

Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria

a.a. 2021/2022

Corso di Teorie e Strumenti dell'Urbanistica – Prof. A. Barresi

Lezione del 21 febbraio 2023

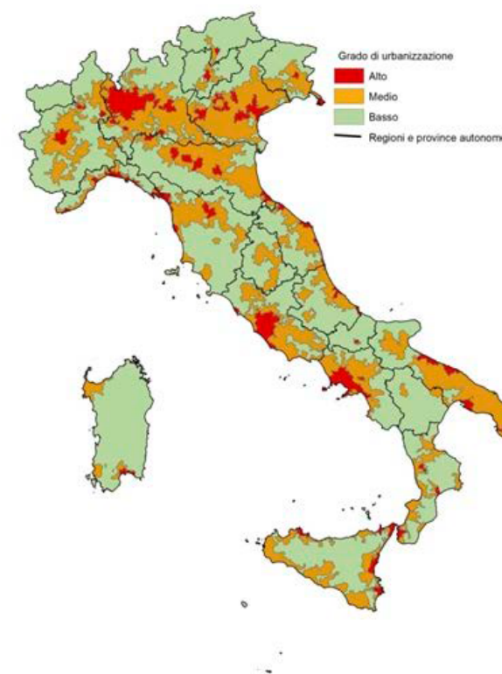
0. Come interpretiamo i fenomeni urbani e la loro evoluzione

1. XXI secolo _ La diffusione

2. XXI secolo _ Ritorno al centro

3. Città metropolitane

4. Città medie



Principali riferimenti bibliografici

- Istat (2017), *Forme dinamiche e livelli della pianificazione in Italia*, Roma
- Mascarucci R. , (2020) *Città medie e metropoli regionali*, in Mascarucci R., *Città medie e metropoli regionali*, INU edizioni
- Mascarucci R. , (2020) *Compliance tra reti e luoghi*, in Mascarucci R., *Città medie e metropoli regionali*, INU edizioni
- Pavia R. (2010), *I sistemi urbani in Italia* , in *XXI secolo*, Enciclopedia Treccani https://www.treccani.it/enciclopedia/i-sistemi-urbani-in-italia_%28XXI-Secolo%29/

Tipologie di strutture insediative

- *Insedimenti urbani multipolari:*

- *Città metropolitana*

- *Città media*

- *Città storica è parte dei segmenti funzionali offerti dagli insediamenti urbani multipolari (identità, cultura, turismo, bellezza)*

- *Aree interne/borghi*

Mantengono il carattere di città tradizionale ma non riescono a essere a servizio del territorio proprio perchè distanti dalle grandi infrastrutture

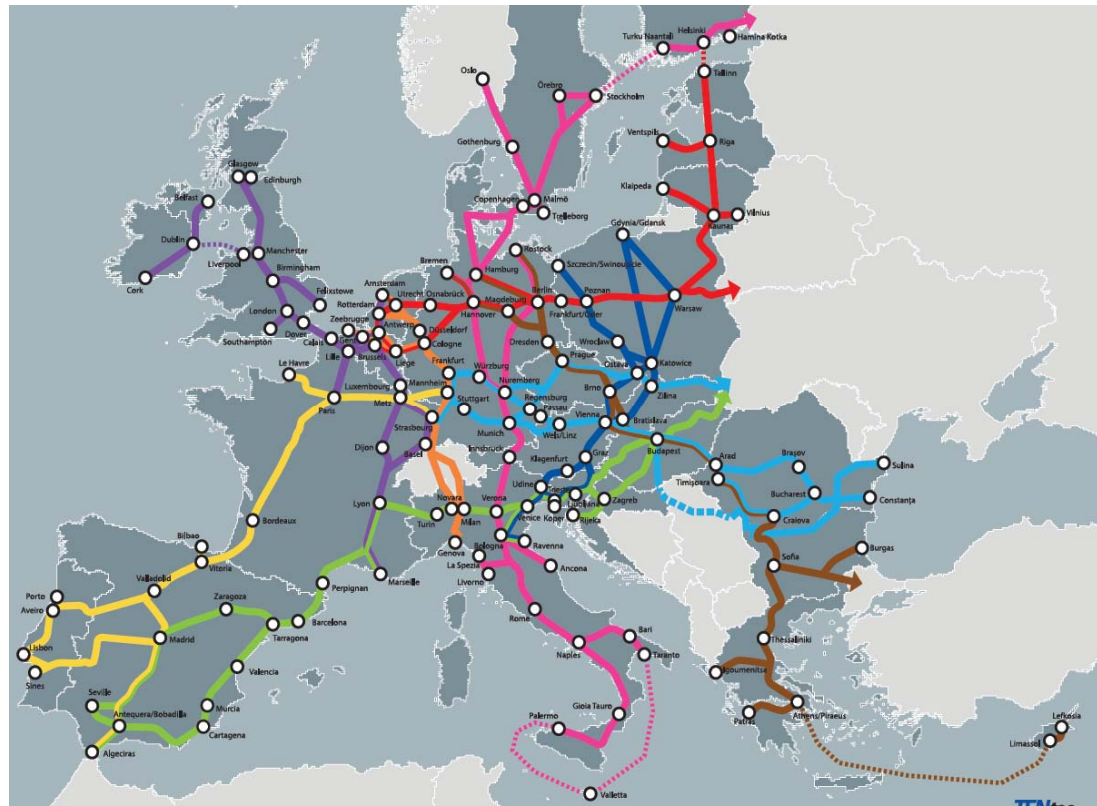
- *Città porto*

- *Patrimonio industriale dismesso*

0. Come interpretiamo i fenomeni urbani e la loro evoluzione

- I fenomeni urbani vengono interpretati sempre più frequentemente attraverso la nozione di rete.
- Il territorio appare come un sistema di reti: non solo urbane e insediative, ma anche infrastrutturali, ambientali, produttive.
- Reti fisiche e immateriali: dalla telematica all'informazione, alle filiere sociali e istituzionali.
- Le città e i territori sono attraversati da flussi di merci, di persone, di informazioni, di transazioni economiche: è l'intensità dei flussi a caratterizzare l'identità e il rango delle aree urbane.

Il ruolo della rete infrastrutturale



0. Come interpretiamo i fenomeni urbani e la loro evoluzione

- Le reti mettono in relazione le città dei contesti locali e quelle dei circuiti della globalizzazione. Alcune città appartengono sia alla rete locale sia a quella globale
- In questo nuovo scenario, l'interpretazione dei fenomeni urbani si è distaccata dall'analisi rivolta all'individuazione delle gerarchie tra i centri urbani, puntando invece al riconoscimento delle loro relazioni.
- La nozione di rete ha spostato così l'attenzione dalla statica geometria delle gerarchie a quella variabile e mobile definita dai flussi.

0.1 La trasformazione del territorio dagli anni '70

- Il ricorso alla nozione di rete si lega alle profonde trasformazioni del territorio e della società italiana: a partire dagli anni Settanta si è passati dalla **grande polarizzazione urbana**, dall'economia della città-fabbrica, dalla verticalizzazione del ciclo produttivo, **a un'economia che tende a esternalizzarsi**, delocalizzandosi in una pluralità di piccole e medie imprese
- Il decentramento produttivo, l'affermarsi dei distretti industriali in molte regioni del Paese, il recupero economico delle città intermedie e minori, insieme a un sostenuto decentramento residenziale, hanno prodotto **l'immagine di un territorio che si va riorganizzando per sistemi urbani diffusi e filiere produttive e decisionali orizzontali.**

0.1 La trasformazione del territorio dagli anni '70

- Le immagini ricorrenti sono **l'Italia delle cento città**, la rivincita delle città intermedie, la piccola città come presidio di vitalità territoriale e centro di nuove microregioni.
- Al monocentrismo delle grandi città e alla centralizzazione dei poteri decisionali si sono sostituiti il **policentrismo e la poliarchia**.
- Il territorio molecolare della piccola e media industria è il motore della tenuta economica e dell'affermazione del *made in Italy*.

0.2 Gli Anni '90 e la evidente mancanza di una strategia generali di modernizzazione

- Sono le reti infrastrutturali a rivelare per prime la loro inadeguatezza: autostrade, ferrovie, viabilità urbana, nodi portuali e aeroportuali sono del tutto insufficienti.
- L'incrementalismo degli anni precedenti, l'intervenire cioè sul patrimonio infrastrutturale esistente con investimenti parziali, con azioni di adeguamento e migliorie, non funziona più.
- Manca per le grandi opere pubbliche e le infrastrutture una strategia di sistema, un progetto di nuova modernizzazione del Paese.

0.2 Gli Anni '90 e la evidente mancanza di una strategia generali di modernizzazione

- il Paese appare invischiato da una 'mucillagine' complessa fatta di una moltitudine di centri decisionali, di apparati burocratici, di interessi corporativi.
- Lo sviluppo delle imprese leader e la vitalità delle aree più forti non riescono a diffondersi e a trasmettere i loro effetti positivi.
- La comunità locale, che aveva esteso orizzontalmente la coesione tra i soggetti pubblici e privati dello sviluppo, appare sempre più fragile ed esposta a pressioni.
- Nonostante la 'mucillagine', l'inerzia del sistema, l'insufficienza delle reti infrastrutturali, il degrado ambientale, la congestione delle aree urbane, **il territorio e le città nel loro insieme si espandono ancora**

0.3 Le linee di tendenza dei primi anni del XXI sec.

- Nei primi anni del 21° sec. il territorio nazionale sembra registrare due movimenti:

Un assestamento delle forme della città diffusa, con una densificazione delle reti insediative

Un ritorno alla grande città, non più polarizzata nel suo nucleo centrale ma **espansa in un agglomerato urbano di dimensione metropolitana**

I due movimenti non sono in contraddizione: entrambi sembrano essere **il risultato di una densificazione delle reti**, in particolare delle reti insediative, in seguito all'intensa produzione edilizia degli ultimi anni.

1.XXI secolo _ La diffusione

Negli ultimi decenni del Novecento, l'Italia è passata

da

da una **struttura fortemente polarizzata**, incentrata sulle grandi città investite dallo sviluppo degli anni Sessanta,

a

a una **espansione urbana diffusiva** che ha interessato non soltanto le corone esterne delle aree metropolitane, ma anche, e in modo ancora più intenso, i territori delle città intermedie e di quelle minori.

1.XXI secolo _ La diffusione

- Le nuove forme dello sviluppo urbano sono emerse in diversi ambiti territoriali:
- nel Nord-Est,
- lungo il corridoio adriatico tra Marche e Abruzzo,
- in Toscana tra Firenze e Prato,
- lungo la direttrice emiliana
- nella Pianura Padana

1.XXI secolo _ La diffusione

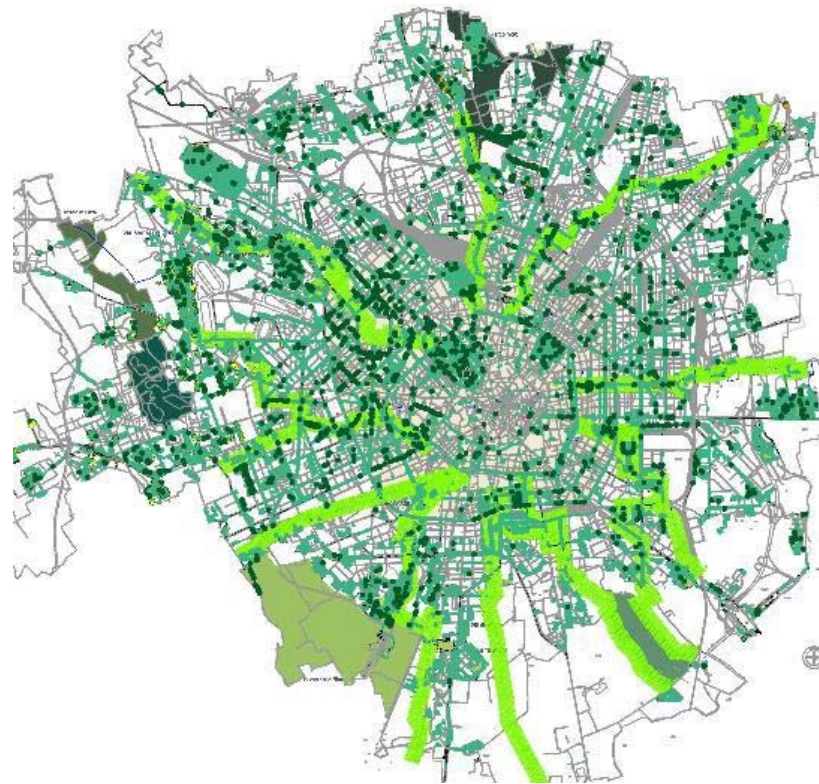
- Il processo di urbanizzazione diffusa ha assunto, nei diversi contesti territoriali, forme specifiche d'insediamento a seconda della specializzazione funzionale delle imprese e della loro diversa combinazione con il territorio
- Da **un'urbanizzazione periferica** dai caratteri informali e individualistici
si è passati
- a **un'organizzazione urbana più strutturata**, al punto da apparire non più come anticittà, ma come città a tutti gli effetti con crescenti dotazioni di servizio e centralità ben definite
- i centri commerciali, gli outlet, i *multiplex* e i parchi tematici collocati alle intersezioni delle grandi reti stradali hanno finito presto per divenire i nuovi luoghi del collettivo territoriale
- In questa nuova condizione spaziale, i luoghi di rango superiore **hanno determinato un sistema multipolare che ha assunto valore territoriale nel suo essere rete fortemente connesso all'interno di un'unica area** che globalmente svolge un ruolo territoriale competitivo (Mascarucci 2020)

