



A.R.E.C. CAMPANIA

Associazione ex Consiglieri Regionali della Campania

Associazione ex Parlamentari della Repubblica

Convegno

**“La città metropolitana di Napoli
cerniera tra l’Europa
ed il Mediterraneo nel quadro
del complessivo sviluppo regionale”**

Napoli

25 novembre 2014

Hotel Royal – Sala Vesuvio



A.R.E.C. CAMPANIA

Associazione ex Consiglieri Regionali della Campania

Associazione ex Parlamentari della Repubblica

Convegno

**“La città metropolitana di Napoli
cerniera tra l’Europa
ed il Mediterraneo nel quadro
del complessivo sviluppo regionale”**

Napoli
25 novembre 2014
Hotel Royal – Sala Vesuvio

Indice

Inizio dei lavori

Vincenzo Cappello 5
Presidente dell’A.R.E.C. Campania

Alfonso Ruffo 7
Moderatore - Direttore del “Denaro”

Pasquale Sommese 8
Assessore Regione Campania

Pietro Foglia 10
Presidente del Consiglio Regionale della Campania

Relazione Introduttiva

Ugo Grippo 13
Vice Presidente dell’A.R.E.C. Campania

Relazioni

Ercole Incalza 18
Esperto settore trasporti e infrastrutture

Rocco Giordano 21
Esperto di Economia e Politica dei trasporti

Loreto Colombo 30
Docente di Urbanistica Università Federico II

Massimo lo Cicero 39
Docente di Economia presso Università degli studi di Roma "Torvergata"

Giancarlo Cosenza 49
Urbanista

Guido D'Angelo 55
Ordinario di Diritto Urbanistico Università Federico II di Napoli

Ernesto Mazzetti 61
Ordinario Università Federico II di Napoli

Interventi Programmati

Nando Morra..... 68
Direttivo dell'A.R.E.C. Campania e Presidente Legautonoma Campania

Francesco De Notaris 71
Ex senatore della Repubblica

Carmine Iodice..... 84
Segretario dell'A.R.E.C. Campania

Ernesto Schiano 88
Presidente Assoter (Associazione per lo sviluppo territoriale)

Mario del Vecchio..... 91
Direttivo dell'A.R.E.C. Campania

Comunicato Stampa

Eleonora Puntillo..... 93
Convegno città metropolitana - comunicato conclusivo 26.11.2014

Buongiorno. Ringrazio tutti gli intervenuti, gli ospiti, gli illustri relatori ed i soci dell'AREC, in particolare l'On. Ugo Grippo e il Sen. Nicola Imbriaco, i due Vicepresidenti che hanno voluto questo Convegno organizzandolo in maniera egregia.

È presente, in rappresentanza della Giunta regionale, l'assessore On. Sommesse, mentre accanto a me c'è il Presidente del Consiglio regionale On. Pietro Foglia. L'AREC, come sapete, è un'Associazione apolitica che non vuole rinunciare ad affrontare alcune tematiche, in particolare questa di oggi che riteniamo non solamente molto importante, ma anche abbastanza urgente. Abbiamo voluto lanciare un sasso nello stagno, per rimuovere le acque stagnanti della Città Metropolitana.

Il Convegno di oggi si pone questa problematica per poter dare un contributo alle tante questioni che nei prossimi giorni saranno all'ordine del giorno di alcune importanti situazioni.

La città metropolitana fu introdotta 25 anni fa, nel 1990 con la legge 142, e da allora molta acqua è passata sotto i ponti, ma niente è stato ancora fatto, infatti con le nuove disposizioni e le nuove norme ci troveremo, da qui a pochi giorni, con la urgenza di affrontare i gravi problemi che interessano la nostra grande comunità come quella dell'Area Metropolitana di Napoli.

Oggi avremo modo di sentire le proposte e dibatterle, in particolare sui grandi problemi di cui quest'area si dovrà occupare necessariamente, soprattutto dopo l'abolizione delle Province: quali la mobilità i trasporti, l'ambiente, i rifiuti, l'igiene, le acque, l'urbanistica, il turismo, la viabilità e le infrastrutture ecc

Ancora non c'è lo statuto, un regolamento ben preciso e la definizione dei limiti territoriali (si parla di area grande o area piccola) ma soprattutto non si è ancora chiarito l'aspetto economico dei fondi e dei finanziamenti. Infatti, questa è la nostra preoccupazione maggiore, perché non vorremmo che la Città Metropolitana si portasse dietro i debiti della Provincia e partisse con un indubbio contenzioso.

La nostra Associazione, che come dicevo si occupa solamente di problematiche non politiche, ma sociali e culturali ha voluto, nonostante il clima degli ultimi tempi, far sentire la propria voce sperando di poter offrire un contributo a questo dibattito.

Prima di dare la parola al Presidente del Consiglio regionale Foglia, e all'assessore Sommesse consentitemi ancora qualche minuto per dare lettura degli indirizzi di saluto e di buon lavoro che sono pervenuti alla presidenza dell'AREC dal Coordinamento nazionale delle nostre associazioni regionali, in particolare dal Presidente Priolo dell'associazione ex Consiglieri regionali della Calabria, dal Presidente Associazione del Veneto Bottin, dal Sindaco di Caserta Dr. Pio del Gaudio, dal Presidente dell'associazione della Sicilia La Placa, dal Presidente dell'associazione del Molise Di Lisa e dal console generale del Perù Iaccarino.

Ora cedo la parola al Presidente **Foglia** che ringrazio non solamente per la Sua presenza, ma soprattutto per la indubbia sensibilità e la particolare attenzione mostrata alla nostra Associazione.

Pertanto cedo il microfono al Moderatore **Dr. Alfonso Ruffo**.



Apertura del convegno da sinistra l'On. Ugo Grippo vicepresidente dell'AREC, il Direttore del Il Denaro Alfonso Ruffo, in piedi il presidente dell'AREC On. Vincenzo Cappello, il presidente del Consiglio Regionale della Campania On. Pietro Foglia.

Alfonso Ruffo

Moderatore - Direttore del "Il Denaro"

"Saluto e ringrazio i presenti per la partecipazione. Come gli amici sanno cercheremo di completare in mattinata i lavori di questa giornata, andremo velocemente avanti, cercando di affrontare questa tematica nebulosa che cercheremo di chiarire con il Vostro contributo"

Lascio la parola all'Assessore alla Regione Campania **Pasquale Sommesse**

Il Presidente Stefano Caldoro mi chiamava questa mattina per rappresentarlo, ho gradito questa delega, è sempre un piacere confrontarsi e incontrarsi con tantissimi amici.

È chiaro, che non ci sono più gli uomini scelti dai territori, l'unica cosa che non si è potuto eliminare sono i problemi dei territori e la capacità dei territori a vivere i problemi, a conoscerli, ad individuare le criticità e le soluzioni che chiedono i territori. La nostra scuola ha avuto dei tempi lunghi di permanenza nelle istituzioni perché questo è stato l'elemento caratterizzante e questo è quello che c'è stato insegnato. La mutevolezza dei sistemi politici elettorali, dei sistemi che cambiano, non impedisce a questo Consiglio di lavorare e di vivere i territori. Per nostra fortuna ritornerà sempre ricorrente il principio.

Questa mattina, come in altre occasioni, abbiamo sempre avuto modo di affrontare temi centrali e fondamentali. Oggi parliamo delle città metropolitane, dello sviluppo all'insegna di nuovi modelli di cambiamenti ordinamentali, istituzionali e lo affrontiamo in una logica dove nascono le città metropolitane, le Province rientrano in una competenza di secondo livello, i Comuni che restano l'unico vero architrave in campo, l'Europa che chiede sempre agli Stati membri di organizzarsi e devo dire, nella vicenda delle città metropolitane – non interessa solo la Campania, ma l'intero Paese – 10 città metropolitane sono effettivamente un po' troppe, città molto grandi per essere in grado di mettere in campo un progetto strategico integrato che chiede l'Europa, città troppo piccole delle aree interne per poter disegnare quei progetti all'insegna della condivisione integrata dei territori. In Campania abbiamo una fortuna, la grande intuizione di lavorare all'approvazione della pianificazione regionale. Qui spesso si confonde il Piano Territoriale Regionale con uno strumento urbanistico; ci ho lavorato 5 anni, è stato un momento di grande formazione, arrivando anche alla soddisfazione del risultato fortemente strategico di sviluppo regionale e dove noi abbiamo individuato, mediante l'ascolto e la condivisione con i territori, con le autonomie locali, con tutti i soggetti associativi del partenariato, all'approvazione e l'individuazione di 45 sistemi territoriali e quello è un momento fondamentale per poter disegnare il futuro delle programmazioni 2014-2020. Qui c'è la grande rivoluzione per come organizzare i cambiamenti istituzionali e ordinamentali in funzione dello sviluppo e dell'organizzazione del sistema regionale di una Regione rurale interconnessa con una Regione di sviluppo che guarda in questa direzione.

Terza osservazione, ma è un contributo che non mancherà essendo questa anche una sede politica, di organismi politici: i Sindaci. Allo stato attuale l'ordinamento non ha ancora organizzato una struttura subregionale, sovracomunale, che viene individuata nell'unione dei Comuni, ma che allo stato non è ancora definita in questo groviglio istituzionale che quotidianamente registriamo. Non c'è ancora, né abbiamo partiti organizzati per governare questa fase. Per fortuna c'è questo disegno generale di un piano strategico e, per fortuna, la Regione Campania ha messo in campo una riforma dell'organizzazione manageriale dipartimentale della Regione, accompagnata dal Fornez e da una serie di strutture, in pratica sta mettendo in campo una buona programmazione delle risorse.

Parteciperei con grande impegno a quelli che sono i temi del futuro: la territorializzazione delle politiche di coesione, l'innovazione dei linguaggi della programmazione individuati con i nuovi linguaggi di open data, e soprattutto gli obiettivi da raggiungere per la programmazione del territorio.

Ho molte perplessità per come nasce sia nei soggetti sia nell'organizzazione che si è data.

Lo dico quotidianamente anche alle strutture regionali, se approfondiamo in modo corretto il piano territoriale, di fatto, li abbiamo già inseriti nelle politiche interregionali, una politica che guarda nella direzione di una Regione Campania che si apre all'oriente.

Con le Regioni abbiamo già una serie di problematiche da affrontare e da condividere per quelle che sono le politiche interregionali. Le Regioni così come attualmente costruite e così come il Governo nazionale le sta immaginando, devono essere solo dei parafulmini, non sono più in grado di poter affrontare le funzioni; l'unica consapevolezza che abbiamo è che le Regioni finalmente hanno compreso che il ruolo nostro rientra nella programmazione e nel turnover.

La legge sul turismo è in linea con i poli turistici locali, è in linea con i territori; la Regione organizza un piano triennale, l'agenzia regionale programma i trasporti del piano triennale e un piano annuale. La gestione è delegata alle autonomie locali pubbliche e private. Se le Regioni diventano organismi di programmazione e di controllo, vanno bene le macroregioni, questa è la mia opinione.

Alfonso Ruffo-Moderatore:

“Grazie Assessore Sommese! per il contributo e soprattutto per gli spunti che ci ha dato, sicuramente saranno molto utili.

*Lascio la parola al Presidente del Consiglio Regione Campania **Pietro Foglia**”.*

“Ringrazio il Presidente, e saluto tutti quanti voi.

Ho accolto volentieri l’invito che mi è stato fatto perché il tema in oggetto è di estrema attualità anche se ho delle perplessità non tanto per il ruolo che la Campania deve svolgere all’interno del Mediterraneo di cui oramai si parla da tempo, non dico da quanto, ma per il concetto della città metropolitana che è un organismo che nasce male, mi auguro che migliori in seguito.

La città metropolitana nasce male istituzionalmente non solo e non tanto per il sistema rappresentativo, ma così com’è stata disegnata credo che non ci sarebbe stato nemmeno bisogno di trasformare l’intera Provincia in area metropolitana.

Il concetto lo dico all’ingegner Incalza che è stato un maestro nell’intervento straordinario del Mezzogiorno, poi è approdato ad altri lidi in cui l’importanza della pianificazione era di qualunque tipo progetto o di idee di istituto. A tal proposito basterebbe fare cenno al sistema di rappresentatività in cui i cittadini non contano niente, contano i Consiglieri comunali e questo già dice qual è il deficit di democrazia di questo nuovo ente ancorché importante, importantissimo, dove però la massima rappresentatività è affidata al Sindaco della città capoluogo che in termini di popolazione è meno della metà dell’intera popolazione della Provincia.

Avrei parlato più del ruolo della Regione all’interno del Mediterraneo e qui sarebbe intervenuto un altro problema, per confrontarsi con tutti i problemi e immaginare lo sviluppo bisognerebbe che questa Regione acquisisse un’identità e si sentisse parte integrante dello scenario del Mediterraneo.

Dispiace di non poter seguire il dibattito. Sono venuto qui quando si parlava del credito del Mezzogiorno, faceste una pubblicazione di grande valore, mi auguro che dopo questi lavori ci sia una pubblicazione che riguarda l’argomento che trattiamo.

Non voglio esimermi dall’inquadrare la posizione delle Regioni nello scenario che si va a disegnare, i risultati di domenica scorsa non sono certamente incoraggianti per l’ente Regione vuoi per un tipo di politica che ha fatto nascere l’idea su cui la stampa e i media hanno costruito dei castelli immaginando che le Regioni sono quasi un ente da superare, quasi inutile, e vuoi per il cattivo esempio che si è verificato in qualche Regione, ma questo non consente di buttare il bimbo con l’acqua sporca.

A fronte delle difficoltà che ci sono di presentarsi oggi come ente Regione, io considero tutti voi ex Consiglieri e gli attuali Consiglieri, così com'è stato per il passato, un riferimento per i vari territori di questa Regione.

L'abolizione delle Province avrebbe potuto rappresentare un balzo in avanti, ma purtroppo non ci aiuta qualche dichiarazione – lo dico al rappresentante della Giunta, al mio amico Sommesse – di chi si accoda ad una moda, quella dell'abolizione delle Regioni. Abbiamo tolto le Province, le abbiamo immaginate come sono oggi, l'area metropolitana di cui vi occupate, stiamo eliminando il Senato, se eliminiamo anche le Regioni ci sarà un uomo solo al comando dell'Italia, colui che provvederà per tutti noi...!.

A parte i Parlamentari europei non ci sono più gli eletti, non ci sono più le persone scelte dai territori, ci sono i nominati e invece di riconoscere il ruolo a chi rappresenta dei cittadini, si immagina di demonizzarlo con delle banalità su una fantomatica spesa, poi vedremo quanto si risparmierà e su questa scia continua una polemica che è diventata insopportabile.

Mi auguro di essere vicino a voi, vi auguro buon lavoro e di continuare con queste iniziative che danno lustro a voi e a noi, Consiglio regionale, ma credo all'intero territorio regionale”.

Alfonso Ruffo-Moderatore:

Ringrazio Pietro Foglia e cedo la Parola al **Vice Presidente dell'Arec**



Da destra a sinistra l'On. Pasquale Sommese Assessore Regione Campania, il presidente del Consiglio Regionale della Campania On. Pietro Foglia, il presidente dell'AREC on. Vincenzo Cappello, il Direttore del Il Denaro Alfonso Ruffo, il vice presidente dell'AREC On. Ugo Grippo.



Da sinistra a destra l'On. Ugo Grippo vice presidente dell'AREC, il Direttore del Il Denaro Alfonso Ruffo, il presidente dell'AREC On. Vincenzo Cappello, il presidente del Consiglio Regionale della Campania On. Pietro Foglia e l'On. Pasquale Sommese Assessore Regione Campania.

**“La città metropolitana di Napoli
cerniera tra l’Europa ed il Mediterraneo
nel quadro del complessivo sviluppo regionale”.**

Il 4 giugno 2012 l’Arec intese organizzare un convegno sul tema della città metropolitana per offrire un contributo concreto alla istituzione del nuovo Ente, previsto sin dal lontano 1990, e mai attuato (L.142) recepito nel T.U. delle leggi sull’ordinamento degli Enti locali (D.L. 267 del 2000 e inserito nella Carta Costituzionale agli art.114 e 117) -2° Comma.

Da un lato la inadempienza delle Regioni che entro un anno avrebbero dovuto indicare i confini e che si attardarono ad aprire un dibattito sull’area metropolitana se vasta, se piccola o se coincidente con i confini dell’attuale provincia e dall’altra la scarsa volontà delle forze politiche a varare tale nuovo ente.

Il governo Monti ed in particolare il Ministro dell’Interno Cancellieri presentò un decreto legge (n° 201 del 2011) convertito con modificazioni in legge (214 del 2011) e successivamente e dal D.L.(n° 95 del 2012) convertito in legge (n°135 del 2012).

La Consulta dichiarò incostituzionale con la sentenza (220 del 2013).

Successivamente il Ministro per le Regioni e per gli Enti Locali Del Rio nel governo Letta presentò un Disegno Legge (n°1542 del 10 agosto 2013) avente per oggetto: “disposizioni sulle città metropolitane, sulle province sulle unioni e fusioni dei Comuni”, cadendo il Governo Letta, il governo presieduto da Renzi incaricò il Sottosegretario alla Presidenza a presentare in Parlamento un nuovo provvedimento che venne approvato definitivamente il 5 aprile 2014 (Legge n° 56) che sulla falsa riga del disegno di legge, mai approvato del Governo Letta rilancia la istituzione della città metropolitana. Nello stesso tempo viene sempre dal Governo, sottoposto all’approvazione del Parlamento un disegno di legge costituzionale per l’abolizione delle province.

L’approvazione del provvedimento per la istituzione della città metropolitana ci sembra a dir poco frettoloso (forse per dare risposte all’U.E che l’Italia stava facendo le riforme?).

Comunque la riduzione di spesa pubblica non ci sarà. Era invece questa l'occasione per una revisione completa e riordino del sistema e funzioni degli Enti Territoriali a cominciare dalle Regioni e così l'occasione anche per riformare la pubblica amministrazione sfoltendo Stato e Regioni delle politiche amministrative liquidando i tanti enti strumentali ed agenzie. Tra l'altro è anche opportuno rilevare che i governi delle città metropolitane, ereditando anche i debiti contratti dalle province nascono male. È il caso di soffermarci quali le risorse per le città metropolitane? Saranno è detto nell'atto della Camera che si tratta di Enti dotati di autonomia finanziaria di entrata e di spesa e devono avere risorse proprie in armonia con la Costituzione e secondo i principi di coordinamento della finanza pubblica e del sistema tributario e di disporre una compartecipazione al gettito dei tributi erariali riferiti al territorio(art.119). E come?

Le Regioni anche nacquero male nel 1970. E così hanno sconfinato dai loro compiti fondamentali di programmazione, di legislazione, di controllo e non certo di gestione. Chi si ricorda sa, in assenza di leggi quadro per le materie trasferite, previste nell'art. 117 della Costituzione, il Governo provvide a varare decreti delegati per il trasferimento di dette materie.

Ogni decreto delegato fu accompagnato, chi si ricorda, da un decreto di riorganizzazione del Ministero a cui venivano sottratte alcune competenze perché trasferite alle Regioni che puntualmente venivano in maniera diversa recuperate.

In alcuni casi abbiamo rilevato che nonostante i trasferimenti delle competenze, le direzioni generali dei Ministeri in causa erano aumentate.

Alcuni Ministeri, le cui competenze erano trasferite per intero alle Regioni cambiarono nome. Esempio emblematico è il caso del Ministero dell'Agricoltura oggi Ministero delle risorse agricole.

Ma, nonostante le tante incertezze e difficoltà in pochi giorni, secondo la legge istitutiva, dovranno comunque le città metropolitane entrare in funzione entro il 1° gennaio 2015.

Forse sarebbe stato più opportuno abolire preventivamente le province e soltanto dopo provvedere al varo delle città metropolitane anche se occorrono tempi più lunghi per una modifica Costituzionale (doppia lettura in ambedue i rami del Parlamento, Camera e Senato)

Si corre il rischio che non venga approvata per tempo la legge per l'abolizione delle province e ci troveremmo così il governo delle città metropolitane in funzione, per cui anche i costi lieviterebbero notevolmente.

Altro che contenimento della spesa e si creerà un conflitto di competenze senza precedenti.

Nel convegno del giugno 2012 facemmo alcune riflessioni e ponemmo alcuni interrogativi e perplessità su alcune questioni.

La prima fondamentale era quella relativa al ruolo delle città metropolitane. La 2° fu quella dei confini che secondo noi andavano identificati non con quelli della provincia ma, invece, con quelli definiti dalla conurbazione che gravita sulla città capoluogo.

Per quanto riguarda Napoli ad esempio i confini sarebbero dovuti estendersi da un lato sull'agro sarnese-nocerino e dall'altro sull'area aversana.

La terza riflessione era centrata sulla necessità di utilizzare l'occasione per ribadire e precisare il ruolo dei singoli enti territoriali, come già detto.

La quarta era la necessità al fine di non restringere, così come si sta operando, l'area democratica del Paese, facendo ricorso ad elezioni di 2° grado.

Il cittadino, in un sistema democratico non può essere escluso dall'eleggere democraticamente i propri rappresentanti. Allora, poi, non ci dovremmo meravigliare se si allontana sempre più dalla politica e se venga attratto da movimenti qualunque che certo non mancano nel Paese.

E poi il Sindaco della città capoluogo non può, anche se in via transitoria, e ciò potrebbe essere modificato negli statuti, assumere anche la funzione di Sindaco metropolitano in quanto quasi dovunque nelle previste città metropolitane le città capoluogo rappresentano un terzo della consistenza del corpo elettorale.

E poi è bene chiarire, se vogliamo seguire modelli consolidati a livello europeo di città metropolitana che il Comune del Capoluogo non ha ragione più di esistere. La città capoluogo va smembrata in cinque o sei municipalità che non sono quelle attuali che non hanno poteri ma devono essere organizzate in completa autonomia centri civici, con proprio personale, propri bilanci, così come per i singoli Comuni inseriti nell'area metropolitana, salvo alcune materie che verranno coordinate e semmai gestite dal Sindaco e dal Consiglio metropolitano. Mi riferisco ai trasporti, alla gestione del territorio, ai processi di pianificazione, difesa del territorio e dell'ambiente, rifiuti etc.

Ed infine vanno precisate le funzioni degli istituendi enti territoriali che non possono semplicisticamente essere indicate come quelle delle province. Perché

allora potremmo chiederci: " Si poteva modificare soltanto la denominazione da Provincia in città Metropolitana "

Ma il Convegno che abbiamo inteso organizzare non solo intendiamo con l'ausilio di illustri esperti sciogliere tali nodi offrendo contributi per puntualizzazioni necessarie, recuperi nella elaborazione degli statuti, investire lo

stesso governo a fornire utili chiarimenti, ma anche per rilanciare un piano organico di sviluppo dell'intera Regione partendo dell'area metropolitana di Napoli.

La città metropolitana deve essere intesa con un centro propulsore economico che partendo dalla riorganizzazione del territorio crei condizioni di crescita e di occupazione.

Il convegno vuole andare oltre ed intende mettere in evidenza come lo sbocco sul Mediterraneo di cui Napoli, è il suo baricentro geografico, rappresenti la grande occasione da non perdere.

Un interessante articolo a firma di un apprezzato giornalista Emanuele Imperiali, pubblicato sul Mezzogiorno Economia del 17 novembre u.s. ci ricordava come il 19% del traffico mondiale delle merci passi attraverso il Mediterraneo e tale traffico sia in costante crescita.

Imperiali sottolineava come non tutti gli scali e le piastre logistiche di smistamento del nostro Mezzogiorno siano concorrenziali, tanto vero che nonostante le maggiori distanze vengano preferiti gli scali di Amburgo e di Rotterdam e del nord Italia.

