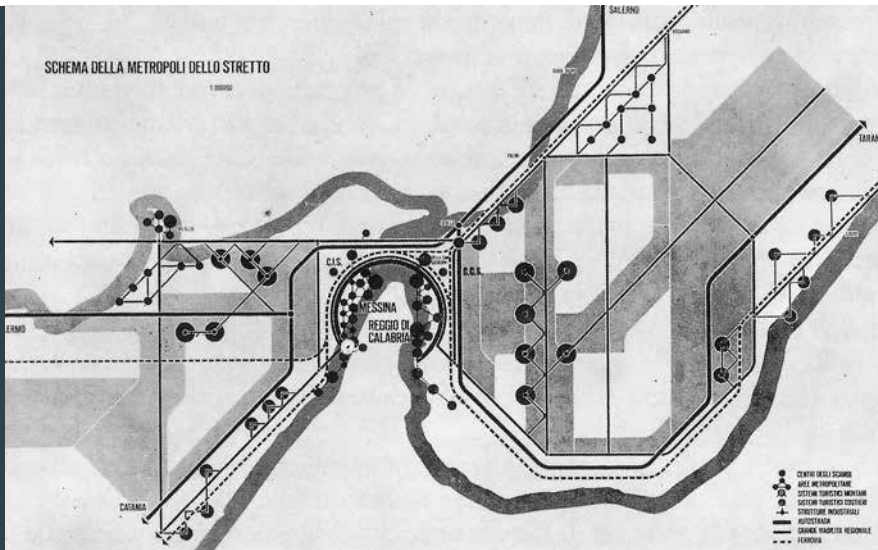
03

A. Samonà, Un'esperienza di pianificazione. La città-regione dello stretto, Casabella, 1977



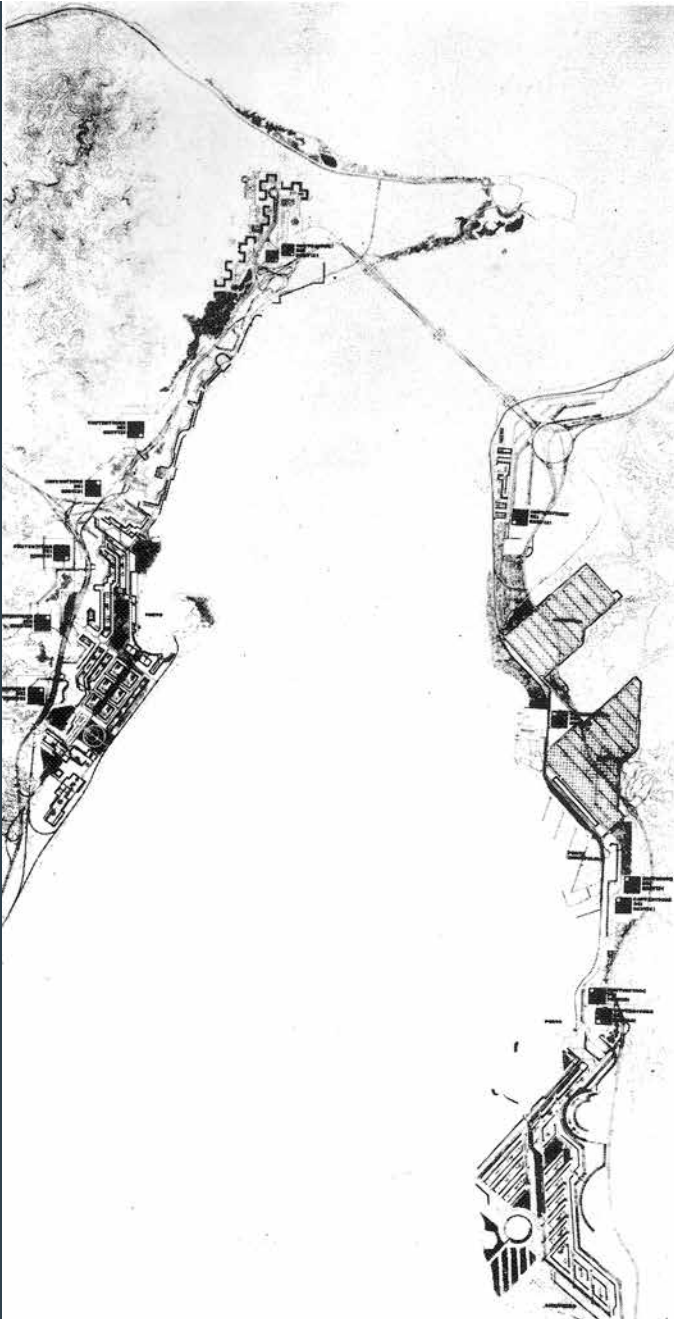
04

A. Quistelli, in Controspazio n 2, 1973



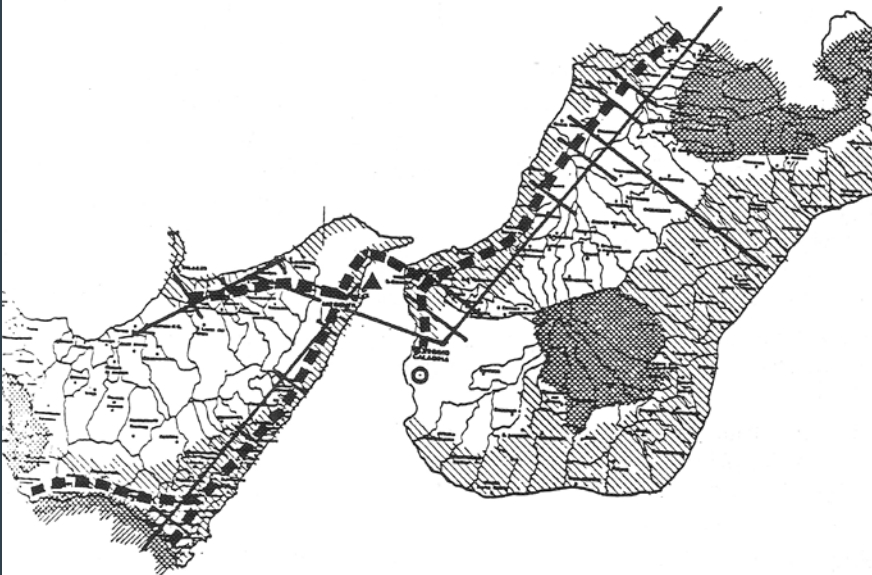
05

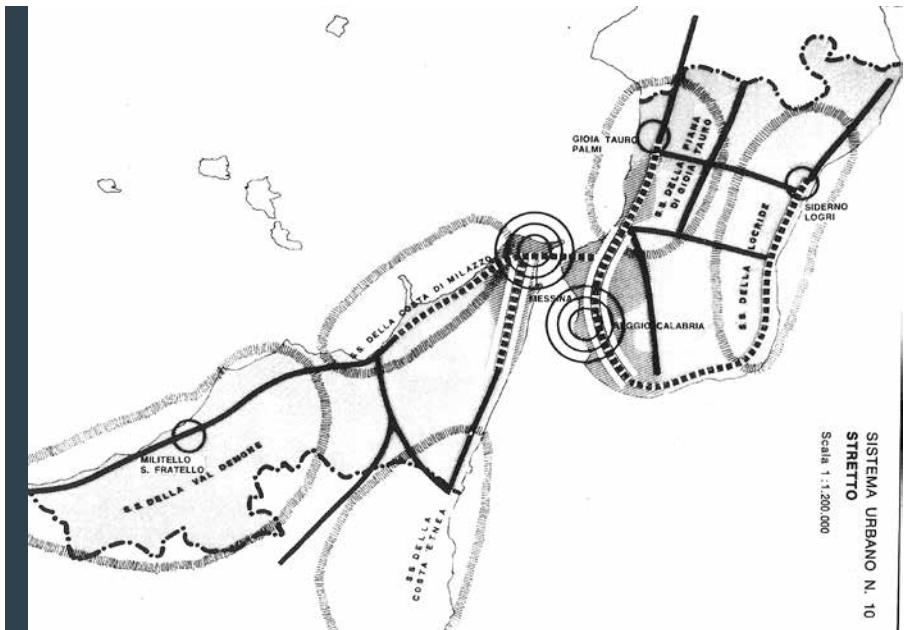
A. Samonà, La Metropoli futura dello Stretto, Parametro n. 3-4, 1970