1.XXI secolo _ La diffusione

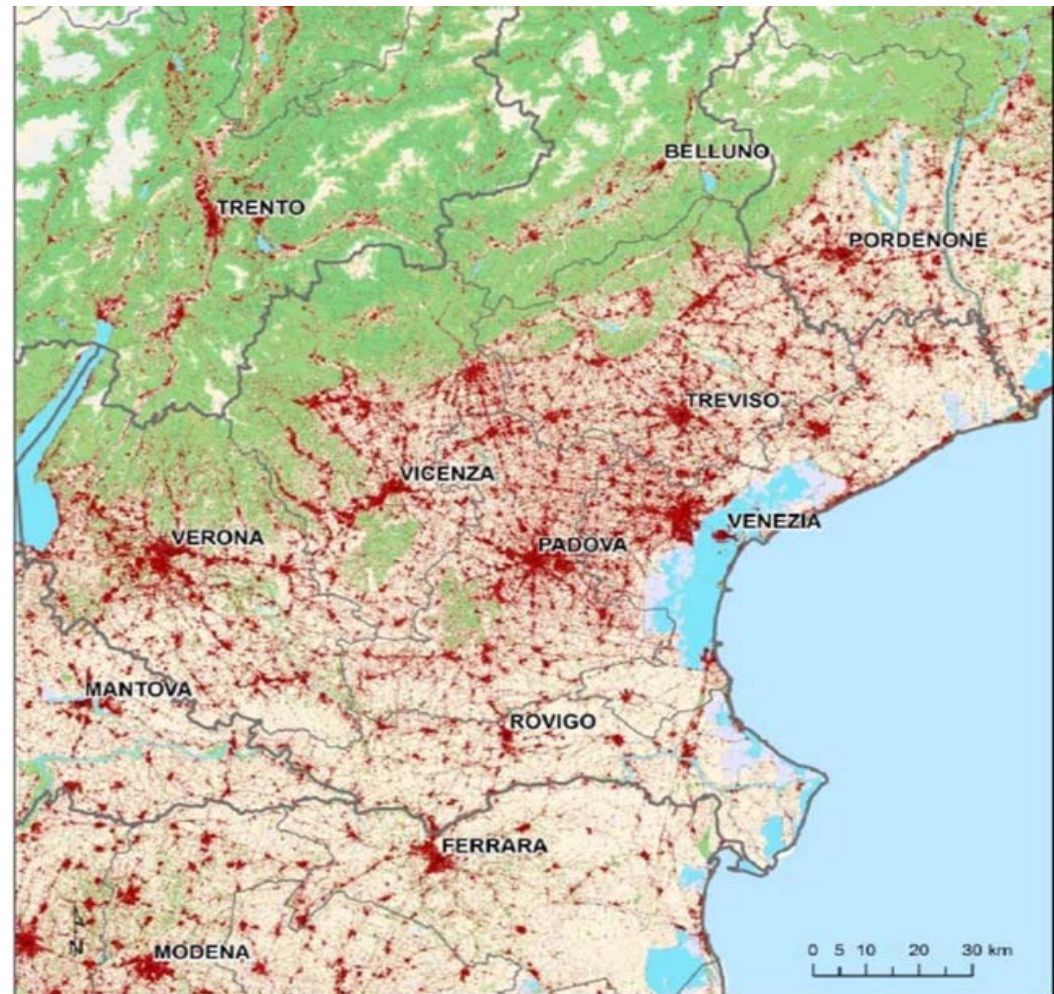
- la diffusione urbana non era soltanto spinta dalle dinamiche del mercato immobiliare e dai nuovi stili di vita (il minore costo delle abitazioni e l'attrattività della casa unifamiliare), ma si legava organicamente ai processi di decentramento in atto
- La controurbanizzazione corrispondeva infatti a una fase di deconcentrazione e di dispersione territoriale delle imprese, delle unità locali, dell'occupazione e della popolazione
- ESISTE UNA FORTE INTERDIPENDENZA TRA SVILUPPO ECONOMICO E EVOLUZIONE DEL SISTEMA INSEDTAIVO



L'aquila policentrismo della città diffusa



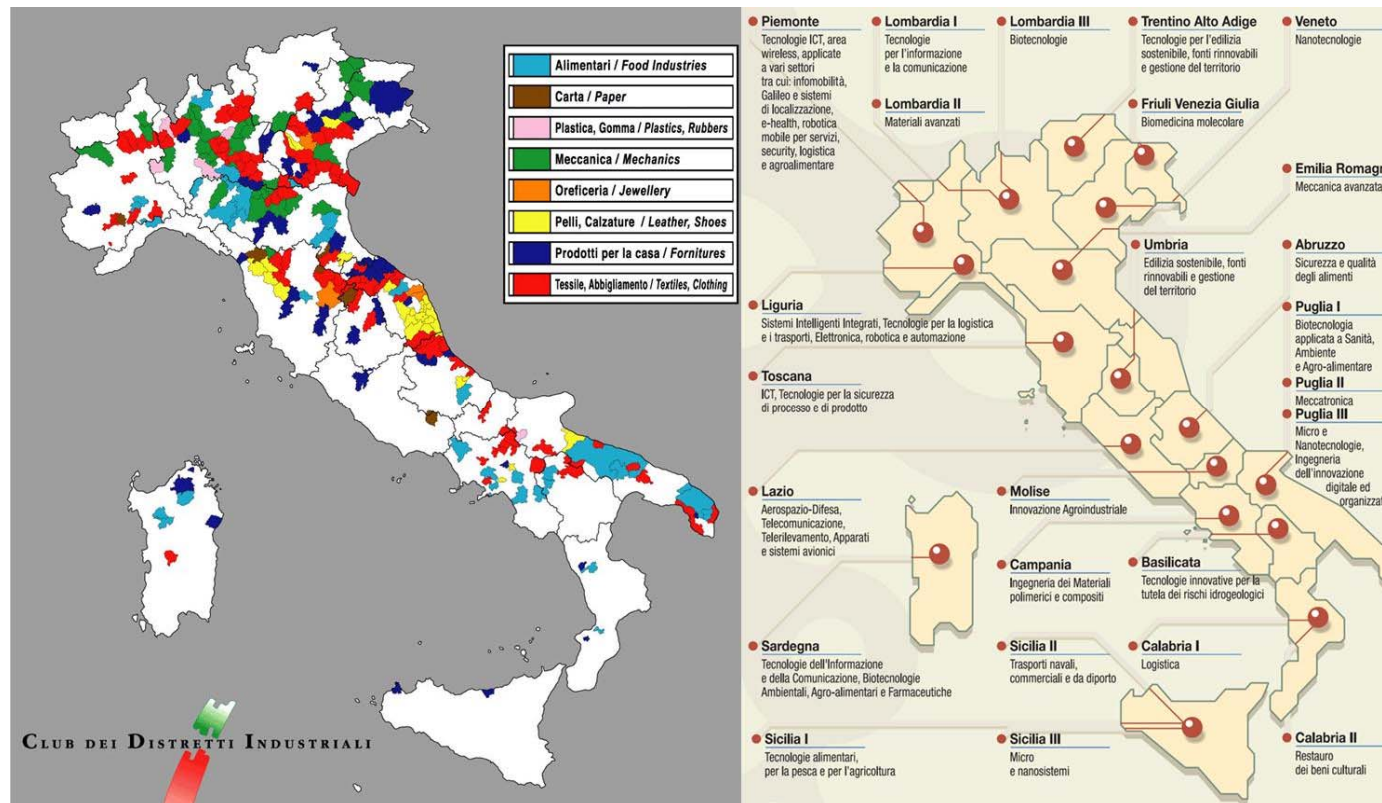
Isotropia veneta



1.2 L'influenza della diffusione delle attività produttive e dei distretti industriali sui caratteri dell'urbanizzazione diffusa

- La diffusione delle attività produttive, come risposta alla crisi della grande industria, si legava a sua volta alle **risorse endogene di particolari contesti locali in cui una tradizionale vocazione manifatturiera**, una relativa **dotazione infrastrutturale**, una radicata **cultura del lavoro**, insieme a una economia agricola sufficiente a integrare i salari industriali, avrebbero consentito alle piccole e medie imprese di affermarsi rapidamente.
- **Il distretto industriale, che inizia ad affermarsi negli anni Ottanta, e la sua evoluzione, hanno condizionato gran parte delle trasformazioni insediative delle città intermedie e minori.**

Distretti industriali



Distretti industriali



1.2 L'influenza della diffusione delle attività produttive e dei distretti industriali sui caratteri dell'urbanizzazione diffusa

- Nella fase iniziale, **il distretto industriale era profondamente radicato al contesto locale**: le unità produttive di una pluralità di imprese di piccola e media dimensione si coordinavano fra loro, distribuendosi non solo in aree funzionali (le zone industriali), ma anche all'interno dei tessuti edilizi e degli ambiti residenziali (le case-laboratorio di molti centri marchigiani, veneti e campani).
- Il territorio del distretto iniziava a organizzarsi come un sistema reticolare in grado di integrare fasi di lavoro, competenze, risorse, infrastrutture, forniture e canali di esportazione.
- **Il territorio-rete appariva in questa fase molto circoscritto al suo interno: le maglie erano ancora larghe; prevalevano gli aspetti produttivi su quelli terziari; la campagna urbanizzata era ancora lontana dall'affermarsi come città diffusa.**

1.2 L'influenza della diffusione delle attività produttive e dei distretti industriali sui caratteri dell'urbanizzazione diffusa

- Negli anni Novanta, **il distretto si è terziarizzato**: sono aumentati gli addetti ai servizi alle imprese e sono diminuiti quelli direttamente occupati nell'industria manifatturiera.
- **È in questa fase che la diffusione urbana si è strutturata in forma più compiuta.**
- Lo sviluppo delle attività di servizio alle imprese e al consumatore ha dato alla diffusione urbana una nuova prospettiva.
- **Al centro urbano capoluogo fa ora riscontro nel territorio una pluralità di centralità di servizio** (dal terziario per le industrie al commercio, alla cultura, al tempo libero).

1.2 L'influenza della diffusione delle attività produttive e dei distretti industriali sui caratteri dell'urbanizzazione diffusa

- La dispersione insediativa è divenuta città.
- La diffusione urbana ha assunto una conformazione più stabile, si è radicata nel territorio, nelle comunità locali ha acquisito identità, spessore.
- In termini generali, la diffusione urbana può essere colta anche attraverso l'aumento relativo della popolazione, delle frazioni distaccate e dei nuclei abitati
- I dati del censimento del 2001 confermano come, a fronte di una flessione demografica dei centri maggiori, si sia avuta una sensibile crescita dei centri tra i 5000 e i 20.000 abitanti.

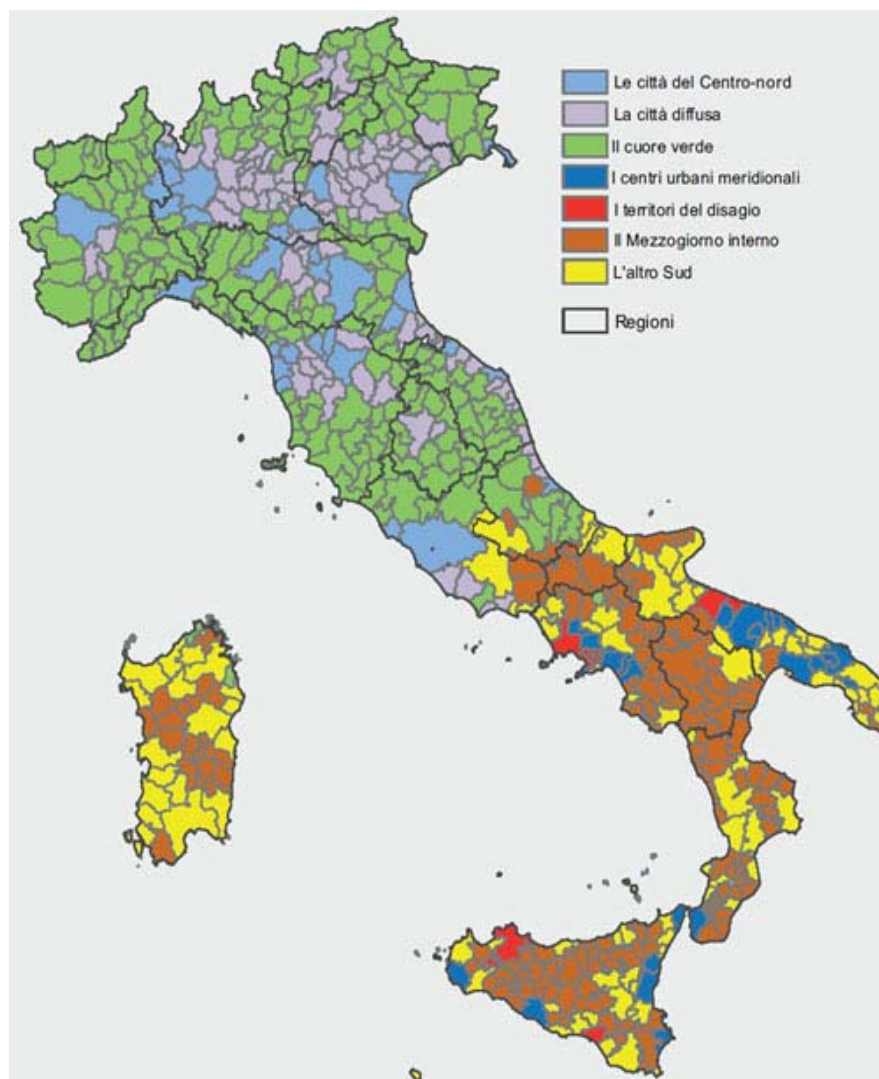
1.3 Una nuova lettura del territorio: i sistemi locali urbani (2015)

- L'Istat inizia a classificare il territorio in base ai **sistemi locali urbani**
- I sistemi Locali Urbani rappresentano una porzione di territorio all'interno della quale avvengono gli spostamenti delle persone per motivi di residenza, lavoro e servizi
- **Costituiscono dunque una fotografia reale della organizzazione del territorio**, poiché attraverso di essi è possibile leggere la città sotto la lente dei movimenti, delle abitudini e delle specificità della popolazione che le abita

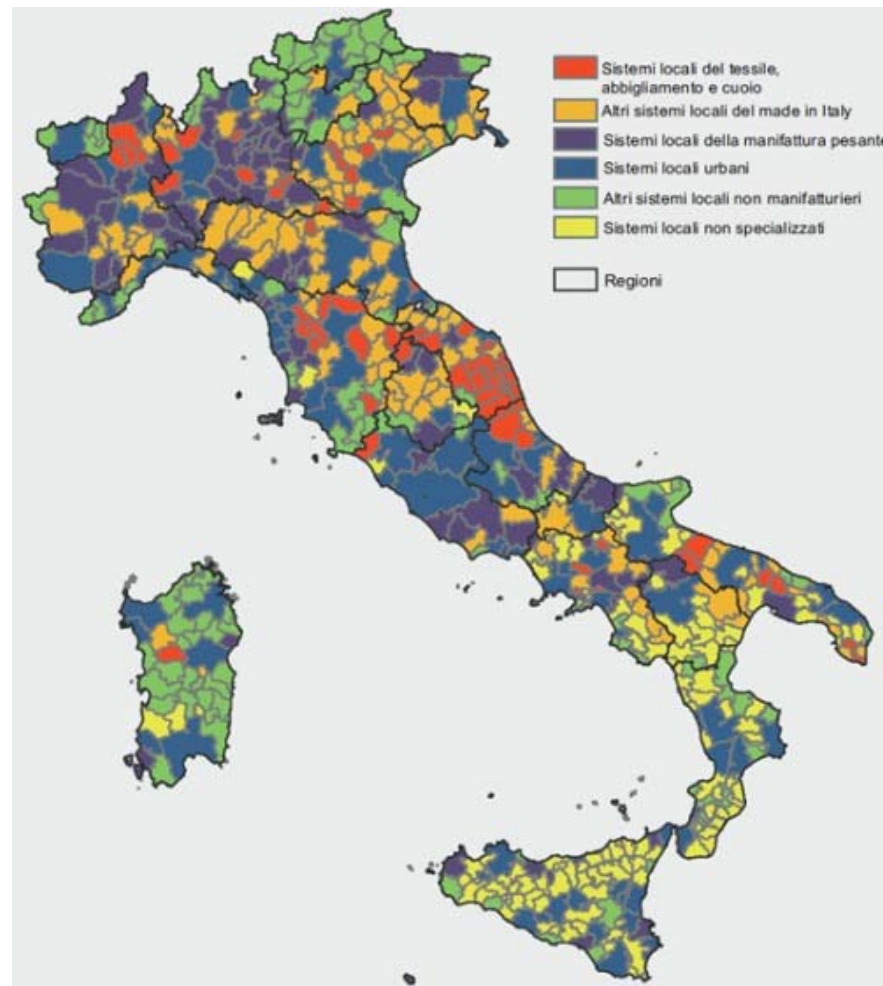
1.3 Una nuova lettura del territorio: i sistemi locali urbani (2015)