Occorre secondo me cominciare a valutare il tema dei trasporti come un tema di politica economica e non di settore.

E questa considerazione ci porta a ritenere che Napoli ha bisogno per essere competitiva di un autentico polo logistico che potrebbe avere la sua degna localizzazione a Napoli Est. E non certo altre case. Napoli è satura non ha bisogno nella sua cinta daziaria di altri alloggi.

Se dovessero poi occorrere cominciamo a pianificare su scala metropolitana.

Nella intera area mediterranea si trova oltre il 60% del totale delle risorse di petrolio del mondo che crea grandi movimenti di esportazione. Da qui l'esigenza di varare un piano di infrastrutture credibili.

Grandi città come Napoli devono dar luogo ad azioni di decentramento e riorganizzazioni tanto che, opportunamente sono state chiamate metropoli di equilibrio.

Per essere tale occorre un programma che preveda il policentrismo dell'inse-diamento, blocco dell'immigrazione urbana, aree attrezzate e specializzate di crescente qualificazione terziaria rinnovo ed ampliamento delle reti di trasporto urbane soprattutto in sede propria. Quindi ciò che va messo in discussione non è la destinazione d'uso di Napoli Est o di Bagnoli, o meglio discorsi settoriali privi delle dovute connessioni con il tema della base strutturale economica della funzione urbana, della missione produttiva di Napoli e della sua area. Ciò implica tutto un lavoro preventivo perché si possa di-

ventare centro della conoscenza, tecnico-organizzativa della produzione e distribuzione delle informazioni per dirigere ciò che resta del complesso sistema industriale della città verso l'area metropolitana, della città articolata, decentrata ed organizzata. L'impegno dovrà investire indubbiamente anche le Regioni decentrando le funzioni produttive e connettendo le aree interne. Inutile è insistere sugli assi paralleli alla conurbazione (l'asse Nola-Giugliano) che rappresentano la riproduzione della congestione costiera.

Metropoli vuol dire decentrare e connettere.

Si tratta di progettare il nuovo per offrire nuovi connotati della politica, degli accordi di programma, degli investimenti mirati avendo una idea centrale secondo un punto di vista economico funzionale, che racchiuda l'essenza dell'area metropolitana ben diversa da quella della città.

Per fare questo occorrono programmi plurisetoriali in grado di perseguire sistemi complessivi.

Si tratterà di definire un sistema forte imperniato sull'asse Napoli -Caserta con infrastrutture adeguate come ad esempio indispensabile l'aeroporto a Grazzanise e potenziando il sistema portuale. L'accento allora si sposta dalla mera realizzazione delle opere, che è un vecchio modo di concepire i piani alle modalità organizzative ed operative di programmazione, di concentrazione e soprattutto di gestione.

Ci auguriamo che questo dibattito possa contribuire a far sì che le iniziative in atto non facciano segnare una ulteriore regressione al sistema napoletano verso soglie di emarginazione dai circuiti produttivi e del mercato.

Alfonso Ruffo-Moderatore:

*Ringrazio Ugo Grippo per la splendida relazione introduttiva e cedo la parola ad **Ercole Incalza** che come sapete, è un'autorità nel campo dei trasporti e delle infrastrutture. Cerchiamo di capire come uno dei temi caldi, quello dei trasporti nell'area metropolitana, potrà essere affrontato.*

Grazie... Consiglio a tutti di leggere il confronto in Parlamento tra Terracini e Nenni. È interessante perché in tempi non sospetti denunciano loro stessi non il problema della macroregione, non il problema dell'istituzione regionale, ma addirittura denunciano un tema interessante che è quello della decorrenza... . Tra Nenni e Terracini il confronto o lo scontro fu pesante perché nel caso specifico un regionalista come Nenni temeva che redigendo male il provvedimento avremmo avuto poi un sistema di gestione del territorio scadente e non adeguato alle aspettative.

Mi dispiace che Foglia sia andato via perché le considerazioni che lui ha fatto in merito alla procedura, ed in merito alla pianificazione sono utili per le cose che dirò nel mio intervento, che intende essere più una constatazione che un puro intervento. Dico ciò perché un cittadino di Lussemburgo – un Paese importante – un mese fa si è inventato un piano esente dal vincolo di massa, che quindi non grava sul debito pubblico, è una rivoluzione concettuale che avremmo voluto vivere noi come Paese da ben 22 anni.

Dico questo perché in realtà questa decisione non ha solo una valenza economica, ma esalta il ruolo e la dimensione europea. L'Arc intende rappresentare nel convegno di oggi, una dimensione che era tipica locale. Infatti ricordo 8 passaggi da cui si evince chiaramente che ce n'è voluto perché parliamo di una legge, accettabile ed apprezzabile, del 1942, la 1150, che dava e dà al Comune una forza dominante, con il Sindaco che è, senza dubbio, il gestore, il controllore. Dopo la legge del 1942 ricorderete che abbiamo vissuto il dibattito sul titolo quinto, ma il titolo quinto non ha incrinato per niente il ruolo del Sindaco. Poi abbiamo un altro strumento che pensavamo riportasse il ruolo di patto territoriale, ma questo non è esploso.

Poi arriviamo al Piano regionale dei trasporti. Quale merito ha il Piano? Ha un merito nel ricordare una distinzione formale tra Regione, Comune e sistema metropolitano, in termini trasportistici; in termini macroeconomici. Ammette che le città sono una forza di tipo economico. Questo era nell'ambito di una realtà nazionale, nell'ambito di un sistema locale e devo dire che solo la legge obiettivo rappresenta un riferimento. I dati fanno paura in termini di cattiva gestione delle aree. Basta un dato:

Si bruciamo 39-40 miliardi l'anno per muoverci nelle città... .

Quando è che scatta un problema nuovo? Proprio in questa città nel 2008 il Ministro dell'epoca e il Governo dell'epoca decidono una rivisitazione. Diventa indispensabile una nuova logica. I corridoi, se ricordate, erano solo ferroviari, si cercò su questo tema di costituire una Conferenza europea coinvolgendo 38 Paesi. Questo è avvenuto nel 2009 e fu quello l'inizio di ciò che chiamiamo il riassetto vero, dove compare finalmente un concetto di realtà strategica non più del corridoio, non più della rete ferroviaria, non solo di questi assi, ma finalmente della realtà metropolitana.

A quel punto abbiamo eretto a ranghi di tipo europeo una realtà che è anomala. Non devo dire a voi perché sia anomala la realtà, perché sia atipico il rapporto tra Regione e Comune, perché sia atipico il rapporto tra realtà e Stato, perché sia atipico il rapporto tra la realtà metropolitana ed europea. Perché atipico? Per una serie di interrogativi che portano ad un laboratorio, portano ad un approfondimento, che si vorrà fare, ma ha senso che i trasferimenti dallo Stato debbano andare alla Regione, al Comune, agli organismi dello Stato come le Ferrovie, come l'Anas? Ha senso che il rapporto tra realtà e Regione sia un rapporto bipolare? Ha senso che questa realtà abbia una connotazione locale, regionale, addirittura comunale? Tutti questi interrogativi portano al punto delicato che in fondo viene fuori da anche considerazioni che sono emerse finora. Qual è la governance? Nel bene o nel male il sistema – come dicevo prima – è anomalo, è ricco di potenzialità ma al tempo stesso è ricco di rischi che potrebbero fare di questa realtà metropolitana una megalopoli di sottosviluppo e non un sistema organico.

Qual è la governance? Non può essere un sistema, non perché sia vecchio, non perché sia ormai superato, ma perché non ha più nulla a che fare quando in questa realtà prende corpo un risultato che non abbiamo mai ottenuto. Leggete da anni, all'interno del Paese, l'esigenza dei Comuni di uscire dal patto di stabilità; leggete l'esigenza di alcuni Comuni di non sottostare ai vincoli. Un cittadino di Lussemburgo forse ci riesce e noi possiamo rimanere legati a logiche di investimento prive di una governance diversa? Se non riusciamo a capirla, quantomeno ad affrontarla, automaticamente scatta una masturbazione mentale su un futuro che futuro non è perché nel momento in cui dai fondi Fas, dai fondi Pon, quei fondi che chiamiamo pseudocomunitari, si passa ad una logica di trasferimento di risorse da realtà tipicamente slegate dai vincoli. Dobbiamo organizzarci per essere diversi, per essere una forza non più legata ad una logica che non ha che, come risultato, il rischio di non essere interlocutori.

Faccio un esempio banalissimo. Nancy è una realtà, in confronto a Napoli, inesistente, la trovate nel Piano come uno dei nodi strategici del sistema set-

tentrionale e lo trovate perché Nancy riesce ad avere un organismo delegato da parte del sistema locale, a cui viene demandato, come se fosse una SpA, una società gestita da soggetti diversi ma che rispondono all'organo politico, questo è un cambiamento, lo vivremo? Non lo vivremo? Insisto, penso che l'Arc debba aprire un laboratorio per chiarire questi aspetti. Non è un chiarimento politico Regione sì, Regione no, Comune sì, Comune no, è un chiarimento obbligatorio.

Ricordo che nel 2008 alcuni autotrasportatori dissero che c'era un segnale che non convinceva, era il mese di febbraio, tutti dicevano che era normale, contestualmente i grandi soloni dell'economia, della Banca d'Italia, della Banca Centrale Europea, davano crescita del PIL del 2, 3 o 2, 8, eurozona addirittura 3, 2, nel 2009, se ricordate, finimmo a -5. Questo dato ci fece paura perché in realtà il mondo del trasporto era stata sentinella di un processo di crisi sostanziale.

Perché faccio questa considerazione? Perché in realtà stiamo adesso vivendo la fase più brutta, una fase che prende il nome di stagnazione. La rassegnazione è dura e quando è dura non riusciamo a rendere reversibile il processo se non cambiamo la governance, se non diamo uno schiaffo sostanziale alla gestione non programmatica ma fattuale degli investimenti. È una realtà che non ha nulla da invidiare, perché le potenzialità portuali, interportuali, aeroportuali, ma quelle produttive sono talmente poche che hanno una sola caratteristica: sono anomale, sono atipiche.

Pensare di gestire quel contenitore con logiche non anomale, con logiche vecchie. Questo preoccupa! Passare da una logica di area metropolitana ad una logica di megalopoli determina una paura perché sono quelle realtà che nel tempo sono cadute e sono rimaste tali. Grazie.

Alfonso Ruffo-Moderatore:

*Ringraziamo Ercole Incalza per il suo esaustivo contributo. E salutiamo **Rocco Giordano** esperto in logistica e trasporti*

La mobilità nell'area metropolitana di Napoli nella logica dello sviluppo globale

La globalizzazione dei mercati ed il ruolo della logistica pubblica

La **globalizzazione dei mercati** per la crescente integrazione delle economie tende ad accentuare il grado di concorrenza fra aree territoriali.

Questo determina che i settori produttivi si misurano sulla competitività e concorrenzialità dei prodotti, richiedendo una politica di offerta di infrastrutture e servizi adeguata a “sostenere” il progetto industriale, sia esso orientato alle piccole e medie imprese, che ad imprese più strutturate soprattutto quelle ad alto valore aggiunto: meccanica di precisione, hi-tech, trasformazione prodotti agricoli, ecc.

Il risultato che si registra, viceversa, è che la domanda e l'offerta di servizi non realizzando le performances richieste determinano mercati marginali, per i nostri prodotti. Anche se le eccellenze ormai hanno conquistato il mondo!

Il ruolo della Pubblica amministrazione in questo nuovo processo è di grande responsabilità in quando ad essa è assegnato il compito di progettare ed attuare la valorizzazione del proprio territorio in funzione ed in relazione ad una posizione geo-economica e geo-politica.

Quello che diventa rilevante in questa fase è dare al Paese una lettura delle proprie relazioni di scambio che vanno sostenute con politiche adeguate, e con accordi commerciali di medio-termine sui cui vanno orientate le imprese.

La **logistica e i trasporti per il sistema territoriale** diventa leva strategica per accrescere la competitività dei diversi attori dell'economia locale che vanno seguiti nella logica della catena del valore delle filiere e/o delle specializzazioni produttive.

Questo percorso sarà tanto più agevole, quanto più sarà la prima pre-condizione.

Infatti **ruolo della logistica pubblica** in questo contesto è quello di

creare condizioni affinché **la logistica privata**, cioè quella delle imprese, possa essere competitiva, efficiente, socialmente ed ambientalmente sostenibile.

Le condizioni sono non solo grandi opere, ma quelle che servono, allo stesso tempo servizi finalizzati e specialistici che devono essere gestite attraverso regole certe e con politiche mirate di assegnazione delle risorse disponibili.

Gli obiettivi infatti che deve perseguire la logistica pubblica, sono così sintetizzabili:

- innalzamento degli standards di servizio a tutti i livelli, per mantenere la competitività in un scenario di ristrutturazione/innovazione dei mercati;
- sostegno allo sviluppo delle catene logistiche e di trasporto, sia attraverso strutture materiali che immateriali;
- promozione di distretti economici per agevolare la diffusione di sistemi innovativi nella gestione dei problemi logistici e nell'organizzazione delle filiere logistiche.

Il distretto economico, e non più il distretto industriale.

È la prima “mossa” per dare al territorio un tessuto connettivo di sviluppo capace di sostenere il settore produttivo attraverso i servizi, ma anche di creare quelle condizioni irrinunciabili che sono di accessibilità facilitata ai territori e maggiore connettività delle reti.

Il ruolo degli operatori privati

In questo momento sul versante privato gli operatori della logistica stanno definendo le proprie strategie in ordine a due concetti base, mission e core business, che hanno associato leasing ed outsourcing.

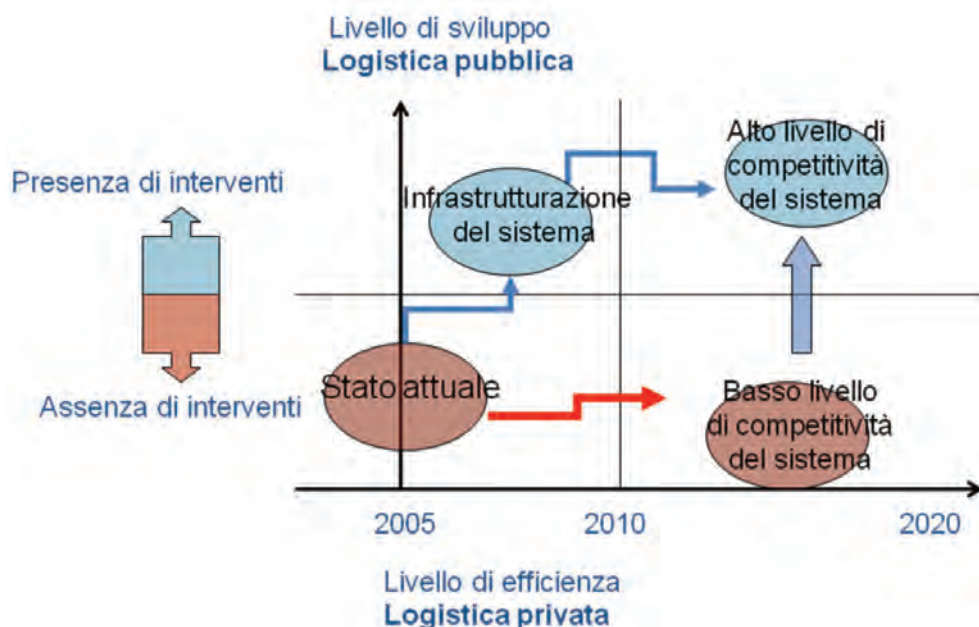
Il loro obiettivo primario è quello dell'outsourcing per:

- trasformare i costi fissi in variabili;
- reingegnerizzare le procedure di approvvigionamento/distribuzione;
- migliorare il Quality Management;
- allungare la catena del valore dalla produzione alla distribuzione.

Se proviamo ad interpretare questi due percorsi virtuali della logistica pubblica posta in campo dalle P.A. con quella dei privati, si può realizzare un unico flusso integrato all'interno della catena fornitore ⇔ produttore ⇔ cliente, che migliora l'efficienza della gestione e minimizza l'investimento

in scorte ed attività fisse, determina allo stesso tempo la massima flessibilità del sistema dei servizi per aumentare il “valore” per il cliente finale, offrendo la garanzia della qualità a tutti i livelli del processo e per tutti i prodotti.

Attivazione delle politiche per la logistica pubblica e privata



L'interfaccia trasporti-territorio

Bisogna ricordare, al di là di quelle che sono le politiche di indirizzo, una condizione base che è il miglioramento delle interazioni trasporto-territorio.

Infatti nel quadro degli orientamenti strategici volti a sostenere il processo di crescita economica, si colloca innanzitutto quello di una maggiore qualificazione della spesa pubblica per attenuare i livelli disparati di vita tra le varie parti del territorio determinati dalle tendenze demografiche e dalle differenze territoriali di sviluppo.

Strumentale al conseguimento di una crescita equilibrata è la garanzia di una più ampia mobilità della popolazione, come pure delle merci e delle informazioni tra le varie parti del territorio.

Lo sviluppo degli insediamenti oggi è scollegato da qualsiasi riferimento con i trasporti, creando una sproporzione tra domanda di mobilità e capitale infrastrutturale disponibile.

I trasporti sono diventati uno strumento che concorre a risolvere anche problemi dello sviluppo economico e territoriale che non necessariamente si manifestano come problemi di traffico.

Per questo il tema della mobilità non è più un tema settoriale, ma di politica economica, in quanto interessa diversi settori economici e produttivi, nonché le P.A., sia per gli aspetti di gestione del territorio e delle infrastrutture quanto per la governance.

L'assenza di adeguati investimenti diretti o distorti investimenti non hanno consentito di creare un sistema dei trasporti capaci di produrre costi unitari decrescenti (ferrovie, metropolitane, cabotaggio) o infrastrutture di raccolta ed organizzazione del traffico (centri intermodali, stazioni di interscambio) efficienti.

Questo ha determinato un abbassamento della produttività economica degli impianti per il trasporto sia passeggeri che merci, a vantaggio dei settori (trasporto merci su strada e trasporto individuale) i cui costi sono più facilmente trasferibili sul consumatore finale.

Ai fini della valutazione degli effetti territoriali associabili agli interventi sui trasporti, importanza fondamentale assume la connettività, e ciò almeno per due ordini di ragioni:

- perché l'aumento della connettività delle reti di trasporto è la condizione fondamentale per assecondare la formazione di una struttura territorialmente più reticolare, ai fini di una migliore diffusione dello sviluppo;
- perché alle variazioni di connettività dovute ad uno sviluppo ineguale dei trasporti possono essere riferite alcune delle principali strozzature e penalizzazioni che ostacolano la diffusione dello sviluppo nel Paese.

Per quanto concerne la riorganizzazione delle aree metropolitane, di particolare interesse restano alcuni punti ignoti che richiedono di:

- approfondire mediante politiche - nazionali e locali - lo spostamento della mobilità dal trasporto privato al trasporto pubblico, verificandone le soglie raggiungibili e le implicazioni urbanistiche (domanda di parcheggio, incompatibilità con assetti insediativi troppo dispersi, riuso, degli impianti fissi;
- esplorare le possibilità e le implicazioni delle strategie di riorganizza-

zione dei principali nodi ferroviari al servizio della mobilità regionale e metropolitana, sia sul piano della distribuzione dei valori d'accessibilità - che dovrebbe favorire l'evoluzione in senso reticolare degli assetti insediativi - sia sul piano dei modelli d'esercizio da applicare sulle linee passanti.

Bisogna anche puntualizzare un altro aspetto.

Al quadro delle "incompiute infrastrutturali" più volte denunciato per i trasporti la macchina decisionale pubblica mostra significativi segni di reazione, con la convinzione che sono le grandi opere che servono alla economia del Paese.

Quello che è da specificare è che non sono solo le grandi infrastrutture fisiche, ma anche molte opere minori che in un lasso di tempo assai breve possono essere completate, ma che ancora mancano all'appello, a tutto svantaggio della competitività del sistema nazionale dei trasporti e della logistica e le infrastrutture fisiche devono essere accompagnate da quelle immateriali.

Nel ventennio, dagli anni '60 agli anni '80, la sfida che si è trovata a giocare la Regione Campania nel contesto nazionale ed internazionale, è stata soprattutto quella dell'abbandono delle economie rurali per consolidare un progetto di industrializzazione del territorio.

Dagli anni '80 agli anni 2000 è stato fortemente orientato allo sviluppo con scelte non sempre finalizzate ad un disegno strategico.

Dal 2000 ad oggi iniziamo a pagare gli errori degli anni passati sul piano politico ed operativo.

Il protrarsi e l'appesantirsi dello stato di "crisi" è imputabile essenzialmente a tre circostanze:

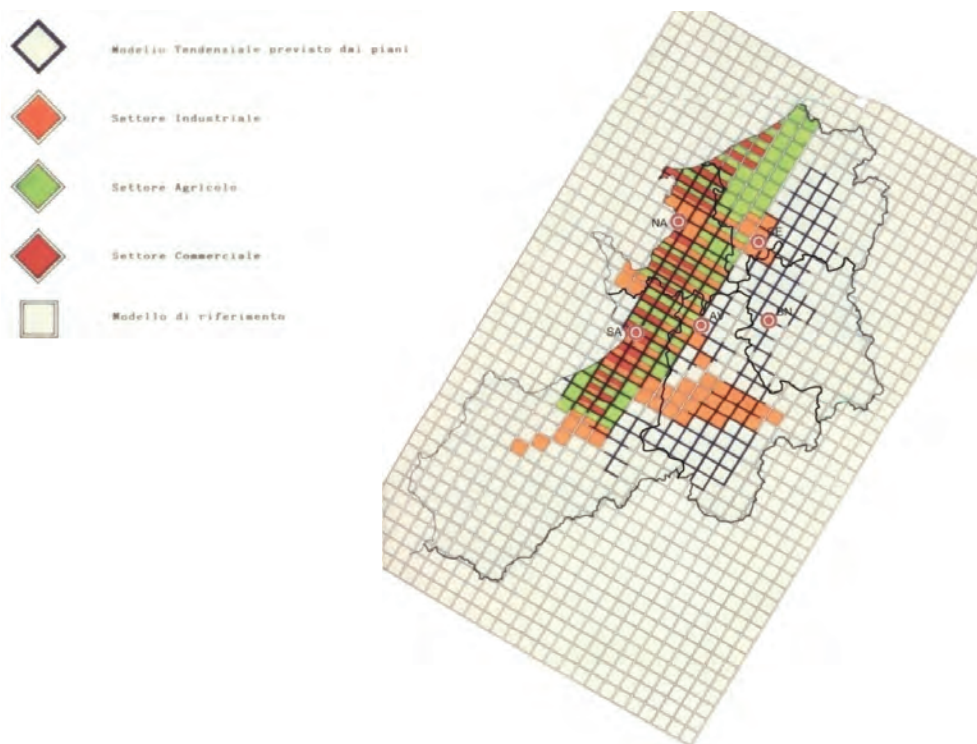
1. l'inadeguatezza delle politiche industriali e territoriali che non riescono a frenare la progressiva perdita di competitività dell'industria meridionale;
2. la mancanza di politiche e di iniziative locali in grado non solo di fronteggiare specifiche situazioni di crisi, ma anche di valorizzare adeguatamente il potenziale produttivo, non certo marginale, della regione;
3. l'abbandono di temi ambientali e di controllo del territorio che ha determinato pesanti vincoli sul piano della ordinarietà;
4. dematerializzazione, secondo cui lo sviluppo digitale delle città conduce alla virtualizzazione di molti spazi;

5. demobilizzazione, secondo cui la rete consente di ripensare l'utilizzo degli spazi e modificare le esigenze di spostamento, attraverso la creazione di aree multifunzionali nelle case, nei luoghi di lavoro e di vita sociale;
6. Personalizzazione di massa, in modo che la cultura digitale non sia un elemento di omogeneizzazione dei comportamenti ma, al contrario, faciliti lo sviluppo della creatività individuale;
7. Funzionamento "intelligente" degli spazi urbani, con edifici interconnessi tra loro, in modo da costituire una sorta di sistema nervoso urbano, in modo che le esigenze specifiche degli abitanti possano essere soddisfatte in modo automatico grazie all'interazione tra persone e oggetti.

