

INTRODUZIONE

Nelle grandi aree urbane vive la maggior parte delle persone ed è sempre nelle città di livello superiore, spesso collegate fra loro da rapporti economici e sociali, che si sviluppano le attività produttive più innovative e vengono offerti i servizi definiti rari e avanzati. Le aree urbane sono nodi cruciali dello sviluppo economico nazionale, dove si gioca il futuro.

Il processo di cambiamento globale e strutturale oggi in atto ha come effetto una nuova distribuzione dei flussi informativi, una nuova domanda di qualità e benessere, nuove scelte e quindi nuovi scenari per le aree urbane. Le città stanno assumendo ruoli determinanti in questa trasformazione, in particolare come luoghi privilegiati dell'incontro tra le reti lunghe (nazionali ed internazionali) e le dinamiche animate da una pluralità di attori che invece caratterizzano le società locali. In questa prospettiva l'attenzione per le città è andata progressivamente crescendo, sulla base del riconoscimento che le città in sé sono motori di crescita e di competitività economica, nonché spazi possibili di quella coesione sociale che della competitività è condizione. Al punto che la capacità di innescare e sostenere un rapporto virtuoso fra città efficiente, produttiva, socialmente sostenibile e "intelligente" e crescita economica e sociale è oggi di per sé fattore di vantaggio competitivo per i diversi paesi.

La Costituzione italiana all'articolo 114 definisce le città o aree metropolitane come enti locali territoriali. Il processo di identificazione e creazione di questi enti si era avviato con la legge 142 nel 1990, successivamente modificata più volte, rendendo ora obbligatoria ora volontaria la costituzione delle città metropolitane, identificando un numero variabile di città, cambiando l'iter di creazione e di individuazione delle funzioni e competenze. Le normative succedutesi nel tempo sono peraltro rimaste tutte inapplicate.

Il percorso sembra essere giunto a provvisoria conclusione con la Legge Delrio del 7 aprile 2014 che, in attesa della riforma del titolo V della parte seconda della Costituzione, trasforma le

Province in enti di secondo livello e istituisce dieci città metropolitane¹ fra cui Napoli¹.

Queste, oltre ai compiti rimasti agli enti di area vasta, si occuperanno della pianificazione territoriale generale, ivi comprese le strutture di comunicazione, le reti di servizi e quelle infrastrutturali, dell'organizzazione dei servizi pubblici di interesse generale di ambito metropolitano, della viabilità e mobilità e dello sviluppo economico.

Sul piano dell'analisi economica, sociale e infrastrutturale, la definizione dei confini delle aree metropolitane è tuttavia questione complessa. A seconda dei criteri adottati, l'area oltre al comune capoluogo può comprendere i comuni più vicini (ossia di prima fascia), oppure coincidere con l'intera provincia oppure, ancora, estendersi fino a inglobare alcune porzioni delle province limitrofe.

Tale mutevolezza comporta che spesso quando si parla di aree metropolitane si adotti una versione "a geometria variabile".

Per chiarezza espositiva, in questo *Rapporto* il termine "città metropolitana" verrà riferito in linea generale all'ambito geografico provinciale.

Questa prima edizione del *Rapporto «Giorgio Rota» su Napoli* di SRM-Centro Einaudi si apre (primo capitolo) ripercorrendo brevemente la storia di una città che da capitale di un Regno cambia nel corso dei secoli la sua fisionomia e vede ridurre il suo peso economico e politico, in una geografia europea in cui cresce il peso del Nord. Ciò nonostante Napoli mantiene una sua centralità, meridionale e non solo. Si connette sempre più a Roma – da cui ormai dista solo un'ora di treno – e contemporaneamente, con il porto, si conferma porta di accesso per i traffici sul Mediterraneo.

Nella trasformazione storico-geografica della città risulta cruciale il ruolo delle infrastrutture di interconnessione all'interno del più ampio bacino dell'area metropolitana (secondo capitolo). I progetti e le politiche in campo e più rilevanti vengono illustrati

¹ In attesa che la riforma costituzionale più volte annunciata elimini dagli articoli 114 e seguenti della carta costituzionale il riferimento alle Province, la legge Delrio ne cambia le caratteristiche, facendole diventare enti di secondo livello imperniati su tre organi: il presidente, che sarà il sindaco del comune capoluogo; l'assemblea dei sindaci, che raggrupperà tutti i primi cittadini del circondario; il consiglio provinciale, che sarà formato da 10 a 16 membri (a seconda della popolazione), scelti tra gli amministratori municipali del territorio. Per nessuno di questi organi è previsto un compenso. La legge istituisce dieci città metropolitane: Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Bari, Roma capitale (con poteri speciali per effetto del suo ruolo), Napoli e Reggio Calabria.

attraverso l'interlocuzione con tre fra i principali rappresentanti della domanda e offerta di infrastrutture di connessione e di trasporto: l'industria, il mondo delle costruzioni e il sistema portuale (terzo capitolo).

