

UPLanD

Journal of Urban Planning, Landscape & environmental Design



Invited Essay
Saggio su invito

THE METROPOLITAN CITY

Almerico Realfonzo

University of Naples, Federico II, IT

HIGHLIGHTS

- Vertical metropolitan areas and urban systems.
- The Italian case studies of Naples and Milan.

ABSTRACT

At a certain moment in its history, the main demand on the city was how to respond to the settlement question, which was territorial in nature. So, starting from the 17th century, the expansion of cities like London, Paris and Naples took place. These cities were celebrated in history and through iconography for their expansiveness, their street networks, and their productive and cultural structures systems, which were related to artisanal, industrial, and mercantile settlements, as well to professional, university and sanitary structures systems.

Because of these functional demands, which affected an ever increasing number of citizens, the demand for dwelling places and buildings and for productive, administrative, educational, and sanitary services grew, as did the demand for spaces where to spend one's free time and practice sports. It became necessary to obtain buildings that would provide the best use and comfort, and that could grow in height (something that became possible also thanks to the development of industrial plant technologies), providing an increased number of services and residences for the same building footprint.

Over the centuries, the demand for residences and for every other function supplied by the city grew, and specific building typologies developed, something that we will discuss in this essay: we are talking about the relatively recent urban settlement cases of the North American cities of Chicago and New York, where, at a certain moment in history, construction technologies allowed for building with metal and glass, giving rise to skyscrapers.

ARTICLE HISTORY

Invited: February 01, 2017
Received: March 31, 2017
Accepted: April 15, 2017
On line: April 25, 2017

KEYWORDS

Land use
Metropolitan Areas
Metropolitan City
Skyscrapers
Urban density
Urban systems

1. INTRODUZIONE

Nell'Europa del '700, Londra e Parigi erano state le grandi città che avevano diviso con Napoli non certamente il confronto tra le sistemazioni urbanistiche ma il primato demografico e le rigide gerarchie sociali, alla cui base si trovavano le masse popolari diseredate e lasciate nell'ignoranza, soggette alla violenta legge della malavita più che a quella dello Stato. Due secoli dopo, il *Manifesto del futurismo* sulle arti, pubblicato in francese su "Le Figaro" il 20 febbraio 1909 col titolo *Le Futurisme*, era stato anticipato in forma di volantino a vari intellettuali e scrittori italiani. Ispiratore e fondatore dell'impresa era stato, in Italia, il poeta e scrittore Filippo Tommaso Marinetti al cui manifesto seguirono i manifesti delle arti figurative (anni 10) e *drammaturgici* (1911) e *della letteratura* (1912), ciascun testo mosso dal desiderio che l'Italia sfruttasse l'occasione di conquistarsi il ruolo di grande potenza culturale e civile e che una nuova categoria estetica sostituisse il languore "antiquario" dell'arte dei secoli precedenti, affermando che la magnificenza del mondo si era arricchita di una bellezza nuova, la bellezza della velocità e del dinamismo.

Col decennio degli anni venti del primo dopoguerra la grande Londra e soprattutto Parigi erano divenute, con New York, protagoniste della cultura e dell'affascinante moda dei *Roaring Twenties*, celebrati dalla letteratura come dal cinema e dalla nuova musica popolare, il *Jazz*. Anche il nostro paese malgrado la sua perdurante struttura ottocentesca diffusamente agricola, aveva conosciuto col *Manifesto futurista* i germi innovatori del nuovo secolo che esaltava, con i miti del dinamismo, la velocità e l'industria, lo spirito di un mondo in radicale contrasto col costume "passatista". Nel 1914 il giovane architetto Antonio Sant'Elia aveva pubblicato il *Manifesto dell'Architettura futurista* che esaltava la città come archetipo di modernità ponendo il movimento, i trasporti e le grandi strutture all'origine del perenne divenire del territorio.

Se lo spirito metropolitano inteso come sinonimo del dinamismo rimase carattere dominante di città come Chicago e New York fine ottocento-primo novecento e della rivoluzione dei costumi che connotò l'età del jazz, l'Italia degli anni '20 e '30 conobbe per il legame tra il secondo futurismo e il regime fascista e per l'insorgere del movimento moderno in architettura, significativi aspetti eclettici documentati da ANNITRENTA la grande mostra milanese del 1982 sul decennio che vide la costituzione dell'Accademia d'Italia e del CNR, l'edizione dell'Enciclopedia Italiana, la regolamentazione delle grandi esposizioni (la Biennale di Venezia, la Triennale di Milano, la Quadriennale di Roma), ma anche i grandi interventi *metropolitani* nelle maggiori città: a Milano l'accesso alla città dalla *galleria delle carrozze* della stazione centrale e l'assetto del prestigioso centro tra Piazza Duomo, Piazza Diaz e San Babila; a Roma il grandioso impianto dell'*EUR*; a Napoli che aveva già conosciuto il risanamento della tratta parallela alla costa, il risanamento fascista del rione *San Giuseppe-Carità*, la costruzione del *palazzo della Posta* di Giuseppe Vaccaro, le prime architetture di Luigi Cosenza (il *Mercato del Pesce* del 1929-30 e la *Villa Oro* realizzata in collaborazione con Bernard Rudofsky del 1934-37) ed opere di altri Autori, quali *la litoranea*, *la galleria della Vittoria* del '29, *le ferrovie urbane* dei versanti flegreo e vesuviano, *la zona ospedaliera collinare*, e nel '40 la *Mostra delle Terre d'Oltremare*, inaugurata pochi giorni prima dell'entrata in guerra dell'Italia.

Nel lessico urbanistico di quei tempi, i termini *metropoli* e *metropolitano* furono semplicemente assunti nel senso letterale afferente le grandi e popolate città che ho ricordato e che già a fine ottocento erano sorte negli USA ma anche in alcune località di Europa, come l'Inghilterra e la Francia, nel mentre nel più tardo evolvere del secondo dopoguerra, nei casi di alcune città italiane significavano emulazione degli esempi del sistema urbanistico ed economico mondiale e reagire con insolite strategie, progetti e politiche ai bisogni delle città, cercando di migliorare la propria immagine e la propria posizione concorrenziale nel Sistema-mondo, approntando politiche di riqualificazione

urbana, col recupero dei centri storici e il ridisegno dei waterfront e delle aree industriali dismesse e delle periferie.

Subentrò, poi, negli anni tra i 60 e gli 80, col concorso di discipline quali l'Estimo Urbano e la Sociologia, il ripensamento di regole e strumenti di pianificazione misurati avviato agli inizi del decennio '60 con la scuola napoletana, dando spazio alla prima "valutazione" nei suoi multiformi aspetti quanti-qualitativi di un'urbanistica consapevole introducendo la partecipazione pubblico-privata al "governo del territorio". Il lessico conobbe nuovi termini correnti come "area metropolitana" (anni '80) e, più di recente, "città metropolitana" in nuove forme urbane di utilizzo di brani di città e di consumo del suolo urbano, nel mentre gli studi sul fenomeno metropolitano si andavano svolgendo in due direzioni: da un lato intendendo l'area metropolitana come un tipo di regione geografica, dall'altro cercando di definire i concetti delle comunità metropolitane come sistemi integrati di funzioni cittadine. Sorse anche una categoria di misura delle opere pro-capite, "standards" vale a dire attrezzature o opere con dimensioni rapportate alle liste delle esigenze umane in vario modo definibili e misurabili.