- La combinazione di attività industriali e terziarie fa emergere nei sistemi locali il loro diverso livello di concentrazione urbana
- **È, di conseguenza, l'alto numero dei sistemi locali urbani a disegnare la nuova geografia delle città italiane.**
- I sistemi locali urbani sono più diffusi nel Centro-Nord
- Nel Mezzogiorno, **i sistemi locali con caratteristiche urbane sono decisamente meno numerosi**, ma in alcuni di essi, a partire dagli anni Novanta, si registra un processo di specializzazione, in particolare nel settore del *made in Italy*

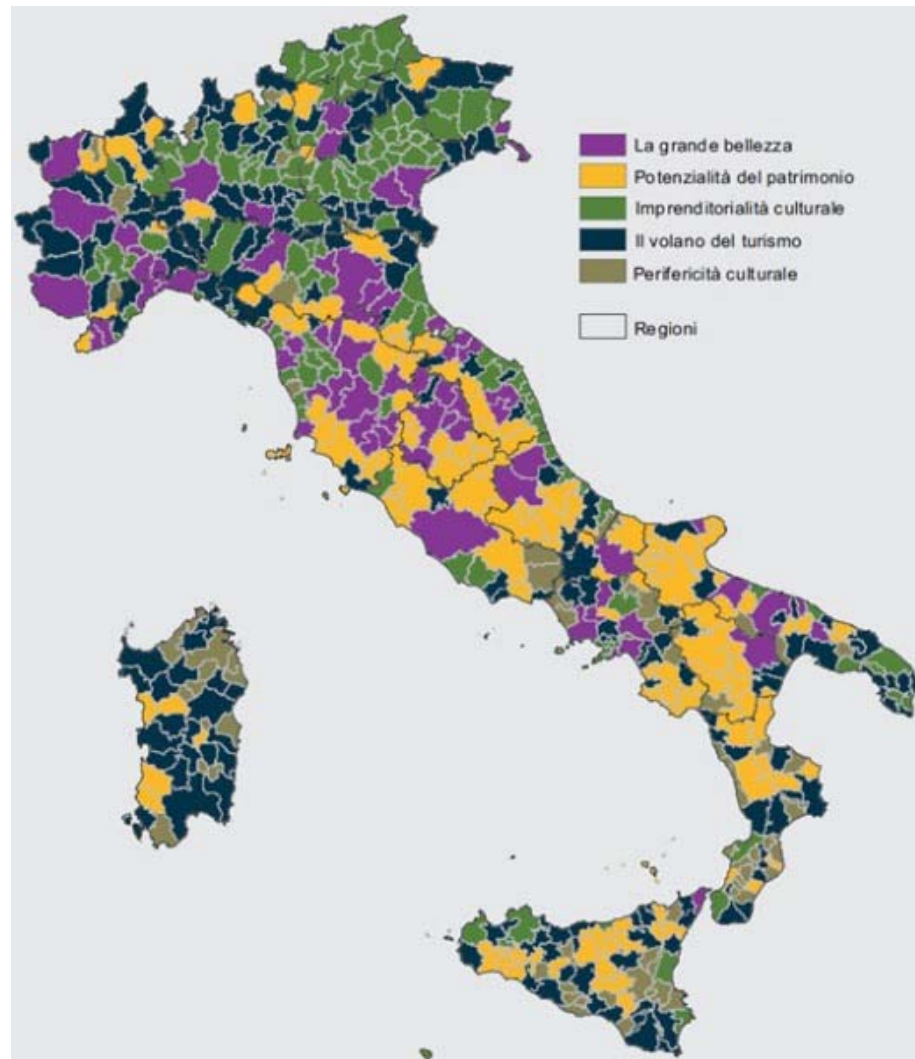
Sistemi locali per caratteri socio - demografici e dell'insediamento residenziale (ISTAT 2015)



Sistemi locali per sottoclasse specializzazione produttiva



Sistemi locali in base alla vocazione culturale



1.3 Una nuova lettura del territorio: i sistemi locali urbani (2015)

- L'economia dei distretti industriali si è sensibilmente contratta negli ultimi anni, ma la sua cultura si è trasmessa ad altri settori come il turismo, i beni culturali, l'enogastronomia, la nautica.
- Ricadute sul sistema insediativo:
- Alcuni segnali confermano che il processo di riconcentrazione – il quale, come vedremo, ha investito i grandi agglomerati metropolitani – è rintracciabile anche in molti sistemi urbani locali.
- Ma al di là degli aspetti quantitativi, riscontrabili in molte regioni del Paese, occorre riconoscere **che i segnali più interessanti relativi all'innovazione, alla competitività, all'internazionalizzazione, alla produttività, si concentrano solo in poche aree del Centro-Nord.**

1.4 Cosa sta avvenendo negli anni più recenti

- I segnali positivi, tuttavia, in una fase di grande incertezza nelle prospettive di sviluppo, **non hanno ancora innescato un generale processo di trasformazione qualitativa del territorio**
- Le imprese medie e minori hanno difficoltà nell'emulare i modelli innovativi delle aziende leader, le reti produttive e di servizio ristagnano, **la densificazione delle reti insediative si realizza attraverso tipologie e sistemi costruttivi tradizionali di basso livello qualitativo.**
- **La crescita degli investimenti nel settore delle costruzioni**, concentrata soprattutto nell'edilizia residenziale, **non si è tradotta (tranne poche eccezioni) in una diffusa qualità urbana**, né nelle città medie e minori, né nei grandi agglomerati metropolitani.
- I segnali positivi ci sono, ma per radicarsi e diffondersi nella società e nel territorio avrebbero bisogno di **un'organica politica di governo nazionale e locale in grado di sviluppare una reale strategia di modernizzazione strutturale del Paese.**

1.4 Cosa sta avvenendo negli anni più recenti

- **L'immagine di un mosaico di microregioni coese al loro interno e in grado di interagire con le reti nazionali e internazionali è ancora presente**
- La diffusione urbana non è più vista come *sprawl*, come disordine e spreco, ma ha invece assunto la struttura di una vera città, diffusa, molecolare, ma tenuta insieme da una solida rete di relazioni economiche e sociali.
- **Tuttavia qualcosa, proprio nel sistema delle reti, sta già cambiando**

1.4 Cosa sta avvenendo negli anni più recenti

- La città diffusa vive una fase di forti sollecitazioni, legate alla riorganizzazione del settore manifatturiero di fronte ai nuovi livelli di competizione del mercato internazionale e al ridimensionamento dei consumi interni
- È proprio la nuova dimensione dei mercati a far emergere le contraddizioni latenti della città diffusa.
- Il territorio non appare più come un sistema reticolare virtuoso, ma come un intreccio di reti sconnesse e insufficienti.
- **Dopo il 2020, a seguito della diffusione della pandemia del Covid 19, emerge sempre più l'esigenza di rafforzare la infrastrutturazione digitale del territorio**
- **Transizione ecologica e digitale**

2.XXI SECOLO _RITORNO AL CENTRO

- Dopo un lungo periodo, **le grandi città metropolitane italiane tornano a crescere** demograficamente, non soltanto nei centri urbani delle corone esterne, ma anche all'interno del comune capoluogo
- Il ciclo di vita delle città, analizzato nelle aree metropolitane dei Paesi più avanzati d'Europa e scandito dalle fasi di **urbanizzazione** (crescita), **suburbanizzazione** (crescita delle corone e calo demografico del comune centrale) e **riurbanizzazione** (recupero demografico del centro capoluogo), si è attuato con tempi e modalità diverse, anche all'interno dell'Italia.
- Mentre la **controurbanizzazione** ha accompagnato la crescita delle città intermedie e minori, sostenendo l'affermarsi della città diffusa, la **riurbanizzazione** sta a indicare un ritorno al centro con nuove funzioni produttive e di servizio, **nuovi residenti e city users**, nuovi investimenti in opere edilizie e infrastrutturali.
- Nelle città maggiori, in particolare a Milano e a Roma, si registrano peraltro crescenti flussi di immigrati stranieri.

2.XXI SECOLO _RITORNO AL CENTRO

- **La riurbanizzazione** coincide, da un lato, con la **trasformazione delle aree industriali dismesse, dall'altro con interventi di recupero urbano e di nuove edificazioni.**
- A dire il vero, nelle grandi città il declino demografico degli anni Ottanta non aveva interrotto il processo di espansione in termini di consumo di suolo e di crescita edilizia.
- L'aumento del numero delle famiglie, delle persone sole, la forte domanda di fabbricati per uffici e il commercio avevano consentito alle grandi città di espandersi, contro ogni previsione.
- È in questa fase che, per la prima volta in Italia, si è iniziato a sperimentare il recupero edilizio e urbano, promuovendo programmi di concertazione pubblico-privato.

2.XXI SECOLO_RITORNO AL CENTRO

- Nel periodo che va dagli anni Novanta al primo quinquennio del 2000 la fase espansiva ha assunto, tuttavia, un carattere completamente nuovo
- L'espansione è aumentata, legandosi ai processi di trasformazione dei grandi agglomerati metropolitani in termini di specializzazione economica, di crescita demografica, di boom immobiliare.
- Il CRESME (*Centro Ricerche Economiche Sociali di Mercato per l'Edilizia e il territorio*), attraverso una specifica metodologia (soglie di densità della popolazione, degli occupati, degli addetti, contiguità spaziali, soglie di dimensione), **tra gli ambiti territoriali con caratteri metropolitani ne ha individuati cinque** (i sistemi lombardo, veneto, emiliano, romano e, con alcune differenziazioni, campano) **in cui si sta concentrando una dinamica positiva di sviluppo non riscontrabile nelle altre aree metropolitane del Paese.**

2.1 XXI_ Assetto insediativo

All'inizio del 21° sec., il Paese appare, dal punto di vista insediativo, molto differenziato:

- un gruppo di aree metropolitane in sviluppo, con movimenti di concentrazione;**
- una persistente deriva della città diffusa nei territori dei distretti industriali, con segnali di densificazione in quelli più dinamici;**
- una consistente presenza di grandi città in declino**

Il nuovo assetto insediativo conferma il *divario crescente tra le aree del Centro-Nord e quelle del Meridione*, ma anche una grande varietà di modelli di sviluppo urbano; mentre in alcune parti del Paese sono in corso processi di riurbanizzazione, in altre sopravvive la controurbanizzazione; in altre ancora (in particolare nel Sud) sono presenti processi sia di disurbanizzazione sia di urbanizzazione.

Al di là degli aspetti demografici, è l'attrattività occupazionale a marcare lo scollamento tra le due Italie. Nelle aree metropolitane del Centro-Nord il rapporto tra addetti e occupati residenti è infatti sensibilmente superiore alla media nazionale. Le grandi città tornano ad attrarre per le loro opportunità di occupazione, ma anche per la loro rinnovata centralità sociale, direzionale e culturale.

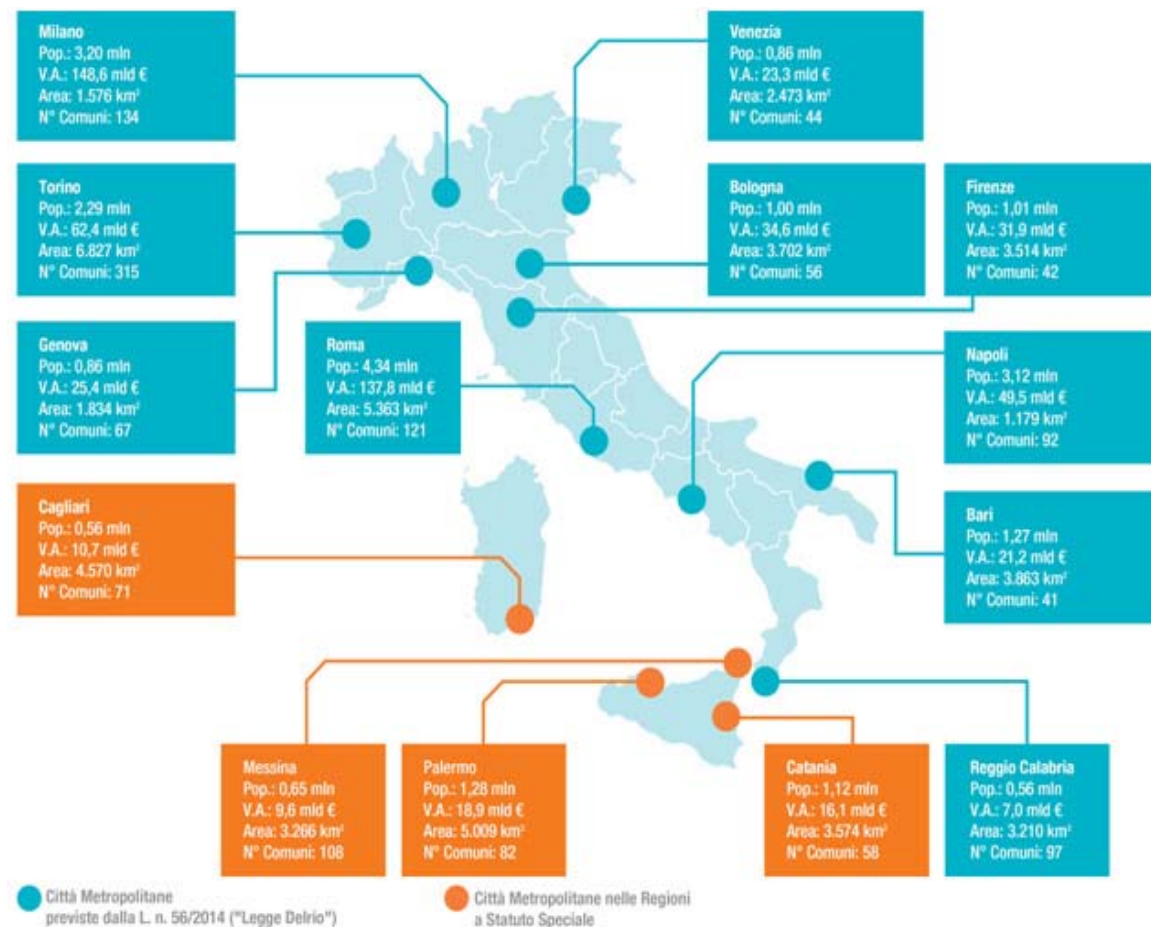
3. Le città metropolitane

- La città metropolitana è un ente locale previsto per la prima volta dalla legge 8 giugno [1990](#), n° 142 (artt. 17-21) sulla riforma dell'ordinamento degli [enti locali](#).