Nel nuovo scenario di sviluppo dei prossimi 10 anni, si delinea una nuova generazione di città, la cui intelligenza si misura nella valutazione dei requisiti di efficienza, sviluppo ed innovazione in cinque macro-aree: Connessioni, Capitale umano, Cultura, Creatività, Consumi.

Si calcola che il processo di trasformazione di una metropoli richieda un investimento medio pari al tre per cento del prodotto interno lordo fino al 2030, ma che l'introduzione di tecnologie innovative consentirebbe vantaggi in termini di efficienza, tempo e produttività, traducibili in una crescita aggiuntiva variabile dall'otto al dieci per cento del prodotto interno lordo nazionale.

Lo spazio regionale



Le crisi che viviamo

FATTORI DI CRISI



Le azioni necessarie

Grandi infrastrutture
Accessibilità locale
OBIETTIVI
Completamento sistema di supporto alle reti infrastrutturali di trasporto e delle comunicazioni di primo livello
Adeguamento tecnico-funzionale reti intercomunali
STRUMENTI
Sistema di monitoraggio amministrativo e tecnico finanziario dei progetti
Accordi di programma istituzionali di 1° e 2° livello
Project financing

L'Area metropolitana di Napoli

L'area metropolitana è un'area cerniera tra il Centro Settentrionale e il Sud del Mezzogiorno, sia per la direttrice tirrenica che per la direttrice adriatica.

Il respiro internazionale per la Campania più ancora per l'area metropolitana di Napoli da centrare é:

- Riordino del nodo ferroviario Napoli-Afragola-Salerno-Alta Velocità;
- Direttrice Napoli-Bari oggi a prevalente uso delle infrastrutture stradali;
- La velocizzazione della Salerno-Reggio Calabria;
- Sistema portuale Napoli-Salerno;
- 8 milioni di mq. disponibili tra Nola e Marcianise per le merci da rilanciare.

L'area metropolitana di Napoli è da valutare se è necessario contestualizzarla rispetto ad una macro regione.

Il disegno che dobbiamo sostenere è di delimitare i confini culturali realizzando il sogno dei nostri antenati: l'area metropolitana di Napoli deve essere l'area metropolitana del Mezzogiorno.

L'area metropolitana di Napoli è l'occasione per abbattere i confini dei Comuni per diventare spazio metropolizzato all'interno del quale potrà essere possibile riparare il territorio:

- riordinando le funzioni;
- rilanciando i distretti economici;
- “seguendo” i nostri prodotti sui mercati internazionali.

***Ruffo-Moderatore:** Ringraziamo il Prof. Giordano. Tutte le relazioni tornano sullo stesso punto, se non c'è una capacità di governo generale del territorio queste occasioni sfumano, è tutto lì. Le infrastrutture ci sono, ma non sono interconnesse, non si sa come utilizzarle e vengono gestite in maniera inefficiente. Il tema è sempre della capacità di governo di quello che abbiamo. Concedo la parola a **Loreto Colombo** che interviene sulla città metropolitana come occasione per riorganizzare il territorio.*

Buongiorno a tutti. Ringrazio qui organizzatori.

Cercherò di non annoiarvi a morte, purtroppo il problema ha molte implicazioni e vorrei cominciare con il ricordare a tutti che stiamo parlando di un ente territoriale che ha, in assegnazione della legge, delle funzioni molto precise, non possiamo parlare di cose che la città metropolitana non è in grado di fare perché non le compete.

Le funzioni sono: adozione annuale del piano strategico del territorio metropolitano, pianificazione territoriale regionale, strutturazione di sistemi coordinati di gestione dei servizi pubblici, mobilità e viabilità, promozione e coordinamento dello sviluppo economico e sociale (questa è una funzione molto generale e generica nella quale si può infilare tutto), promozione e coordinamento dei sistemi di informatizzazione e di digitalizzazione (una proiezione verso il futuro). Queste funzioni sono di un ente città metropolitana che è un ente con competenze amministrative, ma la città metropolitana è cosa diversa dall'area metropolitana. L'area metropolitana è un'entità geografica fatta da una città centrale e da una città che con questo centro hanno relazioni funzionali più o meno fitte, mentre la città metropolitana è l'ente che la governa; questa distinzione che è abbastanza elementare è stata compresa nei Paesi europei più importanti fino ai primi degli anni '20, cioè tra le due guerre mondiali, quando si individuarono le entità geografiche che avevano delle particolarità e delle esigenze specifiche e, successivamente, su queste entità si calzò l'ente amministrativo cominciando prima con forme volontarie, cooperativistiche, limitate ad alcuni servizi (la gestione delle acque, la gestione dei rifiuti e la pianificazione territoriale) e soltanto dopo che si fu consolidata quest'abitudine alla collaborazione e alla cooperazione, alcuni Paesi hanno istituito delle precise figure. Ci sono Paesi che ancora non hanno istituito la vera e propria città metropolitana, la Spagna non ha la città metropolitana, la Spagna ha ancora la visione della comunidad, cioè dell'integrazione tra città vicine che hanno esigenze di economizzare i servizi e renderli più efficienti attraverso la collaborazione.

A me dispiace che la situazione che la luminosità della sala non consente di vedere bene alcune immagini che avevo intenzione di mostrare in questa prospettiva, le scorrerò molto velocemente.

Ci sono varie tradizioni per la definizione dell'area metropolitana, esistono: criteri spaziali, criteri demografici e criteri funzionali. Questi criteri si sono più o meno consolidati nel tempo. Negli anni '80 fu scomodata dall'Istat l'Università di Newcastle per individuare i livelli di connessione all'interno delle aree metropolitane attraverso i sistemi locali del lavoro, queste erano aree geografiche nelle quali le relazioni funzionali erano espresse ed erano misurate attraverso gli spostamenti per andata e ritorno dal lavoro in giornata, si arrivò a definire alcuni sistemi del lavoro con criteri di: autocontenimento, cioè, il concetto secondo il quale un territorio in cui si concentra un'attività produttiva e servizi in quantità tali da offrire opportunità di lavoro e residenziale alla maggior parte della popolazione insediata; contiguità, cioè i Comuni devono essere confinanti e vicini tra loro; della relazione spazio temporale, deve essere necessario che la pendolarità si riferisca alle 24 ore. Nacquero così delle perimetrazioni abbastanza precise.

Nasce il criterio della Regione urbana funzionale, sono temi della geografia urbana. La Regione Urbana funzionale estende il concetto di sistema vocale del lavoro misurando non soltanto le pendolarità giornaliero dovute al trasferimento sul posto di lavoro e al ritorno, ma le pendolarità dovute alla fruizione di molti altri servizi erogati all'interno della città.

L'OCSE (organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico) individua un suo sistema per la perimetrazione delle aree metropolitane con 3 operazioni principali: identificazione del centro, identificazione di eventuali centri equipollenti nei sistemi multipolari e la periferia che viene definita come l'insieme dei Comuni dei quali almeno il 15 per cento dei residenti occupati lavorano nei centri urbani di riferimento. C'è un'ulteriore estensione che porta alla distinzione di 4 tipologie di aree e metropolitane: le piccole aree urbane con popolazione tra 50 e 200 mila, le medie aree urbane con popolazione tra 200 mila e 500 mila, le aree metropolitane tra 500 mila e 1 milione e mezzo, le grandi aree metropolitane con popolazioni superiore ad 1 milione e mezzo di abitanti. Questa è l'applicazione del criterio, un esempio di definizione dell'area metropolitana secondo l'OCSE.

A Berlino, nel Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti esiste un delicatissimo centro studi di analisi degli spazi urbani e territoriali il quale ha distinto 4 tipologie di aree metropolitane in senso gerarchico:

la prima è quella più evidente e prestigiosa, è costituita dalle aree metropolitane con una grande varietà di funzioni, le funzioni che sono state prese a campione sono: la politica, l'economia, la scienza, i trasporti e la cultura. A seconda del numero di sedi che le aree hanno al loro interno nelle quali ven-

gono studiate, erogate e prodotte queste funzioni, stabilisce la gerarchia. A questa prima categoria appartengono soltanto 21 casi, tutti capitali di Stato;

alla seconda tipologia, aree metropolitane con una considerevole varietà di funzioni, appartengono 19 casi tra le quali alcune capitali prevalentemente dell'area mediterranea (Atene, Lisbona, Istanbul etc.);

la terza tipologia è quella delle aree metropolitane con una limitata varietà di funzioni, sono 67 casi, tra le quali rientrano (Bologna, Venezia, Padova, Torino etc.);

la quarta tipologia è delle aree metropolitane con una limitata varietà di funzioni, ma un elevato grado di specializzazione, in questa quarta tipologia – 18 casi – rientra Napoli.

In Germania è stato preferito il riferimento non alle aree metropolitane, ma alle Regioni metropolitane ed ha perimetrato con maggiore generosità le aree che si relazionano tra loro arrivando ad individuare addirittura la Regione metropolitana di Berlino per la quale ha già redatto un piano territoriale ed è fondata, come al solito, su concetti di riequilibrio, di diffusione, di distribuzione e di equità.

La città metropolitana, come diceva saggiamente Rocco Giordano, non comprende Benevento, ma comprende Caserta, Salerno e Avellino.

Il confine della Provincia non ha nessuna relazione con alcuna di queste tipologie di perimetrazione, il sistema locale del lavoro è più interno, poi viene il perimetro secondo l'OCSE, il territorio funzionale urbano e, in ultimo, la Regione metropolitana secondo il criterio tedesco. Il concetto di estensione più o meno vasto della città centrale nasce e in Europa, addirittura a Berlino nel 1920, l'area di Berlino viene perimetrata secondo una circonferenza di 100 chilometri dal centro urbano della città.

Dopo la guerra, quindi, con grande lungimiranza, Londra predispone un piano di decongestionamento localizzando addirittura delle città esterne; così fa Parigi nel '39 con il piano di Prost, interessa la bellezza di 656 Comuni; lo stesso fa Madrid che, però, non ha la città metropolitana nel 1941. Per non parlare solo di capitali, Amburgo nel 1937 in pieno nazismo intuisce che la città si vede proiettare verso i centri circonvicini occupando l'intero bacino, lo stesso fa anche Barcellona.

Noi abbiamo una varietà di condizioni geografiche socioeconomiche che è livellata da un organismo istituito in modo uguale per tutti e 10 i casi, dico 10 perché comprendiamo Roma che ovviamente gode del privilegio dello Statuto di città capitale, quindi, va per conto suo pur senza avere all'interno

una vera e propria area metropolitana. La città di Napoli ha un capoluogo che impegna il 31, 39 per cento popolazione della Provincia, mentre la condizione di Roma è del 66, 26 per cento. Abbiamo un piccolo Comune centrale con un gran numero di Comuni nell'area metropolitana. Dal punto di vista dell'occupazione di suolo abbiamo una situazione come quella di Torino in cui il capoluogo impegna solo l'1, 9 per cento del territorio dell'intera Provincia a fronte della situazione di Roma in cui il Comune di Roma corrisponde ad un quarto del territorio provinciale.

Qui scorriamo rapidamente la condizione geografica dei 10 casi italiani, abbiamo indicato in giallo le aree cementificate, coperte da manufatti, quindi, un vero e proprio insediamento, ed in rosso il sistema delle tangenziali.

Questa è Torino. Vi prego di ricordare Milano, su cui ci ritorneremo, non si vedono bene i confini provinciali, ma vi prego di credermi, tutte le punteggiature che vedete al nord del capoluogo impegnano prevalentemente i confini di Sondrio e di Varese, questo sistema si proietta in modo molto ampio in condizione interprovinciale.

La povera Genova strozzata tra il mare e le montagne, vedete che ha un sistema tutto spinto lungo la costa, ne abbiamo visto, recentemente, anche le conseguenze che ogni tanto si fanno vive, è un sistema urbano, non ha nessuna possibilità di respiro, di espansione, è soffocato.

Venezia. Vedete Mestre Marghera sulla terraferma, il centro storico nella laguna e poi, il confine provinciale sono questi pallinati neri, Padova resta fuori dalla situazione metropolitana, pur avendo un'unitarietà, un'integrazione fittissima con il capoluogo.

Stessa cosa per Bologna, che è proiettata verso Reggio Emilia e Modena, lungo la statale, ma la legge dice che la città coincide con il territorio della Provincia. La stessa cosa vale per Firenze. Abbiamo Prato, abbiamo Pistoia, però la città metropolitana si ferma qui.

Bari. Non so se devono essere contenti o scontenti i residenti pugliesi, perché non è da molto tempo che è stata organizzata e scorporata, dalla Provincia di Bari, quella di Andria Barletta, per cui questi signori si troveranno fuori dalla città metropolitana.

Reggio Calabria. Stiamo parlando di un territorio che è dominato dal complesso dell'Aspromonte, il quale separa i centri schiacciati sul mare, il principale, Comune di Reggio conta 183 mila abitanti, ma Reggio dovrebbe intessere relazioni amministrative con questa dispersione di centri abitati, compresi quelli della Locride, in una situazione sociale ed economica che è nota a tutti.

È una città tentacolare che abbiamo lasciato crescere negli anni, in maniera del tutto anarchica e che oggi diventa veramente difficile da controllare, perché tutte le cose che diceva Rocco Giordano sono fondamentali, ma se non abbiamo un'agibilità territoriale non possiamo mettere in moto un sistema infrastrutturale che sia in grado di competere, quindi, la città è soffocata in una morsa edilizia, è come un corpo obeso, Napoli ha la cellulite perché ha una gran quantità di abitanti e di case, rispetto alla quale la quantità di funzioni è assolutamente insufficiente, cioè, la densità funzionale rispetto ad altre aree metropolitane è nettamente bassa.

C'è poi un aggravante. Vedete queste campagne che vengono erose ogni giorno? Qui siamo nella piana campana (Caserta, Napoli, Salerno) ogni giorno ci sono dei signori che affettano una striscia di terreno e la vendono a prezzo di terreno edificabile. Sono processi sostenuti, evidentemente, dalla camorra, questa è una forma di controllo del territorio. Pensate che abbiamo ricostruito, scientificamente, la geometria di questo insediamento che è fatto, come vedete, di strade alternate, la pezzatura media è di 400-500 metri quadrati, vengono acquistati, solitamente sono 2 piani di cui il primo, livello terra, è un deposito garage, il secondo è un'abitazione.

Ognuno ha la sua casa sul suo terreno, quindi, i piani urbanistici è inutile farli in questa realtà.

Un recente studio della Caira di Bologna ha quantizzato l'erosione di terreni agricoli nei 2 ultimi decenni, come vedete, questo colore scuro dell'area napoletana sta significare che dal 2000 al 2010 la Provincia di Napoli ha perso il 25 per cento del terreno coltivato.

Ricordiamo che l'agricoltura è una forma di manutenzione, di cura del territorio e che naturalmente salvaguardia anche il regime delle acque, perché l'impermeabilizzazione dei terreni è quella che poi produce disastri e quando poi succedono si va a caccia del colpevole.

Un'altra anomalia della realtà napoletana. C'è un Comune centrale relativamente piccolo e una grande quantità di Comuni che sono tra gli 80 mila e i 100 mila abitanti che in altre condizioni dovrebbero essere capoluoghi di Provincia.

I bacini di utenza e le confinazioni. I sistemi locali del lavoro, come vedete, vanno ben oltre il confine provinciale, soprattutto è interessante osservare questo dell'avversano che è strettamente integrato.

I distretti del lavoro, anche questi hanno una definizione, ma sono ambiti sovracomunali che si caratterizzano per un particolare livello di occupazione e di produzione tipica al loro interno, molti di questi distretti sono a cavallo del confine provinciale.

Sedi universitarie e della giustizia. Su Aversa gravita tutto un bacino che copre, ampiamente, la parte settentrionale della Provincia. I giudici di pace sono dispersi in un ambito che non ha nulla a che fare con quello della Provincia, insomma, siamo in una situazione da riorganizzare completamente. In questa sala ci sono persone con le quali ci vediamo e parliamo di questi problemi ormai da decenni. Non è che qui vogliamo fare una lamentazione. Torniamo un momento al 1991 quando all'indomani della legge 142 il Comitato tecnico scientifico, nominato dalla Regione Campania, dovette studiare qual era il perimetro ottimale e si proposero 3 soluzioni: la banale, coincidente con il territorio provinciale; quella leggermente più ampia, che comprendeva anche l'avversano stretto e una ottimale che è questa linea blu che adesso sto contornando che, invece, si limita ad est, al confine della Provincia, ma comprende i primi Comuni dell'agro nocerino sarnese e a nord tutto l'avversano fino a Castel Volturno.

Naturalmente il Comitato si esprime a favore di quest'ultima, cioè della perimetrazione ampia, ma, poi, sapete come andarono le cose.

La verità è che l'area metropolitana, oggi, mediante la sovrapposizione di alcuni riferimenti che abbiamo espresso, dovrebbe essere quella a fasce oblique, che vedete qui, cioè un'area metropolitana che supera, almeno a nord, ampiamente il confine provinciale, ma anche in direzione dell'agro nocerino per i sistemi di lavoro e per le pendolarità.

Una retrospettiva ci serve soltanto per prepararci al futuro. Nel 1964 Luigi Piccinato progetta il piano comprensoriale dell'area napoletana interessando, cose vedete, questa bella sfilza di territori, dal casertano fino al nord est e tutta la fascia costiera, tutto connesso dalla direttrice nord-sud che coincide poi con l'asse del primo tratto autostradale.

Nel 1968-1969 il provveditorato alle opere pubbliche – non erano ancora affidate alle Regioni – provvede alla redazione di un progetto di piano territoriale di estensione regionale definendo un'area metropolitana che qui non si vede bene, ma che è perimetrata con una linea in viola che addirittura si proietta verso l'agro nocerino sarnese, individua tutta la cosa congestionata con un sistema da riequilibrare e punta sui 2 comprensori di Aversa e Pinola per assorbire i surplus provenienti dalla fascia costiera in un'azione di equilibrio che avrebbe dovuto poi trovare consonanza e assonanza nelle pianificazioni locali.

Molte teorizzazioni, questa è una del 1971, del compianto Franz Di Salvo che propone una perimetrazione dell'area metropolitana che, come vedete, va dal casertano e arriva a prendere tutta l'area sorrentina amalfitana, anche

questa con una proiezione verso l'agro nocerino sarnese. Chi non ricorda l'operazione integrata a Napoli? Tutte queste infrastrutture legate ad una superficie che arriva a Salerno e che va da Giugliano a Caserta fino a Nola e Salerno verso sud est, sono infrastrutture autostradali e ferroviarie che risentono ancora della logica dell'intervento straordinario, ma che furono, come vedete, inquadrare in un criterio funzionale abbastanza evidente.

Nel 1986 il piano di assetto territoriale, la Regione Campania commissiona ad una struttura, Italtecnica, questo studio per il piano di assetto territoriale in cui si riconosce tutta la fascia centrale costiera che comprende dall'averzano atellano fino ai regi laghi, all'ambito del nolano e poi fino a Salerno. Questo rappresenta l'area centrale che sarebbe dovuta essere oggetto di un trattamento di pianificazione.

Ormai è andata così, dice quest'immagine provocatoria, dobbiamo ricondurci nei confini della Provincia, che cosa possiamo fare per trasformare questo obbligo in un'occasione per migliorare le cose? Ci occupiamo, adesso, del coordinamento delle prime 3 funzioni, perché stiamo parlando di pianificazione territoriale, pianificazione strategica e di trasporto, sono il nodo più importante della competenza metropolitana. Se andiamo ad analizzare qual è oggi il sistema della pianificazione sia a livello provinciale sia a livello comunale ci rendiamo conto che la pianificazione è una materia scomoda che bisogna tenere da parte.

I piani in funzionano e non devono funzionare. Il piano territoriale di coordinamento la cui estensione è diventata obbligatoria per la Provincia dal 1990, la stessa legge 142 si sancì per estensione del piano territoriale, non potevano essere più quelle regionali ma potevano essere quelle provinciali. Abbiamo approvato, in Regione Campania, entro il 2012, i piani territoriali di Caserta, di Avellino, di Benevento e di Salerno, il piano territoriale di Napoli, che è stato in tortura dal 1991, non è ancora approvato. Le procedure sono di una tale complessità e artificiosità che allontanano sempre di più l'obiettivo.

Mi rivolgo al personale politico. Vogliamo uscire da questo nodo? Se la città metropolitana è un erede della Provincia che farà più o meno le stesse cose è inutile che ci veniamo più perché se trasportiamo i criteri e i concetti del piano provinciale e pensiamo di formare il piano territoriale metropolitano facciamo un'operazione puramente a cadenza ed inutile in proposito.

Dobbiamo semplificare e rendere efficace il processo.

La pianificazione urbanistica fino ad oggi non ha dato buoni risultati, pensate voi che dal 1942 sia arrivato il momento di cambiare? Il ministro Lupi

ha presentato alla Camera un disegno di legge sulla nuova conformazione dei piani e sulle nuove procedure, ma non dobbiamo dimenticare che fino ad ora, come dicono i giuristi, le Regioni hanno potestà legislativa concorrente, allora, purtroppo, onorevole Grippo, toccherà alla Regione riformare il sistema della pianificazione. Pensate che oggi non abbiamo il piano territoriale di coordinamento ma non abbiamo neanche il 90 per cento dei piani urbanistici comunali dove poi sicuramente il professor D'Angelo ci ripeterà in modo più autorevole. I piani urbanistici comunali non ci sono non solo perché manca il riferimento del piano territoriale ma perché la procedura è talmente complessa, la valutazione ambientale strategica, partecipazione, discussione, etc., mentre si studia l'ammalato muore.

Per non continuare con questo pessimismo, un cambio di passo per la chiarezza, l'efficienza e l'efficacia della pianificazione.

Il piano è un diritto dei cittadini, questo diritto non può essere sottratto.

L'integrazione è il coordinamento tra pianificazione strategica e pianificazione territoriale, la pianificazione strategica è una pianificazione immateriale che si esprime attraverso relazioni e normative, non si esprime attraverso i grafici. Dobbiamo evitare che queste 2 lingue si ignorino tra di loro e lo dobbiamo unificare in un'azione di integrazione coerente che dia ai piani una loro concretezza. Il piano non può essere un indirizzo ostativo.

Mi dispiace sia andato via l'onorevole Sommesse. Quando lui si vanta che nel piano di assetto territoriale regionale sono previsti, per la Provincia di Napoli, 45 sistemi territoriali, mi dispiace molto sia andato via perché invece di semplificare qua compliciamo sempre di più e ve lo dimostro subito.

Qui bisogna avere una maggiore capacità di attrazione delle risorse finanziarie e nei piani strategici si costruiscono degli uffici che devono essere in grado di captare i finanziamenti collegandoli alle previsioni, bisogna ridurre i livelli di pianificazione. Qui abbiamo: piano territoriale regionale, piano territoriale di coordinamento, piano comunale e tutti i piani di settore.

La Provincia assume, attualmente, un ruolo di coordinamento dei piani, non è vero che li coordina, semplicemente li prende e li porta nel piano di coordinamento perché il piano di bacino lo fa l'autorità di bacino, il piano di parco lo fa il parco, il genio civile fa il suo ruolo, allora il coordinamento non è altro che una sovrapposizione cartografica di responsabilità che non competono alla Provincia, quindi, qui bisogna semplificare perché ci vogliono delle norme molto precise.