2. NEW YORK PRIMI ANNI '20

Per tutto il novecento si è parlato di "metropoli" ("città madre", dal greco *μήτηρ*, madre, e *πόλις*, città) per intendere una città di grandi dimensioni demografiche e territoriali di cui già nei *Roaring Twenties* era emblema e paradigma la mitica New York dell'*età del jazz*, la città "*altissima*" (Fitzgerald, 1976) e densa di abitanti che Francis Scott Fitzgerald rivide nel 1919 con la sua folla, il suo aspetto e il suo spirito: "New York" scrisse Fitzgerald, "*aveva tutta l'iridescenza del principio del mondo*" (Fitzgerald, 1976), un'immagine quasi geologica della città dei grattacieli, sede di un'evoluzione che ne uguagliò nel '25 la popolazione a quella di Londra che, con la crescita dell'industrializzazione tra il XIX e il XX secolo, era divenuta la città più popolosa del mondo.

L'inizio dell'innovazione dell'architettura e dell'urbanistica di New York e delle altre metropoli americane si collocò tra il varo di talune opere della Scuola di Chicago della seconda età dell'ottocento quali l'*Home Insurance Building* (William Le Baron Jenney, 1885, mt 55), ritenuto primo esempio di grattacielo per l'uso del telaio metallico, nella città uscita dal devastante incendio del 1871, l'*Auditorium Building* (Adler e Sullivan, 1887-89, mt 73), i multipiani *Magazzini Carson, Pirie & Scott* (Sullivan 1899-1900), e le prime opere assimilabili a grattacieli in New York, il *New York Tribune Building* (Richard Morris Hunt, 1875, mt 79), il grattacielo *World Building* (George B. Post, 1890, mt 106), il *Park Row Building* (Robert Henderson, 1899, mt 118), il *Fuller Building* o *Flatiron* (Daniel Burham, 1902, mt 87) e che poi furono seguiti da una serie di grattacieli eretti tra il 1910 ed il 1930 tra i quali 16 degli 82 più alti edifici di New York, il *Woolworth Building* (1913, di mt. 241), il *Bank of Manhattan Trust Building* (1930, poi Trump Buildig di mt 283), il *Chrysler Building* (1930, mt 319), l'*Empire State Building* (1930-31, di mt 443 alla guglia).

In particolare, l'*Empire State Building* (Progettato dagli architetti Richmond H. Shreve, William F. Lamb e Arthur Loomis Harmon) con i suoi celebri osservatori dell'86° e del 102° piano sul panorama di New York, è tornato a primeggiare in altezza dopo la distruzione del *World Trade Center* negli attentati del 2001. (Circa i nomi degli edifici, occorre ricordare che gli stessi furono, talora, realizzati in tempi diversi in entrambe le due "città dei grattacieli" conservando gli stessi nomi).

3. LA DENSITÀ URBANA E L'USO DEL SUOLO

Sussisteva a quel tempo negli USA, generata dalla crescita demografica, dallo sviluppo e dalla



Figure 1: The Empire State Building, 1930-31

crescita demografica, dallo sviluppo e dalla configurazione del mercato immobiliare come dal progresso delle reti della mobilità, un'alta densità di residenti sul territorio delle maggiori città, all'origine di danni ambientali quali lo sfruttamento intensivo del suolo e la sua usura, in una parola il "consumo del suolo".

Ovviamente per secoli i fabbricati più alti avevano reso possibile a parità di superficie accogliere più residenti, ma la logica espansione in altezza perseguita dai costruttori per conseguire maggiore libertà operativa era rimasta frenata dai limiti delle tecnologie costruttive storiche e dell'impiantistica a corredo funzionale delle costruzioni: la soluzione più ovvia per controllare i grandi problemi della densità e della contaminazione urbana, l'adozione di modelli residenziali multipiani con sedimi ridotti ed elevate altezze interne in uno all'adozione di un'urbanistica atta a conseguire il benessere insediativo era stata frenata dall'arretratezza della conoscenza scientifica e tecnologica in contesti sociali condizionati dagli eterni temi della rendita, del classismo, dello sfruttamento umano, della varietà del disordine comportamentale. Intrapresa e consolidata la strada dell'impiego dei grattacieli per realizzare abitazioni e uffici, generalizzata l'alta qualità tecnologica degli edifici col ricorso a strutture portanti in metallo che consentivano un buon grado di funzionalità distributiva con ampia apertura degli ambienti all'aria ed alla luce mediante pareti esterne vetrate e con la conseguita efficienza impiantistica (ascensori sempre più veloci e sicuri, reti di posta pneumatica e comunicazioni interne), oltre ai pregi delle localizzazioni ambientali e paesaggistiche, rimase la pressione demografica a reggere la domanda di sempre maggiori altezze degli edifici sulle aree sempre più costose del mercato.

4. I GRATTACIELI E I LORO ARCHITETTI

La storia dei grattacieli americani nella continua ricerca di primati di altezza, valore estetico e prestigio è anche la storia dei loro architetti, a partire da Louis Henry Sullivan (1856-1924) “la personalità artisticamente più dotata e la più colta figura della Scuola di Chicago. La stessa appassionata intensità di Wright, ma accoppiata a un intelletto lungimirante e a una vasta visione umanistica” (Zevi, 1953). Considerato il padre del Movimento Moderno negli Stati Uniti e il primo progettista di grattacieli per l’influenza che esercitò nella Scuola di Chicago dove nacquero le grandi torri che abbagliarono la scena internazionale delle opere di architettura realizzate dopo il devastante incendio del 1871 nella giovane città, che portarono le altezze dei fabbricati da poche a più decine di metri.

Sullivan aveva lavorato col maestro William Le Baron Jenney (1832-1907), che nel suo studio di architetto e ingegnere dal 1868 a Chicago progettava edifici multipiani con struttura in ferro ponendo le basi della scuola di architettura che dalla città prese il nome. Al successivo sodalizio di Sullivan, nel periodo più produttivo del suo incontro professionale con Dankmar Adler (1844-1900) si dovettero, poi, il già citato *Auditorium*, “forse il massimo capolavoro della scuola richardsoniana, il più grande teatro di Chicago, il più alto edificio della città ed un prodigio nella soluzione dei problemi statici e acustici” (Zevi, 1953), e il *Wainwright Building* di Saint Louis nel Missouri (1889). Di rilievo storico la circostanza che nello studio di Adler e Sullivan abbia operato sei anni il grande Frank Lloyd Wright (1867-1959) nella cui vastissima produzione internazionale spiccò in New York il Salomon R. Guggenheim Museum, del 1943.

La presenza dei grattacieli sul territorio si diffuse in una varietà di casi esterni ai siti storici delle loro sedi, riproponendo il prototipo degli insediamenti di questi insediamenti che si perseguì cent’anni orsono con il modello del Loop di Chicago, un cluster di edifici ed opere collegati dall’ordito infrastrutturale multilivelli, che nel caso della bella città americana ne era divenuto il cuore pulsante (Grisotti, 2003). I siti degli edifici in Chicago come in New York e negli altri casi nordamericani ed europei, hanno visto la felice complementarietà con giardini e parchi (per esempio, il Grant Park, noto un tempo come Lake Park, nel Loop di Chicago che affaccia sul lago Michigan ed il Central Park di New York aperto al pubblico nel 1859).