Dopo diversi passaggi legislativi viene emanata nel 2014 la legge Del Rio che istituisce le città metropolitane:

La legge n° 56/2014 recante *Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni* (detta anche "legge Delrio")

Città metropolitane



3. Le città metropolitane

- Ma qual è il livello di sviluppo delle aree metropolitane italiane? Secondo il CRESME, che ha messo in relazione il movimento demografico con il peso degli addetti alle unità locali ,sono sistemi metropolitani
- in piena crescita quelli di Milano e Roma;
- di crescita relativa quelli di Torino, Firenze, Bologna, Genova, Venezia;
- di crescita equilibrata quelli di Bari e Cagliari;
- in crisi quelli di Napoli e Catania, dove la crescita demografica è molto più accentuata dell'incremento occupazionale;
- in recessione i sistemi metropolitani di Palermo e di Messina, dove a una stagnazione occupazionale si associa un consistente incremento della popolazione.

3.1 Quali sono le caratteristiche che rendono una città metropolitana?

- **La forte crescita dei servizi**, non riconducibile esclusivamente al solo settore immobiliare: in tutti i maggiori sistemi metropolitani si è affermato infatti un articolato settore terziario, che ha consolidato il ruolo delle grandi città come centralità economiche di rango nazionale e internazionale.
- **La crescita dei settori delle comunicazioni e dell'informatica, delle attività professionali, dei servizi alla produzione e alla distribuzione, delle attività turistiche e culturali.**
- Nei sistemi metropolitani più dinamici, come quelli lombardo e romano, sono emerse con maggiore vigore **le funzioni più propriamente rivolte all'internazionalizzazione** (servizi di supporto alla produzione e al finanziamento, attività assicurative, scientifiche, di formazione, paradiplomatiche). **È la presenza di queste funzioni ad aprire i sistemi metropolitani alla rete delle grandi città europee e alle reti ancora più complesse della globalizzazione.**
- Al di là degli aspetti demografici, è l'attrattività occupazionale a marcare lo scollamento tra le due Italie.

3.1 Quali sono le caratteristiche che rendono una città metropolitana?

- **Rispetto alle grandi città europee** che in questi anni hanno efficacemente interpretato e sostenuto il proprio cambiamento (da quelle di rango nazionale come Barcellona, Parigi, Londra, Berlino, a quelle di livello regionale come Valencia, Lione, Monaco), **le città italiane sono in ritardo.**
- Mentre nelle prime la riurbanizzazione ha coinciso con grandi investimenti nella modernizzazione complessiva del sistema urbano (infrastrutture, mobilità, servizi e immagine architettonica), **nelle città italiane la ricentralizzazione non ha ancora avviato un reale processo di trasformazione.**

3.1 Quali sono le caratteristiche che rendono una città metropolitana?

- **Roma**, dopo il leggero *restyling* del Giubileo (2000), ha solo di recente avviato i lavori per un ampliamento della sua rete metropolitana. La capitale non è riuscita a qualificare architettonicamente e funzionalmente le sue molteplici centralità periferiche.
- Al momento il modello di città policentrica, delineato dal Piano regolatore (approvato solo nel 2008) trova le sue maggiori criticità sia nell'insufficienza delle reti d'interconnessione tra le diverse centralità urbane, sia nella loro modesta qualità architettonica.

3.1 Quali sono le caratteristiche che rendono una città metropolitana?

- **Milano**, che con una strumentazione urbanistica più aperta e negoziale ha avviato con anticipo notevoli interventi di trasformazione urbana all'interno del suo nucleo centrale, non ha ancora prodotto un'immagine urbana adeguata al suo ruolo economico e culturale.
- La riqualificazione negli anni Ottanta delle aree dismesse della Pirelli alla Bicocca e in seguito la trasformazione di numerose zone industriali (tra cui la Pompeo Leoni, Pietrasanta, la Maserati-Rubattino, Pitteri, Crespi) sono più note per il loro controverso *appeal* architettonico e per la loro densificazione edilizia che non per aver giocato un ruolo strategico nel riordino della città
- Anche i recenti progetti sulle aree dismesse della Falck, della vecchia Fiera, di Santa Giulia, attraverso le griffe di star internazionali (Piano, Zaha Hadid, Norman Foster, Daniel Libeskind e Arata Isozaki) appaiono come grandi operazioni immobiliari.

Città metropolitana di Milano e Roma



3.1 Quali sono le caratteristiche che rendono una città metropolitana?

- **A Napoli**, il 'rinascimento' culturale che in qualche modo aveva segnato il governo del sindaco Antonio Bassolino sembra essersi arrestato.
- La cura per la città, iniziata in occasione dell'incontro del G8 del 2001 e promossa su vasta scala attraverso il riordino e la riqualificazione del sistema della mobilità su ferro e dei suoi nodi (la progettazione delle stazioni metropolitane è stata affidata ad architetti di fama, da Gae Aulenti ad Álvaro Siza), si è bloccata di fronte all'emergenza crescente dei rifiuti.
- I grandi programmi di bonifica e di riqualificazione delle aree dismesse di Bagnoli e di Napoli orientale sono pressoché fermi.
- In un clima di profonda incertezza, anche l'ambizioso progetto di riqualificazione del *waterfront* in corrispondenza dell'area monumentale del centro storico rischia di non passare a una fase operativa

Città metropolitana di Napoli



3.1 Quali sono le caratteristiche che rendono una città metropolitana?

- Ci sono però delle eccezioni
- **A Genova**, l'Expo del 1992 (Colombiadi) e le manifestazioni per *Genova capitale europea della cultura* (2004) sono stati gli acceleratori delle strategie del rinnovamento urbano.
- La riqualificazione del porto antico, con gli interventi di Renzo Piano (1992), è l'unico esempio di riqualificazione di *waterfront* in Italia. Dal porto, trasformato in un grande spazio pubblico per la cultura e il tempo libero, la riqualificazione urbana sta oggi investendo l'intero centro storico

3.1 Quali sono le caratteristiche che rendono una città metropolitana?

- **Torino** è stata rilanciata a livello internazionale
- prima dal piano regolatore di Vittorio Gregotti e Augusto Cagnardi (approvato nel dicembre 1993), che prevedeva l'abbassamento e la copertura di parte del tracciato ferroviario e la realizzazione al suo posto di un sistema di assi urbani (le 'spine') come strategia strutturale per dare ordine e direzionalità alla città postfordista,
- e poi dalle opere pubbliche realizzate per le Olimpiadi invernali del 2006.
- Torino è oggi sempre più orientata a qualificarsi come centro di eccellenza per la ricerca, il turismo culturale, l'enogastronomia (il complesso di Eataly, aperto nel 2007 e progettato dallo studio Negozio blu, ha riportato nel centro della città la cultura dello *slow food* dell'hinterland).
- È evidente una relazione tra il circuito delle città globali e le strategie di rinnovamento urbano legate ai grandi eventi culturali e sportivi.
- Sono questi grandi eventi, più di ogni altra cosa, ad accelerare i processi di trasformazione urbana, concentrando in tempi contenuti investimenti pubblici e privati in opere pubbliche, infrastrutture residenziali e attrezzature di servizio.

Città metropolitane di Torino e Genova



4.Città medie

- Secondo gli ultimi dati Istat del 2019 i Comuni Italiani sono 7.919 di cui 4.849 sono comuni piccolissimi con meno di 5.000
- Il livello medio di questo sistema si pone dunque più in basso rispetto al resto d'Europa
- Il dossier IFEL-Anci (Istituto per la Finanza e l'Economia Locale) del 2019 considera città medie i 95 capoluoghi di provincia, che non sono naturalmente città metropolitane
- Il sistema insediativo intermedio è di importanza strategica per la politica di sviluppo del nostro Paese

4.Città medie

- Non tutte le città medie sono uguali nell'articolata gamma di Comuni che va dai 50.000 ai 200.000 abitanti residenti
- Considerando la città come **luogo specializzato per la fornitura di servizi**, è possibile operare una valutazione di rango, in relazione alla quantità e qualità dei servizi offerti
- Dal punto di vista **morfologico e funzionale** possiamo distinguere **due tipi di città medie**:
 - Le città che **esercitano il ruolo attrattivo come polo unico** (unico e compatto) di riferimento territoriale
 - I sistemi urbani che **si rapportano con il territorio circostante stabilendo una articolata e complessa rete di relazioni**

4.Città medie

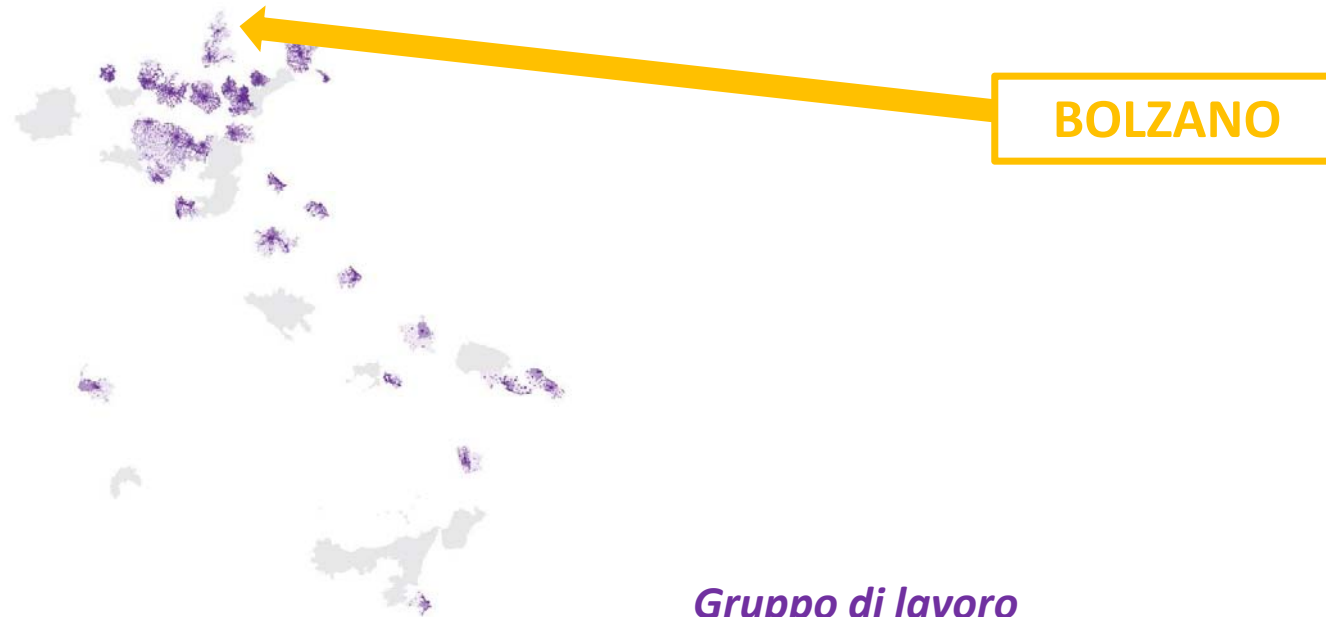
- Nel caso dei **sistemi urbani multipolari**, la condizione urbana oltrepassa i limiti della città e **si diffonde sul territorio circostante** includendo i centri limitrofi e forma una rete che svolge un nuovo ruolo territoriale
- Questa nuova configurazione delle conurbazioni di media dimensione richiede la messa a punto di un innovativo concetto di *centralità multipolare* che riconosca l'avvenuta diffusione della condizione urbana
- Importanza della ricerca *Trenta conurbazioni italiane di medie dimensioni* coordinata da R. Mascarucci all'interno della Research Community dell'INU «Area vasta e dimensione macroregionale»

