

NAPOLI, METROPOLI IN TRANSIZIONE

Abstract. *Naples, metropolis in transition.* The belief that one can not embrace all aspects of the multifaceted way of being in Naples has led us to address some issues that we consider particularly important for the future of the city. Therefore, the work is divided into three parts: first we will trace the recent general dynamics and processes that have transformed the city and its metropolitan area, and intervention policies that are imagined to make it competitive and project it into the euro-Mediterranean context. The second part highlights, through some indicators, the more competitive and sustainable city; the third traits it looms large as the current cultural, tourism potential and the problem of waste.

Keywords: urban development policies, sustainability, competitiveness

JEL: R11; R23; R28

PREMESSA

A Napoli è dedicata una letteratura sconfinata dal momento che è una città da sempre alla ribalta, nel bene e nel male. D'altra parte su di essa non si può essere mai esaustivi, né si possono abbracciare tutti gli aspetti del suo multiforme modo di essere e di rappresentarsi: Napoli è questo e quello e altro ancora che non si riesce neppure a immaginare. Tale convinzione ci ha spinto ad affrontare solo alcuni problemi che riteniamo particolarmente importanti per il futuro della città. Il lavoro è, dunque, articolato in tre capitoli¹.

Nel primo (*Napoli, città in transizione*) si tracciano le dinamiche generali e i processi recenti che hanno trasformato la città e la sua area metropolitana, nonché le politiche di intervento che si vanno immaginando per renderla competitiva e proiettarla nel contesto euro-mediterraneo.

Il secondo capitolo (*Napoli, città sostenibile e competitiva?*) mette in luce, attraverso alcuni indicatori, la dimensione competitiva e sostenibile della metropoli, mentre il terzo (*Napoli, città dell'accoglienza e del rifiuto*) ne profila alcuni tratti di grande attualità come l'aspetto culturale, le potenzialità turistiche e il problema dei rifiuti che ha annullato in un sol colpo l'immagine positiva che la città si era andata costruendo con notevoli sforzi, causando ricadute su tutti i settori economici, a partire proprio dal turismo che in pochi mesi ha accusato un calo di ospiti del 35%.

¹ La stesura del primo paragrafo (*Napoli, città in transizione*) va attribuita ad Anna Maria Frallicciardi, quella del secondo (*Napoli, città sostenibile e competitiva?*) a Barbara Delle Donne, quella del terzo (*Napoli, città dell'accoglienza e del rifiuto*) a Stefania Palmentieri.

1. NAPOLI, CITTÀ IN TRANSIZIONE

1.1. Città, area metropolitana, sistema urbano: necessità di immagini transcalari

Quasi alle soglie del nuovo millennio venivano pubblicati, in successione, alcuni studi relativi al Programma “Human Dimension of Environmental Global Change” (HDGEC). La regione nel fuoco dell’attenzione corrispondeva al Mediterraneo nord-occidentale, meglio conosciuta come “Arco Latino”, estesa dallo Stretto di Gibilterra al Canale di Sicilia. Comprende, quindi, i Paesi più avanzati del Mediterraneo, con la maggiore concentrazione di città.

Le diverse dinamiche spaziali individuate portavano i ricercatori a classificare l’area metropolitana di Napoli come un’area “in fase critica in corso di ristrutturazione” le cui caratteristiche erano il declino demografico, l’elevata densità abitativa, intensi flussi di traffico, ambiente degradato e a rischio (Cortesi *et al.*, 2001).

Dopo circa un decennio, la fase di ristrutturazione è superata? Quali sono i risultati raggiunti, considerando anche il ruolo preminente accordato negli ultimi anni alla pianificazione strategica e alle politiche di intervento urbano?

Rispondere a queste domande è quanto mai opportuno per almeno due motivi: innanzitutto, dopo una stagione in cui tutte le attenzioni erano rivolte alle periferie in nome del riequilibrio territoriale, si è tornati ad affermare il preminente ruolo delle grandi aree urbane nello sviluppo territoriale. In secondo luogo, perché l’attuale metropoli, al di là di tutte le scomposizioni spaziali cui è soggetta, ha riacquisito il suo significato originario di città-madre, di città cioè “che genera conoscenza, innovazione, organizzazione, che fa da interfaccia tra le reti globali e le reti locali e regionali. Città a geometria variabile, in cui la pianificazione fisica e funzionale è strettamente legata alla pianificazione strategica” (Dematteis, 2005, p. 23).

Prima di avanzare nell’analisi, è utile soffermarsi sulle nuove forme e dimensioni del fatto urbano. Reticolarità e geometrie variabili, infatti, frammentazione ed esplosioni sono i termini che meglio identificano il modo di essere e di raffigurarsi della città del terzo millennio che assume forme inedite e complesse tant’è che qualche studioso, per comprenderne le dinamiche, si rivolge alla geometria frattale che ci insegna a guardare forme irregolari aventi però le stesse identiche strutture a tutte le scale, caratterizzate dalla proprietà dell’autosomiglianza.

Come tutte le metropoli dei Paesi avanzati, anche Napoli da città compatta si presenta oggi, a scala locale, frammentata, esplosa sul territorio nella sua forma e nella sua essenza; non esiste perciò una scala migliore di un’altra o univoca per analizzarla e comprenderne i cambiamenti o le permanenze. Un processo individuato alla scala locale come innovativo può non essere tale a quella metropolitana o regionale. Più semplicemente, a quale entità geografica si allude quando oggi si parla di Napoli? Le stesse politiche di pianificazione e di intervento hanno l’obbligo, se vogliono avere successo, di riferirsi a queste caratteristiche attuali di transcalarità del fenomeno urbano.

Da un lato, dunque, vanno considerate le relazioni sopra regionali che la connettono e la dilatano nello spazio, dall’altro quelle locali dove la città trova le sue “prese” e le

sue risorse per porsi sul mercato. Fra i riferimenti locali vi è innanzitutto il centro storico, fulcro della metropoli rimanendo ancora adesso il cuore pulsante di questo groviglio urbano, con le sue esigenze di piani e interventi differenti da quelli degli altri frammenti urbani. Altra entità di riferimento è il “comune” nei suoi confini amministrativi, con le sue suddivisioni interne quali i quartieri, le municipalità e, più recentemente, le sue cinque “città”: Napoli centro, Napoli occidentale, Napoli orientale, Napoli collinare e Napoli settentrionale.