5. IL CASO ITALIANO TRA IL MANIFESTO FUTURISTA, IL 1° E IL 2° DOPOGUERRA

Nello scenario dei primi anni del fervido XX secolo era fiorito in Italia interessando l’Europa e gli USA, il movimento del poeta Filippo Tommaso Marinetti che coinvolse artisti ed intellettuali di più settori della cultura. Nel 1909 il movimento aveva proposto in Italia e nel contesto internazionale, il *Manifesto del Futurismo* e prodotto opere, dalle lettere, al teatro, alla pittura, alla scultura connotate da forte innovazione tecnica e formale, e ispirate da suggestioni di velocità, movimento, urgenza e lirismo (Ritengo rilevante il gruppo dei pittori aderenti al movimento, tra i quali Umberto Boccioni, Carlo Carrà, Giacomo Balla e Gino Severini). Nel 1914 si affiancò ai futuristi Antonio Sant’Elia, nato nel 1888 e già munito di una certa notorietà di architetto, che debuttò con un *Manifesto dell’architettura* e la pubblicazione di una immaginaria “Città Nuova” di suggestivi edifici ispirati da principi di modernità delle strutture.

Sant’Elia asseriva: “*Il problema dell’architettura non è un problema di rimaneggiamento lineare. Non si tratta di [...] determinare differenze formali tra l’edificio nuovo e quello vecchio, ma di creare di sana pianta la casa nuova costruita, tesoreggiando ogni risorsa della scienza e della tecnica, appagando signorilmente ogni esigenza del nostro costume e del nostro spirito, calpestando quanto è grottesco, pesante e antitetico con noi [...] determinando nuove forme, nuove linee, una nuova armonia di profili e di*

volumi, un'architettura che abbia la sua ragione d'essere solo nelle condizioni speciali della vita moderna e la sua rispondenza come valore nella nostra sensibilità." (Sant'Elia, 1914).

Più oltre sulla città moderna l'architetto si pronunciava nei seguenti termini: *"Noi dobbiamo inventare e fabbricare ex novo la città moderna simile ad un immenso cantiere tumultuante, agile, mobile, dinamico in ogni sua parte e la casa moderna simile a una macchina gigantesca.[...] La casa di cemento, di vetro, di ferro [...] deve sorgere sull'orlo di un abisso tumultuante, la strada, la quale non si stenderà più come un soppedaneo a livello delle portinerie, ma si sprofonderà nella terra per più piani, che accoglieranno il traffico metropolitano..."*. (Giacomelli, Godoli, Pelosi, a cura di, 2014).

Ai grafici della "Città Nuova" appartenevano due celebri immagini: un "cluster" (un gruppo) di edifici multipiani residenziali con caratteri di grattacieli, ascensori esterni e collegamenti su più piani stradali, ed una Stazione di aeroplani e treni con funicolari e ascensori su tre piani stradali.

Il manifesto dell'architettura futurista lanciato da Sant'Elia non ebbe e non poteva avere un seguito, come scrisse Argan: *"l'industria era in fase di sviluppo (...) quanto al problema delle abitazioni operaie era ovunque praticamente ignorato. Nelle città dominava la speculazione immobiliare protetta dalle burocrazie governative e municipali. Quando si accentua[va] la pressione delle rivendicazioni sociali, la risposta delle classi dirigenti [era] un regime di repressione poliziesca, il fascismo. Poiché l'iniziativa edilizia era in gran parte nelle mani dei pubblici poteri, la storia dell'architettura moderna italiana è la storia dei suoi rapporti con il regime fascista"*. (Argan, 1978). Per gli anni del primo dopoguerra europeo, che videro il Bauhaus di Gropius e la corrente che faceva capo a "L'esprit Nouveau" di Le Corbusier, si rinvia al testo di Renato De Fusco (De Fusco, 1993).

Nel lessico urbanistico corrente in Italia prima della 2^a guerra mondiale peculiare fu il termine "razionalismo" che ho ricordato, nel mentre nel più evoluto manifestarsi del secondo dopoguerra, alcune città e metropoli mediterranee dinanzi al trasformarsi del sistema economico internazionale, reagirono con nuove strategie attraverso la pianificazione urbanistica, con nuovi progetti e azioni, cercando di migliorare la propria immagine e la propria posizione concorrenziale nel Sistema-mondo, approntando politiche di riqualificazione di aree dismesse e in minore misura di riorganizzazione formale, funzionalità moderna e ripensamento delle periferie di carattere metropolitano. Subentrò, poi, con l'evoluzione disciplinare dell'Estimo Urbano, l'Economia territoriale, la moderna Geografia e la Sociologia, il ripensamento degli strumenti di pianificazione avviato soprattutto nel decennio '60, dando spazio alla valutazione di piani e progetti (CeNSU, 2015) e riconoscendo il diffondersi nel paese di una organizzazione sfumata e ricca di tipo metropolitano.

Successivamente l'urbanistica non è divenuta neppure più la disciplina che regola lo sviluppo edilizio dei nuclei urbani mediante lo studio di «piani regolatori» aventi forza di leggi, ma si è intrecciata strettamente alla pianificazione economica implicando, per conseguenza, scelte politiche di fondo. Il problema non è più l'adattamento della città, ma il coordinamento funzionale di più agglomerati sociali, l'attrezzatura di vasti territori, la determinazione dei nuclei di compensazione culturale e produttiva, lo studio dei sistemi di comunicazione" (Argan, 1978).

Il lungo dopoguerra è sembrato proporre una radicale inversione di marcia nella pianificazione territoriale del paese che, uscito dal fascismo, aveva coltivato sino dai primordi della pianificazione nel dopoguerra, i grandi temi urbanistici del XX secolo della pianificazione di area vasta: cito per tutti il "Piano regionale piemontese 1946" di Astengo, Renacco, Bianco e lo schema interregionale del nuovo Piano Regolatore di Milano bandito nello stesso 1946 dal Comitato di Liberazione Nazionale, che vide tra i concorrenti il gruppo "AR" (Architetti Riuniti) che riunì maestri di grande competenza tra i quali Albini, Belgioioso, Bottoni, Cerutti, Gardella, Mucchi, Palanti, Peresutti, Pucci, Putelli e Rogers.

Tornando al giovane novecento, se lo spirito metropolitano rimase carattere dominante di New York e della rivoluzione dei costumi che connotò l'età del jazz divulgata dal grande *media* che fu il cinema americano, l'Italia degli anni '20 e '30 conobbe, originariamente anche per il legame tra il secondo Futurismo ed il regime fascista e per l'insorgere del movimento moderno in architettura, significativi

aspetti dell'ecllettismo italiano, documentati dalla grande mostra milanese del 1982, ANNITRENTA, sul decennio che vide la costituzione dell'Accademia d'Italia e del CNR, l'edizione dell'Enciclopedia Italiana, la regolamentazione delle esposizioni Biennale di Venezia, Triennale di Milano, Quadriennale di Roma, ma anche i grandi interventi metropolitani: a Milano l'accesso alla città dalla "galleria delle carrozze" della Stazione Centrale e l'assetto del prestigioso centro tra Piazza Duomo, Piazza Diaz e San Babila; a Roma il grandioso impianto dell'EUR; a Napoli col risanamento dei rioni San Giuseppe-Carità e il Palazzo delle Poste di Giuseppe Vaccaro, le prime architetture di Luigi Cosenza (*Mercato del pesce* del 1929-30, *Villa Oro* realizzata con Bernard Rudofsky nel 1934-37) ed altre opere, quali la litoranea, la *Galleria della Vittoria* del '29, la zona collinare ospedaliera e soprattutto la "*Mostra d'Oltremare*" inaugurata pochi giorni prima dell'entrata in guerra dell'Italia.