INU Research Community

Area Vasta e Dimensione Macroregionale

30's medium size cities

30 metropoli italiane di taglia media



Gruppo di lavoro

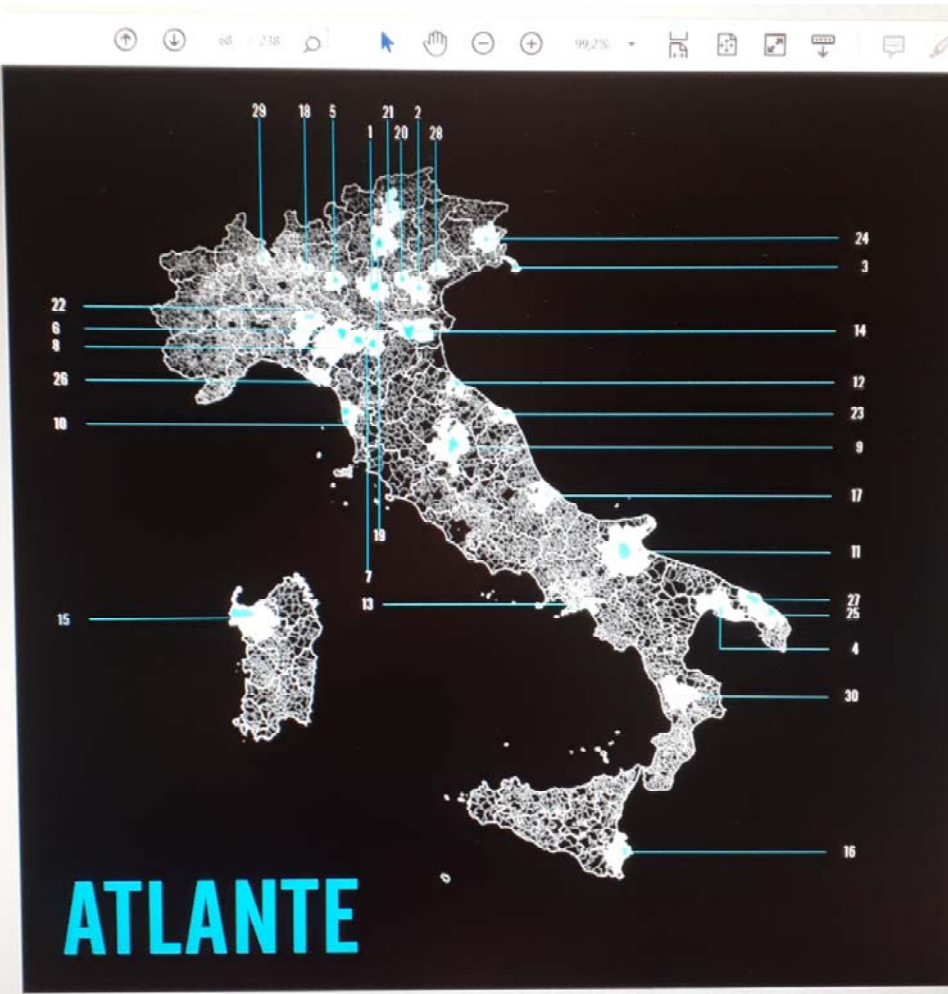
Coordinatori

Alessandra Barresi, Gabriella Pultrone

Membri del gruppo di lavoro

Domenico Francese

Manuela D'Andrea



PHILIPS

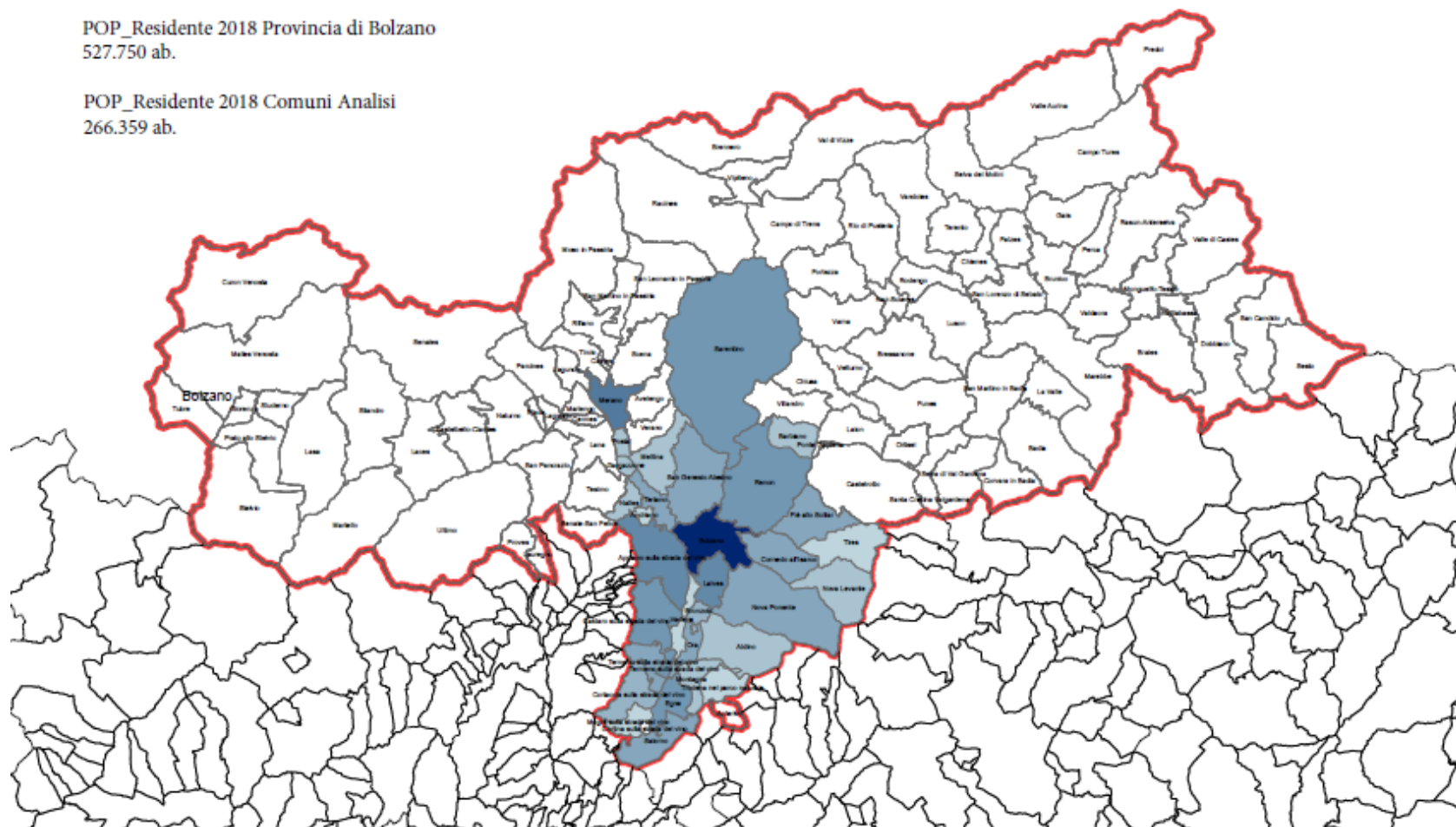
- PARTE II
- | | | | |
|----|----------------|----|------------------|
| 1 | VERONA | 16 | SIRACUSA |
| 2 | PADOVA | 17 | PESCARA - CHIETI |
| 3 | TRIESTE | 18 | BERGAMO |
| 4 | TARANTO | 19 | TRENTO |
| 5 | BRESCIA | 20 | VICENZA |
| 6 | PARMA | 21 | BOLZANO |
| 7 | MODENA | 22 | PIACENZA |
| 8 | REGGIO EMILIA | 23 | ANCONA |
| 9 | PERUGIA | 24 | UDINE |
| 10 | LIVORNO - PISA | 25 | LECCE |
| 11 | FOGGIA | 26 | LA SPEZIA |
| 12 | RIMINI | 27 | BRINDISI |
| 13 | SALERNO | 28 | TREVISO |
| 14 | FERRARA | 29 | VARESE |
| 15 | SASSARI | 30 | COSENZA |

PHILIPS

INQUADRAMENTO AREA DI STUDIO ALL'INTERNO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO

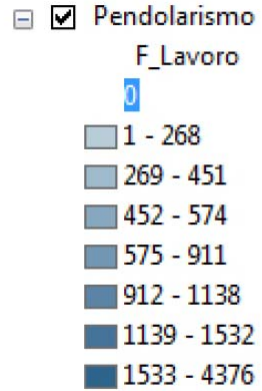
POP_Residente 2018 Provincia di Bolzano
527.750 ab.

POP_Residente 2018 Comuni Analisi
266.359 ab.

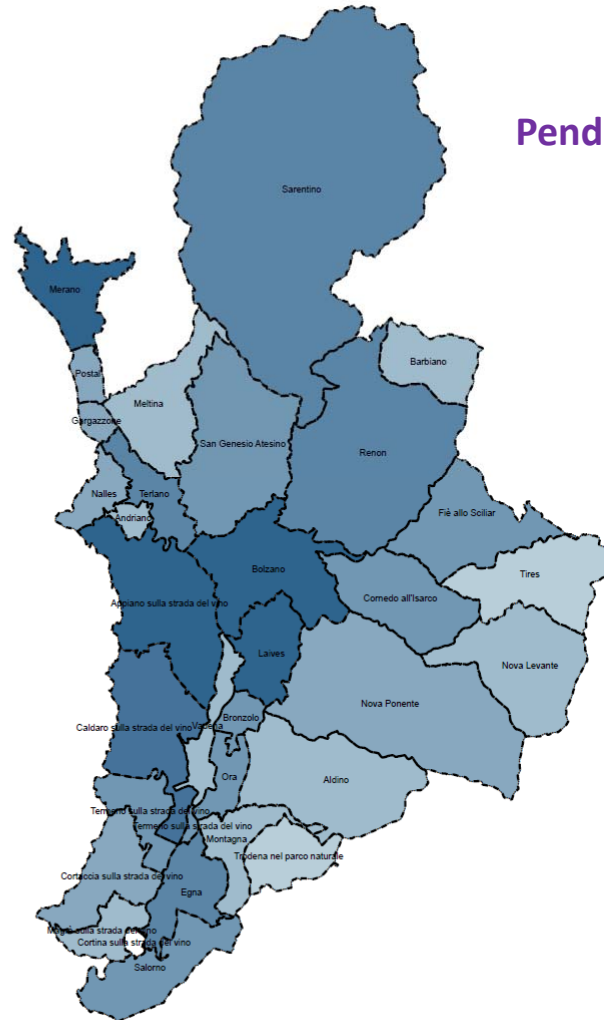


AREA

Ambito territoriale di gravitazione pendolare dei cittadini-utenti

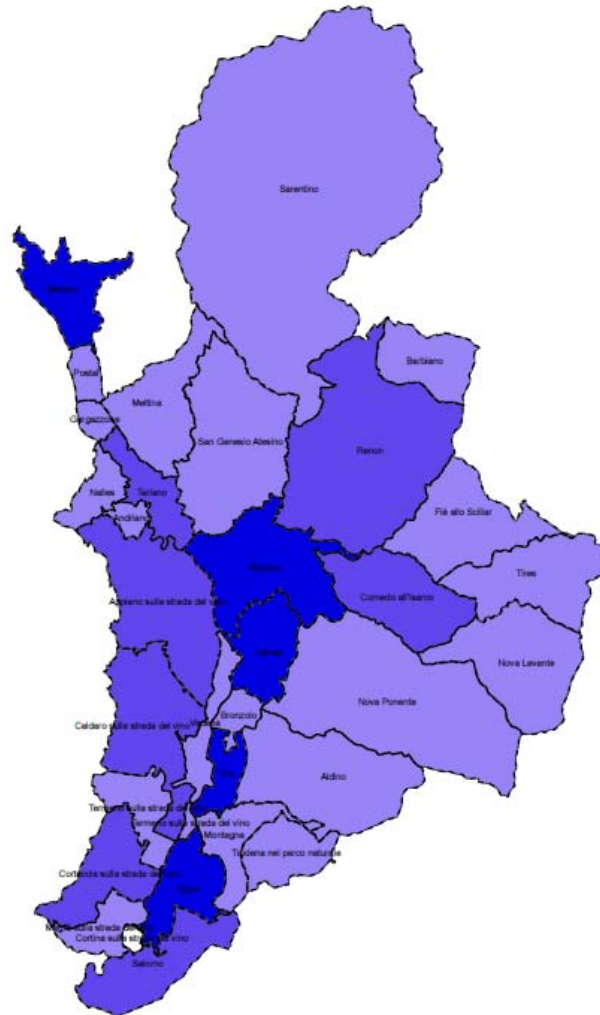
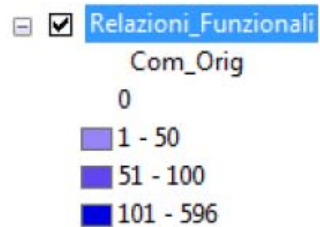


Pendolarismo per motivi di lavoro



AREA

Ambito territoriale di gravitazione pendolare dei cittadini-utenti



Relazioni funzionali

In entrambe le analisi si rileva la gravitazione verso i centri principali di Bolzano e Merano, per quanto riguarda le relazioni funzionali è evidente una maggiore attrattività dei centri disposti lungo la “Strada del vino”.

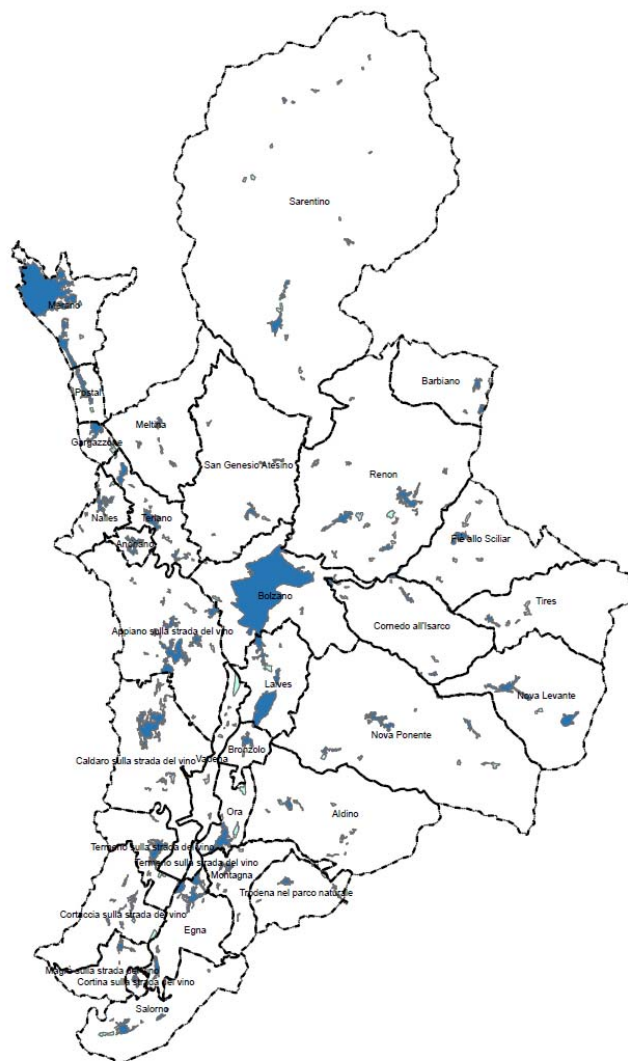
CITTÀ

Struttura urbana in continuità spaziale e/o connessione funzionale

Continuità Insediativa

TIPOLOGIA

- Centro abitato
- Nucleo abitato
- Località Produttiva
- Case sparse



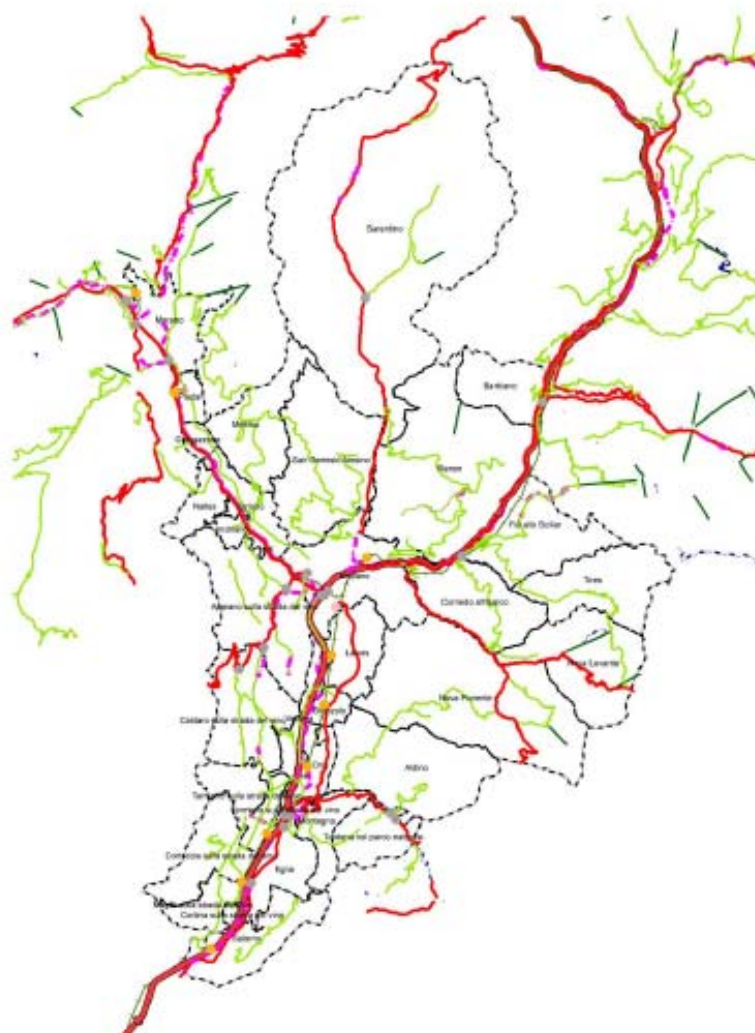
Continuità insediativa

L'area si caratterizza per la frammentazione insediativa, anche se lungo le due infrastrutture viarie principali si rileva una tendenza a sviluppo lineare dell'urbanizzato.