Che dire poi della virtuale “Città metropolitana” che – come l’area metropolitana – avrebbe dovuto essere istituita già con la legge 142/90 sulle autonomie locali, istituzione che avrebbe rappresentato un gradino intermedio fra la Provincia e il Comune e non ancora delimitata malgrado tentativi studi e progetti. La Città metropolitana si proietta come immagine di un sistema urbano policentrico in cui si possono individuare, a partire dal capoluogo, aree attorno a comuni di robuste dimensioni demografiche e topografiche (Pozzuoli, Giugliano, Casoria, Afragola, Nola, Torre del Greco, Torre Annunziata, Castellammare di Stabia).

Anche la conurbazione partenopea, il *continuum* urbanizzato che si propende lungo la costa verso Salerno e Giugliano e nell’interno verso i capoluoghi, è un ulteriore piano di lettura, costituendo un frammento della realtà urbana campana. La stessa Provincia di Napoli diventa una scala di lettura fondamentale, quando la si assume, secondo una prassi ormai consolidata, come l’estensione privilegiata dell’area metropolitana partenopea. Ci sono ancora da tenere presenti l’ “area vasta” richiamata di solito dagli urbanisti, anch’essa dai confini sfumati e i Sistemi Locali del Lavoro individuati dall’Istat, nel 1991 e nel 2001, sulla base della mobilità per motivi di lavoro. Le formazioni territoriali cui l’Istat perviene per quel che riguarda Napoli, sono sostanzialmente due, l’una assimilabile alle FUR (Functional Urban Region), formata da 17 sistemi di lavoro locali per un totale di 108 comuni; l’altra ai DUS (Daily Urban System), il cui comune centrale è la metropoli, meno estesa dei precedenti.

Di recente (2007), offrendo l’immagine di una ulteriore configurazione, ancora l’Istat ha definito l’area urbanizzata quell’area la cui popolazione supera le 2.000 unità e nella quale si vive in costruzioni e manufatti che non distano più di 200 metri fra loro. A partire da questo concetto vengono individuati in Italia 2.705 agglomerati urbani che accolgono l’80% della popolazione. Napoli è fra le più grandi aggregazioni, paragonabile a una vera e propria regione urbana con 3,4 milioni di abitanti. L’estensione territoriale è tale che si addentra profondamente nelle altre province campane, a disegnare una vasta formazione in cui si alternano agglomerazioni e spazi non costruiti. Si riflette in questa visione, l’immagine già emersa una quindicina di anni fa, quando un gruppo di studiosi, nel quadro del progetto Itaten promosso dal Ministero dei Lavori Pubblici sulle trasformazioni dell’assetto territoriale italiano, individuava nella “Città della Piana” uno dei nove ambienti insediativi in cui si articolava la Campania con fulcro in Napoli attorno alla quale era possibile individuare altri ambienti insediativi locali (Belli, 1996).

Questa immagine, come quelle di studi successivi, formatasi in seguito all’osservazione dei processi di decentramento, diffusione, controurbanizzazione, in qualsiasi modo li si voglia chiamare, mette in evidenza l’emergere di nuove formazioni

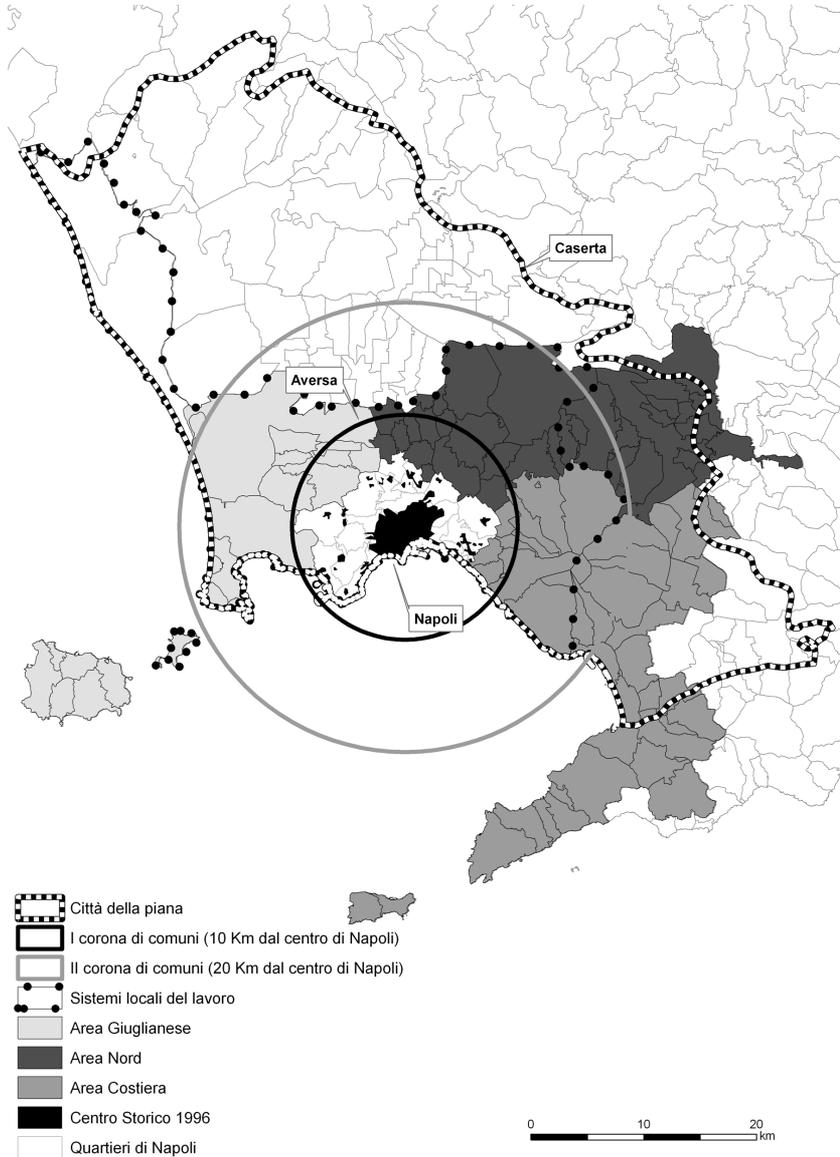
territoriali organizzate attorno a una molteplicità di “fuochi” con diverse specializzazioni funzionali e strettamente interrelati fra di loro in rapporti di complementarità. Si tratta cioè di un sistema urbano (la prima forma è stata individuata da Gottmann nella megalopoli della facciata atlantica degli Stati Uniti) sempre più esteso, ridistribuito attorno ai frammenti della metropoli esplosa (sembra essere questa la forma territoriale emergente della nuova società post-industriale) (Dematteis, 2005, p. 20). Reti così strutturate tendono a confondersi sul territorio rendendo difficile una loro delimitazione e riconoscibilità.