Il *Rapporto*, infine, si chiude con un approfondimento di tipo comparativo fra Napoli e altre città italiane ed europee confrontabili, condotto su basi dati ed evidenze di natura quantitativa (quarto capitolo).

Il filo conduttore di questo *Rapporto* rinvia all'idea che oggi sia non solo auspicabile ma doveroso migliorare la qualità della vita urbana attraverso una infrastrutturazione sostenibile e una logistica innovativa, capaci di rendere l'ambiente urbano vivibile e accogliente per i residenti, ma anche per chi ne è ospite.

Parlare di città "sostenibile e intelligente" rinvia dunque ai temi della cosiddetta *city logistic*. Una mobilità sempre più fondata sull'utilizzo del canale ferroviario e del canale marittimo per trasportare passeggeri e merci può consentire di migliorare qualità della vita e ambiente, rendendo altresì il modello economico più efficiente ed efficace, nonché capace di attrarre risorse e investimenti dall'esterno.

Il progetto di ricerca e l'intera attività di analisi nasce dalla stretta collaborazione fra SRM e Centro Einaudi. SRM, diretta da Massimo Deandreis, si occupa attraverso studi, analisi e ricerche, di creare valore aggiunto nel tessuto economico e sociale del Mezzogiorno. Il Centro Einaudi di Torino ha messo a disposizione la propria oltre ventennale esperienza di analisi e di interpretazione delle dinamiche evolutive del complesso mondo delle città nonché delle importanti trasformazioni socio-economiche delle aree urbane. Infine, l'azione di intervento sul campo e di conoscenza del territorio non sarebbe stata incisiva e profonda senza la collaborazione dell'Unione Industriali di Napoli.

I lavori di questo primo *Rapporto* sono stati coordinati da Salvio Capasso con la collaborazione di Olimpia Ferrara di SRM e da Giuseppina De Santis e Luisa Debernardi del Centro Einaudi. Lucia Simonetti dell'Università Orientale di Napoli è autrice del primo capitolo; Lucio Siviero dell'Università di Catania è autore del secondo capitolo in collaborazione con Giovanna De Falco; Consuelo Carreras, Agnese Casolaro, Alessandro Panaro di SRM sono autori del terzo capitolo e curatori delle interviste effettuate, infine Luisa Debernardi del Centro Einaudi è autrice, in

collaborazione con Cristiana Cabodi e Sara Mela, del quarto capitolo.

Giulio Davico ha creato le copertine fotografiche interne dei quattro capitoli. L'impaginazione è a cura di Raffaella Quaglietta di SRM. La copertina del volume è stata creata da Luisa Carlucci e Alessia Frau dello Iaad – Istituto d'Arte Applicata e Design – di Torino con la supervisione del docente Giuliano Rossi.

Sul sito <http://www.rapporto-rota.it> è scaricabile il presente *Rapporto*. Sempre sul sito sono consultabili le altre pubblicazioni Giorgio Rota sulle altre città (Torino e Roma, quest'ultimo disponibile a fine 2014) e la banca dati contenente un'ampia selezione di tabelle comparative fra Napoli e le altre città metropolitane organizzate per aree tematiche: demografia, economia, innovazione, formazione, ambiente, sicurezza, mobilità, sanità, assistenza, trasformazioni urbane, cultura, energie.

Il *Rapporto* è scaricabile anche dal sito di SRM, <http://www.srm.it>, nella sezione dedicata ai Rapporti periodici.

Un doveroso ringraziamento va a tutti coloro che ci hanno fornito importanti informazioni, spunti di riflessione e documentazione, in particolare l'Unione Industriali di Napoli, l'Acen (Associazione Costruttori Edili Napoletani) e l'Autorità Portuale di Napoli.

Si ringraziano sentitamente, Ambrogio Prezioso (Presidente dell'Unione Industriali di Napoli), Rodolfo Girardi (Presidente di Federcostruzioni e Past President dell'Acen), Antonio Del Mese (Dirigente Area Affari Giuridici e Contrattuali dell'Autorità Portuale di Napoli) per le interviste concesse.

Un ringraziamento inoltre a: Rossana Cima (Fondazione David Hume), Fiorinda Corradino (Centro Studi dell'Autorità Portuale di Napoli), Luca Davico (Centro Einaudi – Politecnico di Torino), Dario Di Pierro (Fondazione David Hume), Caterina Guidoni (Fondazione David Hume), Michele Lignola (Unione Industriali di Napoli), Gabriella Reale (Centro Studi dell'Acen), Paola Russo (Centro Studi dell'Unione Industriali di Napoli), Luca Staricco (Centro Einaudi – Politecnico di Torino).

Il presente Rapporto è stato chiuso il 10 aprile 2014.