CITTÀ

Struttura urbana in continuità spaziale e/o connessione funzionale

- interconnessione**
<all other values>
TIPO
- Autostrada
 - Strada statale
 - Strada provinciale
 - Nodo Stradale
 - + Ferrovia
 - Ferrovia locale
 - Altre funivie
 - Nodo Ferroviario
 - Nodo Aeroportuale
 - Pista ciclabile
 - Tracciato mountainbike

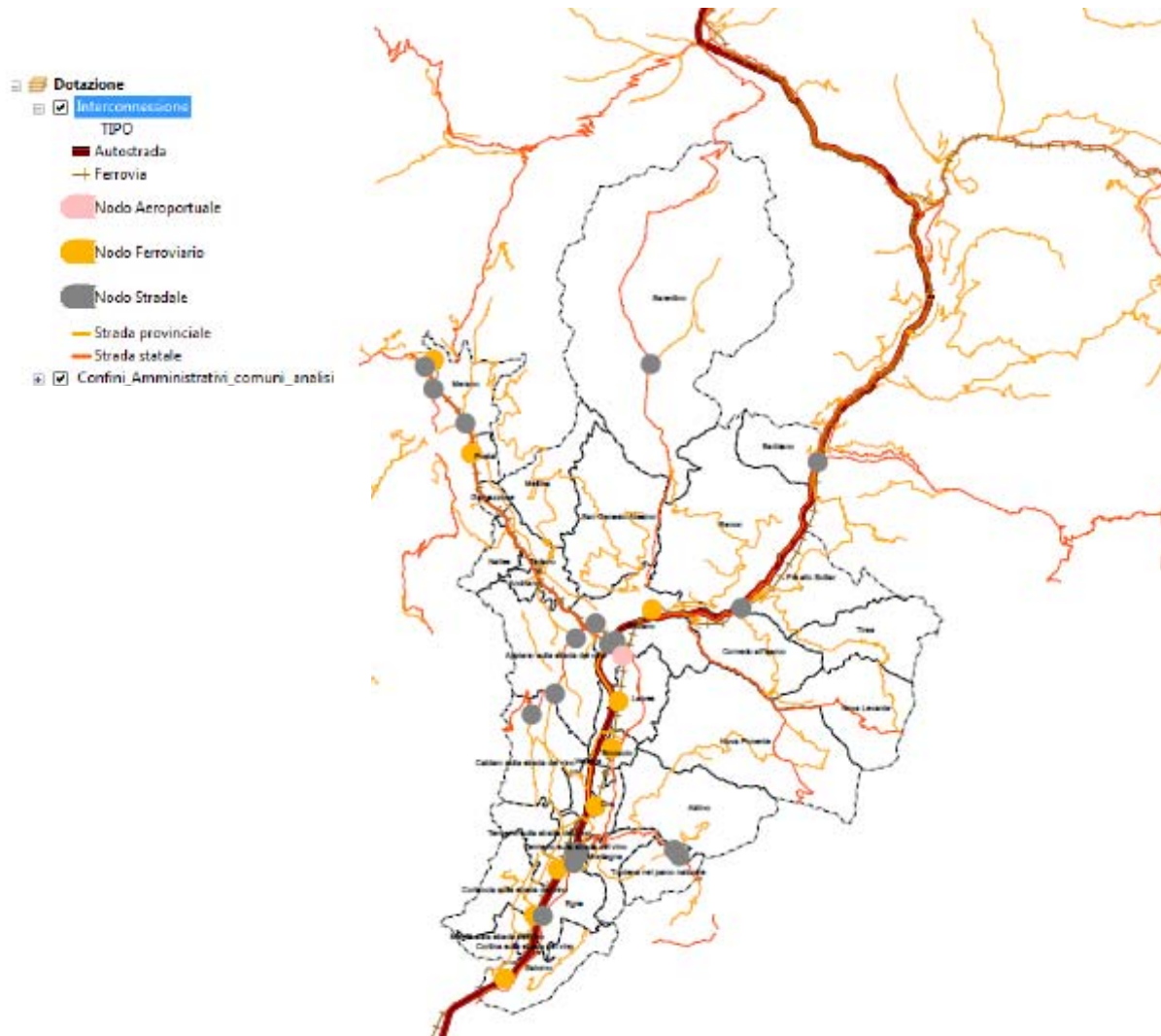


Connessione funzionale

La particolarità dell'area è determinata dalla presenza di funivie, tra cui quella che collega Bolzano con tutto il Corno del Renon, e da piste ciclabili e di mountain bike.

DOTAZIONI

Sistema dell'offerta complementare e sinergica dei servizi di rango superiore



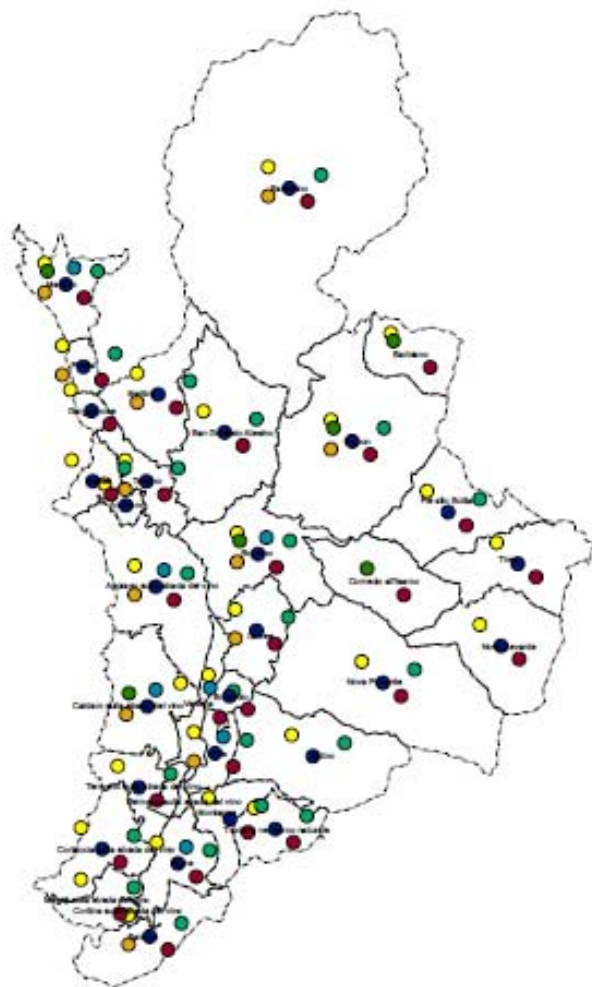
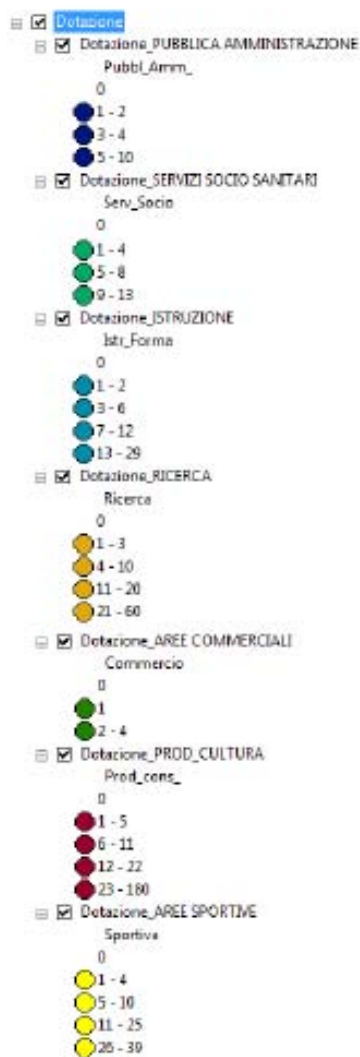
Interconnessione modale

I principali assi di infrastrutturazione territoriale sono l'A22 e la Strada statale che collega BZ a Merano, secondo una disposizione ad Y legata alla morfologia territoriale.

Lungo questi assi si dispongono le principali connessioni stradali e ferroviarie da partono le diramazioni verso le aree interne. Unico nodo aeroportuale a BZ.

DOTAZIONI

Sistema dell'offerta complementare e sinergica dei servizi di rango superiore



Dotazioni

Presenza **Amministrazione pubblica** poco significativa.

In generale, bassa dotazione **attrezzature scolastiche** di secondo grado localizzati nei centri di maggior peso demografico.

Maggiore la presenza di **attrezzature culturali** e le forme di associazionismo in genere

Anche nel settore della **Ricerca** (PMI e Start up innovative) si conferma il peso dei comuni maggiori (a parte qualche eccezione)

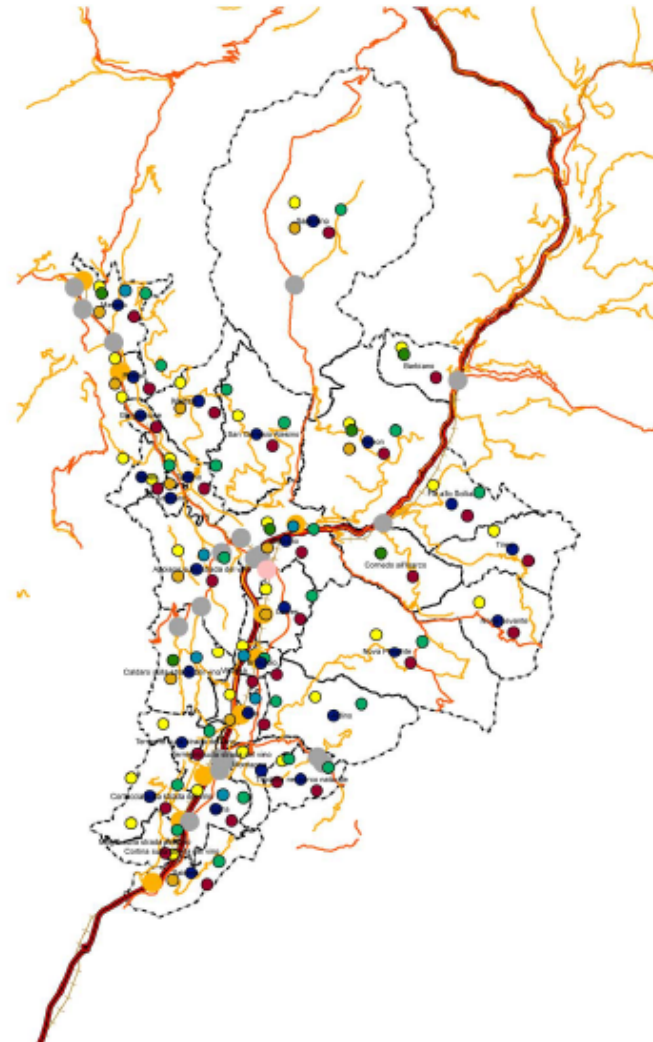
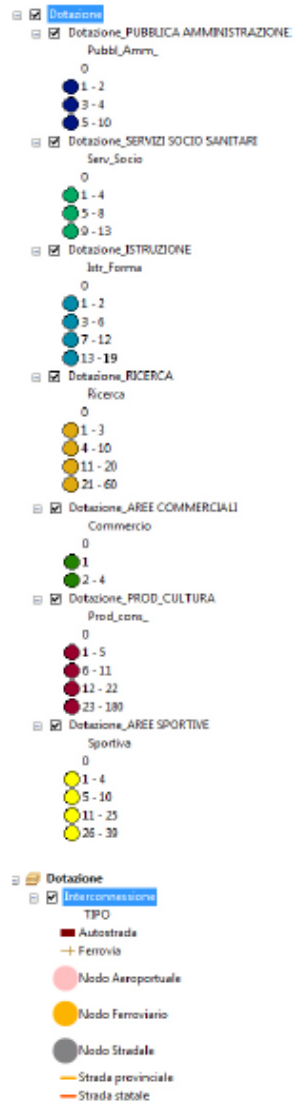
Attrezzature sportive diffuse capillarmente diffuse sull'intero territorio, si evidenzia la specificità legata agli sport montani (invernali ed estivi)

Assenza di grandi **aree commerciali**, ad eccezione di Bolzano

Anche le **attrezzature sanitarie** sono localizzate solo nei centri maggiori.

DOTAZIONI

Sistema dell'offerta complementare e sinergica dei servizi di rango superiore



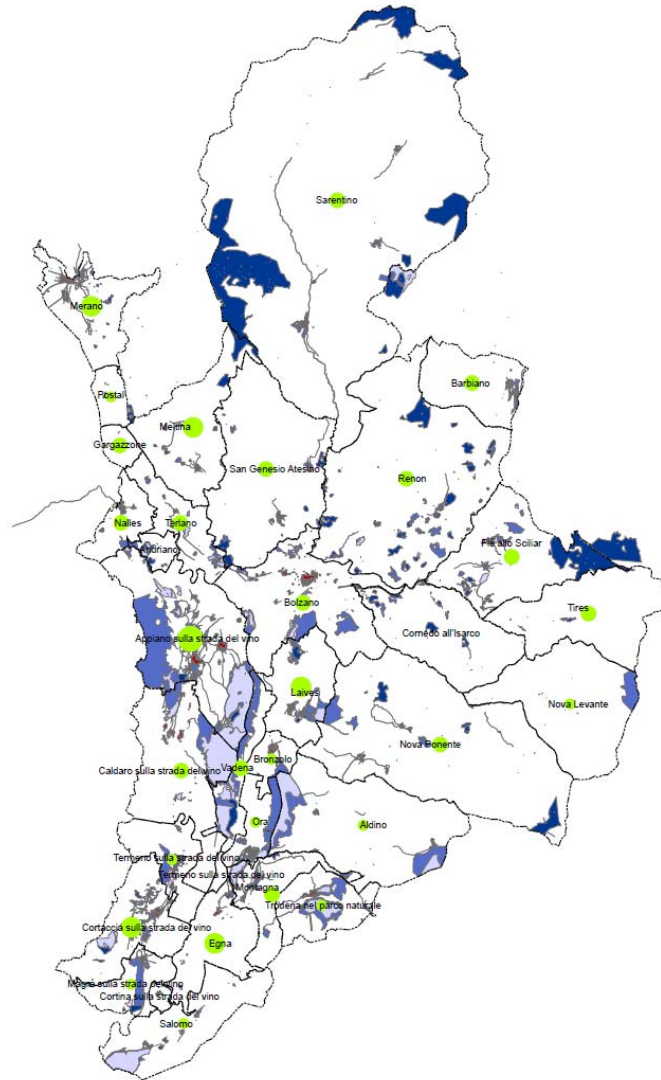
Dotazione

Sovrapposizione delle due tavole precedenti. L'assetto infrastrutturale influenza la distribuzione di servizi.