6. METROPOLI ED AREE METROPOLITANE ITALIANE, ANNI 60

Agli anni '60 appartiene - a deporre per l'intervenuta presa di coscienza dell'evoluzione metropolitana nel nostro paese - l'area metropolitana secondo la definizione degli anni '60 attribuita ad Achille Ardigò, come "un'estensione territoriale degli insediamenti urbani al di là dei confini della città-metropoli" (a sua volta definita come una grande centro che conserva il carattere tradizionale della città, con l'esatta delimitazione amministrativa dei suoi confini "e con una differenziazione, iscritta nitidamente nel suolo, della città dalla campagna") (Cafiero, Busca, 1970). E' in queste aree di contorno delle aree centrali che si localizza quasi totalmente lo sviluppo ed in cui si manifesta la maggiore capacità attrattiva della Regione (Cafiero, Busca, 1970).



Figure 2: Il Centro Direzionale di Napoli.

Una ricerca SVIMEZ (Associazione per lo sviluppo dell'industria nel Mezzogiorno - Centro per gli studi sullo sviluppo economico) sulla quale torneremo, fornì la proposta, definita in due ipotesi alternative, di aree metropolitane italiane al 1981. (La città di Napoli vide, nel dopoguerra, la realizzazione di opere che meriterebbero un'attenzione critica che esula dai limiti del presente saggio. Si pensi, a titolo di esempio, al Grattacielo de La Cattedrale (1957), a firma di Stefania Filo Speciale e realizzato nel 1957 ed alle Vele e Torri di Scampia (1962-75) a firma di Franz Di Salvo).

7. CENTRO DIREZIONALE DI NAPOLI.

L'intervento di maggior rilievo nei decenni conclusivi del XX secolo in Italia fu la realizzazione del Centro direzionale di Napoli allocato in un'area industriale dismessa dell'estensione di circa 110 ettari per la costruzione di un nuovo quartiere di edilizia terziaria e commerciale destinato a dotare la capitale dell'Italia meridionale di un grande centro di affari e, contestualmente, decongestionare il traffico cittadino.

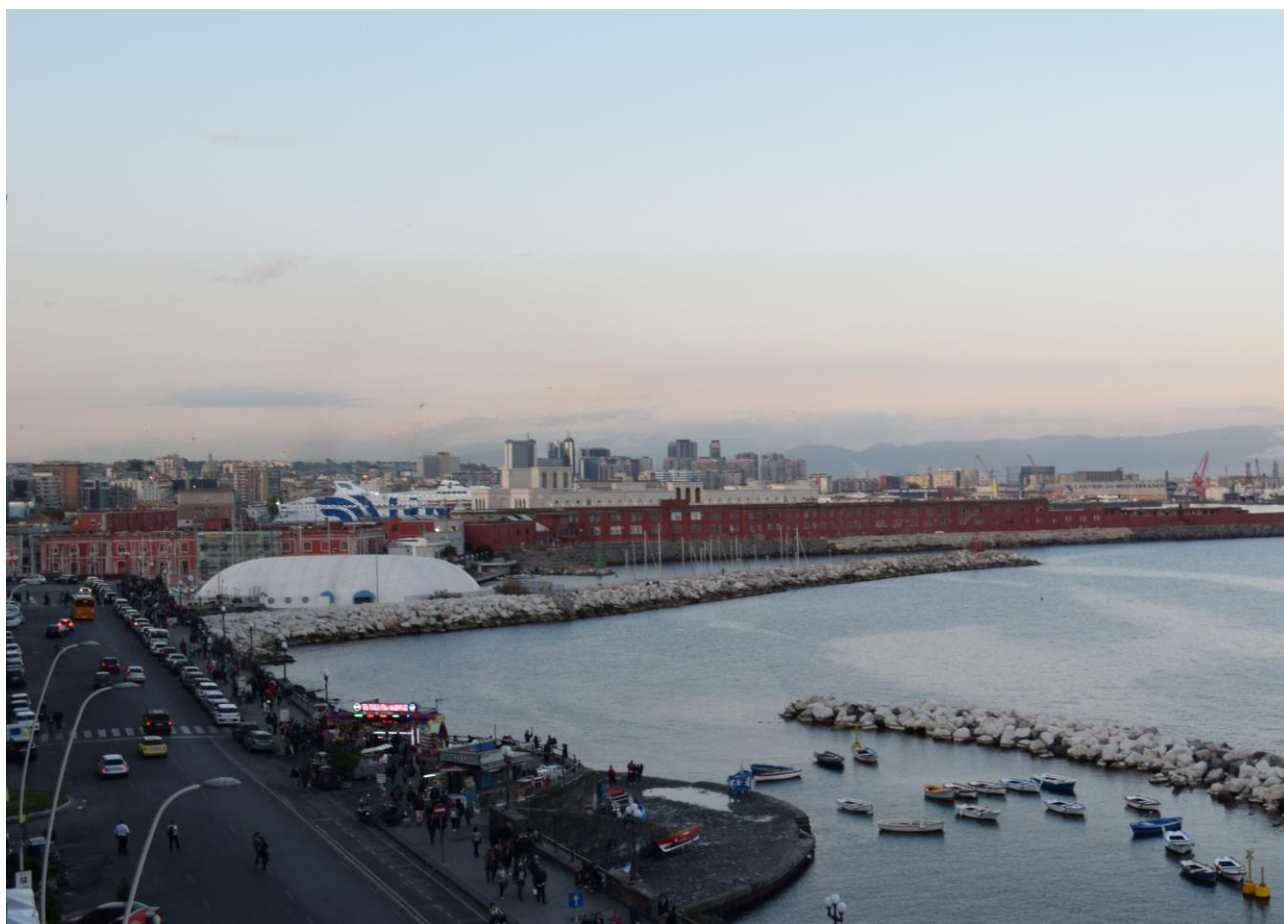


Figure 3: Il Centro Direzionale di Napoli nello skyline dell'area orientale.

Nel 1982 il progetto venne affidato, dopo un primo, rilevante studio preliminare firmato da Giulio De Luca, all'architetto giapponese Kenzō Tange e circa tre anni dopo la presentazione del suo progetto generale si avviarono i cantieri per la realizzazione delle opere. (Editoriale Vivere Al Centro, 1999). Nel

volume Al Centro i testi dedicati agli architetti Marcello Angrisani, Corrado Beguinot, Gaetano Caltagirone, Michele Capobianco, Camillo Gubitosi, Alberto Izzo, Arrigo Marsiglia, Massimo Mattei, Nicola Pagliara, Massimo Pica Ciamarra, Giuseppe Squillante, firmatari di opere del Centro. (Editoriale Vivere Al Centro, 1999).



Figure 2: Centro Direzionale di Napoli, Torre del CNR, Massimo Pica Ciamarra. *Source: Archivio PCA Int.*

Il Centro Direzionale di Napoli è stato a lungo ritenuto il più esteso agglomerato di grattacieli d'Italia e dell'Europa meridionale: la città metropolitana dovrà valorizzarne al massimo le importanti potenzialità. (Nel libro dedicato al Centro Direzionale: Giovanni Multari (a cura di), *La grande dimensione in architettura*, si fa cenno a due rilevanti precedenti alla proposta di nuova direzionalità

anticipata nel PRG di Napoli del 1939 di Piccinato, che sarebbero individuabili nel Piano di ricostruzione dei quartieri Porto, Mercato, Pendino di Luigi Cosenza del 1946, e del progetto elaborato da Salvatore Bisogni, Luigi Piscioti, Agostino Renna e Uberto Siola per la partecipazione al “Concorso per il Nuovo Palazzo di Giustizia di Napoli” posto (1973) in aperta polemica con la collocazione nel Centro Direzionale).