Per quel che riguarda Napoli, i processi che l’hanno investita nel corso del tempo sono stati ambigui, tanto è vero che la letteratura sulle trasformazioni insediative regionali ne ha offerto una duplice chiave di lettura. Da una parte si è insistito sulla concentrazione e sulla pressione esercitata dalle componenti demografiche ed economiche sull’area napoletana, sicché i fenomeni di deconcentrazione riscontrati sono stati interpretati come espansione per trascinamento dalla metropoli verso le aree periferiche. In questo caso, le direttrici verso l’interno se rappresentavano l’elemento innovativo dell’organizzazione urbana (Viganoni, 1991, p. 41), emergono comunque in funzione della crescita non più a macchia d’olio ma tentacolare della città lungo le principali vie di traffico. La configurazione spaziale cambia, ma, a dispetto delle tendenze diffuse, il modello agglomerato conserva la sua predominanza intaccato solo in parte dallo *sprawl* metropolitano, facilitato pure dalla favorevole morfologia del terreno (Frallicciardi *et al.*, 2000).

Da un altro punto di vista, gli stessi processi demografici e funzionali sono stati interpretati come l’affermazione di una urbanizzazione reticolare, come un nuovo modo di insediamento e di occupazione del suolo, con nodi emergenti all’interno e al di fuori dell’area metropolitana. Insomma, si cerca di mettere in evidenza l’affermarsi di un nuovo modello originato dalle forze diffuse. Talvolta questo punto di vista è ridimensionato dalla considerazione che l’attuale crescita urbana, nel caso napoletano, è sì diversa da quella agglomerata dei precedenti decenni, ma è anche diversa dalle configurazioni reticolari del nord del Paese. “Se, infatti, è in entrambi i casi la diffusione (e talvolta la dispersione) a costituire la chiave di volta della fase attuale del ciclo urbano, il grado di autonomia dei nuclei in formazione appare ben diverso, al punto che nelle regioni meridionali essa raramente consente la creazione di forme di aggregazione spaziali autosufficienti nei confronti della città primate” (Garano, 1998, p. 30).

Nella “Città della Piana”, dunque, convivono molte realtà con caratteristiche complesse e diverse e vi si possono individuare le tre tipologie di città di cui oggi si discute: la città compatta che è di nuovo la forma auspicabile nella prospettiva della sostenibilità; la città reticolare con riferimento ai nodi della rete insediativa, alle loro relazioni, funzioni e specializzazioni; la città diffusa riferendoci al riempimento delle maglie della rete, anche detta città dispersa, la più pericolosa almeno dal punto di vista ambientale (Frallicciardi *et al.*, 2000).

FIGURA I
La transcalarità urbana



FONTE: elaborazione di A. M. Frallicciardi e V. Lapicciarella

I recenti processi di decentramento, di globalizzazione, di nuove organizzazioni produttive hanno fatto sì che le città e, in particolare, le metropoli si pongano come nodi di reti locali e internazionali. La metropoli, infatti, a scala locale è un sistema molto esteso, formato da un nucleo centrale e da una o più corone di comuni periferici,

nei quali si rilocalizzano molte attività un tempo privilegio del centro (si pensi al Nolano e agli effetti del decentramento del commercio all'ingrosso da Piazza Mercato nel cuore storico di Napoli). Ma l'essenza della metropoli è anche e soprattutto quella di trascendere il locale, dove ha le sue prese, e di connettersi ad altri nodi formando reti discontinue nello spazio (Dematteis, 2005).

Dalla città punto al sistema urbano reticolare, le immagini della città e nel nostro caso di Napoli, sono molteplici, rispondenti a scale diverse che si intromettono l'una nell'altra ognuna delle quali fa da riferimento a processi diversi e alle quali la pianificazione strategica di volta in volta dovrebbe rivolgersi.

Il viaggio virtuale attraverso la complessità crescente delle forme urbane, mostra chiaramente come la dimensione territoriale di riferimento abbia subito nel corso degli anni mutamenti ma anche numerose interpretazioni e ancora ora è oggetto di dibattito istituzionale. Non vogliamo certo avanzare in questa sede altre ipotesi, tuttavia ci sembra di dover sottolineare che sia la conoscenza che la pianificazione della città del terzo millennio, debba assumere una dimensione transcalare, soprattutto considerando che è impossibile leggere molti fenomeni in atto fermandosi ai confini del comune capoluogo regionale, la cui superficie territoriale di 117 kmq è la più modesta fra quella delle metropoli italiane, in relazione al suo peso demografico. Così, per fare un semplice esempio, quando ci si preoccupa per il declino demografico delle grandi città, si osserva il fenomeno solo a scala urbana, mentre già osservandolo a scala metropolitana ci si accorge che se è il *core* a perdere popolazione o magari anche le cinture contigue, in realtà aumenta il numero degli abitanti delle aree più esterne, periurbane, metropolitane o periferiche che siano, sottolineando, quindi non una crisi ma un allargamento della città sul territorio (figura 1).

1.2. La dimensione euro-mediterranea

La posizione di Napoli nei confronti dell'Europa, più immediato riferimento sovrannazionale, può essere compresa attraverso le relazioni con essa instaurati, le quali, a loro volta, dipendono dalle sue dotazioni funzionali.

Diversi studi sono stati compiuti nel corso del tempo a scadenze più o meno regolari per individuare la distribuzione e il diverso peso dei nodi della rete urbana europea, nella prospettiva di un policentrismo riequilibratore dell'eccessiva concentrazione nella dorsale renana delle funzioni "che contano". Il concetto di policentrismo compare nello Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo (SSSE) come uno strumento per ridurre le disparità fra le regioni per rafforzare l'integrazione e consentire una maggiore competitività dell'Unione nei mercati globali, assicurando lo sviluppo sostenibile (Moccia, 2005), filo conduttore di tutte le politiche europee e italiane.