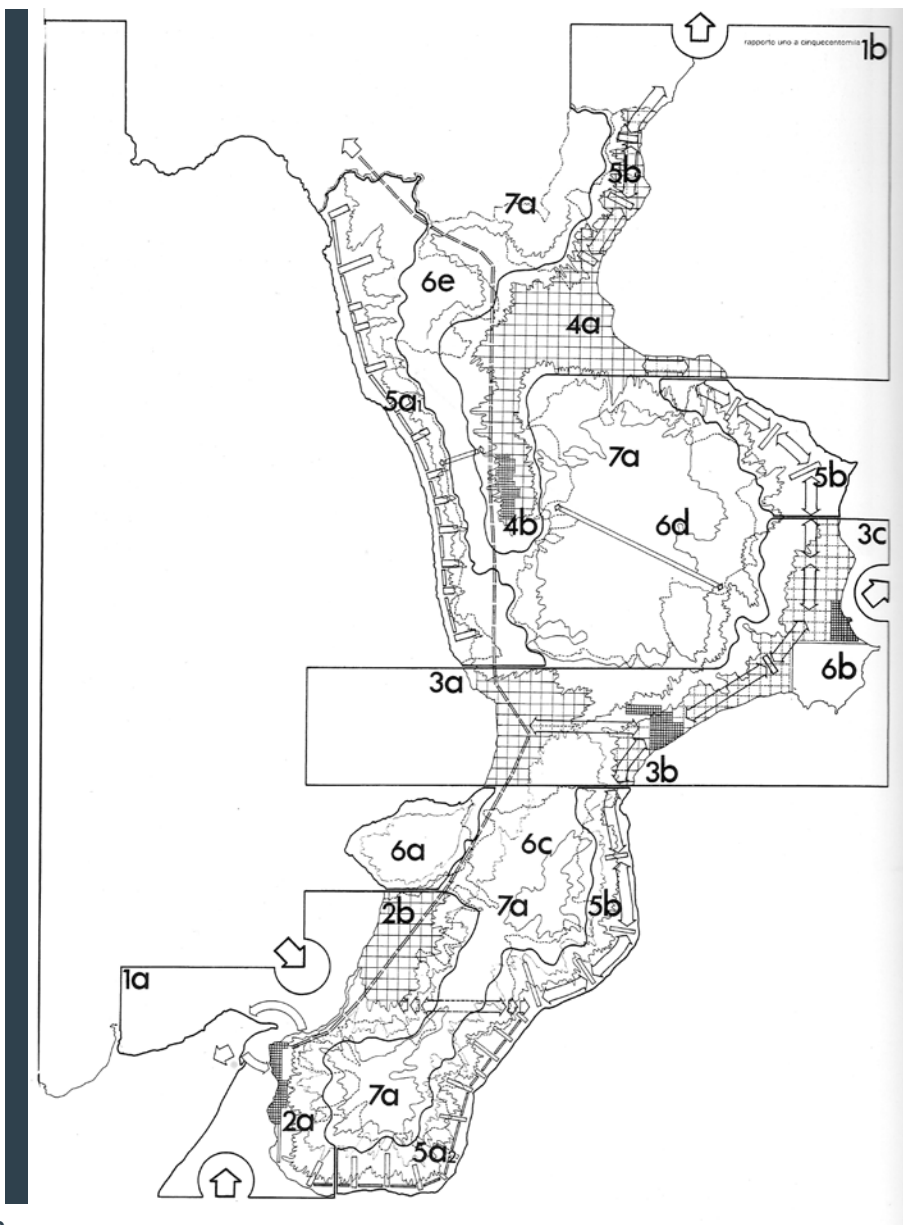
06

Sistema metropolitano dello Stretto, Progetto 80, 1970

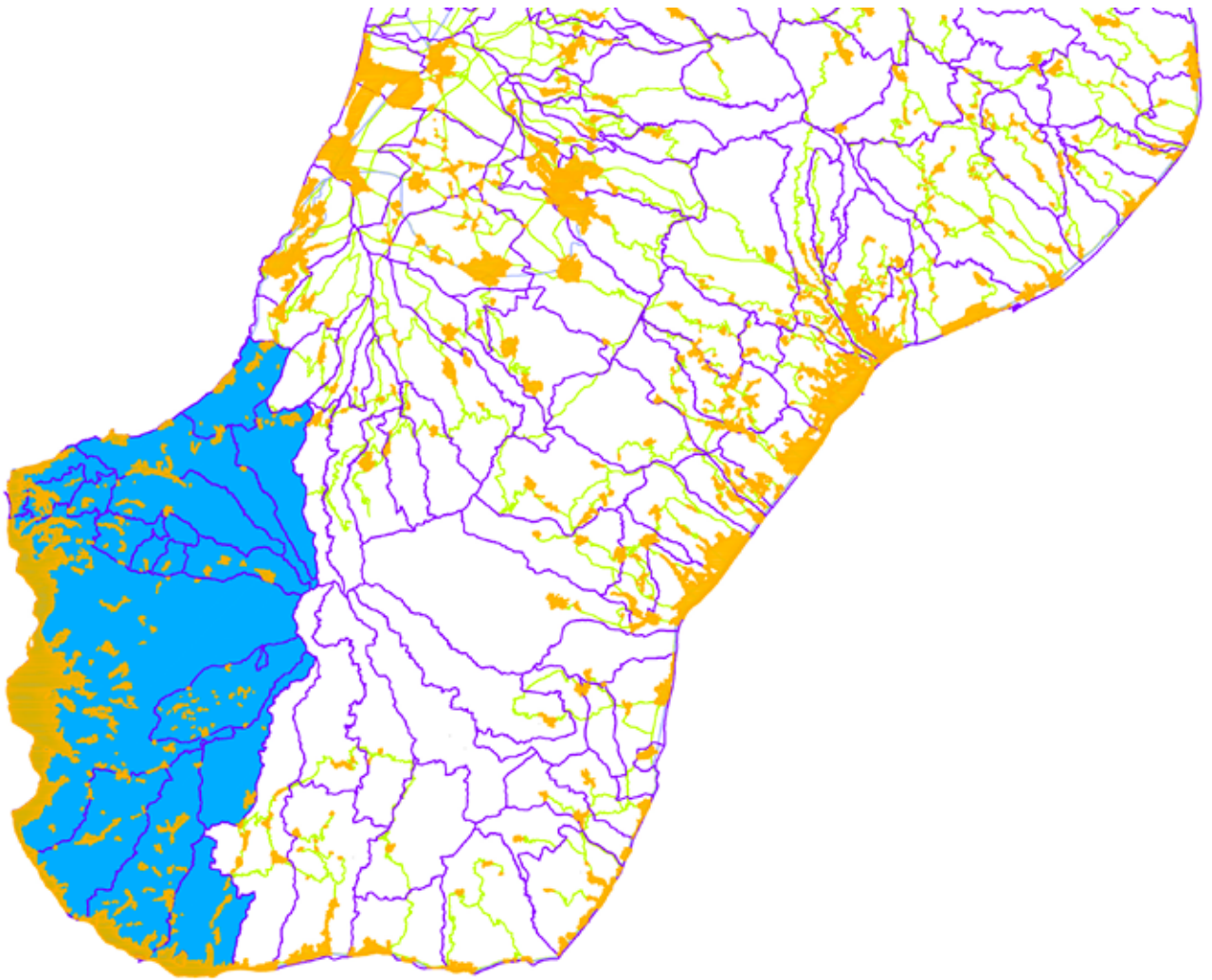




07
Sistema urbano n. 10, Stretto, Relazione Commissione sistemi urbani nel Mezzogiorno, Roma, 1983



08
PTR della Regione Calabria, Schema preliminare di Piano



09

L'Area metropolitana secondo la proposta di Legge 142/2006

Principali documenti di Piano di area vasta

Un disegno strategico nazionale che ripropone in parte le linee di sviluppo del Progetto 80, è rintracciabile nella *Piattaforma transnazionale A6*, Tirrenico - Ionica (Fig. 01, Piattaforme territoriali strategiche transnazionali), prevista per il Quadro Strategico Nazionale 2007/2013. L'obiettivo di fondo della Piattaforma è quello potenziare questo territorio, costituendo una nuova centralità dello Stretto nel Mediterraneo, in un'ottica di riequilibrio competitivo del sistema integrato euro-mediterraneo attraverso un "Corridoio Meridiano" (Fig 02, Piattaforma A6). Tale corridoio è stato pensato come un "dispositivo territoriale" che possa strutturare una armatura euro-mediterranea nell'ottica di riqualificazione delle risorse, di sviluppo delle accessibilità e delle economie, di promozione delle eccellenze. L'area del reggino è considerata come uno dei territori urbani costituenti i capisaldi della Piattaforma e i fulcri di un sistema di risorse, di domanda di trasformazione, di tendenza di sviluppo e di opportunità di innovazione che contribuiscono ad alimentare il ruolo strategico nazionale (All. E al DPEF 2008/2012, giugno 2007).

Il QTR/P, Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico della Regione Calabria, (adottato dal Consiglio Regionale con D.C.R. n. 300 del 22 Aprile 2013) individua Reggio Calabria come il cuore di un'area metropolitana consolidata, dove avviare un processo di riorganizzazione infrastrutturale e territoriale nonché la costruzione di un disegno urbano che la metta in condizione di svolgere adeguatamente il ruolo di motore dello sviluppo regionale (Fig. 03, Schema di Assetto territoriale della proposta di Documento Preliminare, maggio 2009; e Fig 04, QTR/P, Tomo 2, Visione Strategica, 2013). All'interno dei principi generali del QTR/P di "recupero, conservazione, riqualificazione del territorio, nella considerazione del territorio e del paesaggio come un *unicum*, nelle politiche infrastrutturali e produttive e in quelle della salvaguardia dai rischi territoriali, la città metropolitana di Reggio occupa un ruolo di rilievo. Nelle proposte avanzate in merito alla "logistica" e nella creazione di corridoi plurimodali strategici, intesi come funzionali integrati dedicati alla mobilità delle persone e delle merci, emerge il ruolo centrale del polo di Gioia Tauro. Si prevedono i flussi marittimi con la realizzazione di una "metropolitana del mare" nell'area dello Stretto ed il potenziamento e la riqualificazione delle "porte" sul versante calabrese (aeroporto dello Stretto, porto di Reggio Calabria, porto di Villa San Giovanni).