8. MILANO.

Il caso della città di Milano, continuando la tradizione dell’anteguerra si rapporta ancora oggi ad opere prestigiose. Tra le opere dei primi decenni del 2° dopoguerra, spiccarono casi di grande rilievo tra i quali La Torre Velasca, opera del gruppo BBPR (1956-57), il Grattacielo Pirelli, di Giò Ponti ed altri autori (1953-60), il Grattacielo Milano, (1950-55) di Luigi Mattioni, Eugenio Soncini ed Ermenegildo Soncini, il complesso di Corso Italia di Luigi Moretti (1949-55).



Figure 3: Milano: il Grattacielo Unicredit a Porta Nuova

suo grande podio e gli sveltanti corpi di fabbrica accolgono i viaggiatori che sbarcano nella nuova stazione, magari provenendo, con i convogli dell’alta velocità dalle non più remote stazioni di Roma o di Napoli o di Europa. Nell’area è sorto, progettato dallo studio di Stefano Boeri, Gianandrea Barreca, Giovanni La Varra, *Il Bosco Verticale* (2009-2014).

Un caso significativo si è realizzato nell’area di Porta Nuova, un antico sito borghese di *case di ringhiera* tra i più desolati nella città negli ultimi tristi fuochi della seconda guerra mondiale ed il suo dopoguerra, quando io, vivendo a Milano, saltuariamente vi andavo. Nel sito, settant’anni dopo è stata inaugurata nel 2014 la *Torre Unicredit*, il più alto grattacielo italiano con i suoi 231 metri di altezza progettato da César Pelli nella più ampia sistemazione dell’ambito di Porta Nuova a ridosso del rinnovato corso Como che è divenuto sede intensamente vissuta di bar e ristoranti cui il grattacielo fa da fondale così come il

9. LO STUDIO DELL'82, "SISTEMI URBANI" DEL MEZZOGIORNO

Come si è visto, la questione delle aree e città metropolitane da istituire nel nostro Paese registra precedenti culturali che risalgono al secolo scorso ed agli anni recenti.

La Commissione di studio per un Programma dei Sistemi urbani nel Mezzogiorno Istituita con Decreto del Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno 26.1.1982 (costituita da Franco Archibugi, Corrado Beguinot, Raffaele D'Ambrosio, Calogero Muscarà, Luigi Pieraccioni, Sandro Petriccione, Paolo Portoghesi, Almerico Realfonzo. Fecero parte del Comitato di ricerche istituito dalla Cassa per il Mezzogiorno, oltre ai membri della Commissione anche il Prof. Attilio Bastianini e l'Arch. Gianpaolo Imbrighi), individuò 15 (in alternativa 16) "Sistemi urbani meridionali" raccolti in 3 gruppi:

A) Sistemi fondati sulle "attuali aree metropolitane";

B) Sistemi "di riequilibrio";

C) Sistemi "alternativi".

Lo studio propose l'interpretazione di un sistema urbano come di "un insieme di città, diffuso, almeno nelle nostre regioni, in uno spazio geografico limitato; caratterizzato dall'intensità dell'interscambio e dalla mobilità pendolare e costituente un bacino potenziale di servizi e attrezzature del tipo superiore e raro" fruibili dalla popolazione del sistema (Realfonzo, 1996). Lo studio perseguì, per la rimozione delle storiche condizioni di degrado e di divario rispetto al resto del paese, uno "Schema" articolato per ambiti territoriali ai quali conferire obiettivi mirati ad assicurare alle comunità locali accessibilità adeguata a beni e servizi della città, per una soddisfacente qualità della vita.

L'obiettivo della diffusione dell'effetto città nel Paese era peculiare della strategia del precedente studio di programmazione noto come "Progetto '80" che aveva proposto tra i sistemi urbani, il sistema "Campania Felix" costituito dai territori delle province di Napoli e Caserta e dall'Agro nocerino-sarnese al di qua dei Lattari (Ministero del Bilancio e della Programmazione Economica, 1969), un'ipotesi tuttora considerevole, che al netto del nocerino-sarnese, porrebbe, oggi, con oltre 3.959.000 abitanti una città metropolitana così perimetrata al 2° posto a ridosso della città romana ed un macro-sistema metropolitano Roma-Napoli al 1° posto, con 7.460.000 abitanti rispetto ai circa 5.490.000 del grande sistema settentrionale Milano-Torino (E' evidente la transitorietà della terminologia adottata per intendersi).

A livello internazionale va notato che nella tabella "Aree metropolitane a confronto" elaborata da Legambiente nel 2012, l'area Napoli-Caserta era classificata al 9° posto in Europa, dopo Londra, Parigi, Madrid, Rhin-Reich, Barcellona, Berlino, Milano e Roma (Zanchini, 2012).

10. LA VARIANTE GENERALE AL PRG DI NAPOLI, PRELIMINARE DEL '91

Esito rilevante dello studio Sistemi Urbani ci sembrò conseguito col "*Preliminare della Variante Generale al PRG di Napoli*" del 1991, che propose l'attuazione dell'area metropolitana di Napoli come sistema Na-Ce, approdando, dopo l'approvazione della Giunta, al Consiglio Comunale napoletano dove ottenne un'inedita "presa d'atto". Restò, pertanto, una proposta irrealizzata, quanto all'area metropolitana, per l'inattuazione della L.142/1990, mentre il Preliminare col suo insieme di progetti obiettivo e programmi di intervento, rescisse l'incarico al Comitato Tecnico Scientifico che l'aveva redatto, veniva annullato dalla Giunta subentrata, lasciando, però, la traccia di un percorso verso la Città Metropolitana di Napoli.

Agli indirizzi del Preliminare avrebbe dovuto far seguito la «bozza» del nuovo PRG e soprattutto i predetti progetti obiettivo e programmi di intervento sostenuti da finanziamenti statali e procedure accelerate, soprattutto «accordi di programma». (La variante del PRG di Napoli, fu affidata, nel 1988, ai professionisti: Romano Bernasconi, Salvatore Cattaneo, Vincenzo Del Giudice, Giulio De Luca,

Vincenzo De Meo, Giacomo Falomo, Camillo Gubitosi, Vincenzo La Veglia, Nicola Pagliara, Raimondo Pasquino, Almerico Realfonzo, Arnaldo Venditti.)

Nell'importante libro di Pasquale Belfiore e Benedetto Gravagnuolo, si lesse che sulle proposte del preliminare pesò *"la crisi delle metropoli"* che per le particolarità assunte nell'area napoletana (*"non deurbanizzazione ma saldatura fra capoluogo e Comuni della prima cintura; dismissioni definitive delle industrie; presenza di vari ostacoli allo sviluppo del terziario..."*) nell'intento di qualificare Napoli *"come metropoli internazionale"* rese necessario perseguire il recupero di livelli più alti di vivibilità ed efficienza. Quanto al richiamo del preliminare *"alla creazione di una nuova autorità di piano, la città metropolitana"*, venne imputato allo studio qualche grado di ambiguità sui problemi che travalicavano i confini comunali. Era il caso, per esempio, del capitolo dedicato al sistema insediativo, che si limitava a individuare tre bacini concentrici intorno al capoluogo (il circondario di Napoli, l'area napoletana e il sistema urbano Napoli-Caserta) e a invocare dallo studio della futuribile città metropolitana *"ipotesi di riequilibrio valide per l'intero sistema"* (Belfiore, Gravagnuolo, 1994) (il che a noi sembra tuttora da richiedere). Ma per cogliere il senso alquanto critico del testo di Belfiore e Gravagnuolo è necessario rinviare al libro.