Tra i primi studi, uno dei più noti è quello del gruppo Reclus di Montpellier condotto sotto la direzione di R. Brunet per conto della Datar (Délegation à l'Aménagement du Territoire et l'Action Régionale) del 1989, aggiornato poi al 2003.

Le 180 (165 nel 1989) agglomerazioni con oltre 200.000 abitanti individuate in Europa vengono analizzate e classificate, oltre che sulla base della dimensione

demografica, sulla base di indicatori relativi alle funzioni urbane (ruolo economico, finanziario e istituzionale, livello di efficienza delle infrastrutture e delle reti tecnologiche, presenza di centri di ricerca e sperimentazione, raggio di influenza territoriale, attrattività esercitata). In questa classificazione Napoli risulta essere competitiva a livello europeo con altre 20 città come Marsiglia, Edimburgo, Vienna.

L'immagine legata a questo studio è quella della famosa *blue banana* per via della forma ad arco della dorsale renana, l'asse portante di tutto il sistema urbano europeo che, partendo dal bacino londinese arriva a comprendere Milano. L'alternativa a questa strutturazione è rappresentata dal Nord del Sud, l'Arco Latino, nel quale la posizione di Napoli sembra però ricadere più nell'orbita mediterranea che europea.

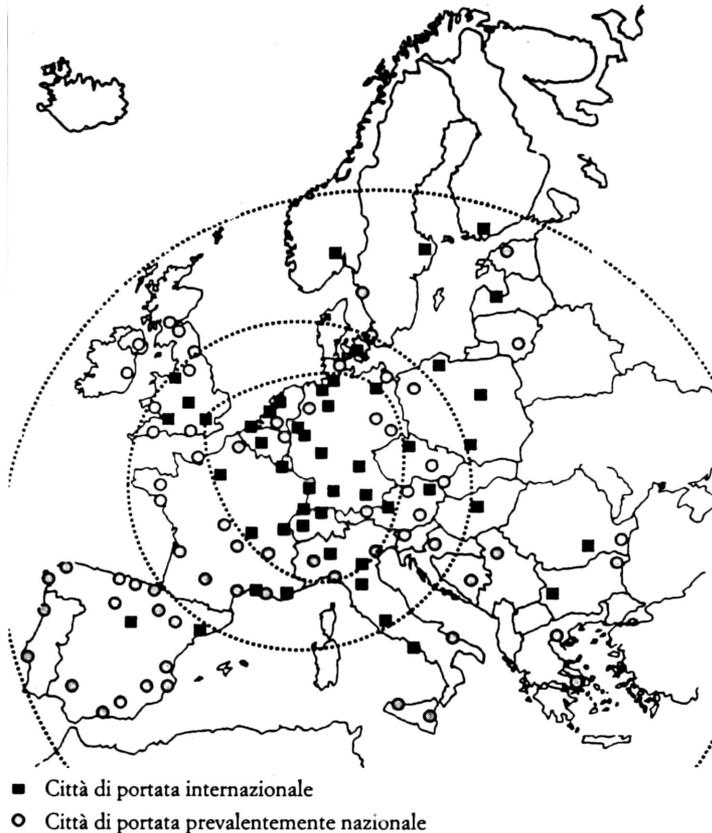
Nel 1990, Kunzmann e Wegener giungono a valutare Napoli come una città (IV classe), che pur avendo un certo ruolo in ambito europeo, tuttavia manifesta la sua influenza soprattutto a scala nazionale, appartenendo per quel che riguarda la tipologia funzionale individuata alle "città in crescita senza modernizzazione".

Ancora nel 1990, Conti e Spriano, applicando criteri di specializzazione-diversificazione funzionale nell'ambito del sistema urbano continentale, considerano Napoli come città in crisi strutturale (senescenza funzionale urbana) mentre la classificazione dell'Equipe Paris (Cattan *et al.*, 1994) combina la posizione gerarchica dei centri con le caratteristiche strutturali dell'economia. In particolare, il grado di diversificazione-specializzazione funzionale colloca Napoli, all'interno delle dieci tipologie di città individuate, fra le metropoli regionali con forte apertura internazionale a struttura economica diversificata, forte concentrazione di imprese, buone condizioni di accessibilità.

La reinterpretazione del sistema urbano italiano in una ottica europea è alla base del lavoro di Dematteis del 1996. Operando su dati relativi alla dotazione di funzioni internazionali, alle dinamiche demografiche e all'evoluzione della base economica dei sistemi del lavoro locali individuati dall'Istat, lo studio elabora otto classi: Napoli appartiene alla seconda ed è considerata come un "grande sistema aperto" verso l'Europa differente dalle aree metropolitane di Milano, Roma e Torino (I classe) per una minore differenziazione della base economica e una più ristretta gamma di funzioni internazionali. Interessanti sono, comunque, le immagini che derivano da queste classificazioni. Se la Datar aveva prodotto quella della *blue banana*, dove la posizione di Napoli appariva decisamente periferica, Kunzmann e Wegener ricorrono all'*European grape* che dovrebbe rappresentare l'assetto urbano europeo basato sul policentrismo e sul superamento del rapporto centro-periferia: nel *grape* anche Napoli avrebbe un ruolo più incisivo.

Nella configurazione spaziale proposta dal Dematteis le 116 città principali dell'Europa, suddivise in due livelli – città di portata internazionale, cui appartiene anche Napoli, e città di portata prevalentemente regionale e nazionale – compaiono tre zone concentriche: la prima è il cuore europeo con una ampiezza di 1.200-1.500 km di diametro. La seconda è rappresentata da una fascia attorno alla prima di 400 km di raggio che arriva a Roma, fascia caratterizzata da una accessibilità giornaliera al "cuore" con mezzi di superficie ad alta velocità; infine il terzo cerchio delimita la periferia con un raggio di 1.300 km alla quale appartiene Napoli (figura 2).

FIGURA 2
Il sistema urbano europeo



FONTE: Dematteis, 1996

Gli studi sull'apertura internazionale delle città permettono di interpretare le connessioni fra i fenomeni di scala locale e i fenomeni di scala sovra locali.

Questi ultimi garantiscono l'integrazione fra le reti europee. A questo proposito, il Bonavero ha studiato il livello di internazionalizzazione delle città italiane sulla base di indicatori settoriali e territoriali (Bonavero, 1997, p. 249).