Quindi, semplificazione dei contenuti e delle procedure, pianificazione inductiva. Partiamo dai progetti finanziati e disponibili. Attraverso i progetti

costruiamo. Perché la città di Salerno ha cambiato la sua fisionomia? Perché c'è stata un'Amministrazione che ha capito che doveva partire dai progetti e non fare dei tavoli di inquadramento generico e di desideri.

Il piano territoriale, nella prima versione della Provincia, quello del 2002-2003, riconosceva 8 ambiti sovracomunali, la legge 56 sulle città metropolitane prevede la possibilità di coordinamento tra Comuni vicini in ambiti sovracomunali per supportare l'azione della città metropolitana. Che cosa viene spontaneo pensare? Mettiamo in capo alla città metropolitana la competenza specifica della pianificazione e ripartiamo tra ambiti comunali gli aspetti gestionali e di progettazione in maniera tale da eliminare questa ripetitiva, stanca operazione del recepimento del PTCP a livello comunale.

Dal 2004 – anno di approvazione della legge 16 – abbiamo ancora il 90 per cento senza PUT per cui neanche questa importazione è facile.

Eliminiamo il livello comunale, partiamo dal piano territoriale metropolitano e lo attuiamo attraverso ambiti sovracomunali.

Nella realtà napoletana la pianificazione assume anche un'implicazione di ordine pubblico. Questa è la localizzazione di tutte le aree abbandonate, di aree inquinate, di rischi idrogeologici e di frana elevati, sono tutte delle punteggiature che interessano più o meno, omogeneamente, tutto il territorio, bisogna partire da questi siti per risanare il territorio, utilizzarli come connettivi per dare continuità ad un territorio che è discontinuo.

Questo potrebbe essere il punto di partenza di un piano per dare alla città metropolitana una vera e propria competenza. Grazie.

Ruffo-Moderatore: *Credo di poter dire che ne sappiamo di più. È stato un excursus davvero interessante però ci lascia molte domande, perché chi è che si assume l'incarico di inverare queste cose? Una funzione che è stata riconosciuta al sistema metropolitano di Napoli è quella culturale. Come abbiamo gestito il forum universale delle culture, mi sembra che l'abbiamo anche persa. Forse la tenevamo, ma sul campo ci è stata tolta. Ora passiamo al prof. **Massimo Lo Cicero** che ci illustrerà le funzioni e le risorse delle città metropolitane nella prospettiva mediterranea.*

Questo mediterraneo che ritorna spesso nelle nostre conversazioni.

1. una premessa

(dopo la competizione elettorale del maggio 2015)

Guardiamo le trasformazioni intervenute in Italia negli ultimi anni. Non descriviamo lo stato delle cose ma la dinamica degli ultimi anni. Emergono due percorsi diversi. Al Nord oggi c'è un blocco di centrodestra (Lombardia, Liguria, Veneto) con una pressione forte, ma non vittoriosa, in Umbria. Al Sud il centrosinistra la fa da padrone e la maxiregione del Mezzogiorno continentale dovrebbe essere pronta per assumere forza e capacità di governo e rilanciare la crescita: senza velleità autarchiche ma nella logica, condivisibile, che la crescita del Sud alimenterà la crescita del paese. E quella del paese sarà una spinta efficace anche per l'Unione Europea. Se guardiamo con più attenzione a questi due fenomeni la questione che vi proponiamo diventa più complessa.

Nel Nord, le tre regioni che coprono la gran parte dell'area padana e del collegamento al Tirreno, la Liguria, presentano già forti spinte di crescita. La medesima sensazione si percepisce nell'Italia centrale con punte importanti nell'area tosco emiliana. Ma questo doppio segnale di crescita sembra davvero concentrarsi su se stesso: alimentandosi del fatto che la disoccupazione non è aumentata troppo e che strumenti di sostegno hanno concesso respiro, e salvaguardia degli impianti industriali e di servizi, all'indomani della crisi.

Quando si dice che nel 2014 ricomincia a crescere l'Italia si legge una media sotto il 5%. Ma l'Italia del centro nord si è rimessa in moto e si sta muovendo. Mentre la distruzione di risorse umane e di impianti, nel Mezzogiorno, ha creato un vuoto che sarà difficile colmare. Non cresciamo poco: la ripresa è in essere nel centro nord ed è fragile nel Mezzogiorno. La media distorce l'informazione.

2. Un piano è uno strumento che genera un'aspettativa che fa seguito ad una visione iniziale, un contesto che si vuole riempire di contenuto, ed un impianto che si pretende di sapere costruire: *cumsideratio, proiectatio, aedificatio*

La Campania di oggi è certamente diversa, e peggiore, di quella degli anni novanta: un degrado progressivo della struttura industriale ed un crescente squilibrio di ambiti territoriali, ed infine una deformazione progressiva del mercato del lavoro hanno seriamente condizionato lo stato delle cose.

La scommessa di una città metropolitana si presenta come necessaria ma anche come assai difficile da realizzare. La regione Campania presenta un decimo della popolazione nazionale e, stentatamente, un 6% del prodotto lordo interno italiano. La città metropolitana dovrebbe confinarsi, ed articolarsi, nel 10% della superficie regionale e contenere oltre tre milioni di abitanti, più del 50% di coloro che abitano nella regione stessa.

3. Il primo nodo che viene al pettine, nella storia recente sulla città metropolitana di Napoli, è quello del recupero del fallimento di Bagnoli, l'area più significativa per avviare la rigenerazione della città dagli anni novanta e che era stata affidata ad una Stu, società per la trasformazione urbana, andata fallita nel 2014.

Successivamente al fallimento la fiducia accordata al decreto Sblocca Italia dal Parlamento aveva offerto al Governo l'opportunità immediata di avviare la rigenerazione di Bagnoli e dell'area flegrea. Il Governo avrebbe dovuto: insediare il commissario e creare la struttura organizzativa che dovrà definire i progetti ed i programmi necessari, che sostituiranno i programmi obsoleti degli ultimi venti anni, quelli che hanno condotto al fallimento la trasformazione dell'area. Ma in pochi mesi si sono accumulati un groviglio di occasioni e insieme di problemi che hanno impedito la nascita di una strategia consapevole da parte delle autorità locali.

Il caso Bagnoli scoppia poco prima dell'estate, la visita del capo del governo a Napoli cade a metà di agosto, il declino e l'ascesa del sindaco di Napoli sono alle nostre spalle, tra settembre ed ottobre. E' difficile confrontare la mole di opinioni, e giudizi, sulle cause del fallimento storico di Bagnoli e le conseguenze possibili di un nuovo piano di sviluppo. Le prime sono ripetitive e confuse, le seconde non si intravedono ancora. Sono molte le diagnosi sulle cause, sono moltissime le ipotesi su quello che si dovrebbe fare e su come trasformare gli eventi possibili, o augurabili, in fatti materiali. E sono diametralmente opposte le ragioni del Sindaco di Napoli e quelle del Governo nazionale.

Ma, se chiedete a Milano o a Torino, quale sia la storia, il passato, ed il futuro possibile di Bagnoli, credo che molti non saprebbero nemmeno di cosa state parlando. Perché le vicende di Napoli – con la precipitosa caduta della repu-

tazione di questa città negli ultimi anni – hanno relegato ad una condizione periferica e marginale la terza città italiana.

Eppure sono entrati in gioco i destini di una potenziale area metropolitana: un esperimento dove la dimensione dei problemi è enorme mentre una strategia finanziaria e fiscale, per superare quei problemi e trasformarli in opportunità, è ancora potenziale. A Bagnoli bisogna reinventare il futuro cancellando il passato. Sono inutilizzabili sia la fallimentare esperienza della Società di trasformazione urbana sia il vecchio piano regolatore disegnato negli anni '90: dei due pilastri della contestata programmazione urbanistica non restano che le macerie.

Nel frattempo il quadro dei poteri è radicalmente cambiato.

Dopo il 1992, la stagione dei Sindaci e dei Governatori ha mandato in frantumi la capacità programmatica del Governo nazionale, accompagnando una vera e propria decapitazione dei partiti politici e frantumando una identità nazionale che, se pure segnata da un forte dualismo tra Nord e Sud, era ancora in piedi. Nel Mezzogiorno si è sviluppata una ulteriore patologia: le Regioni sono diventate simili a grandi comuni che producono solo piccoli risultati, una raccolta diffusa di clientela e consenso elettorale. In effetti nel nostro paese è venuta meno in questo ventennio sia la dimensione del governo nazionale che la chiara identificazione di una finanza locale, che potesse dirsi sussidiaria di quella nazionale. Le scelte che sono di fronte al governo e al Comune, in questo contesto, sono solo apparentemente diverse tra loro. Renzi deve puntare alla creazione di un contesto affidabile, per idee innovative, qualità manageriali e competenze istituzionali. Senza questa tempestiva creazione di un quadro di sostegno al progetto complessivo, viene meno la possibilità di un riordino strategico dell'intera struttura metropolitana di Napoli. Per dirla tutta, qui non siamo solo di fronte ad una riorganizzazione dei quartieri tra Bagnoli, Fuorigrotta e Pianura: da questa operazione dovrebbe partire, ed arrivare ad una conclusione molto efficace, la nuova configurazione della più importante città del Mezzogiorno. Con il progetto di Bagnoli il Governo si assume, insomma, una responsabilità nazionale di fronte al futuro del Sud ed al suo sviluppo. Attriti e ritardi dilatano la lunghezza del tempo nel futuro prossimo e riducono la qualità ed il vantaggio che una ripresa della città deve offrire all'insieme della sua popolazione. Perché è questo il primo impegno che le rappresentanze politiche, nazionali e locali hanno: risarcire adeguatamente la popolazione napoletana dei venti anni perduti invano; dare le basi ad una prospettiva reale di crescita e di svi-

luppo che possa rappresentare il decollo e la ripresa di reputazione della metropoli napoletana.

4. Una visione adeguata sui modi ed i tempi per fare di Napoli la vera metropoli che collega il Sud dell'Europa al Mediterraneo deve partire da un'agenda per l'economia meridionale

Ci siamo abituati a guardare l'economia, dopo la crisi del 2008, come un saliscendi: misurando di quanto avevamo ridotto la nostra capacità di produrre e di spendere. Lo scarto tra il Mezzogiorno ed il resto del paese, ma anche quello tra Unione europea ed Italia, ci danno un ordine di grandezza ma non è sufficiente per riavviare la crescita. Perché non si tratta solo di misurare grandezze astratte e poi ricominciare a crescere, per guadagnare le vette da cui la crisi ci ha fatto precipitare.

La stagione che ci separa dalla crisi del 2008 ha accumulato sei anni e non sembra aprirsi ad improvvise accelerazioni. Dunque, in futuro, non tutto sarà come prima; probabilmente tutto sarà molto diverso ed è con questa diversità che la popolazione meridionale dovrà fare i conti: misurandosi con una economia che si è rattappata molto più di quella italiana. Ma cercando anche le strade che ci facciano ritrovare una diversa relazione tra produzione e spesa, tra il modo di lavorare ed il modo di consumare, tra il governo degli scambi sui mercati e la nascita di imprese che sappiano essere diverse nella propria organizzazione rispetto ai modi ed ai tempi di lavoro che la recessione ha cancellato e che sarebbe poco o per niente utile ricostruire.

Guardandoci alle spalle si nota che le macroaree del Nord hanno una maggiore sensibilità alle esportazioni, agli investimenti ed ai consumi. Mentre il Mezzogiorno presenta una maggiore reattività ai consumi collettivi (la spesa pubblica) ed il centro si sorregge su consumi privati e consumi collettivi; e resta meno capace di agganciare esportazioni ed investimenti. Siamo un paese strano e non riconosciamo i fenomeni che dovremmo controllare: perché le Regioni sono troppe e troppo diverse tra loro.

Il Mezzogiorno, guardando alla caduta relativa del prodotto, nelle varie Regioni dal 2007 in poi, si disarticola dal meno 8% dell'Abruzzo al meno 16% della Basilicata e del Molise. Sono disperse tra i due estremi, ma più vicini al 16% che all'8%, le altre Regioni meridionali. Tutte le Regioni meridionali accusano una caduta marcata della spesa ed una caduta altrettanto marcata degli investimenti. Ci sono esportazioni nel Sud ma non sono tanto robuste rispetto alla domanda aggregata quanto quelle del Nord. Ed ecco che l'economia meridionale viene bloccata da queste tre variabili che non riesce a generare: consumi, investimenti ed esportazioni. Inoltre cade la spesa procapite

mentre il reddito procapite cade meno di quello del centro nord. Anche perché quello del centro nord era più alto, prima della crisi del 2007.

La prima cosa da fare, allora, è rimettere in moto il circuito del reddito e della spesa nell'economia meridionale. Azione difficile perché ci sono troppi disoccupati e sono state ridimensionate molte imprese marginali ma un tempo attive. E quindi non si riesce a far girare né gli ottanta euro, né gli sgravi irap e neanche i nuovi contratti del Job Act: perché, ironia della sorte, è l'insieme di questi strumenti, che alimenteranno il circuito del reddito, che sono più facili e governabili al centronord che non al Mezzogiorno.

Troppi poveri, rispetto a quelli del Nord, appesantiscono ulteriormente queste circostanze di difficile ripresa al Sud nel breve periodo. Questo è un rischio ed una vergogna per l'Italia che si deve ridurre.

Dunque abbiamo bisogno di attori collegati alla spesa pubblica, ma non solo, che aggiungano investimenti e distribuzione del reddito all'economia meridionale. Due dovrebbero essere quasi pronti all'azione: l'Agenzia della Coesione che sembra essere finalmente in pista e dovrebbe anche collegarsi con la Commissione per agganciare le tecniche e l'impianto del piano Juncker. Al suo fianco ci deve essere anche il sistema delle Regioni meridionali. Dico sistema per ribadire che sono troppe e troppo diverse tra loro. Dunque le Regioni devono coordinare e progettare infrastrutture a scala meridionale; supportate dall'Agenzia, che non devono considerare un nemico, e guidate da un piccolo network qualificato: i presidenti delle Regioni ed alcuni, pochi ma buoni, dirigenti che si occupino di energia, reti telematiche, logistica, trasporti ed urbanistica, riordino dell'ambiente e del territorio.

Sarebbe una buona idea cominciare a pensare e progettare questo tipo di organizzazione in vista delle elezioni regionali che si terranno in primavera. Avere chiare le idee, durante le consultazioni elettorali, renderebbe più facile avviare la macchina degli investimenti nella seconda metà del 2015. Abbiamo già perso un anno, il 2014, rispetto al traguardo del 2020 e non possiamo rallentare proprio sul terreno degli investimenti, che possono essere gestiti dalle Regioni e collegati a progetti delle imprese, finanziati anche dalle banche, in regime di public private partnership.

Ci sono altre due leve, pronte per l'azione, che necessitano di una riconversione radicale. Molte grandi e piccole imprese sono state falciate dalla lunga recessione. Ma alcune sono, per fortuna, ancora in vita: dall'Ilva a tante altre anche più piccole. Qui serve subito un negoziato con l'Unione Europea: ci serve una politica fiscale di vantaggio. Basta con gli incentivi ed avanti con la riduzione delle imposte sulle imprese e sugli artigiani. Ceduta la sovranità

monetaria la leva del cambio non basta più e bisogna agire con strumenti fiscali. Meglio lasciare i soldi nelle mani di chi deve fare investimenti che utilizzare ministeri ed agenzie pubbliche per negoziare fondi ad imprese che dovrebbero essere monitorate e valutate dalle banche. E siamo all'ultima questione: sistema bancario ed industria finanziaria.

Ecco l'ultima leva indispensabile. Le banche hanno concesso credito alle imprese, grandi e piccole, del Sud con un bordo di incremento di poco superiore a quelle del centro-nord. Ma hanno creato una strana dinamica: dal 2007 al 2009 hanno ridotto i tassi di crescita dei prestiti mentre li hanno fatti rimbalzare verso il 2011 per farli ricadere a meno 3% di concessioni nel 2014.

Le banche nel Sud hanno un problema: i prestiti deteriorati, dalle sofferenze a quelli ristrutturati, arrivano quasi al 45% dei prestiti stessi. Per questo serve una reazione positiva alla politica monetaria non convenzionale di Draghi, che renda più liquido il portafoglio delle banche, ed una leva di sostegno alla ristrutturazione dei debiti critici. Ma serve anche una industria finanziaria, che non sia tributaria delle banche, e che possa offrire soluzioni di aggregazione tra le imprese e di trasformazione dei modi di produrre e di sviluppare i mercati per le imprese. Una industria finanziaria che potrebbe agire in un grande prato ancora verde: la evidente inesistenza di qualsiasi rete di collegamento, nel Mezzogiorno, tra beni culturali e turismo; una industria della bellezza, naturale e culturale, alla quale mancano clamorosamente la leva della finanza e la creazione di valore economico.

5. Valutiamo i rischi e le opportunità di una Napoli metropolitana. In Europa la dimensione delle aree metropolitane si ferma ai quattro milioni di persone. E queste aree si trovano tutte nel cuore dell'Unione: tra Londra, Parigi, Milano e Berlino. Napoli, se vuole essere davvero una metropoli, deve strappare a Milano la sua funzione attuale: essere considerata l'ultima metropoli meridionale dell'Unione Europea. Saremo capaci di farlo? La strada è in salita ma si potrebbe sfidare l'ascesa: nel primo novecento Napoli è stata capace di trasformare la capitale borbonica in una grande metropoli, densa di imprese industriali, grandi istituti di ricerca e di cultura: una città che aveva reputazione e rispetto da parte del sistema delle piccole città che si distribuivano nel Mezzogiorno continentale.

Il fascismo ed il dopoguerra hanno smontato questa eccellenza metropolitana. Il Comune di Napoli, la città in senso stretto, è diventata prima incontinente – Giorgio Napolitano, Felice Ippolito, Francesco Rosi, Raffaele La Capria e tanti altri se ne sono andati – e la città, di conseguenza è diventata sempre

più inconcludente. Nel frattempo la rete delle città meridionali si irrobustiva e creava le proprie strutture, rinnegando progressivamente la capitale inconcludente.

La cinta delle città e dei comuni, intorno a Napoli, si concentrava invece in un piccolo spazio provinciale: meno del 10% del territorio campano. Aumentava anche la dotazione di infrastrutture lentamente, e certamente erano carenti la loro manutenzione ed i servizi alla popolazione. Abbiamo saputo costruire ma non sappiamo gestire i servizi alle persone ed alle cose. Ecco il primo problema da affrontare: l'area metropolitana deve avere una rete idonea di servizi e non solo un insieme di infrastrutture, che attraversano il sistema ma non riescono a dare alla somma dei comuni, inseriti nel perimetro provinciale, il valore aggiunto di un insieme di residenze e strutture imprenditoriali, che genera il carattere robusto di ogni metropoli europea dalle analoghe dimensioni.

Se Napoli vuole e deve tornare ad essere una metropoli, deve anche agire subito in due direzioni: recuperare la reputazione perduta nei confronti del Mezzogiorno continentale e trasformare il disordine metropolitano, chiuso tra il nocciolo del capoluogo ed il perimetro provinciale, in una vera rete pulsante di produzione, ricerca, innovazione, cultura e conoscenza, una capacità di percorrenza rapida nei trasporti sulle vie del ferro e sulle strade, una robusta portata delle reti per l'energia e le telecomunicazioni.

Il secondo problema riguarda una dimensione demografica che impone una grande attenzione per essere governata. L'area metropolitana arriverà certamente a contare oltre 4, 5 milioni di persone ed un intorno ravvicinato di almeno altri due milioni di persone: tra Caserta e l'agro nocerino-sarnese. Il resto del Mezzogiorno continentale – cioè il complemento della rete di medie e piccole città, che si collocano al suo interno – produce una popolazione nell'ordine di almeno altri 8 milioni di abitanti. L'insieme dell'area metropolitana, e di questo suo contorno, si può davvero configurare, se diventasse adeguatamente strutturata, come l'ultima metropoli europea capace di incrociare le culture del mediterraneo: quella della costa nord dell'africa, quella balcanica, quella del medio oriente. Un teatro molto difficile sul terreno geopolitico ma dove aumentano i rischi possono essere catturati anche rendimenti importanti e, sopra tutto, si può ribaltare, se si fosse capaci di farlo, la dimensione della guerra nella dimensione della civiltà degli scambi.

Questo sistema metropolitano sarebbe comparabile con la dimensione dei Paesi Bassi e, sicuramente, sarebbe molto più importante di medi stati europei come la Grecia od il Portogallo. Del resto questo sistema metropolitano

potrebbe anche diventare una macroregione capace di contenere il sistema mentre la Napoli metropolitana diventerebbe il perno del sistema stesso.

I contenuti di questa immagine geopolitica, questa è la vera opportunità, possono essere molto diversi dal passato. Veniamo da un lungo deterioramento consumato dagli anni del terremoto a mani pulite e poi all'ingresso dell'euro. Una prolungata eutanasia dello sviluppo generato nel Sud dalla Cassa del Mezzogiorno e dall'Iri della prima stagione. Quella che si esaurisce con la prima crisi energetica negli anni settanta. Noi veniamo dalla prima crisi finanziaria globale del 2008/2009 e dalla recessione, che le ha fatto seguito, deprimendo la base economica del mezzogiorno continentale oltre ogni dire. Ed aumentando, per converso e data la popolazione esistente, la dimensione della disoccupazione e della emigrazione dei giovani più intraprendenti.

Niente, insomma, sarà o potrebbe essere più come prima.

La crisi ci ha tagliato i ponti dietro le spalle e le recriminazioni non servono più. Invece di un Ministero del Mezzogiorno – ipotesi obsoleta ed irrealizzabile – dovrebbero essere le strutture della metropoli, e la rete delle città medie e piccole, a fare leva sulle energie sostenibili, sull'industria del turismo e sulla valorizzazione attrattiva dei beni culturali ed ambientali, sulle filiere agroalimentari, le imprese dell'avionica e della meccanica. La politica monetaria della BCE ed il ridimensionamento dell'euro rispetto al dollaro aprono praterie a chi volesse sfidare queste opportunità. Meno statalismo e più politica economica nel solco dell'Unione Europea e del suo futuro politico: questo può e deve essere il suo futuro possibile ed il contesto adeguato di una Napoli metropolitana.

6. Come si possono leggere i destini incrociati di Napoli e del Mezzogiorno? Napoli e la Campania possono essere sia la zavorra che la leva per un rilancio del Mezzogiorno ed una convergenza tra il Nord ed il Sud del paese. Le due strade, radicalmente diverse ed opposte tra loro, sono collegate al voto per le elezioni regionali ed è da quel voto che può derivare un lento declino oppure uno scatto che rimetta in moto le energie economiche e culturali del Mezzogiorno.

La Campania è una grande e popolosa regione del Mezzogiorno continentale e la metropoli napoletana è la terza città d'Italia, dopo Roma e Milano. Ma il Mezzogiorno continentale si presenta diviso tra levante e ponente: tra una dimensione adriatica, che si allunga da Lecce alle Marche e che si afferma in varie direzioni: l'industria, la cultura ed il turismo, la possibilità di collegarsi economicamente con i Balcani e con la loro crescita economica. Matera, ad

esempio si propone come la città di cultura, e di turismo, per eccellenza e si allena per crescere fino alla scadenza del 2019. Melfi rilancia la sua vocazione per l'automobile mentre Grottaglie sviluppa tecnologie per l'avionica. Questo sistema di levante si sente forte, e scavalca, nelle intenzioni degli attori locali, la stessa Roma, puntando verso Milano ed il Nord dell'Europa. Napoli ed il Mezzogiorno di ponente, al contrario, sono allo stremo delle proprie forze: sono rimaste chiuse, da troppo tempo, in una nicchia che le separa anche dal resto del Sud. Questa frattura tra levante e ponente impedisce un dialogo unitario tra il Mezzogiorno ed il Governo nazionale. E, di conseguenza, impedisce una politica di coesione nazionale che consenta all'Italia un dialogo ed una forte integrazione con l'Unione Europea.