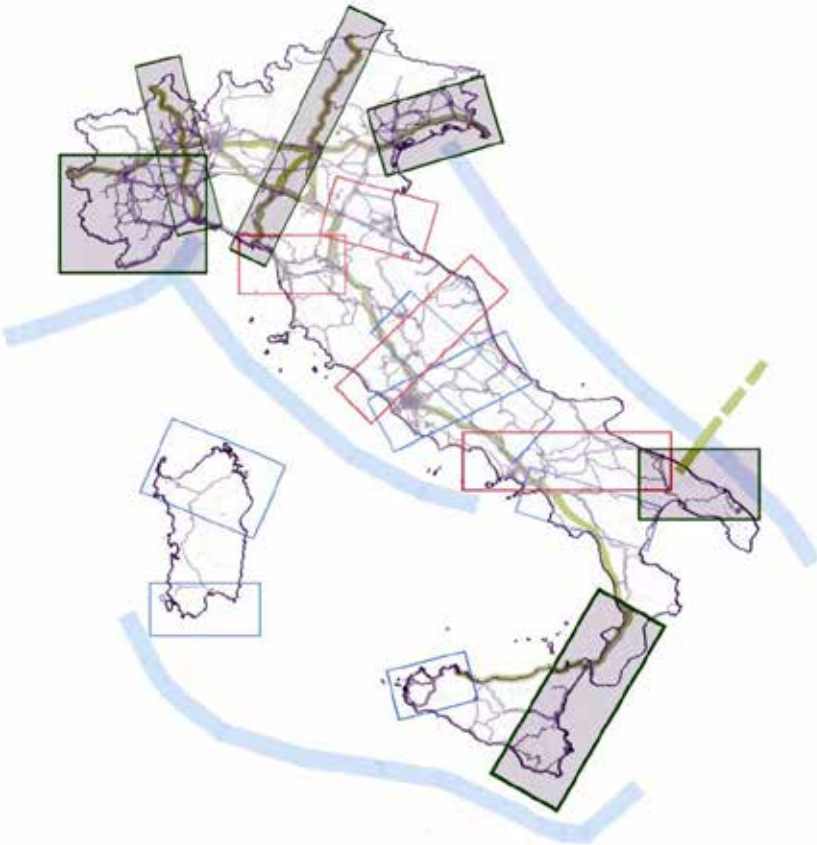
La Provincia ha approvato (2012) un Manifesto per il Piano Strategico della Città Metropolitana. Si tratta di un documento di intenti, principi, ambiti di azione e primi indirizzi strategici. Riprende le indicazioni del PTCP (adottato con Delibera di Consiglio n. 15 del 4 aprile 2011) nelle tre azioni che strutturano il territorio provinciale (Fig. 05): Realizzare una compiuta ecologia del territorio; Equilibrare l'armatura territoriale; Strutturare nodi e reti dei sistemi produttivi locali (Fig. 06, Vision del PTCP). La prima strategia è fondata sulle risorse ambientali e sulla varietà di ecosistemi rari e di paesaggi caratteristici dell'area e intende *affiancare ed integrare le politiche di tutela con quelle di fruizione delle risorse e di valorizzazione del patrimonio identitario locale anche a fini turistico-ricettivi*. Lo scenario di sintesi propone quindi quelle azioni ritenute strutturanti per il raggiungimento delle finalità ed in particolare: rete ecologica, invarianti del paesaggio, trame identitarie, sistema fruitivo-ricettivo, polarità strutturanti del sistema provinciale e città verdi sono le parole chiave delle azioni previste. La seconda strategia tende a strutturare un'armatura territoriale policentrica attraverso azioni che vanno ad incidere sul sistema funzionale dei servizi in base al ruolo che i diversi centri devono avere in un progetto complessivo. Azioni specifiche riguardano la rete dell'accessibilità, riprendendo gli obiettivi della Piattaforma A6 Tirrenica-Ionica. Questo porta al proporre il potenziamento delle direttrici portanti di livello, alla strutturazione di una accessibilità strategica e di nodi intermodali principali e complementari, oltre che alla realizzazione di una più efficiente rete portuale. La terza si fonda sul sistema economico produttivo ed elabora azioni sull'agricoltura e sull'artigianato

per creare una rinnovata struttura produttiva attraverso di recupero di aree industriali dismesse ed il potenziamento dell'asse Reggio Calabria, Campo Calabro e Gioia Tauro.

Il Piano Strategico 2007/2013, elaborato dal Comune di Reggio Calabria, disegna una città del Mediterraneo, esaltandone il posizionamento geografico. L'obiettivo è quello di orientare il sistema relazionale, economico e produttivo verso una crescita che prenda in considerazione il Bacino del Mediterraneo. La Reggio Calabria che si intende costruire è una città che competa a pieno titolo con le altre città europee e aperta alle relazioni con il Mediterraneo sede di interessi per rafforzare il ruolo del Sud Europa negli scambi di merci, di servizi, di saperi con gli altri paesi mediterranei, con il vicino Oriente e con l'Estremo Oriente. Viene ipotizzata una città costruita sulle relazioni nazionali, sullo sviluppo sostenibile, sulla competitività economica con un forte sviluppo del turismo, delle attività culturali e quelle per il tempo libero, sui servizi per il trasporto e sulla distribuzione di area vasta. Il Piano Strategico punta a rafforzare i servizi alla produzione, l'Alta Formazione, la direzionalità, la produzione industriale e la diversificazione dei servizi alla popolazione.

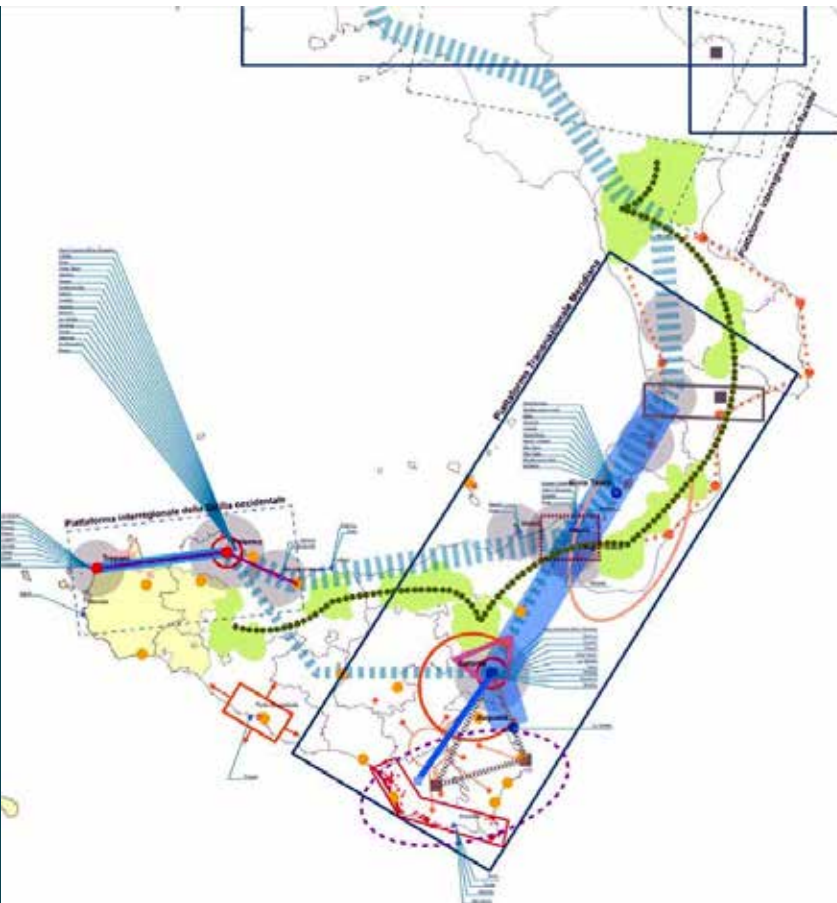
01

Piattaforme territoriali strategiche transnazionali



02

Piattaforma A6





**Quadro
Territoriale
Regionale
Paesaggistico**

DOCUMENTO PRELIMINARE
Maggio 2009

Tavola 1
Schema d'assetto territoriale



Territori Regionali

- Territori Regionali di Sviluppo (TRS)
 - Territori metropolitani dell'innovazione e della competitività
 - Territori urbani intimati
 - Territori rurali e aree parco
- Sistemi Territoriali Locali (STL)

Il sistema insediativo

- Polis urbana
- Area di nuova centralità
 - I livello
 - II livello

Sistema delle aree di sviluppo industriale

Dimensioni (ha)

- 1500 - 250
- 750 - 150
- 150 - 50

Il sistema naturalistico-ambientale

- Parchi Nazionali e Regionali
- Proposte nuovo Parco Regionale
- Parchi e Riserve marine regionali
- Aree locali
- Principali corsi d'acqua
- Territori naturali di pregio
- Contorni di connessione ambientale
 - Principale
 - Secondaria

Il sistema relazionale

Sistema della logistica

- Nodi della Piattaforma logistica di primo livello
- Nodi della Piattaforma logistica di secondo livello
- Interporti
- Strutture Logistiche

Sistema aeroportuale

- Aeroporti internazionali
- Aeroporti nazionali
- Aeroporti di progetto

Sistema portuale

- Porti internazionali
- Porti nazionali e regionali
- Metropoli del mare

Sistema stradale

- AS
- SS 18
- SS 106
- Assi infrastrutturali regionali e omologati
- Assi infrastrutturali di progetto

Sistema ferroviario

- Linee RFI nazionali e regionali
- Ferrovie della Calabria
- Sistemi metropolitani urbani
- Nodi ferroviari

Progetti strategici regionali

- Progetto dei cluster e dei centri funzionali regionali
- Progetto dei cluster produttivi strategici
- Progetto dei grandi attrattori culturali della Magna Grecia
- Progetto della iniziativa sostenitrice delle aree urbane regionali
- Progetto dei poli d'impresa regionali
- Progetto dei poli d'innovazione
- Laboratori di progetto



LEGENDA

Città Metropolitane

- 1 - Città metropolitana dello Stretto

Ambiti a carattere Metropolitano

- 2 - Ambito Metropolitan Cosenza-Rende e dei Casali
- 3 - Area Urbana di Catanzaro

Ambiti Urbano-Territoriali

Ambiti sub-regionali

- 4 - Ambito di crotone e Marchesato
- 5 - Area urbana di Lamezia Terme
- 6 - Ambito di Vibo Valentia-Pizzo Calabro

Ambiti complessi policentrici

- 7 - Ambito della Piana di Sibari
- 8 - Ambito del tirrenica cosentino
- 9 - Ambito della Piana di Gioia Tauro
- 10 - Ambito della Locride

Ambiti urbani minori

Ambiti a carattere prevalentemente rurale

- 11 - L'alta Valle del Crati e la comunità Arbereshe
- 12 - La Valle del Savuto
- 13 - L'Alto Marchesato
- 14 - Le Pre-Serre catanzaresi

Ambiti a carattere prevalentemente turistico

- 15 - Soverato e la costa Jonica catanzarese
- 16 - Tropea-Nicotera-Monte Poro

Le aree dei parchi naturali

- 17 - Castrovillari Pollino
- 18 - Sila
- 19 - Serre
- 20 - Aspromonte
- 21 - Area Grecanica