La prima cosa che emerge è che la dotazione delle funzioni internazionali del Sud Italia è concentrata per poli, mentre nel Nord del Paese tali funzioni si articolano per assi e per reti, anche se trame urbane reticolari emergono timidamente nell'area napoletana. Tuttavia, in relazione all'importanza demografica del sistema napoletano, la città presenta una dotazione di molto inferiore alle aspettative.

Secondo il profilo funzionale, infatti, solo Milano e Roma definiscono un sistema di eccellenza, mentre Napoli compare ad un secondo livello con specializzazioni nel campo delle funzioni politico/diplomatiche (presenza di consolati), di quelle

scientifiche e di formazione. Discreta appare anche la dotazione delle funzioni ricettive e produttive mentre è debole nel campo delle funzioni finanziarie e delle connessioni aeree internazionali.

Nello SSSE del 1999 l'immagine del cuore europeo è quella di un pentagono i cui vertici corrispondono alle metropoli di Londra, Parigi, Milano, Monaco e Amburgo. In esso (14% della superficie dell'Unione europea) si concentra, il 32% della popolazione e il 43% del PIL.

Da qui la necessità espressa dallo schema di favorire uno sviluppo urbano policentrico, riproponendo il “grappolo europeo” di cui dicevamo prima che prefigurava una organizzazione più equilibrata del sistema urbano europeo secondo un modello di “multicentralità distribuita in grado di valorizzare le potenzialità dei sistemi urbani periferici” (Società Geografica Italiana, 2008).

Nello stesso Rapporto sulle città italiane della Società Geografica viene sintetizzato l'interessante studio emerso nella Conferenza del 2002 delle regioni periferiche marittime nel quale si individuano zone di “integrazione economica mondiale” all'interno delle aree periferiche europee come alternativa alla concentrazione di funzioni metropolitane nel “Pentagono”.

Dallo studio emergono due scenari, uno tendenziale, l'altro volontaristico. Il primo, nell'ottica che rimangano inalterate le tendenze attuali, prevede un allargamento del Pentagono solo verso città e regioni del Nord Italia. Rimane marginale il resto del territorio ad eccezione di Roma considerata una “città porta”.

Il secondo scenario, invece, con l'attuazione di politiche di riequilibrio policentrico vede alcune aree metropolitane in evoluzione che si aggregano in Global Integration Zone (GIZ): l'Italia è, secondo questo scenario, articolata in due GIZ, una formata dall'Italia del Nord e dal Sud-est della Francia e l'altra dal Centro-Sud italiano con perni in Roma e Napoli (Società Geografica Italiana, 2008).

Nel 2005 parte un altro progetto, Polycentrism, nell'ambito dell'European Spatial Planning Observation Network, meglio conosciuto come ESPON (Osservatorio in rete dell'Assetto del Territorio Europeo), teso alla classificazione della struttura urbana europea nell'ottica del policentrismo.

È interessante notare come fra le 76 Metropolitan European Growth Area (MEGA)² compaia nel terzo gruppo Napoli affiancata da Bologna come una “città media” con una competitività non eccelsa ma accettabile.

Se ci soffermiamo, poi, sui tre scenari che ESPON prospetta per il 2030, appaiono chiare le potenzialità che Napoli potrebbe mettere in campo con adeguate politiche di intervento. Il primo, definito Trend, in assenza di politiche di riequilibrio, vedrebbe ancora il dinamismo del Pentagono la cui dilatazione avverrebbe, attraverso i corridoi di trasporto, verso le principali aree metropolitane.

In tal caso l'asse Roma-Napoli ne risulterebbe rafforzato. Nel secondo scenario (Competitiveness Oriented), per effetto delle politiche orientate alla competitività, il

² Si tratta di tipi particolari di FUA, individuate sulla base di indicatori di massa, competitività, connettività, conoscenza e che, in prospettiva, potrebbero far parte del *grape*, fungendo da elementi equilibratori del Pentagono.

Pentagono risulta ulteriormente rafforzato e Napoli (MEGA potenziale) rimane isolata rispetto ai flussi e alle dinamiche interne al *core* europeo. Infine, il terzo scenario – Cohesion Oriented – con l’attuazione di politiche di coesione, vede uno sviluppo territoriale diffuso e policentrico che coinvolge pienamente Napoli e buona parte dell’Italia meridionale (Società Geografica Italiana, 2008).

Napoli, dunque, tendenzialmente ha molte potenzialità, spesso non espresse o mortificate, il cui rafforzamento le consentirebbe una maggiore integrazione come nodo della rete europea.

Nodalità che si svilupperebbe anche attraverso le interconnessioni materiali, con l’aumento dell’accessibilità che, in parte la costa tirrenica già possiede. Studi sulla possibilità di sviluppare le interconnessioni ve ne sono parecchi; fra questi, il Rapporto sulle città italiane cita il PolyMetrexPlus, il quale, avvalendosi degli studi ESPON e del Programma TEN-T (Trans European Network- Transport) ha trovato nella politica dei grandi corridoi multimodali lo strumento per favorire una maggiore integrazione dello spazio europeo, suddiviso in macroregioni per rafforzare gli scambi e aggregare le realtà periferiche alle aree più avanzate prolungando le reti e creando corridoi.

Il Mezzogiorno sarebbe interessato al prolungamento del corridoio I (Berlino-Monaco-Verona-Napoli) fino a Palermo attraverso il quale entrerebbe in contatto con il *core* continentale. In maniera più marginale il Sud è interessato dal corridoio VIII che, attraverso l’Adriatico, si spinge verso i Balcani e la Bulgaria.

Con il semplice rafforzamento dell’attraversamento dell’Appennino (raddoppio della linea Caserta-Foggia), l’area metropolitana di Napoli si troverebbe all’incrocio di questi due corridoi e potrebbe aggiungere al peso demografico che la pone nella classe di rango più elevato, anche un livello di accessibilità adeguato (Moccia, 2005).

La dimensione europea delle grandi città ha trovato una sua concretezza nell’associazione (vi appartiene anche Napoli) delle città più importanti dell’Europa (Eurocities) cui si deve l’elaborazione dei 16 obiettivi strategici, raggruppati in 5 campi, convergenti con gli obiettivi di sviluppo europeo (Tabella 1), nei quali sono delineati i percorsi che dovrebbero seguire tutte le città.