11. LA RELAZIONE TECNICA RELATIVA AL D.L.6 LUGLIO 2012 N.95

La *Relazione Tecnica* del Decreto Legge 6.7.2012 n.95 (Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini. GU Serie Generale n.156 del 6-7-2012, Suppl. Ord.) assunse che la norma istitutiva delle 10 Città metropolitane in luogo delle rispettive province, perseguisse il conferimento alle predette Città di funzioni ulteriori rispetto a quelle provinciali e che la norma sarebbe stata, tuttavia, formulata in maniera da garantire l'invarianza di spesa. In realtà le ipotizzate *ulteriori funzioni rispetto a quelle provinciali*, avrebbero dovuto concernere rilevanti interventi di strutturazione e arricchimento dei servizi pubblici metropolitani ottimizzandone la fruibilità dai centri del sistema urbano contrastando nei modi più efficaci il retaggio della storica gerarchia delle città dei sistemi urbani. Dunque, interventi sul terziario complementari alla riqualificazione ambientale urbana, alla promozione della qualità architettonica delle costruzioni pubbliche ed al sostegno della rigenerazione dell'edilizia privata. Operazioni di tale calibro estese alla dieci città metropolitane previste avrebbero postulato un piano nazionale "Città metropolitane" di *grandi progetti* di differente rilevanza, tecnica ed ambientale e comunque di ingente onerosità finanziaria: il che non accadde. Va aggiunto che la questione della soppressione e razionalizzazione delle province (art.17 del DL 95/2012) ebbe il senso di una norma procedurale della quale non fu possibile quantificare gli effetti finanziari solo successivamente all'applicazione del programma, come si legge nella predetta *Relazione tecnica*.

Qui è il caso di richiamare, per intendere la misura delle attuali nostre capacità in fatto di interventi urbani di grande respiro, il *"Piano Nazionale per le città 2012-2017"* su cui torneremo.

12. IL CONVEGNO DI ROMA DI OTTOBRE 2013

Organizzato dalla Scuola Superiore dell'economia e delle finanze "Ezio Vanoni", Roma, e dal Consorzio Promos Ricerche, Napoli, il Convegno del 5° Corso "Governo del Territorio" promosso da Promos Ricerche e dalla Scuola di Economia e Finanze dello Stato registrò relazioni tutte di notevole rilievo, tra le quali ritengo particolarmente significative, le relazioni di Maurizio Tira, Presidente del Centro Nazionale di Studi Urbanistici e di Eugenio Leanza della Banca Europea per gli Investimenti.

La relazione di Tira (*La pianificazione di area vasta e i territori delle reti*) affrontò le tematiche della determinazione di un'area metropolitana e del rapporto tra enti locali e territori delle reti (il testo si scarica dal sito Promos Ricerche: "21 ottobre 2013. Pianificazione e Governo delle Aree Metropolitane. Convegno di studi a Roma").

In effetti la Legge 7.4.2014 n.56 ha individuato le aree metropolitane in prima approssimazione coincidenti con le provincie, che non rappresentano, però, le conurbazioni "generatrici" delle aree metropolitane. Sono infatti le reti territoriali a disegnare "spazi di connessione e non di contiguità fisica, più difficili da trattare, ma spesso più forti nella relazione della stessa continuità fisica": in particolare, "strade e linee di trasporto disegnano oggi nuove prossimità con velocità un tempo sconosciute" e reti tecnologiche e telematiche sostituiscono processi e abitudini come non si era mai verificato in passato. In particolare Tira ha illustrato, in 2 tavole denominate "Verso un territorio a geometria variabile?" l'assetto delle isocrone interessanti l'area centro-settentrionale rispetto a Milano, un approccio di tipica competenza professionale a documentare la variata accessibilità temporale al territorio nella condizione "prima" e "dopo" la TAV. La relazione di Leanza, Responsabile BEI di *Jessica and Investment Funds* (il testo in inglese si scarica dal suddetto sito Promos Ricerche) ha trattato il tema degli Strumenti finanziari europei per la crescita sostenibile delle aree metropolitane. Infine la relazione di Dionisio Vianello (vicepresidente AUDIS), si è soffermata sul tema dei Piani città (*Piani città in periodo di risorse scarse: rimodulazione e nuovi progetti*), rapportandosi all'esperienza del "Piano Nazionale per le città 2012-2017" varato con le "Misure urgenti per la crescita del Paese", proposte dal c.d. "decreto sviluppo" (DL 22.6.2012 n 83 convertito nella legge 134/2012); questione sulla quale mi sono soffermato anch'io con la Commissione Urbanistica dell'Ordine degli Ingegneri di Napoli. Si è trattato, infatti, di un piano quinquennale di interventi di valorizzazione di aree degradate di notevoli ambizioni, che, però, ha ottenuto, in totale, un ambiguo fondo di 2000 Mln nel quale sarebbero dovuti confluire, oltre alla dotazione specifica di 224 Mln €, varie altre risorse inutilizzate.

Table 1: Piano Città. Proposte, valori e contributi assegnati

Regioni	Proposte inviate	Proposte selezionate	Valori attivati (Mln €)	Contributi (Mln €)
Abruzzo	26	1	37,10	15,00
Basilicata	8	2	67,90	21,20
Calabria	33	1	51,90	30,00
Campania	76	2	144,10	25,20
Emilia-Romagna	21	3	348,20	29,40
Friuli-Venezia G.	11	1	10,80	4,00
Lazio	33	1	113,00	12,90
Liguria	16	1	221,00	25,00
Lombardia	28	3	98,80	19,70
Marche	35	1	66,40	8,80
Molise	6	0	0,00	0,00
Piemonte	20	2	557,80	16,90
Puglia	51	3	419,60	40,50
Sardegna	8	1	111,1	11,00
Sicilia	42	2	138,60	20,00
Toscana	16	1	467,00	14,70
Trentino-A.Adige	1	0	0,00	0,00
Umbria	9	1	90,30	6,60
Veneto	17	2	1.428,40	17,70
Totali	457	28	4.372,00	318,00

Source: Piano città, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2013). Relazione di A. Realfonzo alla Commissione Urbanistica, IL PIANO NAZIONALE PER LE CITTA', 8.3.2013

In tabella gli esiti della prima tornata 2012 del “Piano Città” (pubblicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 17.1.2013) che hanno registrato su 457 proposte regionali presentate per interventi edilizi ed urbanistici, 28 proposte cofinanziate con 318 milioni di euro per attivare progetti e lavori per circa 4,370 miliardi di euro tra fondi pubblici e privati con prevalenti interventi di riqualificazione e valorizzazione di aree urbane.

Oltre all'evidente esiguità delle risorse del piano, dai dati tabulati si evince che:

- la Regione che tra le 17 premiate ha presentato il maggior numero di proposte (76) è stata la Campania;
- quella maggiormente premiata in termini di contributi assegnati è stata la Puglia con 40,5 Mln;
- il maggior importo attivato tra i contributi assegnati si è verificato nel Veneto con 1.428 Mln €; (I dati elencati nella colonna sono i valori degli investimenti attivati ossia quelli corrispondenti alle proposte selezionate.)
- il contributo medio tra le proposte è stato pari a 11,357 Mln;
- quello per regione è stato pari a 19,706 Mln.

Il Convegno romano rilevò come il tema delle risorse finanziarie necessarie per affrontare le questioni connesse alla realizzazione delle Città metropolitane, enti territoriali di secondo livello con compiti di programmazione, pianificazione, coordinamento, promozione e gestione integrata dei servizi, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione, apparisse particolarmente improbo nello scenario che si andava delineando per la finanza pubblica colpita da tagli della spesa deprimenti l'economia, pesando sul PIL meridionale più ancora che sul Centro-Settentrionale: situazione che avrebbe, tuttavia, potuto rintracciare positive prospettive nell'avvio dell'Agenzia per la Coesione Territoriale. (Le relazioni al Convegno romano tenute da A. Realfonzo, direttore del Corso Governo del territorio -Promos-Scuola Superiore dell'Economia e delle finanze- concluso il 21 ottobre 2013 e dai relatori, M. Tira, A. D'Auria, E. Leanza, G. Terracciano, P. Rostirolla sono reperibili sul sito di Promos Ricerche).