CENTRALITÀ

Sistema dei luoghi attrattivi con effetto urbano

- LandUsePlan_Comuni_Analisi
BEZ_I
 - Zona residenziale A (centro storico)
- ArchaeologicalSites_Comuni_Analisi
PRECAUT01
 - Area vincolata
 - area a rischio archeologico
 - area certamente archeologica
- Emergenze
Emergenze
 - 0
 - 1 - 2
 - 3 - 7
 - 8 - 15
 - 16 - 180

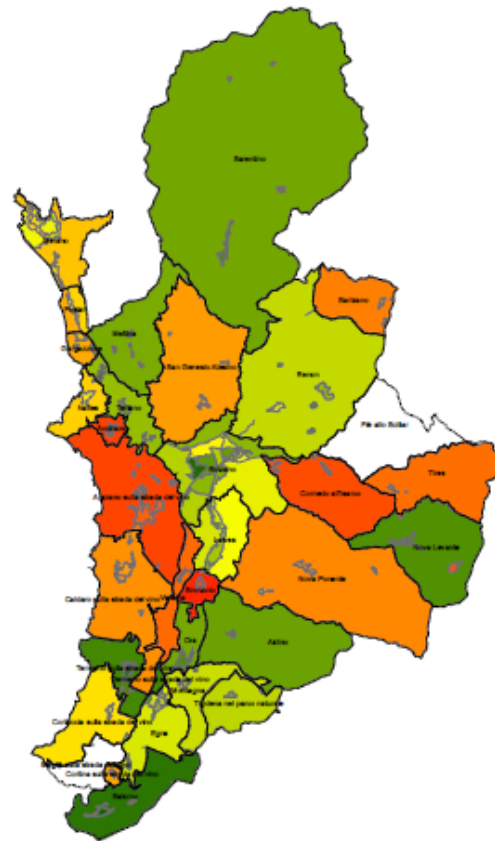
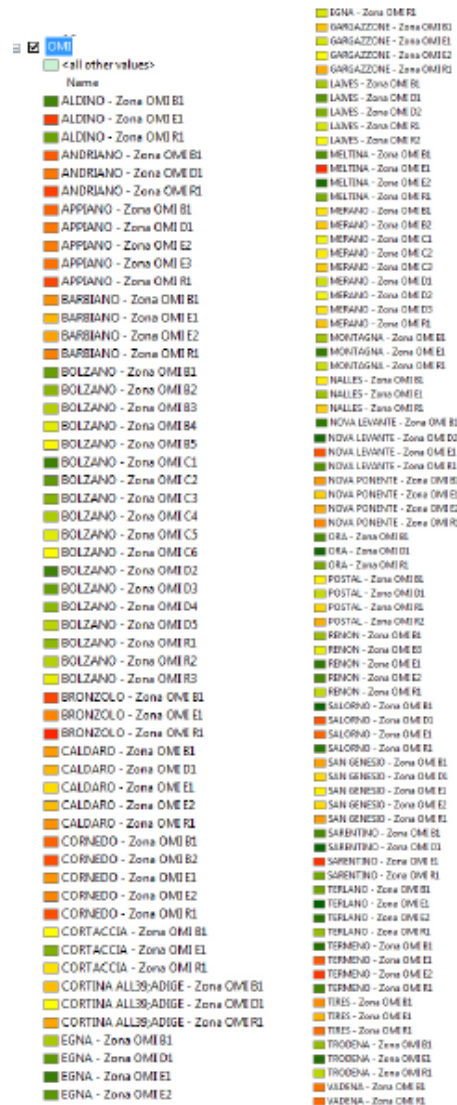


Qualità urbana

Il territorio si caratterizza per la forte valenza della componente ambientale e paesaggistica, con un patrimonio storico-culturale che, se pur non presenta emergenze monumentali di spicco (rispetto alle altre realtà della penisola), si distingue per la diffusione capillare sull'intero territorio. Eccezione costituiscono le strutture difensive (castelli) che invece sono molto numerose.

CENTRALITÀ

Sistema dei luoghi attrattivi con effetto urbano

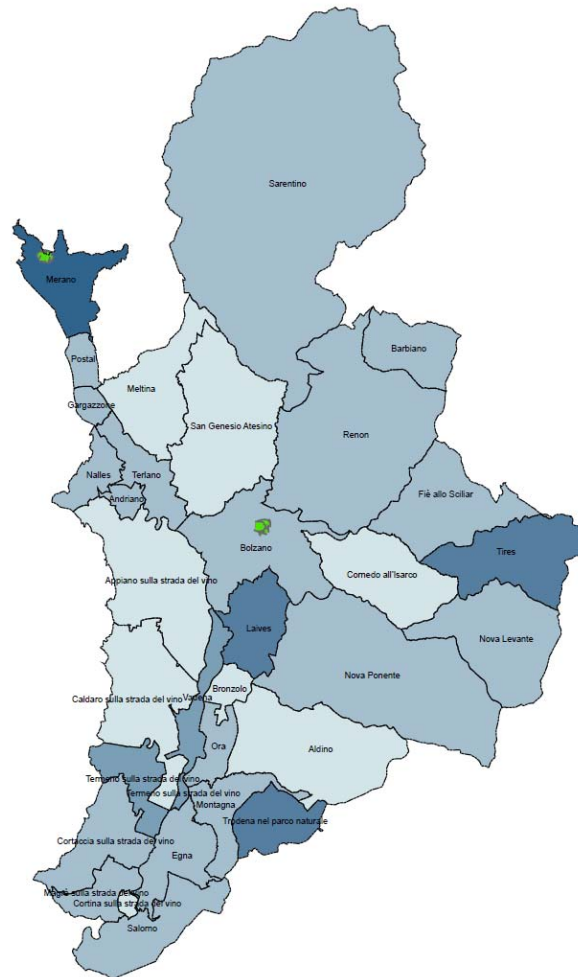
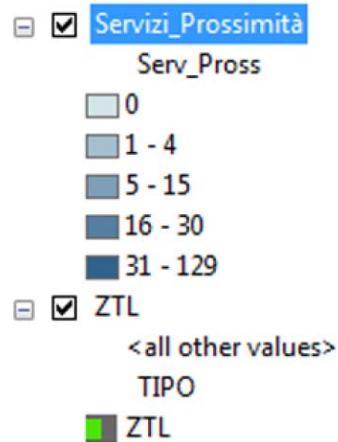


Perimetrazione zone OMI

Le aree di maggior valore immobiliare si concentrano nei centri urbani principali, laddove la classificazione è più articolata (Bolzano, Merano), mentre è meno significativa nei centri minori.

CENTRALITÀ

Sistema dei luoghi attrattivi con effetto urbano



Servizi di prossimità + ZTL

Servizi di prossimità concentrati nei centri maggiori, ad eccezione dei VVF volontari che costituiscono una presenza diffusa sull'intera area.

Le ZTL sono presenti solo a Bolzano e Merano.

Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria

a.a. 2021/2022

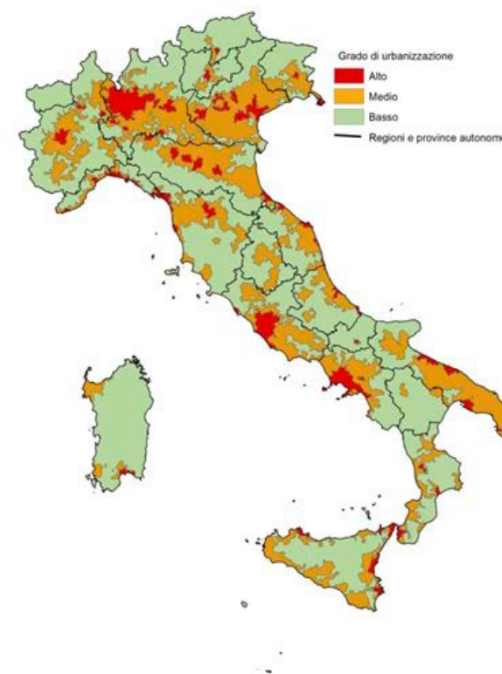
Corso di Teorie e Strumenti dell'Urbanistica – Prof. A. Barresi

Lezione del 01 marzo 2022

0. Come interpretiamo i fenomeni urbani e la loro evoluzione

1. Le aree interne

2. Le città Porto



Principali riferimenti bibliografici

- De Rossi A. (a cura di) (2018), Riabitare l'Italia, Donzelli editore, Roma
- Pavia R. (2010), I sistemi urbani in Italia , in XXI secolo, Enciclopedia Treccani https://www.treccani.it/enciclopedia/i-sistemi-urbani-in-italia_%28XXI-Secolo%29/
- Sul tema delle Città Portuali, riflessioni di Rosario Pavia tratte dal link https://www.dibaio.com/rosario-pavia_1/

1. Le Aree Interne

Quali ambiti territoriali si identificano con le aree interne:

- Complesso sistema delle valli e delle montagne alpine
- Variegati territori della dorsale appenninica
- Le aree arroccate delle due delle due grandi isole mediterranee

Sommate insieme costituiscono un quarto della popolazione totale
repiù dei due terzi dell'intero territorio italiano

1. Le Aree Interne

Come considerarle:

- Non come l'Italia dei margini, delle montagne, delle aree interne contrapposte all'Italia della modernità e dello sviluppo (delle città e della pianura).
- Come parti da mettere in tensione e in relazione con il tutto
- Guardare a questi territori non come un *problema* ma come *un'opportunità*
- Spazi di potenziale progetto futuro
- Luoghi di maggiore criticità dal punto di vista del Riassetto idromorfologico e della messa in sicurezza del territorio

1. Le Aree interne

Come considerarle:

- Luoghi in cui l'insediamento umano ha conosciuto e conosce vecchie e nuove contrazioni
- Il patrimonio abitativo è affetto da crescenti fenomeni di abbandono e dequalificazione
- L'esercizio della cittadinanza si mostra più difficile
- Si concentrano più diseguaglianze e disagi

1. Le Aree Interne

Due tendenze diverse e opposte interessano oggi le aree interne:

1. La prosecuzione delle dinamiche di infragilimento di questi territori e delle comunità che li abitano, da una parte, dovuta a :

- Decremento della popolazione
- Peggioramento del quadro socio-demografico
- Arretramento delle forme tradizionali di welfare (servizi, ospedali, scuole)
- Aggravamento delle condizioni di mobilità e accessibilità
- *Digital divide* e assenza di politiche di innovazione
- Criticità in relazione alla manutenzione e messa in sicurezza del territorio
- Dissesto idrogeologico
- Carenza infrastrutturale

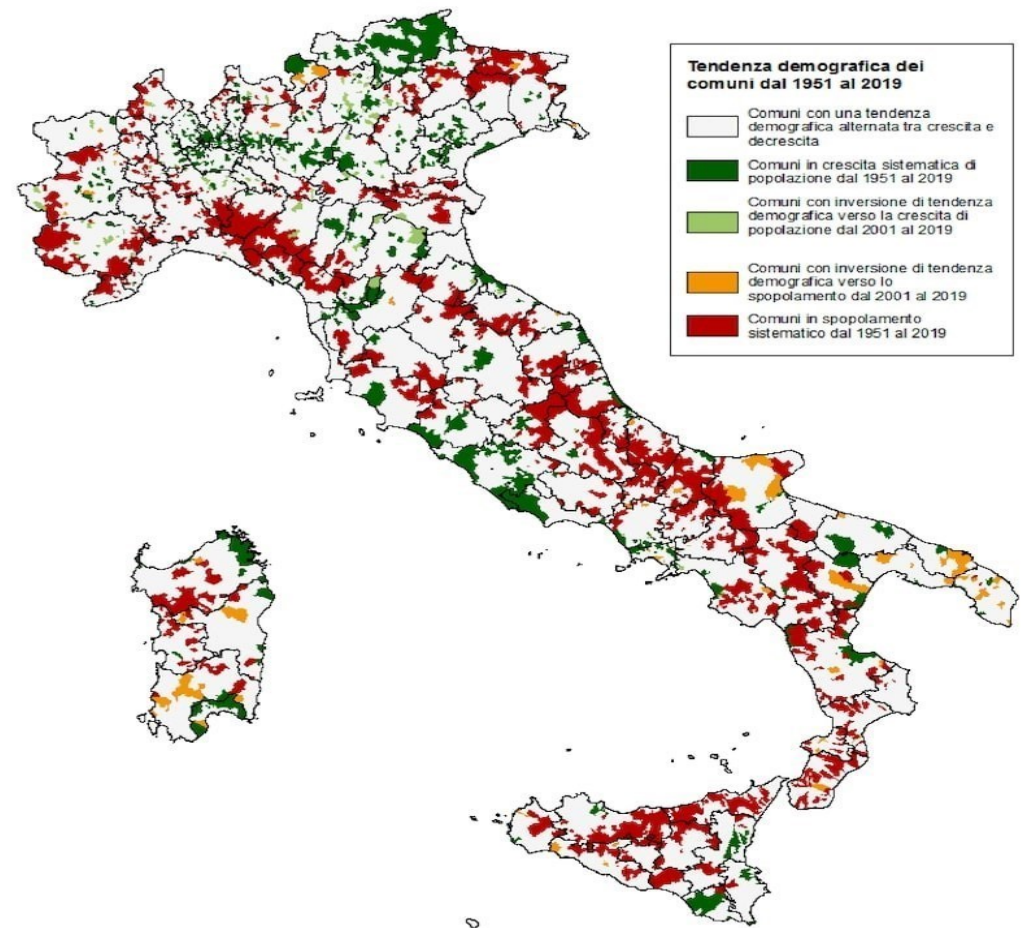
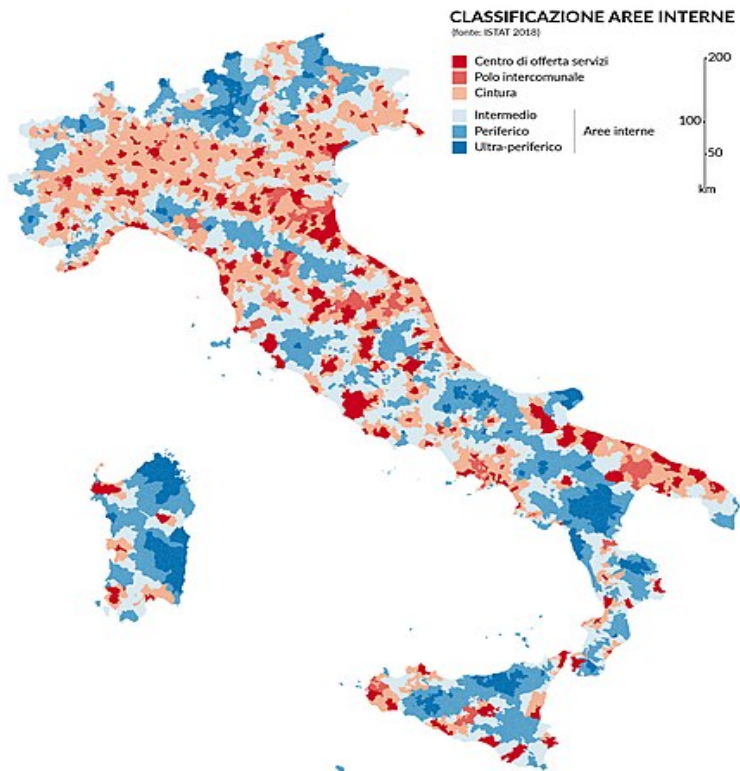
1. Aree interne