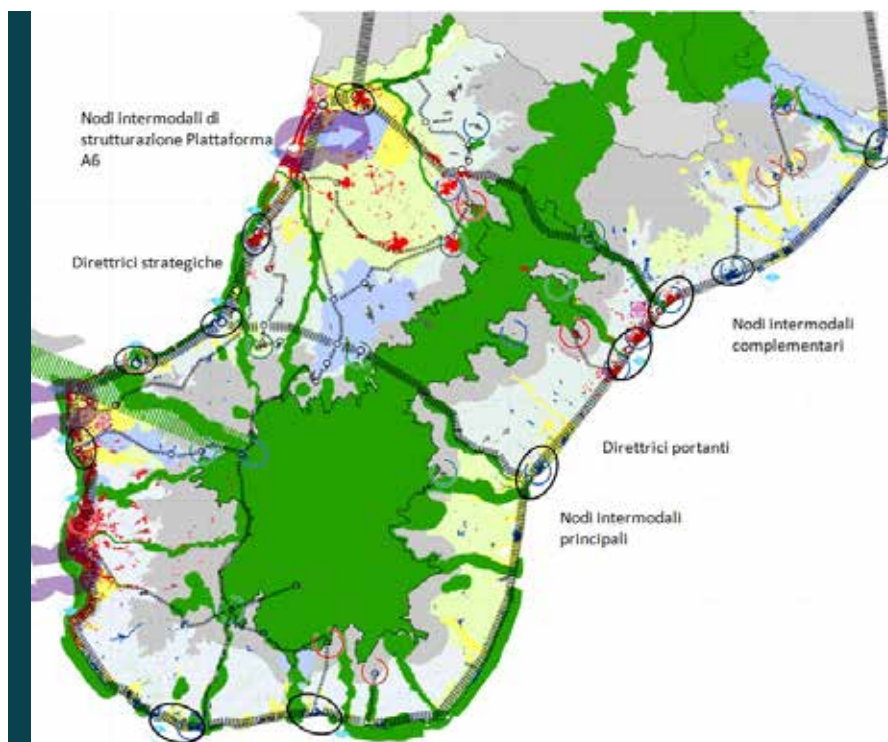
04

QTR/P, Tomo 2, Visione Strategica, 2013

STRATEGIE	OBIETTIVI PRIORITARI	PROGETTI
REALIZZARE UNA COMPIUTA ECOLOGIA DEL TERRITORIO	Tutela attiva e valorizzazione del patrimonio ambientale e storico-culturale	Rete ecologica provinciale Armatura storico-culturale e di fruizione integrata Ambiti del turismo verde
	Mitigazione dei rischi ambientali	Rete dell'emergenza Città e insediamenti sicuri Salvaguardia delle risorse naturali
EQUILIBRARE L'ARMATURA TERRITORIALE	Rafforzamento della rete di accessibilità, mobilità e logistica	Grandi direttrici Reti comprensoriali e locali Rete portuale locale Sistema logistico per il trasporto merci Mobilità e servizi per il trasporto collettivo
	Riequilibrio dell'armatura territoriale	Specializzazione del territorio tripolare Rifunzionalizzazione dei sistemi sovra-locali e locali
	Orientamento compatibile delle dinamiche insediative	Riordino morfologico degli insediamenti Orientamento sostenibile dell'insediamento
STRUTTURARE NODI E RETI DEI SISTEMI PRODUTTIVI LOCALI	Rafforzamento e valorizzazione ambiti a vocazioni economico-produttive specifiche	Macrofiliere e microfiliere Polarità produttive locali

05

Le tre azioni del PTCP



06

Vision del PTCP

L'ambito di influenza reale della Città metropolitana

Dagli studi effettuati per il PTCP di Reggio Calabria è possibile prendere in considerazione, in virtù dell'articolazione dell'attuale perimetro della provincia ed osservando le tendenze evolutive, un assetto funzionale formato dalla conurbazione Reggio Calabria-Villa San Giovanni, da un sistema "stellare" della Piana con il polo di Gioia Tauro e dalla conurbazione Locri-Siderno (PTCP di Reggio Calabria, Tomo I, Relazione, dicembre 2010).

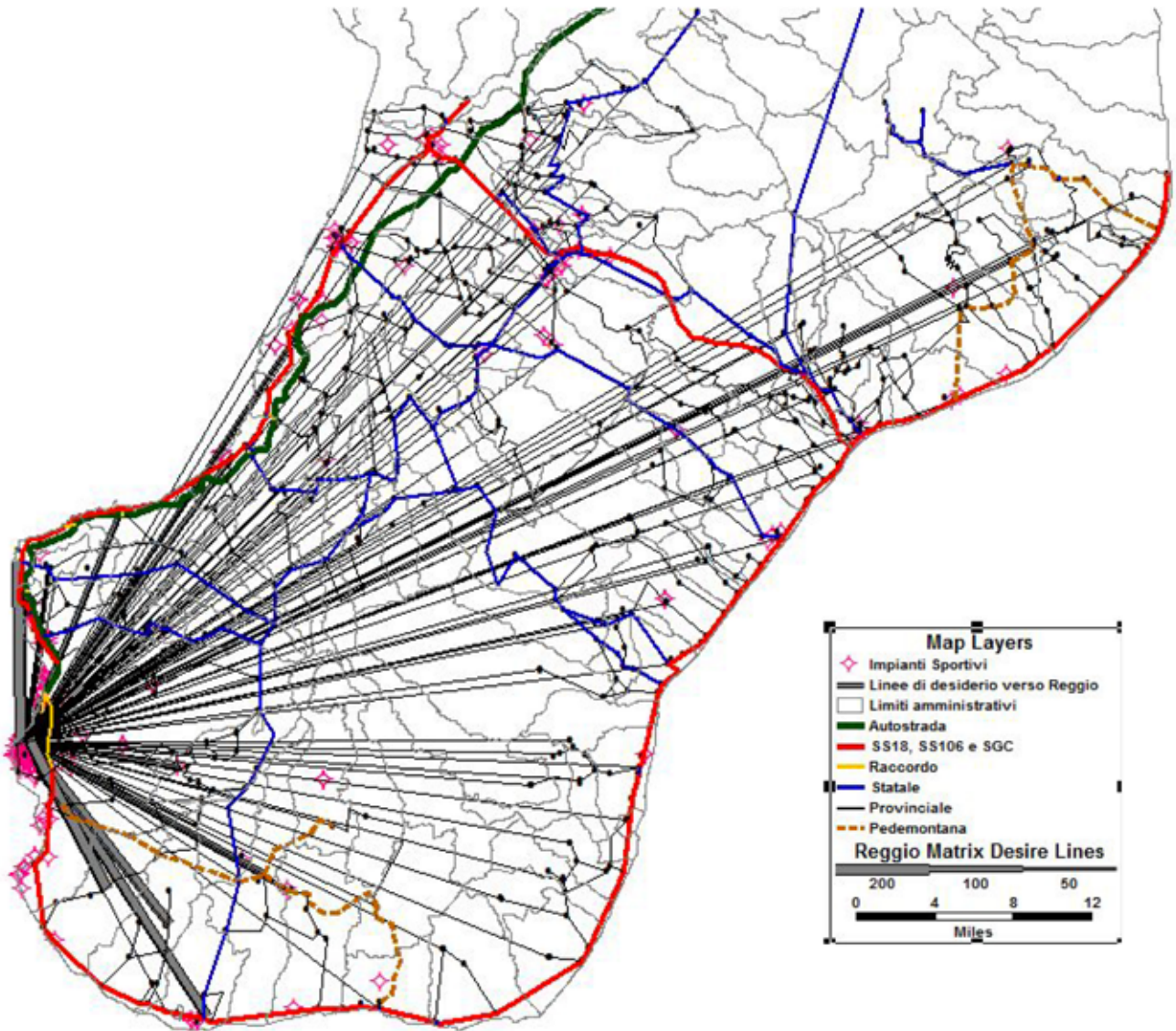
Questa struttura, individuata attraverso ambiti territoriali omogenei per cultura, base economica e produttiva, dinamiche demografiche, condizioni geografiche e ruolo rispetto alla realtà provinciale nel suo complesso, è solo una delle diverse rappresentazioni possibili della geografia regionale. Infatti, già negli anni '60 alcuni studi a livello regionale (Gambi) individuavano dieci aree di forte densità e quattordici zone di gravitazione; negli studi per il Piano Territoriale di Coordinamento Regionale gli ambiti individuati erano undici; dodici invece le Aree Programma individuate negli anni '70 negli studi del QTR. In altri studi si è parlato di "aree emergenti" ovvero sistemi insediativi principali e aggregati e nel programma ITATEN, Indagini sulle trasformazioni degli assetti del territorio nazionale, sono individuate nove aree a forte prevalenza insediativa.

L'ambito di influenza può essere esteso a tutto il territorio della Provincia (Fig. 01, PTCP di RC, 2010) con il centro nodale nel *Sistema metropolitano reggino* (Fig. 02, PTCP di RC, 2010), ambito territoriale che si sostanzia nella centralità amministrativa, culturale ed economica della città di Reggio Calabria e costituisce un insieme urbano complesso che si estende nelle due sponde dello Stretto di Messina. In questa configurazione, Villa San Giovanni rappresenta il principale nodo di scambio (porto-stazione) per i flussi di collegamenti con la Sicilia e con la città di Messina in particolare. Il sistema è completato dal costruito urbano fino a Melito Porto Salvo e fino a Villa San Giovanni in un continuo di centri costieri e piccoli centri collinari.