Uno degli obiettivi primari è il perseguimento dello sviluppo sostenibile basato sulla coesione sociale interna da ottenere attraverso una modernizzazione raggiungibile solo con lo sviluppo della cultura e delle conoscenze scientifiche.

Tra le politiche sostenute c’è, ad esempio, il programma Urban al quale Napoli ha partecipato attraverso progetti di riqualificazione di quartieri degradati (Sanità, Quartieri Spagnoli).

Il programma ha costruito una rete di comunità locali che, senza intermediari istituzionali di altri livelli, si sono scambiate esperienze di pianificazione, governance e valutazioni. In sostanza, conoscenza, ricerca, informazione e turismo sono le funzioni che sorreggono le reti lunghe che mantengono l’apertura extraregionale della Campania (Cardillo, 2008, p. 177).

Gli elementi culturali sono in primo piano anche per quel che riguarda la dimensione e il ruolo mediterraneo di Napoli. Nonostante le tendenze negative negli scambi con il Mediterraneo, negli ultimi anni questa scala ha influenzato il comportamento strategico di Napoli come di altre città mediterranee, tutte protese a

riconquistarsi uno spazio perduto molto tempo fa con lo spostamento del baricentro economico verso l'Europa. Nel piano strategico della città, presentato ufficialmente nel corso del 2010, infatti, la dimensione mediterranea si attualizza nella “*vision*” di costruire una “Napoli fuoco del Mediterraneo, fonte di energie creative e di competenze e luogo centrale di flussi verso l'Oriente”.

TABELLA 1
Azioni e obiettivi strategici delle città proposti da Eurocities

Città Inclusiva	1. Combattere la povertà e l'esclusione sociale 2. Uguali opportunità e rispetto della diversità 3. Diritti della società dell'informazione e conoscenza per tutti
Città Prospera	4. Sviluppo economico urbano sostenibile 5. Nuove opportunità di occupazione 6. Accesso per tutti a servizi d'alta qualità 7. Sicurezza urbana
Città Sostenibile	8. Approcci integrati alla pianificazione urbana ed ambientale 9. Migliorare la qualità dell'ambiente 10. Reti di trasporto sicure e integrate 11. Modelli di consumo responsabile
Città Creativa	12. Riconoscimento della cultura come aspetto vitale delle politiche pubbliche 13. Accesso e partecipazione di tutti alla cultura
Partecipazione e Cooperazione	14. Coinvolgimento delle città nelle politiche 15. Modernizzazione della pubblica amministrazione e <i>e-government</i> 16. Reti internazionali e cooperazione tra le città

FONTE: Moccia, 2005

Il piano strategico è molto articolato e complesso e si muove attraverso *vision*, assi, azioni progetti e strumenti (Tabella 2).

La “*vision*” non è soltanto una immagine virtuale, ma stimola a pensare Napoli come motore di sviluppo per la regione, come un territorio in cui si addensano molti dei potenziali necessari alle strategie di sviluppo. Il Mediterraneo si profila come naturale bacino di influenza, di scambi e come ponte verso l'Oriente, la Turchia e i Balcani.

Questa immagine, proiettata verso un'apertura euro-mediterranea, guida le azioni di sviluppo locale che ruotano attraverso gli assi di una città “competente”, “connessa” e “creativa”. Locale e globale tornano a riunirsi nel piano strategico.

In particolare, l'obiettivo di promuovere Napoli come fuoco della cultura, nell'ambito dell'asse città creativa, punta alla rivitalizzazione del suo enorme patrimonio culturale, favorendo la nascita e l'intensificazione di molteplici forme di produzione culturale, incoraggiando gli scambi culturali e la creazione di relazioni nazionali e internazionali anche sul piano della ricerca scientifica, migliorando il sistema di accoglienza, in modo da consentire alla città di configurarsi come una “piattaforma culturale” capace di sviluppare attrattività nei confronti dell'Europa e del Mediterraneo. In questa direzione si muovono le azioni di recupero del centro storico, di rilancio culturale della città, di attività di alta formazione connesse con il suo patrimonio culturale.

TABELLA 2
Piano Strategico di Napoli

		<ul style="list-style-type: none"> a. Promuovere l'attivazione di sistemi integrati di eccellenza (Università - Imprese - Ricerca) b. Favorire la localizzazione di imprese operanti in un distretto tecnologico urbano c. Sviluppare la filiera della conoscenza (istruzione - formazione - lavoro) per l'occupabilità d. Accrescere la governance metropolitana e. Promuovere la finanza innovativa
	Per una città competente	
Napoli come "fuoco" del Mediterraneo fonte di energie creative e di competenze e luogo centrale di flussi verso l'Oriente	Per una città ben connessa	<ul style="list-style-type: none"> a. Favorire la più diffusa accessibilità alle reti (materiali e immateriali) b. Favorire la logistica metropolitana di connessione tra i corridoi I e VIII c. Articolare la rete ecologica riducendo i rischi ambientali d. Promuovere nuove centralità metropolitane e. Sostenere la crescita dimensionale e tecnico-gestionale dei servizi pubblici
	Per una città creativa	<ul style="list-style-type: none"> a. Promuovere la rigenerazione creativa delle periferie e dei centri storici b. Combattere la violenza e curare i mali sociali c. Promuovere Napoli come "fuoco" euro-mediterraneo della cultura

FONTE: Comune di Napoli, 2006

Le sfide messe in campo dal piano strategico si giocano su più livelli: si ritiene, infatti, che la città competa con le altre dell'Arco Latino per divenire una "città porta", dello spazio europeo. Come meglio vedremo oltre, ogni asse richiede delle azioni: per il primo si tratta di promuovere azioni che sviluppino conoscenza; per il secondo vi sono azioni che riguardano le reti materiali e immateriali al fine di connettere lo spazio metropolitano ai grandi corridoi europei e promuovere nuove centralità in uno spazio regionale maggiormente policentrico. Per la città creativa le azioni riguardano la rigenerazione delle periferie, del centro storico e la promozione di Napoli come fuoco euro-mediterraneo della cultura.

1.3. La dimensione locale e regionale

Pasquale Coppola e i suoi allievi hanno scritto molto attorno a Napoli, ai suoi problemi sociali e di immagine, tanto che già una quindicina di anni fa anticipavano che lo scenario economico che si andava delineando prefigurava un futuro in cui le grandi città d'Europa si sarebbero confrontate anche sulla base della loro capacità di essere competitive sulla scena internazionale.