13. “CITTÀ METROPOLITANE”. NOTE SUGLI ASPETTI GIURIDICI DEL TEMA ED ALTRO

Abbiamo citato, nel paragrafo sul Preliminare alla Variante 1991 al PRG di Napoli la proposta di attuazione dell'area metropolitana di Napoli come sistema Na-Ce, proposta dalla L.142/1990.

I provvedimenti che interessarono, successivamente all'emanazione della L.142/1990, il tema delle aree metropolitane sono stati i seguenti:

- il Testo unico sull'ordinamento degli Enti Locali (Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n.267) che definì “aree metropolitane” le zone comprendenti i comuni di Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Bari, Napoli e gli altri comuni i cui insediamenti avessero con essi rapporti di stretta integrazione; in (Cafiero, Busca, 1970), furono presentati due elenchi, definiti in due diverse ipotesi, di aree metropolitane al 1981 con 36 e 47 casi, secondo i criteri adottati.)
- la Legge costituzionale 18 ottobre 2001 n.3 che incluse le città metropolitane tra gli enti autoctoni previsti dalla Costituzione della Repubblica Italiana, con propri statuti, poteri e funzioni, come i Comuni, le Province e le Regioni;
- la Legge 5 maggio 2009 n.42 sul Federalismo fiscale;
- il Decreto Legge n. 95/2012, provvedimento sulla Spending Review, poi convertito nella Legge 135 del 7.8.2012 che stabilì che le città metropolitane di Roma, Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Bari, Napoli e Reggio Calabria dovessero essere tassativamente istituite a partire dall'1.1.2014;
- la Legge 7 aprile 2014 n. 56, Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni, nota come Legge Del Rio, che prevede l'istituzione di 10 città metropolitane

nelle regioni a statuto ordinario (Bari, Bologna, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Reggio Calabria, Roma, Torino, Venezia);

- la Legge 11 agosto 2014 n.114.

Già a fine secolo XX la legge 142 del 1990 promulgava la lista delle 10 città metropolitane incluse nelle regioni a statuto ordinario e le regole relative alle regioni a statuto speciale ed alle province autonome di Trento e di Bolzano: un avanzamento del quadro urbanistico nazionale che sembra singolare rispetto alle complesse ed intricate vicende urbanistiche vissute, ad esempio, da una città come Napoli nell'arco temporale trascorso dalla emanazione della legge ad oggi. Le norme relative all'istituzione delle città metropolitane, salvo Reggio Calabria, incluse nelle regioni a statuto ordinario, furono fissate al Capo VI della citata legge 142/1990 e, in particolare, dagli articoli 17, 18 e 19:

Art. 17.

(Aree metropolitane)

1. Sono considerate aree metropolitane le zone comprendenti i comuni di Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Bari, Napoli e gli altri comuni i cui insediamenti abbiano con essi rapporti di stretta integrazione in ordine alle attività economiche, ai servizi essenziali alla vita sociale, nonché alle relazioni culturali e alle caratteristiche territoriali.
2. La regione procede alla delimitazione territoriale di ciascuna area metropolitana, sentiti i comuni e le province interessate, entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge. *Omissis*

Art. 18.

(Città metropolitana)

1. Nell'area metropolitana, l'amministrazione locale si articola in due livelli:
 - a. città metropolitana;
 - b. comuni.
2. Alla città metropolitana si applicano le norme relative alle province, in quanto compatibili, comprese quelle elettorali fino alla emanazione di nuove norme.
3. Sono organi della città metropolitana: il consiglio metropolitano, la giunta metropolitana ed il sindaco metropolitano.
4. Il sindaco presiede il consiglio e la giunta.

Art. 19.

(Funzioni della città metropolitana e dei comuni)

1. La legge regionale, nel ripartire fra i comuni e la città metropolitana le funzioni
 1. La legge regionale, nel ripartire fra i comuni e la città metropolitana le funzioni amministrative, attribuisce alla città metropolitana, oltre alle funzioni di competenza provinciale, le funzioni normalmente affidate ai comuni quando hanno precipuo carattere sovracomunale o debbono, per ragioni di economicità ed efficienza, essere svolte in forma coordinata nell'area metropolitana, nell'ambito delle seguenti materie:
 - a. pianificazione territoriale dell'area metropolitana;
 - b. viabilità, traffico e trasporti;
 - c. tutela e valorizzazione dei beni culturali e dell'ambiente;
 - d. difesa del suolo, tutela idrogeologica, tutela e valorizzazione delle risorse idriche, smaltimento dei rifiuti;
 - e. raccolta e distribuzione delle acque e delle fonti energetiche;
 - f. servizi per lo sviluppo economico e grande distribuzione commerciale;
 - g. servizi di area vasta nei settori della sanità, della scuola e della formazione professionale e degli altri servizi urbani di livello metropolitano.
 2. Alla città metropolitana competono le tasse, le tariffe e i contributi sui servizi ad essa attribuiti.
 3. Ai comuni dell'area metropolitana restano le funzioni non attribuite espressamente alla città metropolitana.

Table 2: Le 10 città metropolitane nelle regioni a statuto ordinario, 2014

Ripartizione geografica	Città metropolitana	N. comuni	Popolazione residente 1° gen. 2014	Superficie territoriale (kmq)	Densità abitativa (ab./kmq)
Nord	Bologna	56	1.001.170	3.702	270
	Genova	67	868.046	1.834	473
	Milano	134	3.176.180	1.576	2.016
	Torino	315	2.297.917	6.827	337
	Venezia	44	857.841	2.473	347
Centro	Firenze	42	1.007.252	3.514	287
	Roma Capitale	121	4.321.244	5.363	806
Sud	Bari	41	1.261.964	3.863	327
	Napoli	92	3.127.390	1.179	2.653
	Reggio Calabria	97	559.759	3.210	174
Città metropolitane (a)		1.009	18.478.763	33.541	551
Italia (b)		8.057	60.782.668	302.073	201
% su Italia (a)/(b)		12,5%	30,4%	11,1%	

Source: Piano città Fonte: IFEL-Diartimento Economia Locale su dati Istat, 2014, scheda IFEL 38

Table 3: Le 14 città metropolitane nelle Regioni a statuto ordinario e speciale (1.1.2016)

Ripart.ne Geogr/ca	Città metropolitana	Pop/ne residente	pop/ne del capoluogo	Superficie Territoriale Km ²	Densità (ab/Kmq)	Numero di comuni
Nord	Bologna	1.005.831	386.663	3.702	272	55
	Genova	854.099	586.655	1.834	466	67
	Milano	3.208.509	1.345.851	1.576	2.036	134
	Torino	2.282.197	890.529	6.827	334	315
	Venezia	855.696	263.352	2.473	346	44
Centro	Firenze	1.013.348	382.808	3.514	288	42
	Roma Capitale	4.340.474	2.864.731	5.363	809	121
Sud	Bari	1.263.820	326.344	3.863	327	41
	Napoli	3.113.898	974.074	1.179	2.641	92
	Reggio Calabria	555.836	183.035	3.210	173	97
Sicilia	Palermo	1.271.406	674.435	5.009	254	82
	Catania	1.115.535	314.555	3.574	312	58
	Messina	640.675	238.439	3.266	196	108
Sardegna	Cagliari	431.675	154.460	1.249	346	17
Città metropolitane		21.952.981		46.639	471	1.273
% su Italia		6,2%		15,4%	=	16%
Italia		60.665.551		302.073	201	7.981