Il *sistema stellare della Piana* (Fig 03, PTCP di RC, 2010) concentra le funzioni socio-economiche-produttive, in un insieme areale di interesse regionale e nazionale. Si presenta come un insediamento a carattere diffuso attestato su un asse costiero tra Palmi e Rosarno e su uno interno tra Polistena, Cinquefrondi e Cittanova. I centri di maggiore dimensione si distinguono per la dotazione di attrezzature e servizi di livello medio alto. È da considerare soddisfacente anche la dotazione degli altri centri che nel complesso costituiscono un entroterra con buone potenzialità. L'ambito della Piana, in virtù della localizzazione strategica del porto di Gioia Tauro e del retroterra a forte vocazione agricola specialistica, si configura per le funzioni di interscambio come fondamentale per lo sviluppo della Città metropolitana.

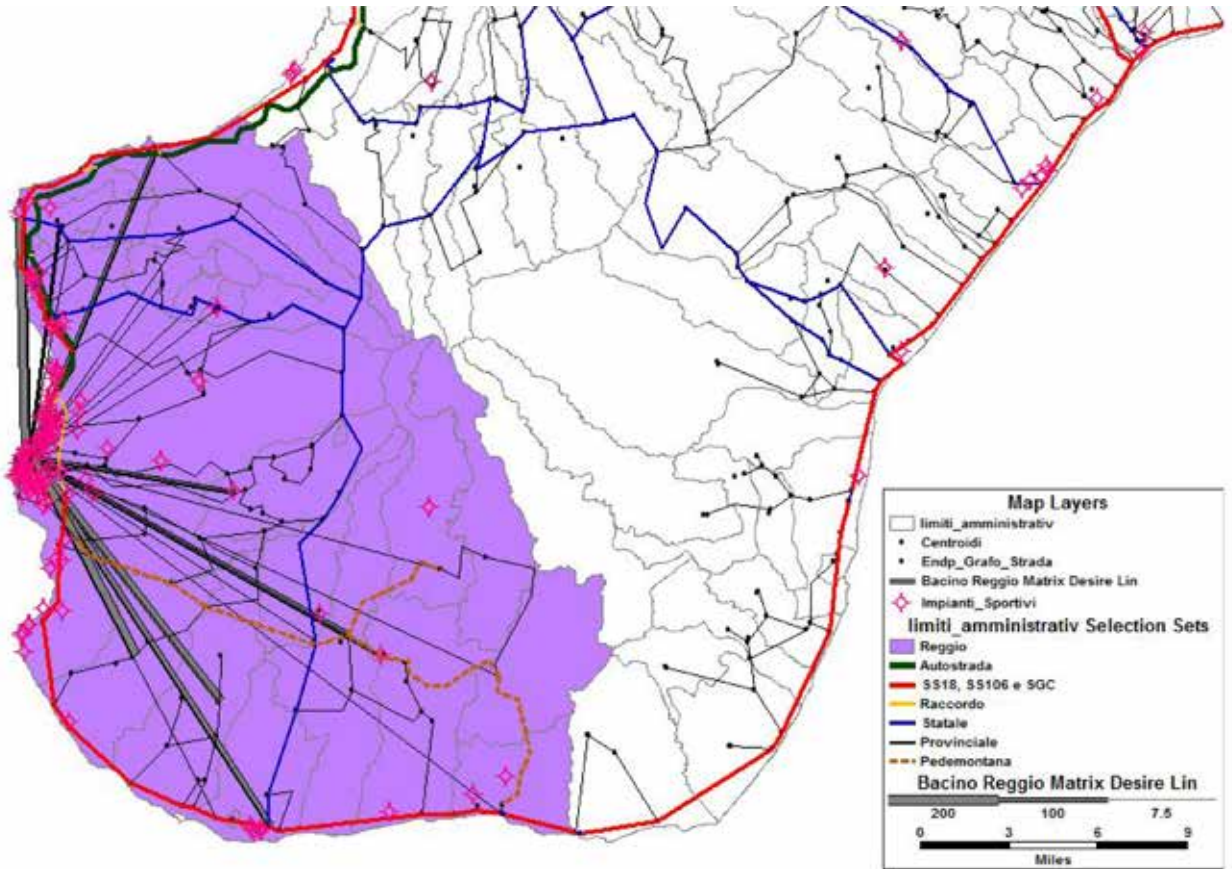
La *città lineare della locride* (Fig 04, PTCP di RC, 2010) è un sistema in cui la peculiarità del carattere sta nella portata territoriale di una città a sviluppo lineare che supporta, con una struttura a pettine, il sistema insediativo storico formativo. Comprende un'ampia fascia territoriale della costa ionica meridionale e si caratterizza per una forte vocazione turistica legata tanto alle particolarità ambientali e paesaggistiche che alla presenza di beni di natura archeologica.

Gli ambiti urbani, al di là della dimensione spaziale, sono pressoché omogenei e caratterizzati da tessuti regolari organizzati intorno a polarità funzionale e morfologiche nel caso dell'insediamento costiero. Per i centri collinari si incontrano tessuti più compatti adagiati all'orografia. Dominano i poli di Locri e Siderno che sono conurbati e registrano un livello medio alto di armatura urbana. Gli altri centri hanno tutte caratteristiche inferiori e presentano una modesta dotazione di servizi e presenza di piccole attività industriali.