"L'immagine che le città stesse si daranno e che sapranno comunicare all'esterno può costituire il primo punto di forza da spendere sul mercato. Sullo sfondo vi è la scelta obbligata della città verso la proiezione internazionale e, nel contempo, la necessità di riorganizzare le politiche urbane al fine di valorizzare le risorse locali"

(Coppola *et al.*, 1997, p. 73).

È come dire che lo sviluppo e l'immagine che si crea a scala locale è preconditione dell'internazionalizzazione della città.

L'immagine che Napoli ha dato di sé nel tempo è contraddittoria: da una parte la si guarda come una città "priva di spessore urbano", poco moderna, dall'altro come una città caotica "aggrovigliata", cresciuta a macchia d'olio nel disordine più assoluto. Da sempre città sfuggente ad ogni incasellamento, si sono per essa coniate varie etichette: città porosa, città soglia, città immobile e proprio di recente Aldo Masullo ha utilizzato alcune metafore per sintetizzarne l'essenza: città "deragliata" dalla storia per i suoi mai risolti problemi; città "sospesa" fra paradiso e inferno; "delusa" da un rinascimento cominciato dopo il G7 e miseramente naufragato (Masullo *et al.*, 2008).

Si è detto prima dell'immagine politicamente creata per costruire il rilancio di Napoli; in molte altre occasioni abbiamo assistito alla messa in campo da parte dei politici locali di strategie per valorizzare la città e aprirla alla dimensione internazionale come si conviene ad una grande capitale, seppure decaduta da tale ruolo.

Il terremoto del 1980, i mondiali, ad esempio, sono state occasioni non colte per mutare aspetto e assetto della città. Anzi, "per molti aspetti hanno accentuato l'idea della frammentazione, ne è risultato una città in balia dell'emergenza, in cui la forma di codificazione dello spazio oscilla fra il non governo e il malgoverno" (Coppola *et al.*, 1997, p. 72).

Il G7 è stata invece un'occasione colta a metà perché non ha mantenuto le iniziative per realizzare una città sostenibile che pure erano state avviate, come la creazione di spazi verdi, la pedonalizzazione di molte vie, l'apertura dei monumenti al pubblico, Piazza Municipio ricondotta al suo antico splendore. La città, per quell'occasione ha mostrato tutti i suoi tesori e gli stessi cittadini si sono sentiti orgogliosi, quasi consapevoli di vivere in una grande capitale.

La stampa straniera ha scritto del nuovo splendore cittadino e la ricaduta immediata di questa nuova immagine è stato l'interesse per la città da parte degli organismi internazionali produttori di grandi eventi, e l'aumento dei flussi turistici (Coppola *et al.*, 1997).

E ci chiediamo: come sarebbe oggi Napoli se questa stagione fosse proseguita, se tutto ciò che si progetta o si è progettato fosse realizzato? Occorre subito dire che non è agevole districarsi fra gli innumerevoli progetti, né è facile rendersi conto di quanto è esecutivo o meno nelle attuali progettazioni. Ma per rispondere alla domanda è necessario prima guardare ai processi che hanno indotto le trasformazioni della città e della sua area metropolitana.

Numerosi studi sulle dinamiche demografiche, insediative e produttive dell'area napoletana (Frallicciardi, Sbordone, Talia, D'Aponte, per citare solo i geografi) hanno evidenziato come uno dei principali elementi di trasformazione sia costituito dalla dispersione insediativa. Come si può evincere anche dal Secondo Rapporto sullo Stato dell'Ambiente della Provincia di Napoli (2003) essa si presenta con una urbanizzazione diffusa sia per effetto della espulsione dalla città della popolazione che non è in grado di accedere al mercato delle abitazioni sia alla saturazione delle periferie più vicine al capoluogo.

TABELLA 3
Percentuale della popolazione concentrata nel capoluogo e nella provincia

Popolazione	1961	1971	1981	1991	2001	2009
Napoli su Regione	24,8	24,2	22,2	19,1	17,4	16,6
Provincia su Regione	50,88	53,6	54,4	53,96	52,78	52,88
Napoli su Provincia	48,83	45,26	40,81	35,39	33,01	31,34

Fonte: elaborazione su dati Istat

La ricerca Itaten sulle forme del territorio italiano, per esempio, ipotizza che la configurazione assunta dai sistemi metropolitani del Centro-Sud e segnatamente Roma e Napoli si allontana sempre più dal modello tipicamente inglese del nucleo centrale e delle corone concentriche, specie per Napoli “sottoposta a un processo di intenso sviluppo nella piana retrostante e della fascia di penetrazione nell’Irpinia che tende a spostarne il centro di gravitazione complessivo” (Clementi, 1997, p. 47).

A supporto di queste interpretazioni si portano generalmente tre categorie di “prove”: i dati che quantificano, le scelte politiche che rappresentano le regole esterne del cambiamento, le immagini cartografiche.

Innanzitutto i dati. Per restare nell’ambito fisico e demografico nella sola provincia metropolitana si contano nel 2009 oltre 3 milioni di abitanti che costituiscono ben il 53% della popolazione complessiva campana (Tabella 3).

A dire il vero tale proporzione non muta da oltre un ventennio, mentre il cambiamento riguarda la redistribuzione degli abitanti tra il nucleo centrale e le periferie suburbane e periurbane. Infatti, se nel 1971 il 45% degli abitanti della provincia partenopea si addensava nel capoluogo, nel 1991 la percentuale è scesa al 35%, e nel 2009 al 31%., soprattutto a vantaggio della fascia costiera a nord e della retrostante fertile pianura e, comunque, ancora in una logica di massima vicinanza alla città.

D’altra parte fra le province metropolitane italiane, quella di Napoli solo nel decennio 1991-2001 ha perso peso demografico mentre, secondo i dati più recenti, ha recuperato parte dei suoi abitanti persi a favore di aree periferiche (Tabella 4).

Il risultato in termini fisici di questo processo è visibile nel grado di occupazione del suolo e nelle alte densità demografiche e abitative conseguenti che si riscontrano un po’ dovunque nella pianura e sulla costa. Sappiamo che le superfici, una volta urbanizzate, non tornano allo stato originario.