Source: tuttitalia

Table 4: La variazione della popolazione delle 10 città metropolitane delle regioni a statuto ordinario tra il 2012 ed il 2015

Territorio	1.1.2012	1.1.2013	1.1.2014	1.1.2015	al 31.12.15
Torino	2243382	2254720	2297917	2291719	2282197
Genova	853939	851283	868046	862175	854099
Milano	3035443	3075083	3176180	3196825	3208509
Venezia	846275	847983	857841	858198	855696
Bologna	976053	990681	1001170	1004323	1005831
Firenze	972232	987354	1007252	1012180	1013348
Roma	39953247	4039813	4321244	4342046	4340474
Napoli	3053247	3055339	3127390	3118149	3113898
Bari	1246742	1246297	1261964	1266379	1263820
Reggio Calabria	550832	550323	559759	557993	555836

Source: ISTAT. Ns rielaborazione

Table 5: Indicatori delle 10 aree metropolitane

Città	N. Com.	Popolazione residente 2013		Variazione % popolazione 2003-2013		Territorio Km ²	Densità abitativa ab/Kmq	PIL mld	Pop	Territ	PIL
		Nel comune	Nella città metr.	Nel Com.	Nella città metr.				Composizione%		
Roma	121	2.638.842	4.039.813	3,9	8,5	5.363	753	135,8	6,8	1,8	8,7
Milano	134	1.262.101	3.075.083	1,2	4,4	1.576	1.952	114,1	5,2	0,5	7,3
Napoli	92	959.042	3.055.339	-4,9	-0,7	1.179	2.592	48,8	5,1	0,4	3,1
Torino	315	872.091	2.254.720	1,2	3,8	6.827	330	85,6	3,8	2,3	5,5
Bari	41	313.212	1.246.297	-0,6	2,1	3.863	323	22,0	2,1	1,3	1,4
Firenze	42	366.039	987.354	3,7	5,5	3.702	268	32,6	1,7	1,2	2,1
Bologna	56	380.635	990.681	2	6,9	3.514	281	30,6	1,7	1,2	2,0
Genova	67	582.320	851.283	-3,7	-2,6	1.834	464	24,6	1,4	0,6	1,6
Venezia	44	259.263	847.983	-3,8	4,3	2.473	343	25,6	1,4	0,8	1,6
Reggio Calabria	97	180.686	550.323	0,2	-2,2	3.210	171	9,3	0,9	1,1	0,6
Totale aree metrop.	1.009	7.814.241	17.898.876	0,8	3,8	33.541	534	528,9	30,0	11,1	33,9
Italia	8.071	59.685.227		4,1		302.073	198	1559,2	100	100	100
Totale A.M su Italia.	12,5	13,1	30,0			11,1					

Source: CRESME da ACEN * dal 2016 in base a quanto stabilito dall'articolo 18 della L.56

14. LA COMPETITIVITÀ ITALIANA

La Scuola di Governo del Territorio ha tenuto a Napoli, ad ottobre 2016 con l'Istituto di Studi sulle Società del Mediterraneo del CNR (Realfonzo, 2016), il Convegno Le politiche per l'ambiente in Italia, sullo sviluppo sostenibile, i rischi ambientali e l'adeguatezza della pubblica amministrazione, presentando un primo Rapporto al quale si rinvia come "contributo allo studio della competitività del sistema produttivo del Paese e anche una riflessione sulla adeguatezza infrastrutturale del territorio sviluppando l'analisi su una base provinciale anche con riferimento alle città metropolitane".

BILIOGRAFIA

- AA.VV. (1983). Consiglio Nazionale delle Ricerche. Istituto per la Residenza e le Infrastrutture Sociali. Bari: L'area metropolitana di Bari. Atti del Convegno di Studi.
- Argan, G.C. (1978). *L'arte moderna 1770/1970*. Firenze, IT: G.C.Sansoni.
- Belfiore, P., & Gravagnuolo, B. (1994). *Napoli Architettura e urbanistica del Novecento*. Roma-Bari, IT: Editori Laterza, Gius. Laterza & Figli, Spa.
- Cafiero, Busca A. (ed.) (1970). *Lo sviluppo metropolitano in Italia*. Giuffrè Editore, Roma., in A. Ardigò (1967). *La diffusione urbana*, (pp.1-2). ed. AVE.
- CeNSU, Centro Nazionale di Studi Urbanistici (2015). *Cinquantesimo Della Fondazione 1965-2005. Mezzo Secolo di Urbanistica In Italia*, a cura di Ciro Perusini, Roma, 26 novembre 2015.
- De Fusco, R. (1983). *Storia dell'arte contemporanea*. Roma-Bari, IT: Gius. Laterza & Figli Spa.
- De Fusco, R. (1993). *Mille anni d'architettura in Europa*. Roma-Bari, IT: Gius. Laterza & Figli Spa.
- Editoriale Vivere Al Centro (1999). *Il Centro Direzionale di Napoli*.
- Fitzgerald, F. S. (1976). *L'età del Jazz e altri scritti*. Milano, IT: Garzanti.
- Giacomelli, M., Godoli, E., Pelosi, A. (ed.) (2014). *Il manifesto dell'architettura futurista di Sant'Elia e la sua eredità*. Atti della giornata di studi tenutasi il 18 luglio 2014 in Grosseto. Mantova, IT: Universitas studiorum.
- Grisotti, M. (2003). *Chicago '99 Città e architettura*. Bari, IT: Mario Adda Editore.
- Marinetti, F.T., Boccioni, U., Russolo, L., Sant'Elia, A., Sironi, M., & Piatti, U. (1915). *L'orgoglio italiano. Manifesto futurista*.
- Ministero del Bilancio e della Programmazione Economica (1969), *Rapporto preliminare al Programma economico 1971-75*, Roma.
- Moccia F.D., & Sgobbo, A. (2013). *La polarizzazione metropolitana. L'evoluzione della rete della grande distribuzione verso un sistema policentrico sostenibile*. Napoli, IT: Liguori Editore.
- Multari, G. (ed.) (2015), *The large scale in architecture. La grande dimensione in architettura*. Il Centro Direzionale di Napoli. Roma, IT: ARACNE editrice.
- Realfonzo, A. (1996). Alcune note sui sistemi urbani meridionali. In E. Mazzetti (ed.), *Megalopoli/Ecumenopoli. La città come destino o come sfida. Dalla Megalopoli di Filone all'Ecumenopoli di Gottmann*, (pp.119-133). Quaderni della Facoltà di Scienze Politiche dell'Università di Napoli.
- Realfonzo, R. (ed.) (2016). *La competitività italiana. Le imprese, i territori, le città metropolitane. Primo Rapporto della Scuola di Governo del Territorio*, Milano, IT: Franco Angeli.
- Sant'Elia, A. (1914). Testo senza titolo del catalogo della mostra di Nuove Tendenze, Milano, altrimenti noto come Il Messaggio di Antonio Sant'Elia.
- Tira, M., & Zazzi, M. (2012). *Pianificazione territoriale e difesa del suolo. Quarant'anni dopo la Relazione "De Marchi"*. Atti del Convegno nazionale Roma, 2-3 dicembre 2010. Roma, IT: Gangemi Editore.
- Zanchini, E. (2012). Nuove politiche per la mobilità. *Urbanistica Informazioni*, 242.
- Zevi, B. (1953). *Storia dell'architettura moderna*. Torino, IT: Giulio Einaudi Editore.