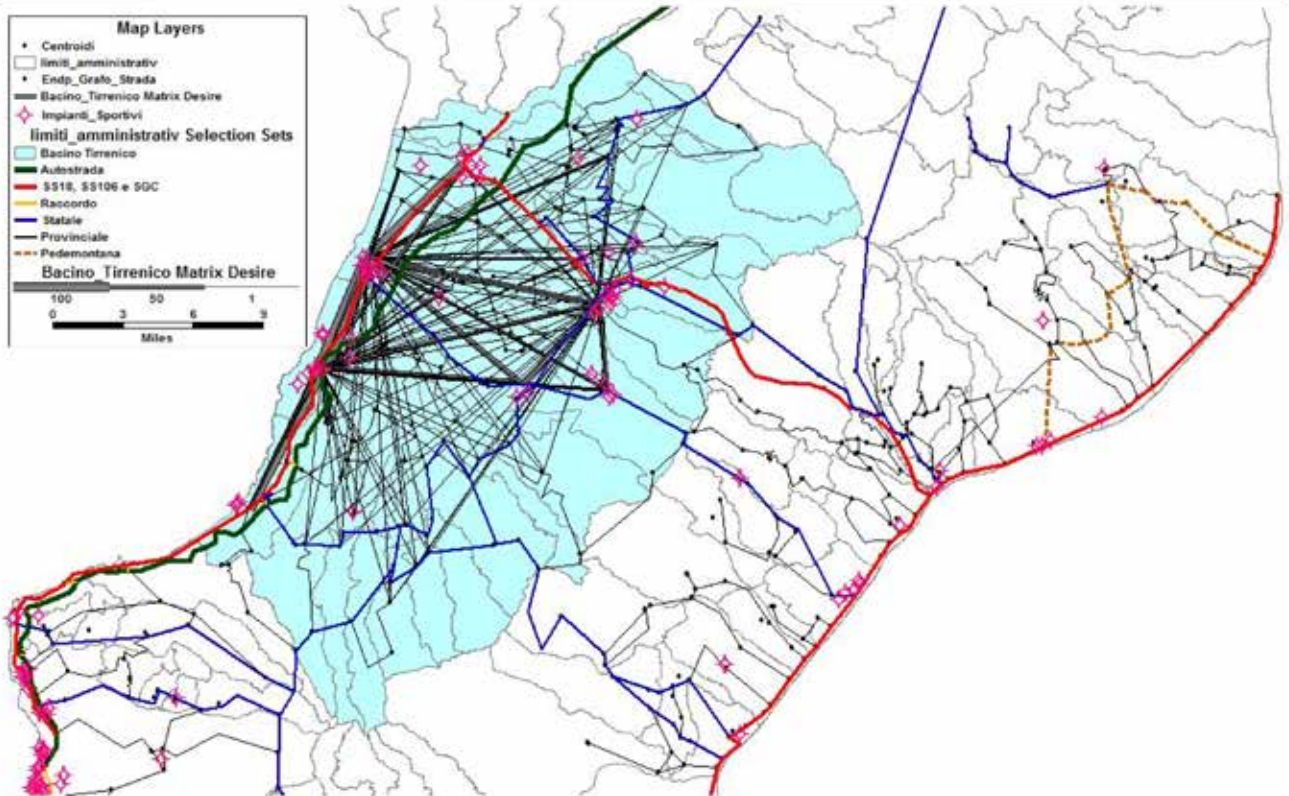
01

PTCP di RC, 2010



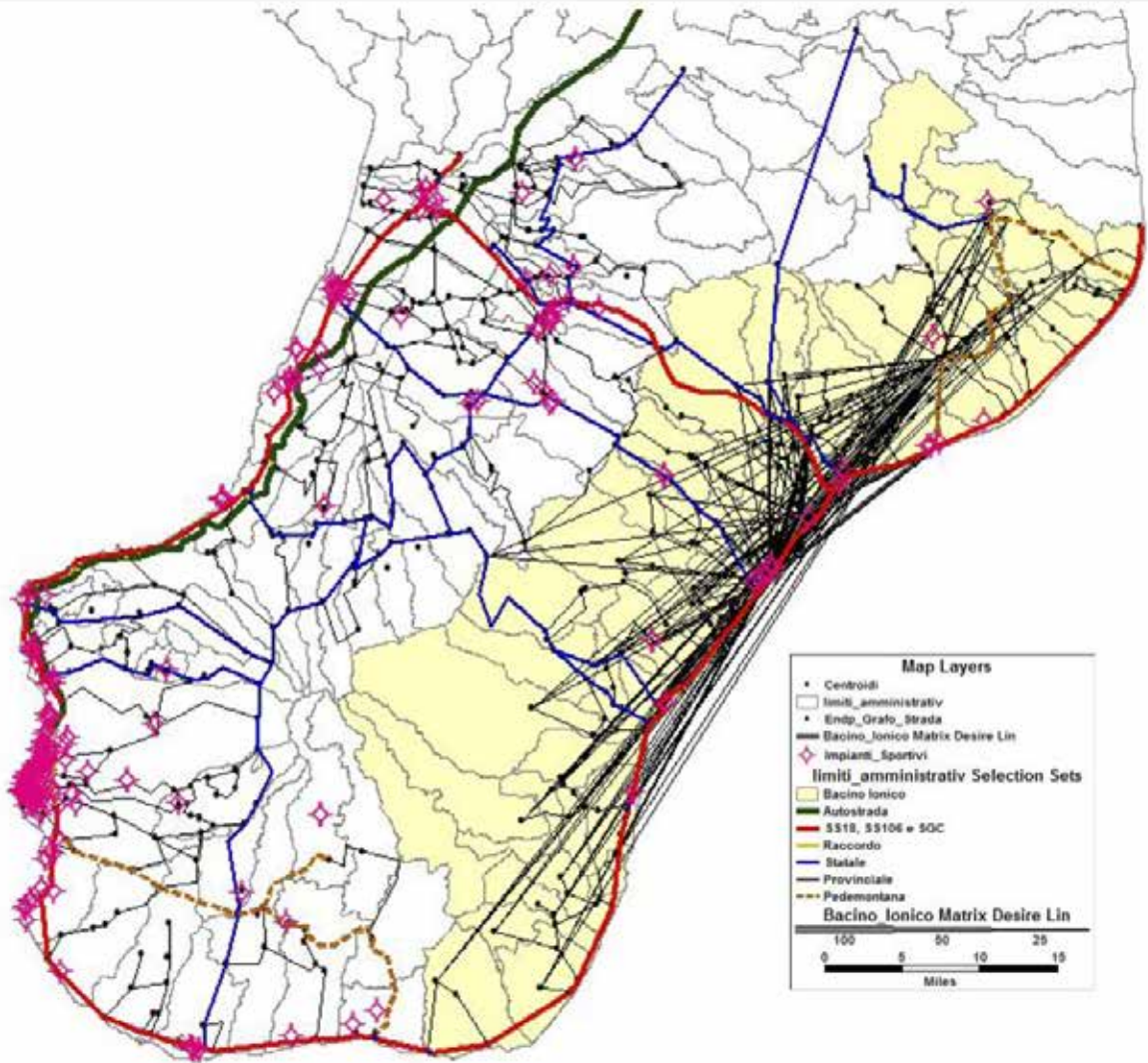
02

PTCP di RC, 2010 - Sistema metropolitano reggino



03

PTCP di RC, 2010 - Il sistema stellare della Piana



04

PTCP di RC, 2010 - La città lineare della Iocride

CITTÀ METROPOLITANA DI CATANIA

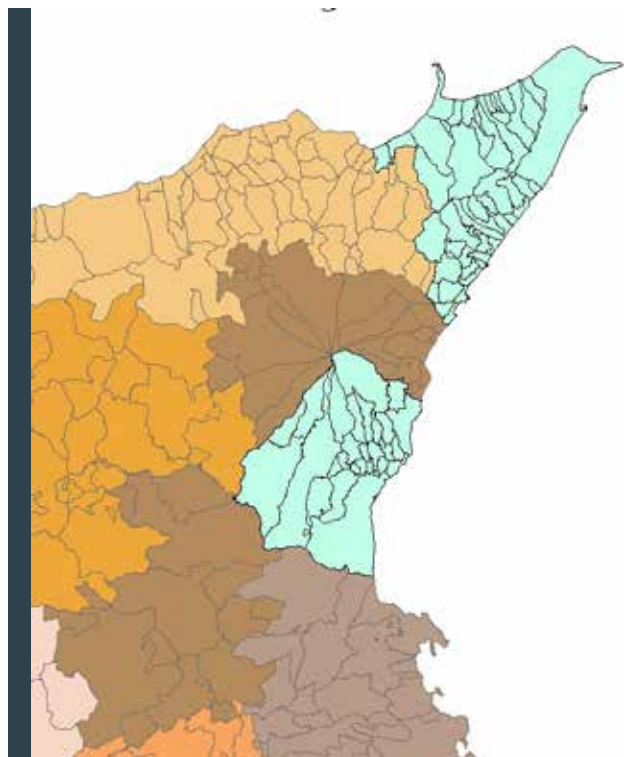
Luca Barbarossa, Paolo La Greca, Daniele La Rosa, Francesco Martinico

BOX

Delimitazioni storiche dell'area metropolitana

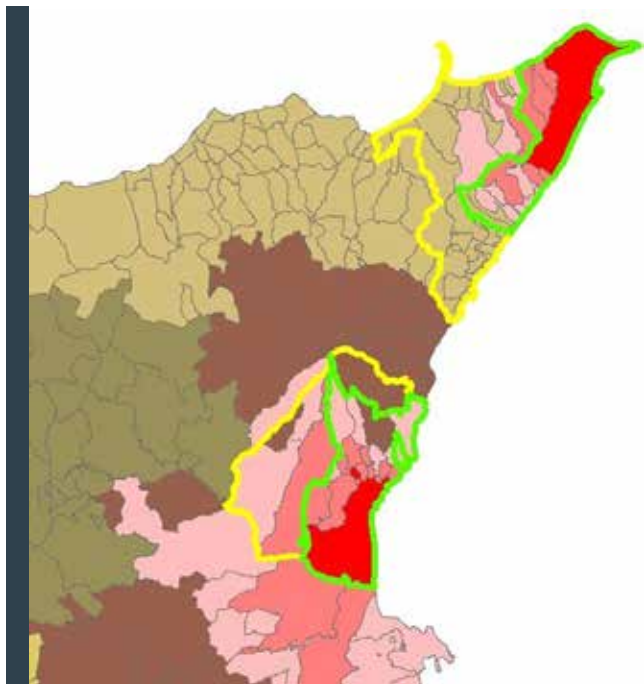
Il contenuto della legge regionale del marzo 2014 risente del confuso processo di formazione e di un approccio che aveva messo da parte le questioni relative a funzioni e compiti.

La legge n. 8 prevede che il territorio delle Città Metropolitane coincida con quello dei comuni compresi nelle rispettive aree metropolitane, individuate dai decreti del Presidente della Regione del 1995, senza tenere in alcun conto le multipolarità esistenti e il gradiente di integrazione tra i diversi comuni come aveva fatto un DDL governativo.



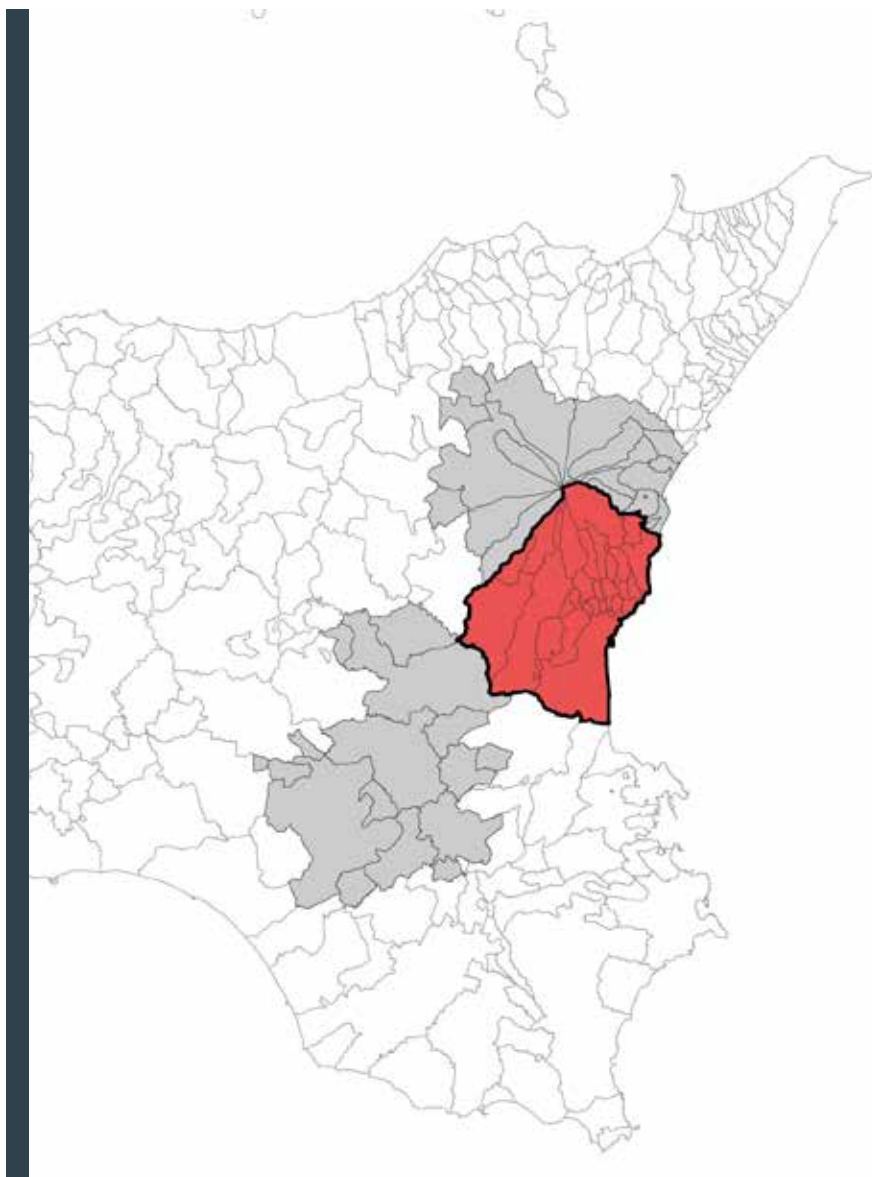
01

Il perimetro della Aree metropolitane di Messina e Catania secondo il Dprs del 1995 a seguito della L.r. 9/86, istitutiva delle AM.



02

Confronto fra le perimetrazioni metropolitane. In giallo il perimetro secondo il Dprs. In verde quella proposta dal DDI del governo regionale nell'autunno 2013 che individua i comuni in base alla contiguità territoriale e alla stretta integrazione funzionale con la città capoluogo. Nelle tre gradazioni di rosa l'individuazione degli ambiti metropolitani definiti dall'Istat.