2. Puntuali fenomeni di reinsediamento a macchia di leopardo dall'altra:

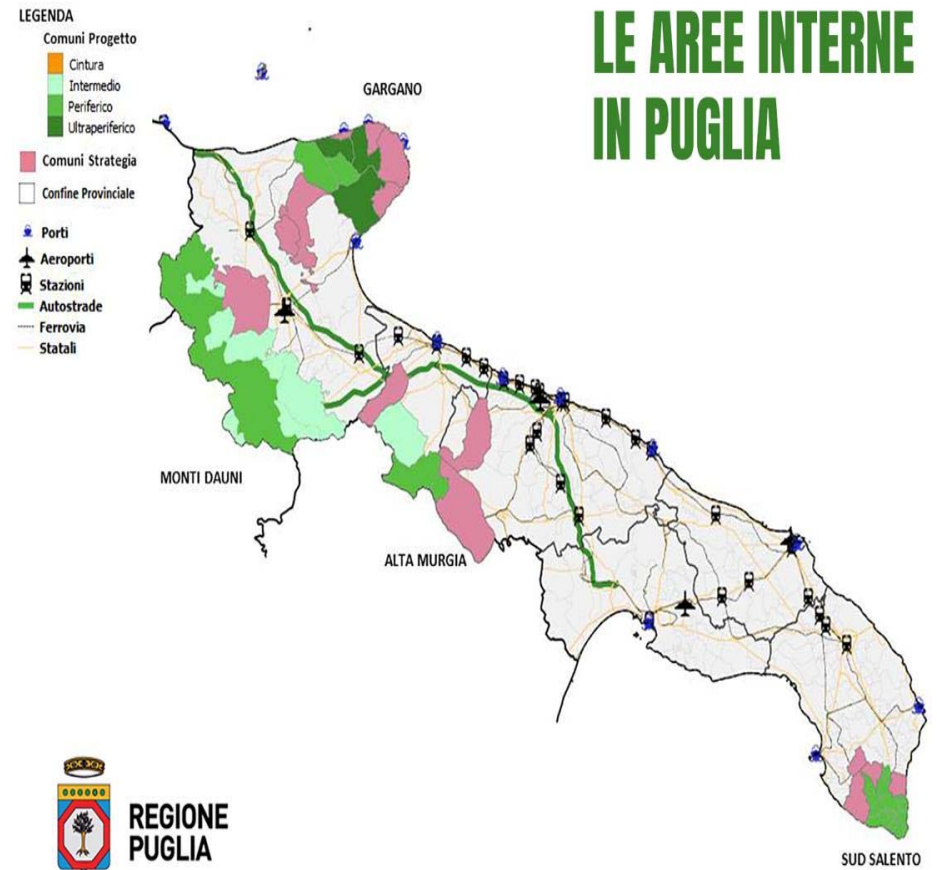
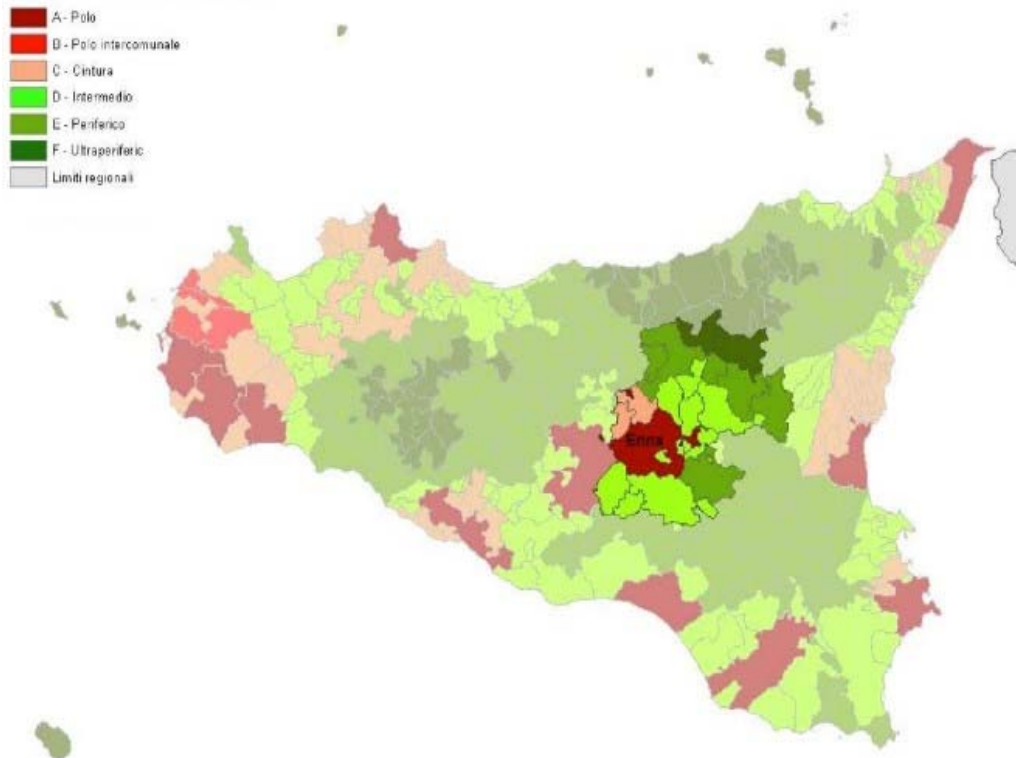
- Nuove attività montanare
- Inedite forme di turismo
- Agricoltura e sviluppo locale
- Arrivo di stranieri
- Riattivazione e rigenerazione dei luoghi a base culturale
- Cooperative di comunità che elaborano forme auto organizzate di welfare

In Italia è stata elaborata recentemente la Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI)

1. Le Aree Interne



1. Aree Interne







2. Le città portuali

Il ruolo delle città portuali italiane va interpretato in relazione alla loro localizzazione nel bacino mediterraneo

- Oggi la crescita del traffico marittimo mondiale trova nel Mediterraneo una via obbligata.
- È questa la ragione dello sviluppo recente della portualità mediterranea e della sua ripresa nei confronti dei grandi porti dell'Europa settentrionale
- Nel quinquennio 2000-2005 il traffico merci è aumentato nell'Unione Europea del 10,7% (da circa 3 miliardi di t a 3,3), con una crescita nei Paesi mediterranei del 13,3%, contro il 9,9% dei Paesi del Nord e tale trend di crescita è continuato fino agli anni più recenti

2. Le città portuali

- In Italia, in quanto penisola, sono numerose le città che sono nate e si sono sviluppate proprio lungo le coste
- Alcune di queste città dispongono di un **porto di importanza strategica** non solo per quanto riguarda gli scambi commerciali, ma anche per il passaggio di turisti, entrambi **sia dal punto di vista nazionale che internazionale.**
- Le classifiche che seguono consentono di conoscere quali sono i **porti commerciali e turistici più grandi ed importanti d'Italia**

2. Le città portuali



2. Le città portuali

Porti commerciali più grandi e importanti: *(Il metodo utilizzato per classificare i porti commerciali è il conteggio del flusso di merci che transitano dal porto in questione, espresso in migliaia di tonnellate per anno)*

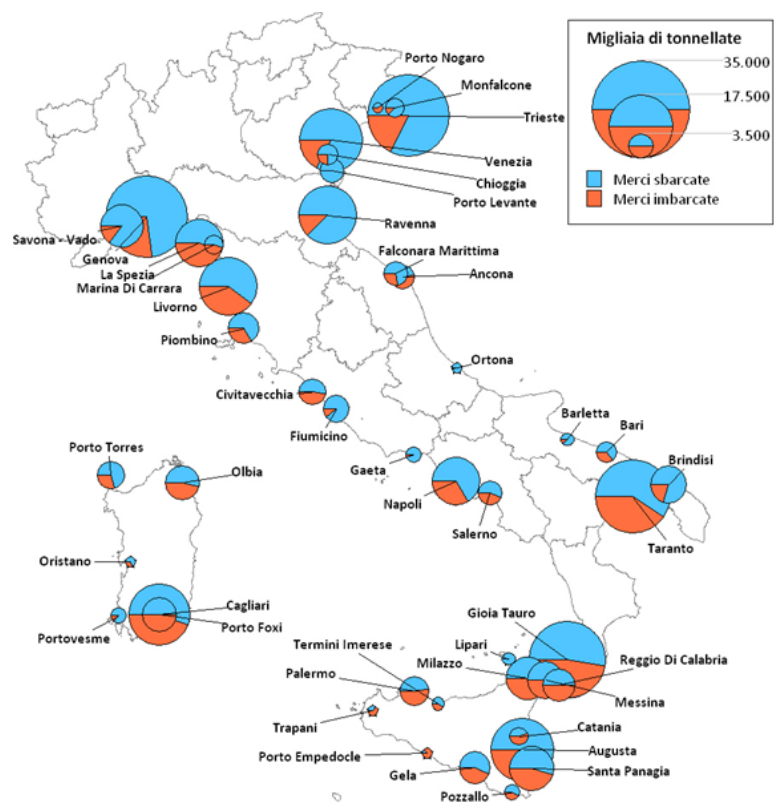
- Trieste: 61.997.445
- Genova: 52.759.195
- Livorno: 36.715.346
- Cagliari-Sarroch: 34.701.792
- Gioia Tauro: 29.122.760
- Ravenna: 26.256.248
- Venezia: 24.917.830
- Messina-Milazzo: 24.295.221

2. Le città portuali

Porti commerciali più grandi e importanti: *(Il metodo utilizzato per classificare i porti commerciali è il conteggio del flusso di merci che transitano dal porto in questione, espresso in migliaia di tonnellate per anno, possono anche essere utilizzati i TEU, acronimo di Twenty-foot Equivalent Unit (unità equivalente a venti piedi). Un TEU è la misura standard dei Container ISO: 20 piedi di lunghezza (poco più di 6 metri) per arrivare a un volume esterno di 1.360 volumi cubi, equivalenti a 38,5 metri cubi.*

- Augusta: 21.422.613
- Napoli: 18.550.424
- Taranto: 18.125.171
- La Spezia: 15.881.905
- Savona-Vado: 14.392.738
- Salerno: 14.326.847
- Civitavecchia: 9.571.79

2. Le città portuali



2. Le città portuali

- **Porti Turistici più grandi e importanti** *(Per classificare l'ampiezza e l'importanza dei porti turistici italiani si conteggiano, ogni anno, i turisti che transitano per quel porto. Nel conteggio vengono inclusi anche i passeggeri dei traffici locali, di collegamento con le isole italiane e con località della stessa regione):*
 - Messina-Milazzo: 12.487.727
 - Napoli: 8.207.768
 - Civitavecchia: 4.456.604
 - Livorno: 3.566.271
 - Genova: 3.518.091
 - Piombino: 3.199.694
 - Olbia: 3.121.294
 - Portoferraio-Rio Marina-Cavo: 3.020.683

2. Le città portuali

- **Porti Turistici più grandi e importanti** *(Per classificare l'ampiezza e l'importanza dei porti turistici italiani si conteggiano, ogni anno, i turisti che transitano per quel porto. Nel conteggio vengono inclusi anche i passeggeri dei traffici locali, di collegamento con le isole italiane e con località della stessa regione):*
 - Palermo: 1.954.601
 - Venezia: 1.814.485
 - Bari: 1.871.774
 - Savona-Vado: 1.029.170
 - Ancona-Falconara: 1.189.441
 - Porto Torres: 1.116.242
 - Salerno: 962.286

2. Le città portuali

Relazioni tra i porti e il sistema urbano

- Con l'eccezione di Genova e di Trieste, dove l'attività portuale è stata in gran parte decentrata in aree esterne al centro abitato, i porti italiani restano operanti all'interno delle città.
- È questa specificità a rendere la riqualificazione dei fronti marini un'operazione estremamente complessa.
- I porti italiani sono separati dalle città da barriere, vincoli, amministrazioni distinte e differenti piani regolatori.

2. Le città portuali

- Nelle più importanti città portuali europee, da Barcellona ad Amburgo, da Rotterdam a Marsiglia a Liverpool, la riqualificazione è stata preceduta da imponenti processi di delocalizzazione e infrastrutturazione
- Nelle città portuali italiane la riorganizzazione dei fronti marini deve confrontarsi con realtà portuali attive e con crescenti esigenze di espansione e ristrutturazione.
- Il *waterfront*, come area di contrapposizione e conflitti, rende difficile la realizzazione di nuove centralità urbane.
- Ciò nonostante, negli ultimi anni si sono moltiplicati i concorsi e le iniziative per recuperare a favore delle città porzioni di aree portuali: così a Napoli, Salerno, Bari, Brindisi, Palermo, Cagliari, La Spezia.

2. Le città portuali

- Nel 2000 i porti italiani riuscivano a intercettare il 50% del traffico container destinato ai mercati europei.
- Negli anni più recenti il quadro è cambiato rapidamente.
- Nel 2005 la quota del traffico container movimentato dai porti italiani è scesa al 43%, mentre Gioia Tauro ha ceduto il suo primato ad Algeciras.
- Non solo la portualità spagnola avanza più rapidamente di quella italiana, ma in tutti i maggiori porti del Mediterraneo, da Porto Said a Damietta, dal Pireo a Malta, sono in atto imponenti processi di ristrutturazione e ampliamento.
- A Tangeri, appena dopo Gibilterra, è in costruzione un porto *transshipment* in grado di competere in pochi anni con la vicina Algeciras.
- Si ha l'impressione che in Italia non si siano comprese appieno le opportunità economiche e territoriali legate alla portualità.

2. Le città portuali

- **Sono mancati adeguati investimenti non solo nelle infrastrutture portuali, ma anche nelle reti autostradali e ferroviarie, negli interporti e nelle piattaforme logistiche.**
- In Spagna è stata avviata negli ultimi anni una politica nazionale tesa a costituire sistemi portuali integrati (è in via di realizzazione una rete ferroviaria dedicata da Algeciras a Perpignan in Francia)
- In Italia si è fermi
- I porti, invece, per il crescente traffico marittimo nel Mediterraneo, potrebbero costituire i nodi su cui riorganizzare i sistemi urbani di molte aree costiere.
- **Il porto come centralità urbana e territoriale (i porti italiani sono per la maggior parte inglobati nelle città) e come piattaforma per il rilancio dell'economia locale, dal turismo al commercio al settore industriale, è una prospettiva del tutto trascurata.**

2. Le città portuali

- In Italia, i grandi *hubs* del *transshipment* si trovano nel Mezzogiorno (Gioia Tauro, Taranto, Cagliari): qui avviene il trasbordo dei container sulle navi *feeder* per il loro smistamento nei porti tirrenici e adriatici.
- Le merci vengono trasferite senza nessun rapporto con il territorio locale.
- Intorno ai grandi porti-*hub* occorrerebbe invece realizzare delle aree industriali per l'elaborazione dei prodotti e dei semilavorati trasportati via mare.
- I porti maggiori potrebbero divenire nodi di scambio con le realtà locali attraverso la realizzazione di piattaforme logistiche e distretti produttivi, zone franche e *waterfronts* integrati alla città.
- Il trend positivo del traffico marittimo nel Mediterraneo consentirebbe il rilancio delle aree portuali italiane anche in questa direzione.

2. Le città portuali

Le nuove Autorità di sistema portuale



4 - LE AUTORITÀ DEL SISTEMA PORTUALE ITALIANO



Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

2. Le città portuali



2. Le città portuali