Come possiamo recuperare un progetto comune tra queste due facce del Sud? La Campania conta su 6 milioni di abitanti ma si appesantisce per la limitata base economica, la disoccupazione, il lavoro nero e la delinquenza. Nel suo perimetro regionale una metropoli napoletana di oltre tre milioni di persone. Questa metropoli dovrebbe diventare il centro di gravità del Mezzogiorno continentale, riunificandone le parti, mentre la stessa Regione, come istituzione, dovrebbe rifondare se stessa e creare le fondamenta per una macroregione meridionale. La Regione Campania, insomma, non può e non dovrebbe più essere un "supercomune" che si occupa di mille inutili microcosmi.

Ci sono tre grandi sfide da coltivare: Sanità e salute, Trasporti, Ambiente e regime di pianificazione ed urbanizzazione.

La Regione non deve gestire prebende e mance ma creare norme e pianificare, con quelle norme, la trasformazione per la crescita. Molte norme del passato potrebbero anche essere cancellate mentre si dovrebbero realizzare collegamenti con il resto del Sud: la ferrovia tra Napoli e Bari; i collegamenti tra Napoli e Reggio Calabria, via ferro e via autostrada. Grandi reti digitali globali per collegare con il mondo 13 milioni di abitanti, le loro imprese e le loro famiglie, che popolano l'intero Mezzogiorno continentale. La metropoli napoletana e la Regione dovrebbero, affiancandosi alle altre regioni del Sud, realizzare questa rete di infrastrutture. Mentre Napoli dovrebbe essere il centro di gravità del sistema meridionale: la metropoli che si collega con le sponde del mediterraneo e con l'Europa al medesimo tempo. Legare in questo modo il Mezzogiorno alle scelte dell'Italia è l'unica condizione per fare dell'Italia un protagonista significativo dell'Unione europea.

Infine, ma non è affatto la cosa meno importante, il Piano Junker sta per partire e gli investimenti della Campania devono essere collegati a quel piano: una grande sfida per imprese e tecnologie che, alimentate dalla politica monetaria di Draghi, potranno creare progetti industriali e trasformazioni dei

territori, allargare le opportunità di lavoro e di occupazione. Insomma, nonostante la sfiducia che circola in questa tornata elettorale, dobbiamo ritrovare le forze necessarie e le capacità adeguate per utilizzare la macchina istituzionale della Regione.

Stiamo uscendo da un clima che alimenta depressione e rifiuto della partecipazione ma da queste elezioni ci serve uno scatto: bisogna puntare in alto e forzare ceti politico, e classe dirigente, perché cambino davvero registro. Meglio, con un paradosso, puntare al bersaglio grosso, e perdere, che rassegnarsi ad un decadimento definitivo: sarebbe solo l'ennesimo trionfo della sfiducia. Meglio ancora, ovviamente, riuscire a trovare l'intesa tra levante e ponente e collegarsi davvero dal Mediterraneo all'Europa. L'Italia come porta e transito tra due culture e Napoli come arco finale di questa porta virtuale.

***Ruffo-Moderatore:** Max, se posso aggiungere qualcosa al tuo riferimento al reddito procapite ricordo che nella città metropolitana di Napoli il 47 per cento è fatto di economia non osservata, quindi, sommersa e criminale la somma delle 2 economie che sfugge completamente all'edificazione pubblica ufficiale del reddito.*

*Ringrazio il Prof. Massimo LoCicero e cedo la parola al **Giancarlo Cosenza**, Urbanista*

La città metropolitana di Napoli

Nuova estensione del territorio

Ragionare sulla città metropolitana richiede metodo nell'analisi politica, riflessione sulla sua insolita, rilevante dimensione territoriale. Impegna la sintesi dei processi in atto nella società napoletana in quanto ruolo fondamentale nel futuro, sostegno nell'ambiente dove da tempo si richiedono strategie evolutive.

Vi è nel passato una interessante esperienza politica sulla questione campana alla fine degli anni sessanta: lo studio Novacco-Rossi Doria. Risulta opportuno esaminarlo oggi, analizzarne gli obiettivi indicati sul territorio in relazione alla crisi attuale, politica, economica, culturale.

Consistenza della crisi attuale del territorio

Riflettere su dati ufficiali relativi alla Campania ossia l'aumento indiscriminato dei consumi energetici e l'uso devastante del suolo agricolo, significa affrontare due temi essenziali per intervenire sui gravi limiti del sistema:

- consumi elettrici previsti 2007/2020 23, 4%
 - obiettivo di energie rinnovabili 5, 8%
- quattro volte inferiore!

nel decennio 2010/2020 i dati sull'energia:

- previsione del consumo totale +18, 17%
 - impegno internazionale per l'Europa - 20, 00%
- divario politico enorme

uso del suolo 1960-1999:

superficie agraria utile -33, 2% 17.600 ha 86% - 62% tessuto urbano -6, 2%
superficie agricola a regime arativo -21, 8% 70.400 ha tessuto urbano -84, 0%
sono cifre impressionanti!

Si dovrà valutare il coordinamento tra scelte prioritarie e sviluppo di obiettivi innovativi; dare cioè radici al processo necessario di una nuova prospettiva politica di ampia responsabilità. Ciò esige un percorso serio, un criterio analitico dell'area napoletana nella sua ulteriore estensione amministrativa. Richiede di intervenire sulle necessità sociali, economiche della popolazione.

Bisogna ragionare, valutare i fallimenti avvenuti nel dopoguerra. Impegnare soluzioni politiche obiettive, antitetiche, riferirsi non a singoli ambiti, anche se vasti, ma affrontare le cause dell'attuale crisi, sostenere i valori delle preesistenze, del resto rilevanti e di consolidato contenuto.

Residenza, produzione e lavoro, mobilità, servizi avranno precisi riscontri nell'area della città metropolitana, capaci di esprimere la visione politica della quale stiamo discutendo. Partecipare con una concreta razionalità nel merito delle scelte.

Un'esperienza politica nel dopoguerra

In premessa è necessario richiamare l'unico episodio realizzato a Napoli di tale ampiezza territoriale nel rapporto città e periferia. Il dopo terremoto del 1980 documenta i notevoli limiti politici della gestione di governo allora di sinistra della città di Napoli; l'incapacità cioè di affrontare in modo incisivo le esigenze effettive consentite anche dall'enorme disponibilità economica. Si è agito mediante singoli e isolati nuclei di edilizia, in assenza di un piano organico, economico, urbanistico; di competenze altrove esistenti – si pensi all'industrializzazione edilizia –, si è operato con una azione politica contraddittoria e destabilizzante verificata in seguito.

Si è volutamente esclusa, la necessità di un programma economico complessivo, di notevole opportunità per l'economia Campana, articolato sulla cultura politica della società locale.

La politica della classe dirigente

L'indifferenza verso il possibile risanamento gestito nel periodo successivo al terremoto viene oggi considerata un errore, ma per trentacinque anni non sono avvenute prese di posizione economiche e sociali conseguenti. È bene allora insistere! Si è operato senza un Progetto per l'edilizia, privi di sostenere un programma nella pianificazione; un impianto economico di soluzioni tecniche opportune con la conseguenza tra l'altro di un netto incremento di costo dell'edilizia, compromessa dalla violenza

camorrista. Dopo tale esperienza negativa e in previsione di una gestione amministrativa competente, leale nell'impegno per la città metropolitana di Napoli, per la sua politica e la sua etica, si tratta ora di costruire con idee nuove la struttura sociale di un diverso habitat sul territorio campano.

Esistono notevoli capacità per assumere le opportune decisioni in agricoltura, nella residenza, sulla circolazione, nei servizi, nel tempo libero. Poste le basi delle scelte, definita politicamente la programmazione economica, quale premessa essenziale, sarà possibile utilizzare in coerenza lo strumento della pianificazione urbanistica. Ne emerge di conseguenza il tema territoriale della città metropolitana.

Obiettivi concreti da assumere

Quale scopo di una consistente azione politica sul territorio napoletano assume rilievo il tema della legalità. La legalità risulta spesso incapace di agire a difesa del suolo, dell'emergenza ambientale, nel tutelare la struttura sociale, il contenuto economico, sia il comportamento democratico, linea sostanziale nella realtà locale. La violenza organizzata richiede un eccezionale intervento dello Stato e degli Enti locali, con il rigore di azioni in netto contrasto con il passato, per attivare in modo stabile la formazione della città metropolitana. Un compito di enorme impulso popolare; complesso.

Il criterio quindi per affrontare il Progetto politico della città metropolitana implica la valutazione del vasto organismo territoriale nelle sue componenti economiche e ambientali; valori questi da relazionare al sociale. Significa o porsi in posizioni di dubbia capacità operativa, di credibilità nate da osservazioni astratte, oppure rendersi conto di una nuova, interessante complessità di aggiornati procedimenti attivi, concreti sul territorio.

Essi impegnano la protezione del suolo, la sua produttività agraria, il livello di occupazione nell'industria, nel commercio, la circolazione, la salvaguardia del patrimonio edificato inteso nell'equivalenza sociale tra la concentrazione urbana e la diffusione periferica. È in gioco la funzione di ciascuna categoria.

Significa rendersi conto della complessità di un esteso e articolato sistema organico nel quale l'obiettivo primario è dato dalla riqualificazione del modo di vivere della popolazione.

Per questo agricoltura, tessuto urbano e circolazione rappresentano il riferimento di una essenziale struttura urbanistica. Tale organizzazione, alternativa alla drammatica condizione attuale, diviene la premessa

irrinunciabile ad una articolata contestazione politica della classe dirigente, implicata nel potere decisionale, nelle scelte dissennate avvenute nel tempo trascorso.

Tutto deve dirigersi nel risanamento dell'ambiente napoletano, in profondità alterato dalla inefficace e indeterminata urbanizzazione, a volte anche illecita, troppo spesso implicata nella diffusa edificazione. Si tratta di sostenere alcune idee primarie e su di esse costruire una politica culturale sostitutiva di scelte irresponsabili, di risultati degenerativi dell'ambiente.

Tra le più gravi conseguenze ambientali presenti nel territorio napoletano emergono la condizione di inquinamento e di violenza camorrista nel bacino dei Regi laghi e l'area vasta, una volta di forte occupazione, dell'Italsider, del Cementificio e dell'Eternit a Bagnoli. Bagnoli ha garantito nei decenni passati la democrazia a Napoli. Quanto avvenuto fa riflettere sulla dimensione dell'energia necessaria a operare nel sostegno di un nuovo modo di intervenire nell'ambiente.

La gestione del territorio nella cultura politica

L'area metropolitana di Napoli rappresenta per la gestione amministrativa l'alternativa politica del sistema-territorio quale evoluzione nella sua nuova dimensione. Interverrà sul sistema primario della mobilità su ferro, quale funzione centrale dell'intero territorio tra il lago Patria, il casertano e la penisola sorrentina.

Il nuovo organismo metropolitano si propone unitario nell'ambito agrario a occidente e a oriente di Napoli, oggi aggredito dall'uso speculativo del sistema di mercato; avrà come obiettivo l'arresto dell'espansione dell'intera conurbazione del tessuto urbano diffuso, oggi vasta periferia ad occidente, dai Campi flegrei al casertano, fino ai margini del salernitano a oriente

Programmazione economica e pianificazione urbanistica.

Enorme è l'esigenza di risanamento dell'ambiente napoletano, la responsabilità di assumere una nuova politica con l'obiettivo strategico del futuro; la competenza di esprimere conoscenza e cultura di una popolazione metropolitana di oltre due milioni di abitanti.

Lo strumento della pianificazione urbanistica disciplinerà le nuove capacità esecutive, le funzioni di gestione e di controllo. Significa garantire la propria funzione normativa nella difesa dell'ambiente naturale e nel rispetto dell'opera umana.

Significa acquisizione dei bisogni effettivi della popolazione quale valore politico e sociale teso a nuove ambizioni; occorrono idee giuste nel rivendicare i necessari finanziamenti; idee e soluzioni inserite in programmi sostenuti dall'impianto economico, in coerenza con lo strumento del prossimo Piano urbanistico territoriale.

Ruffo-Moderatore: cedo la parola al **Prof. Guido D'Angelo**, docente di Diritto Urbanistico Università Federico II di Napoli:



Uno scorcio della sala Vesuvio



Il tavolo della presidenza

Organi, funzioni ed estensione territoriale

I.- Cercherò di limitare la mia relazione anche nel ricordo dell'ammonimento del compianto senatore Medici, che quasi 40 anni fa, a Bologna, mi disse: *“si assicuri il successo parlando poco”*.

La nuova legge sulla città metropolitana (7 aprile 2014 n. 56) ha destato notevoli perplessità, emerse anche nei precedenti interventi. Ho il timore che potrà verificarsi un'edizione riveduta e poco corretta della Provincia.

Pertanto, è opportuno che siano valutate le obiezioni formulate e che possibilmente siano proposte le modifiche ritenute necessarie.

Per quanto riguarda gli organi della città metropolitana, sembra assai discutibile l'esclusione dell'elezione dei componenti da parte dei cittadini.

Anche il Sindaco metropolitano è eletto (nel caso di Napoli) soltanto da meno di un terzo dei cittadini della città metropolitana, poiché la popolazione del Comune capoluogo è pari a circa il 31 per cento di quella dell'intera città metropolitana (composta da 92 comuni). E negli ultimi anni si è verificata una diminuzione degli abitanti di Napoli (circa il 4, 2 per cento) ed un aumento nel resto della provincia (quasi il 2 per cento), in cui ricadono dieci Comuni con più di cinquantamila abitanti e solo 30 con meno di diecimila abitanti.

È vero che lo statuto della città metropolitana può prevedere l'elezione diretta del Sindaco a suffragio universale. Ma tale eventualità appare problematica per le condizioni previste: sistema elettorale da stabilire con legge statale; delibera del Consiglio del Comune capoluogo recante l'articolazione del medesimo in più Comuni; referendum tra tutti i cittadini della città metropolitana e legge regionale per l'istituzione e la denominazione dei nuovi Comuni.

Nel caso della città metropolitana di Napoli è prevista una soluzione alternativa per l'elezione diretta del Sindaco, con condizioni meno improbabili, ma non prive di difficoltà (anche se il Consiglio metropolitano è orientato in questa direzione): previsione nello statuto della costituzione di zone omo-

genee d'intesa con la Regione (o, in mancanza di tale intesa, con decisione della conferenza metropolitana a maggioranza dei due terzi dei componenti); ripartizione, da parte del Comune di Napoli, del proprio territorio in zone dotate di autonomia amministrativa, in coerenza con lo statuto della città metropolitana. Pertanto, occorrerà anche la decisione del Consiglio comunale di Napoli per l'elezione diretta del Sindaco della città metropolitana.

Le medesime procedure sono previste anche per l'elezione dei componenti del Consiglio metropolitano (ventiquattro per la città metropolitana di Napoli, che per ora sono stati eletti dai Sindaci e dai consiglieri comunali della città metropolitana).

Poi, in base alla legge, è costituito il terzo organo, cioè la conferenza metropolitana, che è composta dal Sindaco metropolitano, che la convoca e la presiede, e da tutti i Sindaci dei Comuni appartenenti alla città metropolitana. Pertanto, appare inopportuno che a tale organo è attribuita la competenza ad approvare lo statuto, che – oltre alle norme fondamentali dell'organizzazione dell'ente – deve stabilire le attribuzioni degli organi e l'articolazione delle loro competenze, nonché i rapporti tra i Comuni e la città metropolitana.

La proposta di statuto è predisposta dal Consiglio metropolitano con i voti che rappresentino almeno un terzo dei Comuni compresi nella città metropolitana e la maggioranza della popolazione complessivamente residente. Ma in ogni caso la decisione definitiva compete alla conferenza metropolitana che adotta o respinge la proposta.

È lecito immaginare che i Sindaci dei Comuni appartenenti alla città metropolitana siano portati a ridurre il meno possibile le competenze dei propri Comuni, non favorendo l'esercizio di determinate funzioni da parte della città metropolitana, nonostante che le caratteristiche del territorio della medesima lo richiedano.

Intanto, lo statuto dovrebbe essere approvato fra poco più di un mese (cioè entro il 31 dicembre 2014). Comunque, la legge prevede che, in caso di mancata approvazione dello statuto entro il 30 giugno 2015, si applica la procedura per l'esercizio del potere sostitutivo e, quindi, l'intervento del Presidente del Consiglio dei ministri, che – trascorso inutilmente un ulteriore congruo termine – nomina un Commissario ad acta. Forse, per le precedenti osservazioni, potrebbe essere anche un fatto positivo (anche perché, a quanto pare, la bozza di statuto in gestazione – per la città metropolitana

di Napoli – potrebbe risultare troppo complicata e non idonea per una concreta ed efficiente gestione del territorio metropolitano).

II.- Incertezze e dubbi sorgono anche in ordine alle funzioni fondamentali, che dovrebbe svolgere la città metropolitana, anzitutto per la prevedibile mancanza di adeguate risorse finanziarie.

Tra le dette funzioni la legge comprende tra l'altro: a) adozione e aggiornamento annuale di un piano strategico triennale del territorio metropolitano come atto d'indirizzo delle funzioni dei Comuni; b) pianificazione territoriale generale, ivi comprese le reti di servizi e delle infrastrutture appartenenti alla competenza della comunità metropolitana; c) organizzazione dei servizi pubblici di interesse generale di ambito metropolitano.

Siffatte formulazioni non stabiliscono chiaramente le modifiche delle precedenti competenze spettanti alla Provincia ed ai Comuni. Ad esempio, la pianificazione territoriale attribuita alla città metropolitana differisce sostanzialmente dal piano territoriale di coordinamento di competenza della Provincia?

A mio avviso, la suindicata normativa è incerta e non soddisfa la necessità di una *governance* unitaria anche in materia di pianificazione urbanistica (naturalmente sulla base di una programmazione economica e per lo sviluppo produttivo, nonché nel quadro di un serio coordinamento a livello regionale).

Insomma, la città metropolitana deve svolgere un'importante funzione strategica e dovrebbe essere uno strumento di rilancio dello sviluppo economico e produttivo, anche con il collegamento con le altre città metropolitane (partic. Roma e Milano, collegate dalla ferrovia ad alta velocità e dalle autostrade). Essa potrebbe servire a superare l'attuale deficit di programmazione e di visione strategica dello sviluppo, nonché l'attuale distacco tra Nord e Sud, che comporta anche una diaspora giovanile, soprattutto intellettuale.

In particolare, sembra che resta la competenza del Comune ad approvare il p.u.c., cioè un piano urbanistico generale del proprio territorio. Ciò non sarebbe ragionevole in un territorio come quello della provincia di Napoli, che rappresenta soltanto l'otto per cento del territorio regionale, su cui sono

insediati circa 3.200.000 abitanti (circa il 53 per cento della popolazione regionale). In questo piccolo territorio, con una densità insediativa di 2.700 abitanti/Kmq, spesso non vi è soluzione di continuità tra i centri abitati di vari Comuni. È evidente, quindi, che la pianificazione urbanistica generale dovrebbe competere ad un livello superiore a quello comunale e, quindi, nella fattispecie, alla città metropolitana.

Ad esempio, la previsione di tante infrastrutture e attrezzature collettive, come di zone di espansione o destinate ad attività produttive, va determinata a livello sovracomunale specialmente in un territorio come quello della provincia di Napoli.

In particolare i grandi progetti (come quelli riguardanti la zona orientale di Napoli o di Bagnoli o dell'area flegrea, ecc.) vanno inquadrati in un assetto unitario del territorio metropolitano e non disciplinati in un piano generale limitato al territorio del singolo Comune.

Inoltre, tante volte è stata manifestata l'esigenza di rafforzare la struttura policentrica del sistema metropolitano, superando l'attuale sistema monocentrico.

Si pensi, ad esempio, che è ipotizzabile l'opportunità di prevedere assi logistici che comportano infrastrutture stradali fino all'interno dei centri urbani, nonché collegamenti con le strutture portuali e con stazioni ferroviarie.

Nel quadro suindicato si possono condividere alcuni dei seguenti obiettivi suggeriti dagli imprenditori napoletani:

- maggiore equilibrio tra fascia costiera ed aree interne, spostando verso nord il baricentro delle funzioni direzionali e logistiche, per rafforzare nella città storica e nella fascia costiera le funzioni storico-culturali e di ricerca;
- rafforzamento delle funzioni turistico-ricettive dell'area flegrea, del litorale domizio, della penisola sorrentina e delle isole;
- per l'area vesuviana realizzazione di un'ampia area naturale ed agricola protetta a ridosso del vulcano, lo sviluppo di attività tradizionali lungo la fascia costiera; sostegno delle funzioni manifatturiere nell'entroterra.

Dalle precedenti osservazioni deriva la mia antica e ripetuta proposta di attribuire alla città metropolitana la competenza ad approvare un piano urbanistico generale dell'intero territorio metropolitano, restando ai Comuni soltanto il compito di approvare i piani urbanistici attuativi del detto piano generale.

Tra l'altro si avrebbe anche il vantaggio di ridurre gli attuali troppo numerosi livelli di pianificazione, eliminandone uno.

Del resto, sono noti gli enormi ritardi dell'approvazione dei piani urbanistici comunali. Secondo la legge urbanistica regionale del 2004 tutti i 551 Comuni della Campania avrebbero dovuto approvare il nuovo piano urbanistico comunale. Dopo dieci anni circa trenta Comuni soltanto hanno adempiuto all'obbligo. Nella provincia di Napoli, a quanto mi risulta, soltanto cinque (Agerola, Brusciano, Cimitile, Sorrento e Terzigno). E in tutta la Campania quasi l'otto per cento dei Comuni non ha nessun piano urbanistico (settanta anni di ritardo) e circa cento Comuni hanno ancora un programma di fabbricazione, cioè un piano insufficiente, che doveva essere sostituito nel 1983 da un piano regolatore generale (trent'anni di ritardo).

Anche per la gestione dei servizi e delle infrastrutture bisognerebbe specificare meglio le competenze della città metropolitana, essendo necessaria una gestione unitaria di tutti i cosiddetti servizi di area vasta.

Come già rilevato da altri, mi riferisco ai seguenti settori: trasporti e viabilità (sistemi di trasporto integrato-viabilità, collegamenti ferroviari, tramviari, di autolinee, marittimi, aree di sosta di interscambio); servizi sanitari e scolastici; gestione coordinata del ciclo dei rifiuti; grande distribuzione commerciale; formazione professionale; aree di insediamento produttivo e artigianale; difesa del suolo e vincoli idrogeologici; distribuzione delle risorse idriche e delle fonti energetiche; la promozione turistica; ecc.

Ciò ha particolare risalto anche ove si pensi al patrimonio naturale della provincia di Napoli (dalla Baia di Napoli, alle isole, i Campi Flegrei, il Vesuvio, la penisola sorrentina), nonché al patrimonio storico-artistico-archeologico (dal centro antico di Napoli a Pompei, a Ercolano-Oplonti-Stabia, alle ville Vesuviane, alle regge borboniche). Si pensi, altresì, ai tanti centri universitari di ricerca, ai porti di Napoli e Castellammare, al sistema dei porti turistici e così via.

Allora io spero che nel dubbio sia utilizzata la seguente norma della citata legge 56/2014:

<<Lo Stato e le Regioni, ciascuno per le proprie competenze, possono attribuire ulteriori funzioni alla città metropolitana>>.