03

I confini dell'AM di Catania nell'ambito della provincia regionale secondo il Dprs 1995. Questa individuazione divide in due parti non contigue il territorio provinciale.



04

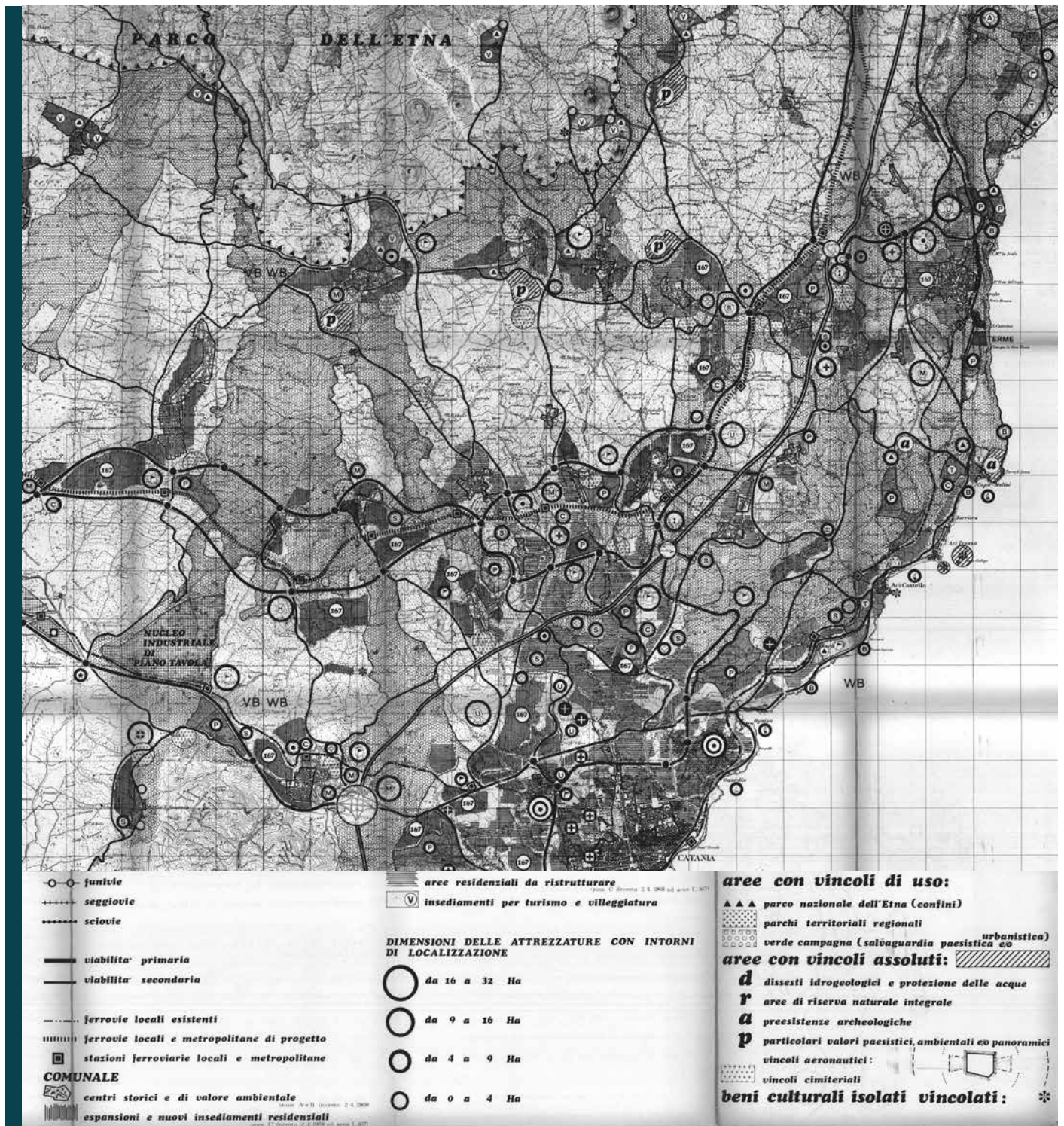
La parte centrale del sistema territoriale metropolitano visto da sud



05

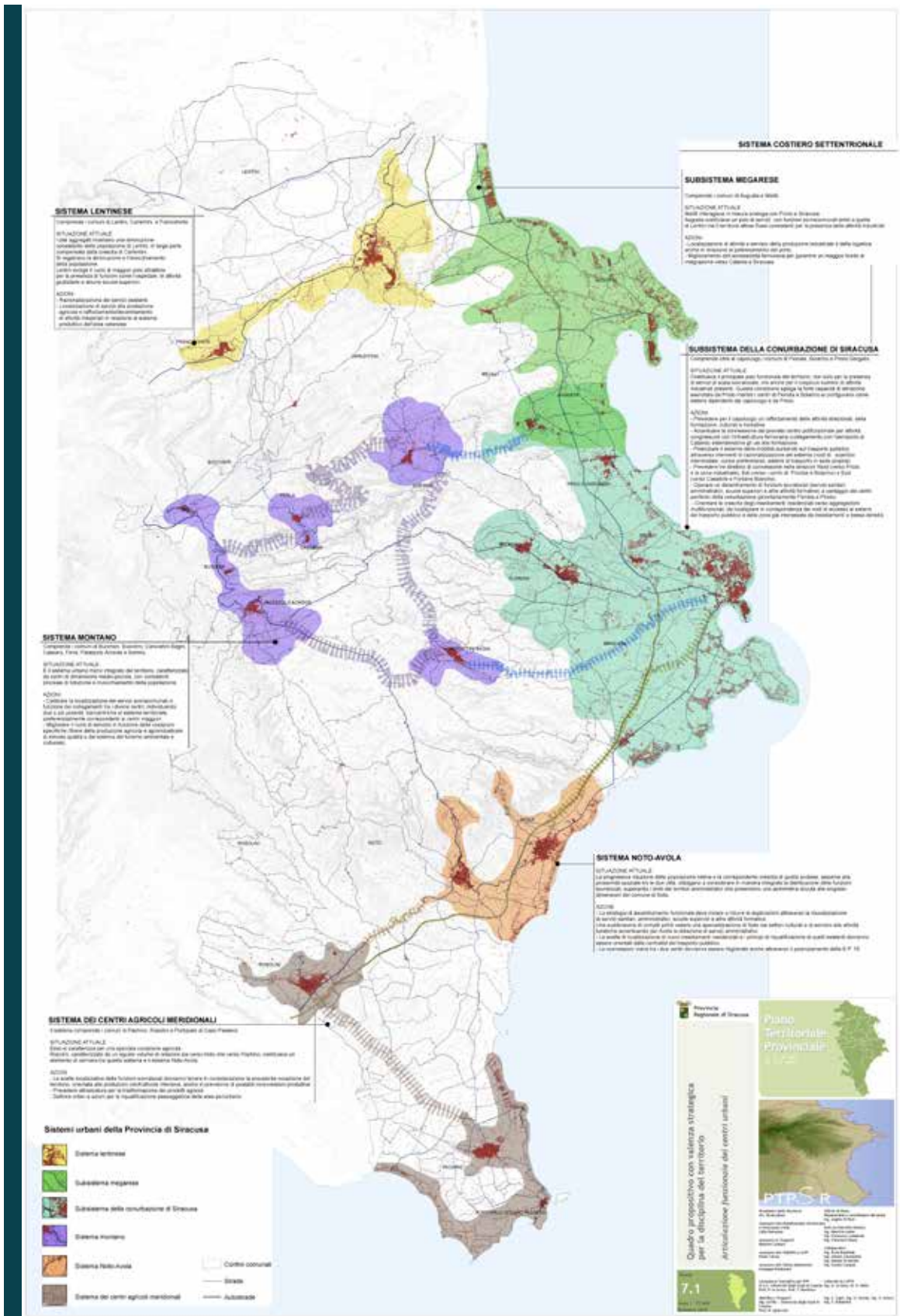
Dettaglio del sistema insediativo più denso tra il confine nord della città capoluogo e i comuni di prima cintura

Principali documenti di Piano di area vasta

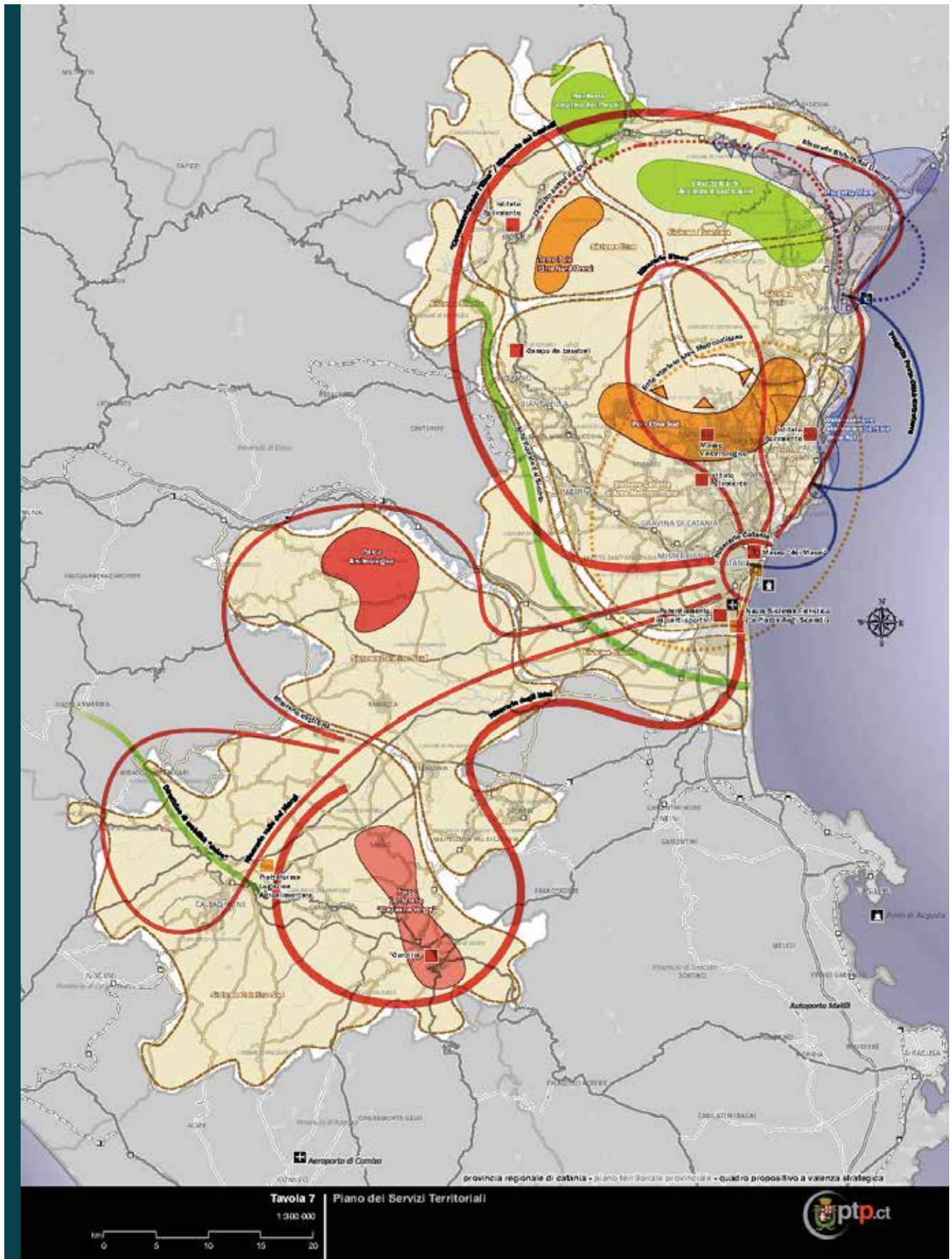


01

Piano Territoriale Etneo (1966), art. 5 della L. 1150. Gruppo di lavoro: Prof. Luigi Piccinato, Università e gruppo di professionisti locali. Fu elaborato parallelamente al PRG di Catania, che non affrontava la già esistente integrazione con i comuni contermini.



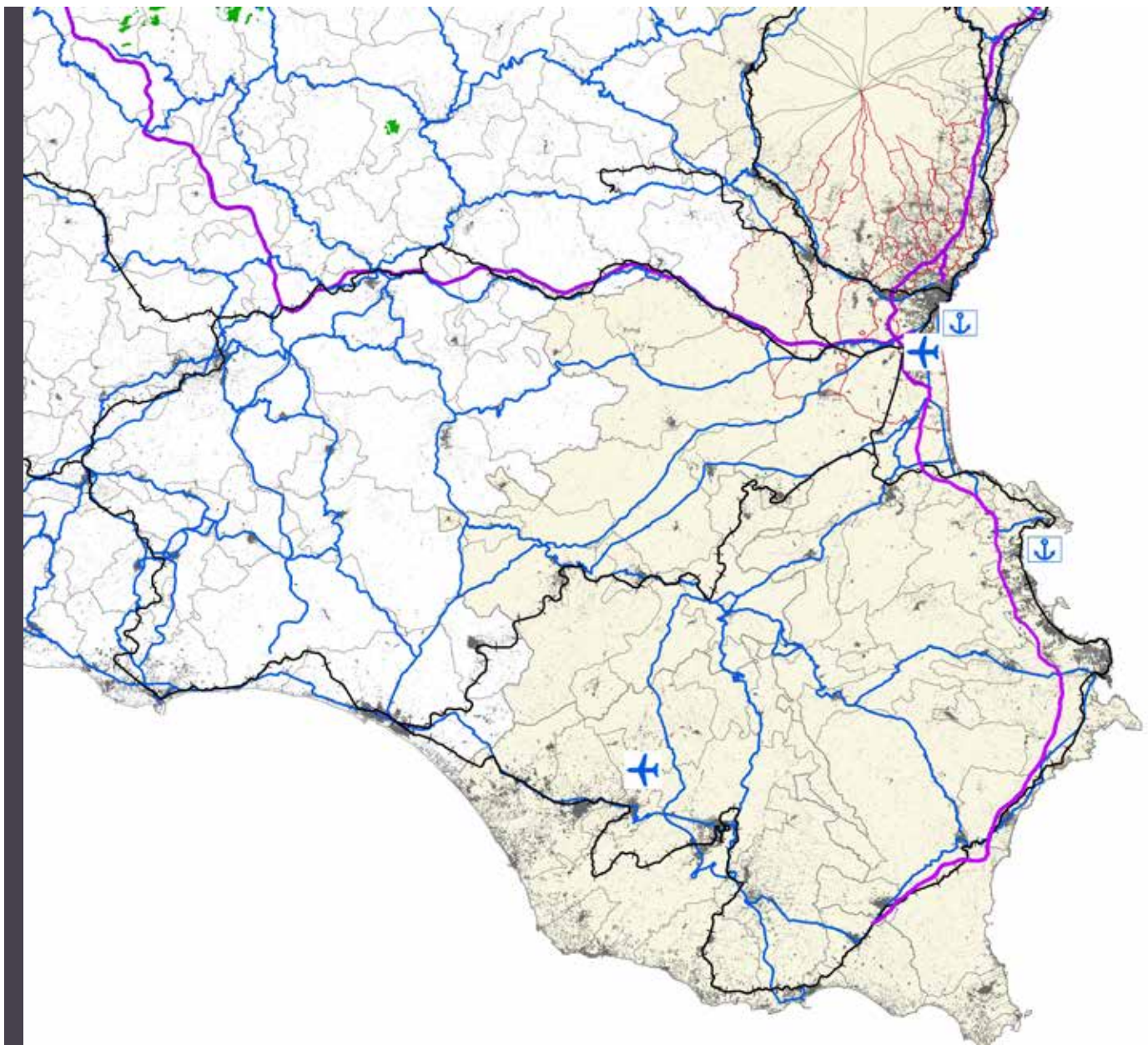
02 Piano Territoriale Provinciale di Siracusa (adottato nel 2012). Gruppo di lavoro: Provincia regionale, coordinato dai Proff. Paolo La Greca e Francesco Martinico. Articolazione funzionale dei centri urbani. Per ciascun subsistema individua criticità, opportunità e azioni previste. Il Piano riguarda le strategie della regione urbanizzata del Sud Est in una prospettiva di pianificazione fisica.



03
 Piano Territoriale Provinciale di Catania Proposta 2010.
 Quadro propositivo con valenza strategica

L'ambito di influenza reale della Città metropolitana

La regione urbanizzata della Sicilia sud orientale richiede un progetto territoriale a geometria variabile in grado di costruire un mosaico con tessere di diversa grandezza e con articolate geometrie di contatto. Per rispondere alla multiscalarità relativa ai due livelli territoriali, è necessario attivare nuove accessibilità, attraverso dispositivi di mobilità sostenibile strettamente integrati allo sviluppo urbano e a quello territoriale di elevata qualità, orientato al turismo e la tempo libero. È indifferibile attivare un insieme di strategie per l'efficienza energetica sostenibile e di misure per la mitigazione e l'adattamento ai cambiamenti climatici nella prospettiva sempre più condivisa degli Ecosystem Services.

**01**

Multiscalarità fra conurbazione e regione urbanizzata



ANGIOLETTA VOGHERA



DARIO CORVI, FRANCESCO CURCI, VALERIA FEDELI, PIERLUIGI NOBILE



FRANCESCO SBETTI



ROBERTO BOBBIO, GIAMPIERO LOMBARDINI



PATRIZIA GABELLINI, STEFANIA PROLI, SIMONA TONDELLI



GIUSEPPE DE LUCA, VALERIA LINGUA



CARMEN MARIANO, LAURA RICCI



ALESSANDRO PLAISANT, CORRADO ZOPPI



FRANCESCO DOMENICO MOCCIA, ALESSANDRO SGOBBO



FRANCESCA CALACE



FRANCESCA LOTTA



MARINA A. ARENA, MICHELANGELO SAVINO



CONCETTA FALLANCA, ANTONIO TACCONE



LUCA BARBAROSSA, PAOLO LA GRECA, DANIELE LA ROSA, FRANCESCO MARTINICO

Questa raccolta offre uno sguardo d'insieme che mette in evidenza attraverso immagini le differenze di dimensioni demografiche, di estensione delle superfici urbanizzate, delle densità, delle storie locali che hanno portato ad assetti diversi in territori altrettanto diversi, tanto che non è possibile parlare di un unico modello, perché il Paese è storicamente strutturato in più poli urbani, alcuni dei quali di tipo metropolitano, medio-piccoli in qualsivoglia comparazione internazionale. La raccolta, organizzata in maniera articolata così come sono le realtà delle Città metropolitane italiane, è solo l'anticipazione di un volume di prossima pubblicazione che ruota intorno a quattro domande:

- il quadro delle emergenze e delle prospettive presenti nell'opinione pubblica nella percezione e nel sentirsi soggetti attivi di una nuova cittadinanza, quella metropolitana
- quanto i documenti di pianificazione territoriale e urbanistica che nel tempo si sono misurati e hanno discusso, tracciato e "disegnato" politiche spaziali di livello metropolitano, tanto da costituirne in parte l'identità e i compiti in una prospettiva di assetti spaziali
- il ruolo della pianificazione territoriale e urbanistica e il suo collegamento con la pianificazione strategica così come emerge negli Statuti approvati.

Giuseppe De Luca, *insegna al Dipartimento di Architettura dell'Università di Firenze ed è Segretario generale dell'Inu.*

Francesco Domenico Moccia, *insegna al Dipartimento di Architettura dell'Università Federico II di Napoli ed è Presidente della Sezione Campania dell'Inu.*