In altri termini, è auspicabile l'approvazione di nuove norme che consentano di soddisfare le esigenze suindicate, anche semplificando l'attuale sistema di numerosi piani di settore.

III.- Finora sembra senz'altro prevalente l'opinione, secondo cui è irrazionale limitare l'ambito della città metropolitana di Napoli al territorio dell'attuale provincia. È stato ricordato che già i Borboni, secoli fa, con la costruzione della Reggia, ritennero la città di Caserta strettamente collegata a Napoli. Non v'è dubbio che almeno parte della provincia di Caserta è strettamente collegata con l'area napoletana e dovrebbe essere compresa nell'ambito del territorio della città metropolitana di Napoli. Ciò vale particolarmente per l'avversano da Orta di Atella a Villa Literno (e non a caso il Sindaco di Aversa ha prospettato la detta eventualità). Inoltre, è stato rilevato che anche l'agro nocerino-sarnese dovrebbe essere compreso nella città metropolitana di Napoli.

Del resto è sempre più diffusa l'opinione della necessità di organizzazioni territoriali più vaste. Ciò è riferito anche agli attuali territori regionali, laddove si propone la riduzione del numero delle attuali venti Regioni con l'individuazione di macroaree. Attualmente alla Camera dei deputati – in sede di esame della legge di riforma costituzionale – è stata proposta la costituzione di sei macroaree al posto delle attuali Regioni in base ad un determinato numero di cittadini.

Allo stato attuale – per quanto riguarda l'ipotizzata estensione del territorio della città metropolitana – occorrerebbe una legge statale ai sensi dell'art. 133 della Costituzione a proposito della modifica delle circoscrizioni provinciali. Secondo la citata legge 56/2014, su iniziativa dei Comuni, deve essere sentito il parere della Regione e, in caso di parere contrario entro 30 giorni, il Governo dovrebbe promuovere un'intesa Comuni-Regione da definire entro il termine di novanta giorni. In mancanza di tale intesa, il Governo potrebbe presentare un disegno di legge per la detta modifica, sentito il Presidente della Regione.

Purtroppo, la realizzazione delle modifiche auspiccate appare improbabile almeno in tempi ragionevoli.

Tuttavia, non bisogna desistere, bensì continuare a sollecitare le soluzioni ritenute migliori.

Ruffo-Moderatore: *Chiudiamo la prima tornata – speriamo ci sia tempo per qualche altro intervento – con Ernesto Mazzetti il quale parla proprio dell'occasione perduta, quindi, già arriviamo ad una conclusione molto vicina a quella di **Guido D'Angelo**.*

Occasione Perduta?

Questo mio intervento, collocato a conclusione della fitta sequenza di relazioni di questa mattina, temo non possa costituire un *dulcis in fundo*. Né credo che Ugo Grippo, organizzatore del nostro incontro, si attendesse qualcosa di simile essendo egli ben consapevole di quanti dubbi io possa avanzare riguardo alla sostanza dei temi trattati, ovvero:

1. città metropolitana
2. relazioni tra Napoli, Europa e Mediterraneo
3. sviluppo regionale.

Esordisco precisando subito che il titolo col quale il mio contributo viene presentato nel programma – *Occasione perduta?* – contiene due forzature lessicali. La prima è costituita dall’uso del singolare. Non una, infatti, ma più occasioni io ritengo si siano perdute in anni più remoti e più recenti. Cercherò di menzionarle nel corso dell’intervento. La seconda è l’apposizione del punto interrogativo. La perdita di occasioni a Napoli, e non solo a Napoli, è infatti una constatazione, non una domanda.

Chiarisco subito perché sono alquanto scettico sulle affermazioni implicite nel titolo scelto per il convegno.

Il concetto di “cerniera”. Che nel caso specifico è adoperato per Napoli nei confronti di Europa e Mediterraneo.

Economisti e geografi sono ben consapevoli di alcuni processi significativi a scala planetaria:

- L’evoluzione dei modi di trasporto;
- lo spostamento dei flussi dominanti degli scambi mondiali verso l’area del Pacifico, così come verso Oceano Indiano e Atlantico meridionale
- l’evoluzione delle reti fisiche e immateriali che governano comunicazioni e transazioni

Per effetto di tali processi divengono sempre più obsolete le rendite di posizione connesse alle collocazioni geografiche dei siti. Vale in generale, ma ancor più per Napoli.

Se limitiamo l'analisi alla geografia dei porti, ci avvediamo facilmente come la pretesa centralità di Napoli nella raggiera delle rotte mediterranee non è bastata a conferire a questo scalo alcuna sostanziale primazia quanto a volume di merci trattate. Prima, e soprattutto dopo la rivoluzionaria containerizzazione delle merci.

Non vi attedio con statistiche in proposito.

Una seconda affermazione implicita nel titolo di questo convegno mi trova parimenti dubbioso. Mi riferisco al "Quadro complessivo dello sviluppo regionale".

La parola "sviluppo" credo che sia la meno veritiera e coerente per rappresentare ciò che la storia economica, territoriale e sociale della Campania ci ha palesato nell'ultimo quarantennio.

Dobbiamo prendere atto soprattutto di fenomeni involutivi:

- la forte de industrializzazione
- il rafforzamento dello squilibrio territoriale tra una linea costiera caratterizzata da addensamenti progressivi di insediamenti spesso tra loro conflittuali nella suddivisione degli spazi, e una rarefazione di funzioni e popolazione nelle aree più interne.
- Il progressivo rafforzamento di sistemi criminosi che devastano il tessuto sociale ed inquinano l'economia.

Penso che se talune occasioni fossero state colte nel non lontano passato come nel presente, avremmo di fronte un quadro alquanto meno negativo

Questo convegno trova la sua motivazione in una novità dell'ordinamento amministrativo, ovvero la nascita delle dieci Città metropolitane, sostitutive delle altrettante Province aventi a capoluogo le maggiori città italiane. Ciò, nell'ambito della legge 56 del 2014 avente lo scopo di ottimizzare competenze e ridurre costi della politica eliminando l'elezione diretta dei componenti dei Consigli provinciali. La Città metropolitana dovrà farsi carico d'una cospicua eredità di problemi incancreniti. Soprattutto mettere ordine su territorio, trasporti e ambiente. Nel caso napoletano dubito che potrà farlo. Temo che lo farà malamente.

Non è pessimismo, ma ragionata valutazione. Prescindo dalle procedure per mettere in funzione il nuovo organismo, che definirei farraginese: il

che riguarda l'insieme delle dieci Città metropolitane previste dalla legge 56. Nello specifico napoletano, il ragionato pessimismo deriva anche dalla valutazione delle capacità dei personaggi che dovranno gestire tale organismo. Alla luce di esperienze vissute dalle comunità locali, in primis da quelle del capoluogo in anni recenti, ritengo lecito avanzare dubbi.

M'attengo solo a dati geografici ed urbanistici. Perché quella di Napoli è la provincia italiana più densamente popolata: oltre tre milioni di residenti affollati in 92 comuni che coprono 1.171 kmq, includendo due aree vulcaniche. Non c'è spazio per un riordino efficace.

Carlo di Borbone volle a Caserta la sua nuova reggia, lungimirante nell'indicare l'espansione della capitale, già allora congestionata, verso la piana a nord ovest di Napoli. In linea d'aria solo venti chilometri separavano (e separano) i due palazzi reali, entrambi inclusi nell'unica provincia di Terra di Lavoro, quella che Plinio definiva Campania Felix.

Dannosa la scelta, adottata nel dopoguerra, di dividere questo territorio. Oggi ha poco senso pianificare la Città metropolitana di Napoli tenendo fuori l'orizzonte casertano. Temo che avremo un "carrozzone metropolitano", mentre continuerà a regnare disordine, non solo urbanistico, sull'intero spazio di questa Campania sempre più infelix!

Il tema del riordino amministrativo è tutt'altro che nuovo. Per quanto complesso credo sia poco sentito dalla gran parte dei cittadini. I quali percepiscono la propria identità legata al luogo di nascita, paese o città. Al più, si sentono meridionali o settentrionali. E se va bene, italiani.

Non si ha piena consapevolezza che dal modo in cui il tema del cosiddetto ritaglio amministrativo, e della connessa ripartizione di poteri tra Stato ed enti territoriali, è stato affrontato nel passato e lo si affronta nel presente dipendono criteri e costi di gestione del territorio sul quale viviamo, assicurandoci ordine e benessere in misura maggiore o minore.

La questione dell'ordinamento amministrativo è sempre balzato in evidenza in occasione dei grandi rivolgimenti politici:

- quando l'Italia divenne un regno unitario;
- poi quando il regime fascista modificò confini e competenze di enti locali.

Ed è accaduto all'avvento della Repubblica. I Padri costituenti istituirono subito le Regioni a statuto speciale per sedare umori separatisti nelle isole maggiori e nelle terre di confine. Rimandarono l'avvio di quelle a statuto ordinario, che nacquero nel 1970. E nacquero con vizi d'origine, soprat-

tutto per quanto riguarda la delimitazione dei rispettivi territori. I Padri costituenti, come ben si sa, non ebbero tempo di approfondire la questione. Si limitarono ad acquisire una ottocentesca ripartizione avente solo scopi statistici, quella operata da Correnti e Maestri quando il Regno aveva ancora capitale a Firenze.

Infine nel 2001, quando il “vento del Nord” soffiava a favore del federalismo, modifiche al titolo V della Costituzione rafforzarono l'autonomia delle Regioni e istituirono le Città metropolitane.

Ora, il tema dell'ordinamento amministrativo si è riproposto soprattutto in ottica di contenere le spese della politica. Anche stavolta occorre andare di fretta: la legge Del Rio porterà forse qualche risparmio, ma probabilmente creerà qualche nuovo problema. O non determinerà la soluzione di problemi vecchi.

Ci si è resi conto che la crisi che il Paese attraversa, economica, ma anche politica ed istituzionale, richiederebbe grandi rivolgimenti, quali quelli già vissuti nella nostra storia. Inducendo ad un incisivo riordino delle strutture amministrative. La Società Geografica Italiana da due anni approfondisce il tema, formulando proposte innovative. D'altronde in sede europea la questione della gestione di “aree vaste” è stata oggetto di analisi e proposte. Da decenni si accumulano esperienze al riguardo in altri Paesi: dagli Stati Uniti, alla Francia, alla Germania.

Alcune tesi erano largamente condivise in Italia: che le Province sono inutili; che ottomila comuni sono troppi (in realtà Francia e Germania ne hanno molti di più) e se ne dovrebbero promuovere aggregazioni. Prende sempre più corpo la valutazione che l'attuale ordinamento regionale, moltiplicando centri di spesa non controllabili, stia mandando a picco il bilancio dello Stato a vantaggio di pochi e a danno di tutti, troppo tassati e mal trattati. Anche perché ogni ente genera sul territorio aziende e società: pare per un totale di oltre quindicimila.

A questo proposito ricordo, tra l'altro, una presa di posizione assai significativa, in quanto proveniente dal presidente della Regione Campania, Stefano Caldoro, che nell'ottobre 2013 ha detto e scritto che l'attuale sistema regionale “così non regge”, perché “le regioni si sono trasformate in piccoli Stati... Si sono così moltiplicate funzioni, dilatati i bilanci e con essi il debito”; e non era “loro compito sostituirsi allo Stato”. Tali concetti ha ripetuto in questi giorni in una conferenza tenuta agli allievi del Suor Orsola.

Da tempo alcuni, pochi, meno conformisti, argomentano che il vortice nel quale sprofonda il bilancio dello Stato abbia preso avvio dal 1971, quando entrarono in funzione le Regioni a statuto ordinario, e sia divenuto abissale dal 2001, con la legge costituzionale che ne aumentò poteri autonomi. Trovo lodevole che tali giudizi abbia fatto e faccia propri un politico qual è Caldoro. Non avranno forse riscontro concreto a breve. E credo che questa sia una importante occasione perduta.

Così come tante sono le occasioni perdute per conferire alla maggiore città del Mezzogiorno, Napoli, un volto e un ruolo che ne facessero una metropoli europea, prima ancora che una meta turistica, attrattiva per ciò che resta d'un mirabile paesaggio quanto per una stereotipa e non gratificante qualifica di "pittoresca"

Credo si debbano imputare colpe imperdonabili alle classi dirigenti napoletane per aver lasciato imbruttire la città nel degrado di monumenti, nel disfacimento di strade, nelle insufficienze dei trasporti e altri servizi pubblici.

Ancor più gravi le colpe di aver finora sprecato, in diatribe su progetti, modi e tempi, l'opportunità di riutilizzare per nuove funzioni, trasformandoli in luoghi di attrazione alternativa per residenti e visitatori, i vasti spazi rappresentati dalle aree industriali dismesse ad oriente e levante della città.

La questione vera, e grave, è il fallimento delle scelte urbanistiche, e politiche, finora adottate per Bagnoli. Dal 1991, chiuse le industrie, cominciò il balletto dei progetti. Una "Bagnoli spa" a capitale statale avrebbe dovuto smantellare e vendere impianti e risanare l'area. Vendette poco, risanò pochissimo, spese tanto. Le subentrò "Bagnolifutura" a capitale del Comune e quote minori di Regione e Provincia. Acquisì, ma non pagò, i suoli ex Iri. Avrebbe dovuto completare la bonifica e realizzare i progetti urbanistici scaturiti da diatribe fra politici, tecnici e ambientalisti.

Approdi turistici? Sì, ma pochi.

Alberghi e case? Sì, ma lontani dal mare.

Mettiamoci pure l'acquario per tartarughe, un auditorium, studios per film e tv, molto verde e impianti sportivi. Già, ma chi paga e chi gestisce? Una legge del '96 ordinò il risanamento dell'intero litorale, ripristinando la linea di costa. Ma come rimuovere la colmata a mare? Costi enormi; e dove scaricare i materiali? E perché rinunciare al pontile se può servire

da passeggiata a mare? E la Città della Scienza che occupa parte della spiaggia? Dopo l'incendio, tuttora avvolto dal mistero circa responsabili e mandanti, gli ambientalisti la vogliono ricostruita lontana dal litorale. Insomma un'urbanistica pasticciata e improduttiva. Vent'anni di costoso immobilismo.

Ora il capo del governo Renzi ha espresso la volontà di occuparsene, inserendo nel decreto Sblocca Italia l'affidamento a commissari governativi del recupero di Bagnoli e della circostante area flegrea. Ma il Comune si oppone, lamentando un esproprio di poteri. Nuova diatriba. Altro tempo perduto. Si trascura che solo un'utopia proiettata nel tempo e spendibile a scala internazionale salverà Napoli dal declino economico, sociale, urbanistico.

Ma forse la vera utopia è una nuova classe dirigente.

Potrei dilungarmi su altre occasioni sprecate; in tema di industrializzazione, di infrastrutture. Accenno solo alla questione portuale napoletana; essendo lo scalo marittimo punto di riferimento d'ogni discorso sulla possibilità di Napoli e Campania di relazionarsi con l'Europa e il Mediterraneo.

Vi sono al riguardo non pochi motivi d'allarme. Che sono interni al porto di Napoli. Ed esterni, a Roma e a Bruxelles. Beghe "condominiali", i primi: l'avvio di nuovi progetti trova sempre chi s'opponesse.

Il "Grande Progetto" proposto per Napoli riprende un modello già applicato in grandi porti, ovvero sostituire ai moli "a pettine" un'unica enorme banchina, interrando le darsene, per offrire a navi d'elevato tonnellaggio accosti agevolati e operazioni più celeri. Il disegno riguarda l'area a levante dell'attuale struttura. Non è contento chi oggi ne utilizza i moli. E, in specie, la darsena petroli: il progetto prevede di dirottare l'approdo delle navi cisterna fuori del porto, ad una grande boa collegata da condutture sottomarine ai serbatoi costieri.

C'è il rischio che il cosiddetto Grande Progetto s'areni a somiglianza di altre progettazioni susseguitesesi negli anni, da quando in luogo dell'attuale Autorità portuale esisteva il Consorzio Portuale e prima ancora l'Ente Autonomo porto. Nell'immobilismo il porto di Napoli può affondare. Scavalcato da Salerno e Civitavecchia. È dannoso il ritardo nella nomina del nuovo presidente dell'Autorità portuale.

E ritengo occasione sprecata anche che nulla si faccia per convertire ad usi turistici gli oltre due km del molo San Vincenzo, espellendo l'ormai

inutile base della Marina militare; e nulla per riconvertire gli ex Magazzini generali sul molo Angioino.!

Credo di aver detto abbastanza per illustrare le occasioni sinora perdute, tali da giustificare perplessità e pessimismo che, mio malgrado, sostanziano la mia esposizione.

Ruffo-Moderatore: *Grazie Ernesto.*

*Ci prendiamo qualche minuto per un piccolo intervallo e successivamente diamo spazio agli interventi programmati e cedo la parola a **Nando Morra**, componente del Direttivo AREC.*

Sulla vicenda complessa dell'area metropolitana credo ci sia molto da fare ancora, e ritengo che l'iniziativa assunta sia notevole per il contributo alto dei relatori, da Grippo in particolare, e da altri per la stringente attualità della questione. Credo che ne usciamo, almeno per quanto mi riguarda, molto più attrezzati culturalmente. Sono stati messi a fuoco vari aspetti dei temi che investono l'area metropolitana, e questo mi consente, almeno per questo breve intervento, di focalizzare un altro punto : il versante delle cosiddette riforme istituzionali. Voglio dire quello che penso con molta schiettezza: si profila una sorta di "policentrismo caotico" che invece di semplificare può moltiplicare problemi, difficoltà e costi. Vedo che tutto questo filone delle riforme in Italia è caratterizzato da un lato, dalla motivazione forte di introdurre innovazione e quindi, rottura con il passato, per inserire fattori dinamici nella sclerotica struttura complessiva del "sistema paese"; ma anche da un'improvvisazione totale che mette in moto alcuni processi senza prevedere percorsi e soprattutto senza prevedere le capacità ed i modelli funzionali del nuovo. Si naviga "a vista " senza certezze. Sulla base della mia esperienza di rapporto alle problematiche del sistema delle autonomie ed anche delle reali difficoltà che emergono, si delinea uno scenario che invece di "semplificare" accentua i problemi.. Sento parlare sempre che i Comuni sono troppi, sono tanti. La parola d'ordine è "tagliare", aggregare anche con procedure "coatte" .

In Italia abbiamo cultura e radici nella realtà comunale che è difficile, se non sbagliato, liquidare . Se l'obiettivo positivo è l'esercizio di alcuni servizi pubblici in un modo razionale, efficiente, anche economicamente sostenibile e produttivo, è necessario andare alle radici del problema. Non si tratta di "cancellare" i Comuni, primo presidio dello Stato sul territorio, ma di organizzare funzioni e servizi efficienti ed al servizio dei cittadini. Su scala territoriale l'eliminazione delle diseconomie non si risolve decretando l'abolizione dei consiglieri. Inoltre, in particolare in certe zone del paese (montane, aree interne, ecc) le distanze tra i Comuni si misurano in decine di chilometri. È un problema serio che coinvolge lavoratori e studenti in primo luogo. Purtroppo, molte volte in Italia si confonde la strategia e l'obiettivo con l'esigenza di portare avanti un disegno riformatore . Il risultato spesso, è solo "fare primo " .

Eliminiamo le Province! Potrebbe essere giusto. Al tempo stesso il legislatore assume, come esigenza, il governo di "area vasta". Però qual è la storia? Sarà molto interessante verificare, da qui a qualche tempo, se davvero per il "sistema paese" c'è stato risparmio, efficienza e semplificazione o il sistema paese si è ingolfato ancora di più. Con il risultato duplice: non c'è snellimento, non c'è produttività di sistema, non c'è risparmio, c'è confusione di ruoli, incertezze di funzioni, responsabilità e risorse. Senza parlare dei gravi problemi dei lavoratori.

C'è l'esigenza di intervenire in rapporto anche ai Comuni per precisare funzioni, compiti, responsabilità, attribuzioni di risorse.

Dire: "Eliminiamo" per poi avere queste mega Città Metropolitane e il vuoto intorno, mi sembra un azzardo.

La seconda questione, la Riforma del Senato delle Autonomie. Anche su questo delicato problema si profila un esproprio dei diritti e della volontà decisionale nel cittadino elettore per la composizione di questa nuova struttura dico che è inutile chiamare Senato.

Qual era l'aspirazione dei federalisti e degli autonomisti? Era quella di definire una specifica rappresentanza forte e qualificata del sistema degli enti locali per connettere in presa diretta, i territori e le istituzioni locali con i livelli nazionali legislativi e di governo.

Un input valido ed innovativo si traduce in un modo sbagliato.

Tutta questa frenesia credo che non solo metta in discussione i nodi della "democrazia", ma elude le questioni fondamentali relative alle riforme costituzionali. Così per le Aree Metropolitane.

L'intervento di Grippo è stato chiaro, lo condivido.

A parte l'obiettivo netto e irrinunciabile della elezione diretta del Sindaco della Città Metropolitana e la definizione dello Statuto che dovrà prevedere un ruolo diretto e incisivo dei Sindaci dell'Area Metropolitana e, dunque, della Assemblea, nelle scelte politiche strategiche, è da sottolineare che, per quanto riguarda la "Città Metropolitana di Napoli", il dibattito invece che sui nodi culturali, politici e programmatici, si incentra sulle "miscele politiche" per la governance della struttura. Invece di definire programmi e progetti e di cercare soluzioni idonee, dai trasporti, alla scuola, alla sanità, ai rifiuti, ai servizi sociali, si parte rovesciando la tematica. Prima la "sistemazione" degli assetti politici e di governo, poi i programmi. Non si parte dai problemi strutturali ma dal quadro politico. Il malgoverno, negli ultimi 2, 3, 4 decenni, del territorio e dell'assetto pubblico del nostro Paese, nel nostro Mezzogiorno, nella nostra Campania, ha dato risultati negativi che hanno condannato i cittadini di Napoli e

della Campania a fare i conti con i disagi ed i costi più alti in rapporto alla scadente qualità dei servizi erogati. Napoli in particolare, è nelle ultime posizioni per la qualità della vita, conseguenza dello stato arretrato dei servizi al cittadino. Se il convegno ha dato indicazioni ringrazio tutti i relatori per i contributi, a partire da Grippo, molto specifici in questa direzione, ma significa che è una battaglia che dobbiamo continuare ed è giusto continuarla per il nuovo ruolo, di grandi temi della politica.

Volevo dire queste poche cose e credo che possiamo trovarci di fronte ad una situazione di impianto istituzionale e di impianto operativo, che invece di scegliere, semplificare e efficientare – aggroviglia ancora di più problemi, strutture e possibili soluzioni . Sono nodi che ritrovano di fronte a noi e alla classe di Governo, comunque collocata ai diversi livelli in un modo ancora più impegnativo . Risolvere le priorità drammatiche dei trasporti, della sanità, della scuola, dei RSU, a livello di Area Metropolitana è la sfida . Per tutti . Per chi ci governa, da Roma a S. Lucia, alla Città Metropolitana, ai Comuni. Ma anche per noi e per i cittadini .

Mi fermo qui perché credo che i contributi che ci sono stati siano stati indicativi in questa direzione. Grazie.

Ruffo-Moderatore: La parola a Francesco De Notaris

***“La città metropolitana di Napoli
cerniera tra l’Europa ed il mediterraneo
nel quadro del complessivo sviluppo regionale”***

Introduzione

Desidero salutare e ringraziare tutti voi che continuate a dare spessore e significatività alla politica. Saluto in particolare il Presidente Enzo Cappello ed il Presidente Nicola Imbriaco, che oggi ci permettono questo confronto che ha visto in mattinata ottimi interventi. Ringrazio i funzionari che hanno curato l’organizzazione del Convegno e tutti coloro che partecipano a diverso titolo. Un grazie ai giornalisti che seguono con interesse. C’è la notizia. In un tempo di oscuramento della politica ci sono ancora coloro che scommettono sulla buona politica. Ringrazio per ultimo ma non ultimo l’on. Ugo Grippo che resta giovane appassionato del suo servizio politico. Gli ex rappresentanti del popolo, eletti con voto di preferenza, non hanno abdicato al loro essere cittadini, politici e costruttori di futuro. Io stesso, eletto in un territorio specifico e speciale come quello della Penisola sorrentina, per aver rappresentato, come da Costituzione, tutti gli Italiani sono orgoglioso di avere svolto un servizio unico con passione e dignità: un servizio svolto allo stesso modo, pur nella diversità delle opinioni, da ognuno che è qui presente. Vi saluto anche a nome del Presidente nazionale della nostra Associazione Gerardo Bianco.

Disegnare il futuro

Entro subito in argomento. Noi oggi parliamo di un fatto estremamente serio che richiede e richiama la responsabilità. Il mio comportamento, il vostro comportamento produce fatti e conseguenze o non li produce. E questa è responsabilità. Abbiamo la responsabilità di costruire una Città, la Città metropolitana di Napoli cioè di impegnare il futuro, di orientare e forse determinare il futuro di intere generazioni. Ciò che si decide nell’oggi della nostra storia, una decisione, che ad una lettura superficiale

potrebbe apparire irrilevante segnerà la vita dei nostri nipoti e pronipoti. Le norme ci sono. Ce ne ha parlato il prof. Colombo insieme agli altri oratori.

N.	Città metropolitana	Comuni	Popolazione (dati Istat del 31/12/2013 ⁽¹⁰⁾)	Superficie (km ²)	Densità abitativa (km ²)
1	Roma	121	4.321.244	5.352	807
2	Milano	134	3.176.180	1.575	2.016
3	Napoli	92	3.127.390	1.171	2.670
4	Torino	316	2.297.917	6.829	336
5	Bari	41	1.261.954	3.821	329
6	Firenze	42	1.007.252	3.514	286
7	Bologna	56	1.001.170	3.702	270
8	Genova	67	868.046	1.839	472
9	Venezia	44	857.841	2.462	348
10	Reggio Calabria	97	550.199	3.183	172

Città metropolitane italiane.

Di seguito viene schematizzata la situazione delle città metropolitane previste dall'ordinamento giuridico nazionale nelle relative province soppresse:

Gli interventi di questa mattina rappresentano oggetto di vera riflessione, espressione usata e abusata che talvolta vuol dire nulla. Credo che la politica non può permettersi di rappresentare, di essere l'esaltazione della parola detta in libertà all'interno di momenti programmati, liturgici, che lasciano il tempo che trovano, come si suole dire. La politica deve mettere in moto le competenze, deve individuare il percorso perché vengano attivati soggetti individuali, gruppi, mondi vitali in funzione di un progetto e di un obiettivo. La Città metropolitana non è Napoli, ma è un territorio estesissimo con altissima densità abitativa che va governato e non si può pensare a semplicistiche risoluzioni mettendo toppe, costruendo qualche strada, istituendo un autobus in più per operare collegamenti tra centri di questa area vasta che consideriamo. Tutti siamo a conoscenza della collocazione geografica di Napoli e l'argomento del Convegno richiama necessariamente la vocazione della Città il cui Porto è nella condizione ben nota. La collocazione al centro del Mediterraneo resterà un dato geogra-

fico o auto celebrativo se non metteremo in moto processi economici e strumenti adeguati. Si è cerniera, non ci si dichiara cerniera. Credo che ogni luogo della Città da costruire deve essere un centro, deve sentirsi centro; ogni periferia deve scomparire, ogni abitante va reso cittadino. Ed ogni Piazza è il luogo in cui cresce la democrazia, diceva La Pira. E penso che è il capitale umano che va esaltato, valorizzato integralmente perché le Città non sono pietre, palazzi, strade, ferrovie, servizi, etc. Ma la Città è le donne e gli uomini che la percorrono, che dialogano e si confrontano, che abitano case, camminano in strade, frequentano cinema e teatro, respirano l'aria e da ognuno dipende la qualità della vita di tutti, il rispetto del paesaggio, dell'ambiente, della storia, della memoria, di tutto ciò che determina la convivenza. E tutto va fatto con il consenso sociale, con la condivisione più ampia. Fare una Città è creare lavoro, commercio, cultura. Fare una Città vuol dire favorire la mobilità interna ed ogni altra meta. Ognuno è chiamato ad amare ciò che è bello, a tutelare, a sviluppare, a migliorare, a trasmettere un patrimonio alle generazioni che verranno. Desidero qui trasmettere un pensiero semplice: che la politica sappia far crescere e maturare donne ed uomini, giovani, famiglie, e chiunque vive tra noi secondo quanto afferma l'articolo 3 della nostra Costituzione. Sia la Città metropolitana il luogo privilegiato per la vita e lo sviluppo dei suoi abitanti.

Città Metropolitana

Non sfugge ed è stato detto che l'impianto istituzionale di questa nuova Istituzione, della quale le Associazioni degli ex Consiglieri regionali e degli ex Parlamentari si interessarono meritoriamente già nel 2012 e i cui Atti furono pubblicati, non soddisfa ed io sono preoccupato perché si rischia anche che qualche ambito del nostro territorio, con il suo portato socio culturale, non sia rappresentato negli organismi rappresentativi, a scapito dello sviluppo. Non ignoro il fatto che i cambiamenti istituzionali in atto per produrre innovazione vera hanno assoluta necessità di fondi, alcuni già destinati e comunque carenti per le esigenze rappresentate dai Sindaci, ad esempio. Ma la Città metropolitana non può essere la somma di Comuni; non possiamo arrenderci dando a 92 Comuni il nome di Città. Bisogna sapere che, secondo la legge, deve iniziare un processo lungo del quale non conosceremo l'esito, un progetto da intraprendere con giuste premesse, per trasformare in meglio la dimora comune.

Il mio intervento considera acquisito il contenuto del Convegno del 2012 e le problematiche sollevate questa mattina. Non sarà il caso di ripetere quanto già chiaramente esposto dai Relatori.

La povertà e la malattia

Desidero proporre qualche mia considerazione che non può essere esaustiva, anche perché non ho le necessarie competenze tecniche. Quindi mi permetterete qualche nota. Spero non sia stonata. Io vedo la C.M. anche dal punto di vista morale e politico. Un grande compito storico che tutti noi abbiamo come prioritario è affrontare la più grande malattia esistente e che, in molti casi, è...ereditaria. Noi soffriamo di una grave malattia della quale parliamo con leggerezza e che registriamo come se fosse un fatto normale, immodificabile. L'area della quale ci si deve interessare è abitata da numerosi poveri. E la povertà è un mostro, è un male non astratto ma concreto perché mina alla radice le condizioni di vita di numerosissime famiglie, di anziani e bambini. La povertà è la madre di tutte le malattie, di tutte le insicurezze anche psicologiche; la povertà convive giorno e notte con numerose famiglie e con tutti i suoi componenti. Vecchie e nuove povertà si intrecciano. C'è scarsità di reddito e poi emarginazione ed esclusione sociale. C'è la povertà che esclude finanche dai diritti costituzionali. Un esempio per tutti: il diritto alla salute, il diritto all'istruzione, il cui godimento per i più poveri è meno possibile. È di questi anni la mortificazione subita da tanti giovani che hanno abbandonato gli studi universitari perché senza mezzi economici, per i motivi più diversi. Il Paese si impoverisce anche culturalmente e tutti noi siamo testimoni del disagio di giovani che vanno via o che restano tra di noi per sostenere in qualche modo la famiglia in difficoltà. E non vogliamo considerare le persone senza dimora e senza alloggio? Parlare di disoccupazione, di mancato sviluppo e commentare i dati che ci vengono offerti, ad esempio, dalla Svimez, dall'Istat o da altre agenzie è roba da tavolino per ragionieri, sociologi, per osservatori. Il politico, l'amministratore non può riportare dati e commentarli. Non è questo il suo ruolo. Non è compito della politica, se non in piccola parte, essere megafono, registrare ciò che si conosce. L'Amministratore deve dare risposte visibili, esistenziali ai concittadini e governare la complessità. Purtroppo non mancano coloro che si agitano per potere essere eletti e che promettono di tutto salvo dimenticare gli impegni assunti, una volta eletti. Accade anche che gli Am-

ministratori di oggi gettino il pallone oltre il muro, nel campetto di...quelli di prima, o si divertano con un gioco di specchi per cui il male appare da una parte mentre è dall'altra. Questi scherzetti non sono possibili né consentiti. I risultati elettorali lo mostrano chiaramente. Quindi si presume che chi si presenterà alle elezioni per la prossima consiliatura regionale non abbia l'identikit del ciarlatano. La vicenda elettorale della regione Emilia e della regione Calabria ha fatto emergere il disinteresse per questi Partiti vuoti, ridotti a sigle, che è l'altra faccia del desiderio di buona politica, che non trova approdo e mostra anche come i cittadini siano sensibili nello stigmatizzare la piaga della corruzione che è di casa dovunque. E non parlo soltanto della corruzione, quella del denaro. Come ci sono molti modi per realizzare la camorra così molti sono i sistemi per corrompere, per esercitare il potere distorto, le pressioni indebite, le sollecitazioni illecite, il dominio anziché il servizio, insomma vere e proprie forme di ricatto che sono visibili nelle stesse Amministrazioni pubbliche dove talvolta l'arbitrio vince sui diritti. È compito dei politici eliminare gli ostacoli e non alimentare ciò che virtuoso non è. Se non si opera virtuosamente prioritariamente e preventivamente la politica diventa affare, diventa occasione di arricchimento di cerchie o di cerchi che di magico hanno nulla. Se non investiamo su Amministratori scelti per competenze e non per appartenenze parleremo come imprenditori economici ai quali interessa il profitto e non come uomini con a cuore cittadini, compagni di viaggio, ai quali offrire soluzioni sulla base di ciò che emerge per immaginare e programmare soluzioni e provvedimenti che possano guardare lontano. Se fossimo capaci di lavorare per la giustizia, per la redistribuzione del reddito, in maniera solidale, come è in Costituzione, noi opereremmo nei fatti un'opera di prevenzione e di risparmio economico. Costa meno un tutor per famiglie e ragazzi in difficoltà che curare l'adulto trascurato da piccolo o tenere in carcere il minore che non ha frequentato la scuola perché componente di una famiglia disastata e così via. Alcuni interventi pseudo educativi o emergenziali costano tanto, non producono visibili effetti e...le scuole restano senza banchi e vetri e attrezzature per alimentare qualche fiorellino all'occhiello, fiore che senza acqua si appassisce e lo si leva anche dall'occhiello... E intanto resta sempre in sospenso la domanda se è possibile lo sviluppo giusto in questo sistema economico.

La città' metropolitana educa al bene comune

Si apre la questione del 'bene comunÈ . Da qualche tempo, oltre all'idea di bene comune di tipo tradizionale che non si esclude, come l'utilizzazione ed il rispetto di ciò che è di tutti, pur provenendo dall'opera di un singolo (esempio...il rispetto per una panchina pubblica..) si introduce l'idea del bene comune come bene relazionale basato sul principio di reciproca positività. Si parla non di un bene preesistente del quale servirsi, ma di un bene che si realizza in relazione tra soggetti. Tento la semplificazione. La pace, un ambiente sano, l'uscita da forme di degrado sociale sono beni prodotti dall'essere in relazione virtuosa. Il compito del politico sarà anche propositivo ed educativo nel saper mettere i soggetti in relazione positiva.

Il politico profeta

Consentitemi di dire che il politico, l'amministratore deve essere un po' profeta, un po' idealista, non nel senso dispregiativo usato da chi crede di essere 'pragmatico', come si dice oggi. Ecco, io dico che bisogna avere ideali in funzione del bene del popolo che si deve governare, guidare, al quale offrire motivazioni per un cammino sicuro. Domenica sera, 23 Novembre, la Rai ha presentato un film che ha dato l'idea di come Spinelli ed altri, pur al confino, pensarono all'Europa ed una volta approvato il Trattato per l'Europa unita ci misero in guardia dagli squali sempre pronti a distruggere ciò che si stava edificando. E gli squali esistono, credo non tra noi. E gli squali emergono quando vi è difficoltà. Mentre siamo impegnati a dare una politica all'Europa, ed oggi, nel giorno in cui il Papa ha parlato al Parlamento europeo e al Consiglio d'Europa a Strasburgo mettendoci in guardia dal considerare l'uomo "ingranaggio di un meccanismo che lo tratta alla stregua di un bene di consumo da utilizzare" e parlando di "dignità del lavoro", dobbiamo considerare come negli stessi spazi della nostra nuova Città metropolitana vivono immigrati, famiglie con le quali siamo comunque in contatto, che sono con noi, e bambini nati in altre zone o nati in Italia da cittadini stranieri che sono a contatto di gomito con i bambini nati in Italia e che frequentano la stessa scuola, gli stessi oratori, e poi, da giovani, ogni luogo in cui si vive la quotidianità. E vogliamo pensare a tutto ciò senza ideologizzare in modo anomalo? Si parla di politica dell'universalismo e non di politica della differenza. Saremo capaci di rendere la nostra Area vasta metropolitana una terra di tutti? E

si apre il tema dei diritti vecchi e nuovi, dei diritti dei minori, della cittadinanza e dello stato sociale. Vogliamo occuparcene seriamente e veramente?

Guai se nel pensare alla Città metropolitana immaginiamo accomodamenti, rendite elettorali, alleanze soltanto con pezzi di società e con portatori di interessi di parte, che, se consolidati, acuiscono differenze e ingiustizie. La mia esperienza in politica mi ha mostrato come sia esile il coinvolgimento dei cittadini nelle scelte che si operano nonostante le Dichiarazioni, i Trattati, i regolamenti, i corpi intermedi che pure esistono e che contano poco rispetto a gruppi costituiti e presenti che esercitano un potere che nel nostro impianto costituzionale non è previsto. Scusate la digressione dovuta ad una esperienza come quella delle Assise di Napoli e del Mezzogiorno d'Italia. Sarebbe auspicabile, per la risoluzione dei problemi, tra le varie opzioni, il sostegno dell'Accademia in quanto Istituzione nelle articolazioni previste e non soltanto di singoli Accademici usati come esperti a sostegno di una o di un'altra tesi, funzionali ad interessi piccoli piccoli.

Mi chiedo se sarà mai possibile governare una Città senza produrre cultura. Fino ad oggi nel territorio della nostra Regione non si lavora per favorire la creatività culturale. Cioè, e non è questo il luogo per approfondire perché bisogna avere luoghi nei quali confrontarsi, manca una politica culturale che abbia alle spalle l'art.9 della Costituzione, che parla di 'sviluppo della cultura' e la lega allo sviluppo della ricerca scientifica e tecnica oltre alla tutela del paesaggio e del patrimonio storico e artistico della Nazione. Possiamo in Campania prescindere da questo obbligo costituzionale e ridurci ad organizzare i così detti eventi o a promuovere la vendibilità del patrimonio, confondendo l'impegno di una tutela attiva con il guadagno facile proveniente dall'uso del bene culturale e tralasciando i beni prodotti dall'intelletto, dall'immaginazione, dalla fantasia, dalla ricerca? Vedi teatro, cinema, danza, arti visive, etc.

È necessaria una politica di insieme che abbia chiara l'idea che l'intervento è su un'Area vasta nel nostro Mezzogiorno e quindi dovremmo tentare di creare un circolo virtuoso, da vizioso. Immagino:

1. Un approccio di politica di sistema che agisca, in modo integrato e coerente;
2. Politiche che agiscano direttamente sulla qualità e quantità dell'istruzione scolastica e universitaria ;

3. Politiche per la formazione professionale, che consentano di meglio adattare al mercato del lavoro la formazione specifica acquisita;
4. Politiche industriali che incentivino l'introduzione e la diffusione di innovazioni tecnologiche e l'assunzione di personale altamente qualificato.

Penso che, in considerazione dei gravi deficit accumulati negli anni al sud sull'utilizzo del capitale umano altamente qualificato proprio la sua utilizzazione non ci sia stata e fatichi ancora a divenire una priorità, punto di partenza e di arrivo di una politica di sviluppo di ampio respiro che miri al recupero di competitività dell'area. Il basso sviluppo del Mezzogiorno deriva anche dalla sotto-utilizzazione delle proprie risorse, prime fra tutte quelle umane, fattore produttivo decisamente abbondante e pienamente disponibile. Affinché il Sud riesca a invertire il senso di marcia e creare un processo virtuoso di sviluppo endogeno e duraturo nel tempo sembra necessario che si verifichino due condizioni: a) che le politiche per il Mezzogiorno riemergano fra i temi centrali della politica economica nazionale, dalla cui agenda sembrano di fatto scomparse b) che si adotti un approccio sistemico, che agisca sulla quantità e sulla qualità del capitale umano esistente nell'area ed operi sul sistema produttivo evitandone la sotto-utilizzazione.

Adriano Olivetti

Mi piace sottoporre alla vostra attenzione uno stralcio dai suoi 'discorsi agli urbanisti' di Adriano Olivetti che negli anni cinquanta osservava che "le metropoli, nella loro crescita disordinata, presentano forme ormai esaurite, incapaci di contenere il nuovo nella sua giusta proporzione", e sottolineava che "non è più ormai possibile dissociare la pianificazione economico sociale dalla pianificazione urbanistica. Questa divisione va respinta come un ostacolo alla creazione di una vera civiltà, che è armonia tra vita privata e vita pubblica, tra lavoro e abitazione, tra centri di consumo e centri di produzione, tra abitazioni e centri ricreativi, culturali, ospedalieri, assistenziali, educativi".

In queste parole di Olivetti è racchiusa una sintesi da tenere in evidenza nell'azione di governo. Valorizzare integralmente l'uomo e costruire una Città accogliente

Se gli urbanisti, se i politici avessero ascoltato oggi forse non avremmo intorno a noi disastri e macerie, non soltanto di materiale da costru-

zione... Parliamo di periferie dimenticando che sono state create in modo scellerato, tanto da essere pericolosi dormitori nei quali il rapporto interpersonale è negato insieme a tutto ciò che ci sarebbe dovuto essere se avessimo avuto un processo di pianificazione e non ci fossimo fatti guidare da interessi economici che hanno determinato l'espulsione di tanti cittadini dal centro delle nostre Città. È innegabile che il motore che ha originato numerose scelte è stato quello del profitto e non del bene della popolazione. Ed oggi tutti ne paghiamo le conseguenze in termini economici, di sicurezza, culturali, etc. Ricordo che al tempo in cui il regista Blasetti girava nel 1972 a Napoli 'Storie dell'immigrazione il suo stretto collaboratore Valter Preci, autore radio televisivo noto ed apprezzato, a me, che al tempo ero il presidente della gioventù cattolica, mi diceva, dinanzi al degrado dei 'bassi' e al diffusissimo fenomeno dell'evasione scolastica e del lavoro minorile, che se avessimo " subito affrontato il problema scolarizzando i ragazzi, forse tra 50 anni...risolverete il problema che è causa di numerosi mali". Da allora sono trascorsi più di 40 anni!

Il governo del territorio non può ignorare il contributo che cittadini italiani, Vescovi nelle Diocesi del Mezzogiorno, hanno affermato ed affermano per contribuire allo sviluppo. In nome della laicità per cui occorre dare a Cesare ciò che è di Cesare e a Dio ciò che è di Dio. Con l'ottimismo della volontà, sicuro che il nostro è sempre un Cesare illuminato a servizio dei cittadini e quindi da Cesare buono saprà dare a Dio ciò che è di Dio, ricordo come i Vescovi hanno denunciato che in questo sud " i diritti sono diventati favori" e si registra "una diffusa incompetenza tecnico dirigenziale e l'assenza di una moderna cultura organizzativa e gestionale". Padre Sorge S.Y. ci ha detto che " nel nostro sud il premoderno è giunto fino ai giorni nostri ed oggi il Sud passa al post-moderno senza aver condiviso con il resto del Paese quei processi di modernizzazione che hanno mutato il volto dell'Italia negli ultimi decenni". Bisogna anche tenere presente che ciò che affermano i cristiani non va tenuto nell'insignificanza ed il rapporto che numerosi politici hanno con la comunità ecclesiale si riduce all'incontro con qualche sacerdote da beneficiare in cambio se non di voti di qualche riconoscimento benevolo.

Nuova Opportunità

Oggi abbiamo un'opportunità: ripensare il territorio, riscrivere un progetto, restituire ai cittadini il loro essere cittadini e partecipi in processi democratici veri. Abbiamo le competenze per non sbagliare nel riprodurre vecchi modelli ispirati a criteri fallimentari. Gli studiosi ci dicono che ognuno di noi ha alcune caratteristiche fondamentali:

- l'irriducibilità: la persona è un qualcuno e non un qualcosa risultante dalla sommatoria di elementi biologici, psicologici, affettivi, ecc..
- l'irripetibilità: ogni persona è unica. Non esiste una persona in astratto, ma "questa" o "quella" persona reale e concreta.
- l'inalienabilità: l'essere persona è una qualità costitutiva di ogni singolo uomo che non può mai essergli sottratta, neanche mediante la perdita di un certo ruolo o di alcune caratteristiche fisiche.
- l'integralità: la persona non è una parte di un'entità più grande come la società o l'universo. Bensì essa possiede una pienezza ontologica immutabile dal suo concepimento fino alla morte naturale. La persona non può mai essere, quindi, un mezzo, ma sempre necessariamente un fine.
- la relazionalità: la persona vive in una trama di rapporti umani unici e singolari, che si sviluppano e si intensificano a seconda dell'evolversi della storia di ognuno.

L'organicità dell'intervento, rispettoso della persona e della sua crescita, si presenta come espressione di saggezza e presuppone studio da parte dei politici, degli amministratori, dei funzionari e dei dirigenti della P.A.

Bisogna essere capaci di intervenire sulle interdipendenze dei processi che interessano la vita degli uomini ed i processi da attivare sul territorio. E vanno tenute presenti e rispettate le competenze delle diverse Istituzioni cointeressate. In questo caso quelle sul territorio della nostra Città metropolitana. C'è bisogno di aggiornamento, di nuova alfabetizzazione, di acculturazione per tanti tra noi, per tutti noi, perché non sia uno slogan l'essere attenti al tempo che viviamo. È il nostro un tempo in cui occorrono educatori perché bisogna avviare un grande processo educativo.

E mi chiedo: quis custodiet ipsos custodes? E Socrate come Giovenale: chi proteggerà i governati dai governanti? Erano altri tempi! Oggi ancora ci si protegge...

Confesso che forse in questi anni ho un po' esagerato nel frequentare Convegni o nell'acquistare libri che non riesco a leggere. Devo dirvi che rara-

mente ho incontrato Amministratori, deputati, consiglieri ad ogni livello, uomini delle Amministrazioni pubbliche come ascoltatori attenti ad importanti incontri, più che esperti in saluti rivolti frettolosamente ai più disparati uditori, qualificati e non. Raramente ho incontrato i funzionari, indaffaratissimi a riprodurre ogni anno iniziative assunte in anni precedenti che, se non sono mutate le leggi, vengono aggiornate modificando le date alle circolari o alle delibere attuative.

La burocrazia

Il tema della burocrazia non è di poco conto. I pubblici dipendenti danno l'impressione di appartenere ad un corpo separato, solidale ed impermeabile, dimentichi della motivazione sociale per la quale esistono. Sono in parte il risultato di errori da parte di coloro che hanno prodotto una macchina non efficiente e ripiegata su se stessa, una macchina che ognuno voleva fedele alla 'propria partÈ'. E le 'parti' si alternano e la burocrazia è in affanno, e la fedeltà non si sa a chi offrirla. Bisognava formare i funzionari pubblici ad essere fedeli alla Costituzione. Ritengo che ciò non è accaduto. La ripetitività dei loro gesti, la sufficienza concessa al politico di turno ed anche la capacità camaleontica per sopravvivere, li rappresenta come imbalsamatori acritici del loro stesso potere. Sono maestri nel darsi obiettivi, nel compilare schede da archiviare, nel valutarsi come se gli scritti nelle schede si fossero trasformati in innovazione, in fatti veri. Il servilismo mascherato da ossequio, le alleanze trasversali che scattano dinanzi al pericolo per carriere costruite con lo stile dell'arrampicatore solitario, il desiderio di sopravvivere anche all'età della pensione che per ciascuno è dietro l'angolo fanno di costoro una corporazione a struttura piramidale, che sta perdendo anche solidarietà al proprio interno. Basti dire che in tempi non lontani qualche vertice amministrativo per meriti di appartenenza abbia definito il collega come proprio 'dipendentÈ'. A me è capitato di avere ascoltato da un alto Dirigente dell'Amministrazione regionale una sciocchezza del genere. La burocrazia è fortuna per vignettisti. Che cosa si può aspettare da questi soggetti in un tempo in cui la politica è in crisi e la storia e le competenze e la capacità di molti amministratori sono alquanto deficienti? La distanza che i cittadini soffrono riguardo alle diverse Amministrazioni è segnata da una vera casta e consentitemi questa parola forse abusata ma comprensibile. Bisogna auspicare una nuova classe dirigente che non si ispiri a questi ippopotami

(così definiti da Vecchioni in una bellissima canzone), che non si segga sul proprio sedere e che sia capace di essere vero soggetto attivo di innovazione. Non nego che cominciano ad emergere giovani preparati ed entusiasti che desiderano contribuire a fare della novità positiva un personale impegno. Spero che abbiano la consapevolezza giusta di essere a servizio dei cittadini, visti come acceleratori e non freni. Se c'è novità c'è la giovinezza e il dato anagrafico va in secondo ordine. Il mio è un auspicio. Credo sia una necessità. Ma come potrà accadere? Qui non vedo Federico II !

Conclusione

Auspicio che l'attuazione della Città metropolitana preveda il concorso di più professionalità, ed in particolare di quelle poco considerate, meno preferite anche perché portatrici di sollecitazioni forti. Penso innanzitutto al filosofo, all'antropologo, al sociologo, allo psicologo, al chimico, al fisico, al biologo, al geologo, all'archeologo, al pedagogo, all'agronomo, a quei soggetti esperti in umanità, regolarmente assenti all'interno delle commissioni che programmano il futuro. Invece avvocati, ingegneri, economisti, qualche medico (specialmente se potente primario), architetti, imprenditori del mattone non mancano mai.

Forse anche perché queste presenze in ultimo citate sono state troppo invasive oggi siamo qui ad interrogarci. E siamo ottimisti, nonostante tutto. Grazie.

Ruffo-Moderatore: *Cediamo la parola a Carmine Iodice Segretario dell'AREC*



Da sinistra a destra, l'On. Ugo Grippo, Alfonso Ruffo, Vincenzo Cappello, il Prof. Ernesto Mazzetti



Da destra a sinistra l'On Prof. Guido D'Angelo, il presidente dell'AREC Vincenzo Cappello, il Direttore del Il Denaro Alfonso Ruffo, il vice presidente dell'AREC On. Ugo Grippo .

Qualcuno dei relatori che mi ha preceduto ha riferito di aver ricevuto, da giovane, il consiglio di essere breve perché, se non per il contenuto, almeno per la brevità si poteva essere ugualmente apprezzati e perciò, cercherò di attenermi a questo precetto.

Chi parla tra i primi ha la possibilità di attenersi ad una scaletta predisposta, chi interviene un po' dopo, però, non ci riesce quasi mai perché gli spunti e le cose dette lo inducono a trattenersi sulle questioni sollevate e quindi si finisce col dire cose completamente diverse così come accade a me ora .

Per questo motivo mi riallaccio ad una affermazione molto importante fatta in apertura dal dott. Ercole Incalza che considero uno dei più esperti e capaci trasportisti e programmatore in questo paese.

Quando si trattò di discutere in sede di assemblea costituente di inserire tra gli enti territoriali le Regioni, il dott. Incalza ci ha ricordato che vi fu uno scontro molto vivace tra Terracini e Nenni circa l'opportunità di prevedere tempi ristretti o ampi per la introduzione del nuovo istituto.

Non oltre la seconda metà degli anni cinquanta, come sosteneva Nenni, o non prima degli anni settanta come auspicava Terracini.

Alla fine, ebbe ragione Terracini.

Penso che la cosa più problematica sia concordare sul perché di questo ritardo verificatosi ; ciascuno, ovviamente, ha la propria opinione; io ho la mia e credo che le cause intervenute non siano molto dissimili da quelle che stanno rendendo problematico l'avvio delle Città Metropolitane.

Quando l'Italia è uscita sconfitta, distrutta, dilaniata, dalla II Guerra Mondiale, dopo il congresso di Bari del Comitato di Liberazione Nazionale, gli uomini di partito che erano tornati in Italia dall'esilio in Francia, in America o in Inghilterra o liberati dal confino politico, alle Tremiti, a Ventotene, o a S. Stefano, si riunirono con la ferma determinazione a mettere su uno stato democratico, questa volta repubblicano, ma compresero ben presto che era assai difficile essere sicuri e tranquilli sul come sarebbe stato confezionato e come sarebbe stato gestito.

Il Paese era ancora occupato dalle forze armate alleate ed eravamo stati espropriati della nostra autonomia amministrativa e monetaria.

Ripercorrendo la storia di quegli anni difficili si ricorda che circolavano le AM LIRE, (cioè delle lire che venivano stampate altrove e non dal Tesoro italiano o dalla Banca d'Italia) .

Ne consegue che il signoraggio, il diritto cioè di usufruire dei vantaggi già del solo stampare moneta, apparteneva ad altri (allora al sistema militare e finanziario alleato).

Nella ordinaria circolazione, la moneta emessa veniva pagata con il lavoro, con i beni di consumo e con i servizi prestati; nella circolazione tra istituzioni se ne stampava altra, assolutamente senza copertura .

Carta moneta questa, con la quale si pagavano gli oneri sostenuti dagli occupanti ed il Paese era chiamato a riequilibrare il maggior circolante a costo di una inflazione galoppante e senza controllo. Eravamo occupati, espropriati del diritto di battere moneta, ed avevamo alle nostre porte orientali le truppe del generale Tito, allora alleate di Americani, Francesi ed Inglesi ma che erano pronte a tutto, anche ad una traumatica spartizione del mondo .

Alcuni oggi sostengono addirittura che l'America avesse assunto l'impegno in Sicilia di fare di quell'Isola un nuovo Stato Americano.

Non si sapeva, infine se il paese avesse conservato la sua integrità territoriale o addirittura avesse subito la stessa sorte della Germania e fosse stata smembrata tra est ed ovest.

Sappiamo che, fortunatamente, che le cose non andarono così ma i padri costituenti, in quella atmosfera irrespirabile, dovettero licenziare la nostra Carta Costituzionale .

A proposito del Regionalismo, qualcuno ebbe a sostenere che il superamento del centralismo statale sarebbe stato effettivo solo dopo che ciò fosse entrato non solo nella ideologia dei cultori della Libertà, del Pluralismo e dell'Autonomismo ma nella cultura e nella sensibilità del popolo.

Per vedere le Regioni istituite infatti dovemmo aspettare il 1970, ed anche allora si riparlò dei partiti e dei sindacati per adottare norme che la Costituzione demandava alla legislazione ordinaria.

Si ribadì che quegli istituti erano centrali nell'architettura dello Stato, ma si rimase ancora una volta, nell'indeterminato e nell'infinito.

Qualcuno pensò : meno norme uguale a più libertà.

L'effetto però fu inverso : maggior arbitrio e minore democrazia interna ai partiti e sindacati .

Tra i primi atti della nuova Repubblica, assunse importanza centrale la celeberrima amnistia generale che fu proclamata ed applicata nei confronti di tutti coloro che erano stati collusi con il regime fascista.

Quale fu il motivo di quella importante decisione? Dopo una guerra disastrosa e fratricida non solo era necessaria, ma appariva indispensabile una generale pacificazione nazionale.

Lo Stato che si ereditava era estremamente centralizzato, i Comuni erano governati dai Podestà e le Province dai Federali.

Inventare subito una rete istituzionale ampia e rappresentativa, era difficilissimo ed il risultato incerto.

Occorreva tempo come metodo e gradualismo come criterio.

Bisognava cominciare con la detta amnistia, inventando un meccanismo capace di consentire di riciclarsi a quanti avessero gestito il potere amministrativo sotto il fascismo, ma avevano le competenze e le conoscenze per far funzionare il meccanismo dello Stato, dei Comuni e delle Province .

Anche adesso abbiamo il grande problema di ripensare la forma dello Stato dopo una guerra mai dichiarata, dopo una guerra che ci ha tenuto per oltre venti anni in una situazione di incertezza e precarietà, dal 1992 ad oggi, da Tangentopoli alla II Repubblica, a lungo annunciata ma mai nata (o forse nata morta, come sostengono quanti danno per scontato il fatto che stiamo faticosamente tentando di far decollare la III Repubblica).

Nell'ultimo dopoguerra con l'amnistia, nel cambiamento generale, tentammo di salvare quanto più era possibile pur di mantenere le competenze, di cui allora disponevamo.

Oggi invece, abbiamo volutamente distrutto ben due generazioni di classe politica ed abbiamo affidato la guida del Paese a persone provenienti dalla società civile, o, se dal mondo politico, dalle cosiddette terze e quarte file, cioè ci siamo affidati a persone assolutamente sprovviste delle necessarie competenze.

In una situazione del genere tutto è difficile tutto è problematico, tutto è incerto e conflittuale .

La legge elettorale, il superamento del bicameralismo, la soppressione dell'Ente Provincia, la redistribuzione delle competenze, sono altrettanti campi di battaglia dove si consumano conflitti insanabili, contrapposizioni devastanti, scissioni e trasformismi.

Oggi l'istituzione della Città Metropolitane sembra averci consegnato più problemi che soluzioni .

Nove città metropolitane ?senz'altro troppe! Una vera giustificazione socio economica e politica la hanno solo tre, quelle che comprendono le conurbazioni di Milano- Torino, Roma e Napoli .

Il resto è superfetazione, concessione al campanilismo ed al populismo.

Elezioni dirette o di II grado per chi è chiamato ad amministrarle? Siamo sicuri che vada bene così come abbiamo legiferato o non sarà meglio tornarci su?

Altro, e tanto, si potrebbe aggiungere, ma basta ricordare quanto il Prof. Colombo ci ha detto sull'Area Metropolitana di Reggio Calabria che include Gerace ma non Messina . Le due città forse, insieme, avrebbero dato un senso a quella Città Metropolitana, ma qualcuno, forse, ha temuto che potesse sorgere la richiesta di realizzazione del Ponte di Messina, mentre sembra definitivamente passato il criterio secondo il quale il Sud non è una terra per grandi Investimenti!!!!

Scherzo, ma non troppo, se solo si pensa anche alla città metropolitana di Firenze che si è fatta nascere senza aver il coraggio di inglobare la neonata provincia di Prato .

In natura nulla si crea e nulla si distrugge !!

In Italia tutto si crea e nulla si distrugge !!

Ernesto Schiano

Presidente Assoter (Associazione per lo sviluppo territoriale)

L' Area Metropolitana di Napoli è la nuova realtà istituzionale chiamata a sostituire la provincia e il comune di Napoli ai sensi della Legge 142 del 1990 sul Nuovo Ordinamento degli Enti Locali. In sintesi indichiamo come Area Metropolitana di Napoli quel vasto territorio incardinato sull'Asse Direzionale Napoli - Caserta che per motivi storici, economici, culturali e di servizio è legato alla città di Napoli.

È evidente che una importante Area Metropolitana per poter svolgere con efficacia ed efficienza il ruolo che istituzionalmente le viene affidato deve innanzi tutto attuare una complessiva corretta organizzazione di assetto territoriale; a partire da quello che da sempre è considerato l'asse portante dello sviluppo territoriale: un efficace sistema di trasporti e logistica, ben distribuito sul territorio e razionalmente integrato sotto l'aspetto nodale e modale:

per integrazione nodale intendo una valida interconnessione tra le diverse infrastrutture, per integrazione modale intendo la rapida possibilità di trasferimento da un mezzo di trasporto ad un altro in apposite strutture, per esempio dall'auto alla metropolitana utilizzando appositi parcheggi urbani (park and ride).

In merito all'idoneità dell' Area Metropolitana di Napoli a svolgere il ruolo di cui stiamo parlando tengo a precisare, per esperienza vissuta, che già oggi l'Area Metropolitana di Napoli è sufficientemente dotata di infrastrutture di trasporto di elevata qualità che necessitano soltanto di una migliore integrazione a sistema:

- Nel settore della Viabilità superiore ed Autostradale abbiamo efficaci infrastrutture per i collegamenti a lunga distanza (A1, A16, A3). Per i collegamenti a servizio diretto dell'Area Metropolitana (Tangenziale di Napoli, Assi di Supporto per le Aree Industriali e Commerciali, l'Asse Autostradale di scorrimento esterno all'Area Metropolitana, l'autostrada A30, per proiettare alla periferia dell'Area Metropolitana stessa tutti i traffici a lunga distanza di attraversamento e non interessati ad entrare nell'area urbana, rami autostradali di servizio, ecc.

- Nel settore ferroviario abbiamo la rete ferroviaria FS a scala nazionale e internazionale, la rete ferroviaria FS a servizio metropolitano e regionale, la rete dell'EAV, e soprattutto la Rete Ferroviaria ad Alta Velocità e Capacità per i collegamenti verso nord (Roma, Milano) e verso Sud (Salerno e Bari).
- Nel settore del Trasporto Marittimo abbiamo non solo il porto di Napoli, ma un intero sistema di porti, tutti ricadenti nell'Area Metropolitana di assoluto rilievo turistico, commerciale e cantieristico come Castellammare di Stabia, Torre Annunziata, Pozzuoli ed altri.
- Nel settore Aeroportuale, pur avendo una strutture aeroportuali di buona qualità come Capodichino, deve essere evidenziata la necessità dell'urgente realizzazione dell'Aeroporto di Grazzanise, il cui progetto è stato approvato all'unanimità dal Consiglio e dalla Giunta Regionale e che ha già svolto, in passato la funzione di aeroporto civile. Tale Aeroporto è inoltre idoneo sia al traffico passeggeri che cargo.

In estrema sintesi: da quanto detto si può affermare che certamente, potenzialmente, possiede tutte le caratteristiche territoriali, economiche e sociali per assumere il ruolo di snodo del sistema economico europeo nel mediterraneo.

Per rendere effettivo tale ruolo è peraltro necessario realizzare un complessivo programma regionale di razionalizzazione, coordinamento e sviluppo territoriale. Occorre in sostanza trasformare le tante puntuali attrezzature territoriali, rappresentate in genere da infrastrutture di elevate qualità, in un effettivo moderno sistema territoriale integrato.

La città metropolitana di Napoli deve essere necessariamente dotata di un moderno sistema integrato di mobilità e logistica.

Concludo dicendo che la Città Metropolitana di Napoli, ha certamente tutte le caratteristiche per assumere il ruolo di snodo tra le avanzate economie Industriali dell' Europa e del nord Italia e le promettenti potenzialità dei paesi della sponda sud del Mediterraneo e di tutti i paesi del continente africano e del Medio Oriente che a tale area direttamente si collegano.

Direi anzi che, tenendo conto del ruolo di collettore dei traffici intercontinentali che passano attraverso il Canale di Suez (in via di ulteriore potenziamento) e lo Stretto di Gibilterra, la Città Metropolitana di Napoli potrà assumere un ruolo di riferimento nell'intera economia globalizzata.

Ricordiamo che importanti paesi dell'Estremo Oriente, i ricchi paesi arabi ed anche gli importanti paesi del continente americano sono interessati ad una piattaforma logistica europea nel Mediterraneo. L'Area Metropolitana di Napoli e l'intero territorio della Regione Campania sono la naturale risposta, non possiamo perdere questa opportunità.

Da sempre tale ruolo di cerniera dell'Area Metropolitana di Napoli viene di fatto proposto anche nei programmi internazionali di organizzazione delle Grandi Reti Transcontinentali dei Trasporti Multimodali (Reti TENDT). Ricordiamo che gli originari Assi Corridoio I (Berlino - Palermo) e Corridoio VIII (che dal Mar Nero arriva a Bari e Napoli) avevano un punto d'interconnessione proprio nel territorio dell'Area Metropolitana di Napoli. Anche l'attuale corridoio V (Helsinki - Malta) attraversa la nostra regione ed interessa l' Area Metropolitana di Napoli.

In sostanza per tutti gli spostamenti di persone e per lo scambio di merci di merci tra centri di produzione e mercati di fruizione.

Da tutto quanto detto emerge chiaramente il ruolo di baricentro economico dell'Area Metropolitana di Napoli e della Regione Campania nel sistema socio economico Euro - mediterraneo.

Pertanto appare indiscutibile l'affermazione che è anche il titolo di questo convegno:

LA CITTÀ METROPOLITANA DI NAPOLI CERNIERA TRA L'EUROPA ED IL MEDITERRANEO NEL QUADRO COMPLESSIVO DI SVILUPPO REGIONALE.

Prendendo spunto dalle conclusioni vorrei formalmente rilanciare una mia proposta, ormai vecchia, come ricorderanno sia Ugo che Enzo, della Costituzione di una Fondazione che sul piano culturale potesse approfondire temi di questo tipo, che incidono nella realtà politica-amministrativa.

E con questo intento ritengo di invitare anche i relatori di questo interessante convegno a darci una mano.

Ritengo interessante la costituzione dello sviluppo e della organizzazione territoriale.

Il Sindaco metropolitano; le sue prerogative, le sue funzioni vanno puntualizzate senza confusioni.

Mi dispiace che il Sindaco sia assente, pur invitato.

Ringrazio Ugo Grippo per aver organizzato questo convegno e mi auguro che organizzzi altre occasioni di dibattito e di approfondimento di questo tema e di altri connessi con la partecipazione dei pregevoli relatori che mi hanno preceduto.

Ugo Grippo, Vice Presidente AREC: *Evito la replica anche perché l'ora non me lo consente. Al fine di non disperdere il contenuto di questo interessante dibattito augurandomi che possa offrire un contributo concreto a chi è preposto ad assumere decisioni in merito per il varo del governo delle aree metropolitane, l'Arec si impegna ad elaborare un documento conclusivo che tenga conto dei pregevoli interventi che abbiamo ascoltato in questo convegno.*

Ringrazio ancora una volta i relatori e coloro che sono intervenuti.

Comunicato Stampa di Eleonora Puntillo

Convegno città metropolitana - comunicato conclusivo 26.11.14

Non ci sarà alcuna riduzione di spesa pubblica, ma si prevedono rischio-sissime improvvisazioni per l'evidente confusione, incapacità e anche ignoranza, in merito a trasporti, pianificazione territoriale e strategie di sviluppo: i rischi di un flop per la neonata Città Metropolitana, discussi dagli ex eletti (consiglieri e parlamentari riuniti nell'associazione Arc) e da un nutrito gruppo di esperti e docenti universitari, verranno riassunti in un documento destinato a quanti sono stati di recente nominati mediante elezioni di secondo grado, ovvero indicati da sindaci e consiglieri. Assente il Sindaco metropolitano de Magistris che non ha inviato neanche un suo rappresentante (diserzione stigmatizzata da Mario del Vecchio), di alto profilo invece la rappresentanza regionale. Il presidente del Consiglio regionale Pietro Foglia ha riconosciuto che non ci sarà alcun risparmio di denaro, e che l'assemblea metropolitana e i suoi vertici nascono da una pericolosa restrizione dell'area democratica: non convocando infatti al voto diretto gli elettori, si approfondiscono distanza sfiducia dei cittadini nelle istituzioni, come testimonia il recentissimo dato sull'astensione dai seggi elettorali. L'assessore Pasquale Sommese ha indicato le numerose tematiche su cui la Regione potrà collaborare con il nuovo organismo.

Nell'annunciato documento di sintesi non ci sarà solo un elenco dei rischi, ma riferimenti, consigli, indicazioni anche in materia finanziamenti europei, affinché la Città Metropolitana "sia l'occasione di una revisione completa del riordino nel sistema e nelle funzioni degli enti territoriali, sfoltendo Stato e Regioni dalle politiche amministrative liquidando i tanti enti e agenzie": parole di Ugo Grippo, vicesegretario dell'Arc che ha aspramente criticato l'anomalia antidemocratica dell'elezione di secondo livello, che come nel caso del nuovo Senato produrrà un ente vuoto di significato e potere. Nel convegno sono stati evocati e illustrati positivi ed efficaci modelli metropolitani europei, come l'associazione dei porti sul mar Baltico. È stato ribadito (da tecnici del calibro di Ettore Incalza, Rocco Giordano, Loreto Colombo, Guido D'Angelo, Ernesto Schiano, Massimo Lo Cicero, Giancarlo Cosenza, Ernesto Mazzetti, dibattito coordinato da Alfonso Ruffo), che la pianificazione urbanistica, il risana-

mento del territorio, la strategia di sviluppo sono le urgenze non più trascurabili. E i trasporti sono il cardine della moderna economia, per cui non è più tollerabile che nell'area napoletana ci sia una rete su ferro tra le più complete e articolate, che viene però malissimo gestita al punto da essere ignorata e "sfiduciata" da gran parte dei residenti, nonché sconosciuta ai turisti. Come è assurdo che i container sbarcati nel porto di Napoli vengano trasportati su Tir fino all'aeroporto milanese di Malpensa perché qui da noi non c'è un aeroporto attrezzato per i cargo: doveva esserlo quello di Grazzanise, che ha ricevuto tutti i permessi ma non parte mai. Le improvvisazioni pericolose e la volontà di evitarle sono state messe in evidenza da Nando Morra e dal presidente Arc Vincenzo Cappello, precisando che con il "memorandum" di imminente pubblicazione, nessuno potrà dire di non essere stato avvisato, neanche chi dell'improvvisazione ha fatto pratica politica.

Responsabile di redazione:

Carmine Ranucci

Stampa:

Abbiabbé Soluzioni per la Stampa

Giugliano in Campania

A.R.E.C. Campania

Centro Direzionale Is. F/8 - 80143 Napoli
Tel. 081 7783807 - 3825 - Fax 081 7783824
email: arec@consiglio.regionale.campania.it

ASSOCIAZIONE EX CONSIGLIERI REGIONALI DELLA CAMPANIA

Consiglio Direttivo: *Presidente:* Vincenzo Cappello, *Vice presidente:* Nicola Imbriaco, *Vice presidente:* Ugo Grippo, *Segretario organizzativo:* Raffaele Reina, *Segretario tesoriere:* Carmine Iodice, *Consiglieri:* Salvatore Armato, Salvatore Aversano, Mario Del Vecchio, Bruno Esposito, Mario Forte, Ferdinando Morra, Giovanni Acocella, Gennaro Melone, Benedetto Lombardi, Francesco Casillo, Giuseppe Albarella, Gerardo De Prisco, Aldo Boffa, Pietro D'Elia, Gaetano Fasolino.

Revisori dei conti: Alfonso Di Maio, Pietropaolo Ferraiuolo, Pasquale D'Acunzi.

Revisori supplenti: Angelo Grillo, Raffaele Colucci.

EDIZIONE FUORI COMMERCIO