Per tale regione risulta valido riferirsi ancora adesso ad uno studio di una decina di anni fa relativo ai territori in discussione (Frallacciardi *et al.*, 2000).

In quello studio risultava che nella sola provincia di Napoli la superficie urbanizzata era passata dai 5.700 ha del 1961 agli oltre 38.000 del 1994 con un incremento di quasi il 400%, e, secondo la relazione del 2007 della Provincia di Napoli, l’urbanizzazione risulta ancora più estesa (Provincia di Napoli, 2007). Napoli detiene il primato fra le grandi città con oltre il 78% della sua superficie urbanizzata; la sua fascia costiera, pur condividendo i fenomeni di decentramento della metropoli, supera il 50% di superficie urbanizzata; le aree a ridosso di Napoli complessivamente arrivano al 31% (40.000 ettari di terreno con un incremento del 3% l’anno), ma con grandi differenze fra una circoscrizione e l’altra: emblematico il caso di Casavatore con il 98% della sua

superficie territoriale completamente edificata (Figura 3). In nessun altro comune dell'Italia si arriva a simili valori.

La maggior parte del territorio costruito si distribuisce fra le tre province costiere (più dell'80% della superficie urbanizzata regionale), all'interno delle quali non mancano differenze e squilibri.

TABELLA 4
Variazioni demografiche 1961-2009

Popolazione	1961/1971	1971/1981	1981/1991	1991/2001	2001/2009
Napoli	3,7	-1,15	-11,96	-6,9	-2,99
Provincia	11,92	9,61	1,53	-0,21	2,14
Regione	6,27	7,98	2,31	1,95	1,95

FONTE: elaborazione su dati Istat

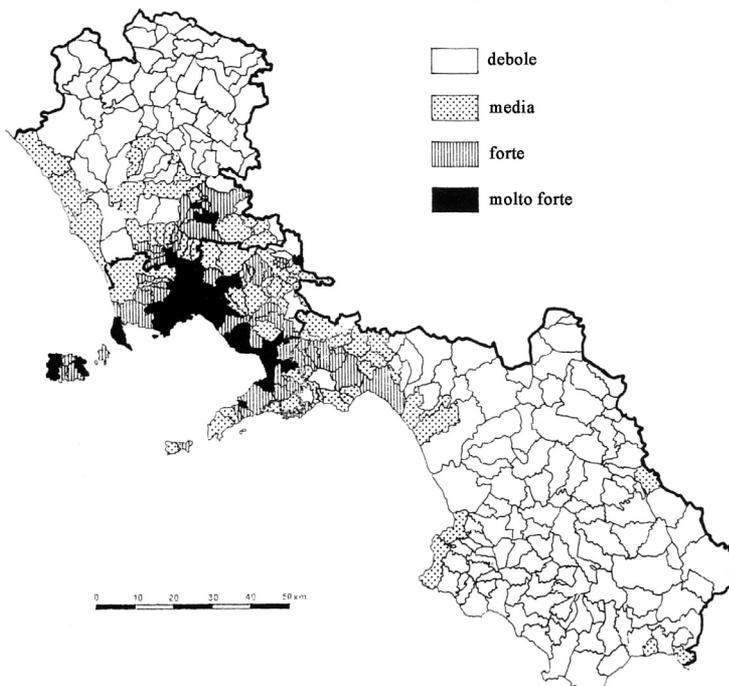
Il quadro delle densità demografiche è conseguente a questa situazione. Napoli, malgrado che sia ormai l'unica metropoli al di sotto del milione di abitanti (poco più di 963.000 abitanti nel 2009), rimane ancora un "caso" in Italia e in Europa con le sue elevate densità condivise pure dalla sua provincia (2.625 ab/kmq). Ciò che accomuna Napoli a tutte le realtà metropolitane è l'alleggerimento della pressione demografica nel *core*, sicché dai poco più di 10.000 abitanti per chilometro quadrato del 1971 è passata ai poco più degli 8.200 del 2009.

Questo comportamento riguarda solo pochi altri comuni della sua prima cintura e della fascia costiera a sud, mentre nel resto della piana e nella costa a nord le densità sono generalmente crescenti, ponendosi raramente al di sotto dei 150 ab/kmq. Le alte o altissime densità sono comunque la regola specialmente attorno a Napoli. Se è vero che oggi il modello della città compatta è di nuovo considerato auspicabile per uno sviluppo urbano sostenibile, è anche vero che il caso napoletano pone non poche perplessità di fronte a valori che arrivano anche ai 16.000 abitanti per chilometro quadrato.

Un altro indicatore di rilievo, strettamente legato alle densità e ai cambiamenti funzionali, è da ricercare nella produzione edilizia. Le tendenze di fondo al riguardo si possono sintetizzare in:

1. crescita delle abitazioni ad uso residenziale nei comuni suburbani e periurbani;
2. aumento delle abitazioni non occupate e utilizzate ad usi turistici;
3. crescita geometrica del numero delle abitazioni a fronte di una crescita aritmetica o decrescita della popolazione;
4. recupero e riuso di edifici residenziali e industriali dismessi (Frallicciardi, 1995; CRESME, 1991; F. Amato, 2008).

FIGURA 3
Concentrazione delle aree urbanizzate nella fascia costiera campanana



FONTE: A. M. Frallicciardi, 1995

Malgrado ciò continua il disagio abitativo accompagnato da quello sociale sia nel *core* che nelle periferie. Lo stesso Piano territoriale di coordinamento Provinciale (Ptcp) di Napoli prevede “coraggiosamente” una densificazione edilizia: fra gli obiettivi, infatti, vi figura quello per la casa con l’intento di “realizzare una distribuzione equilibrata della popolazione sul territorio con una offerta abitativa sostenibile, attraverso la dotazione di case sostenibili. In tal senso, difesa e valorizzazione dell’ambiente e incremento qualitativo e quantitativo, della capacità di accogliere le famiglie sono pensati secondo un giusto equilibrio” (Ptcp, p. 34).

Certamente la deindustrializzazione, sia per quel che riguarda la componente pesante che leggera, ha comportato un persistente calo degli addetti nel capoluogo e nella provincia come pure un calo delle superfici destinate a tale uso, la cui diminuzione è evidente in tutta la provincia. Chi ne trae vantaggio sono le attività commerciali (ingrosso e dettaglio) e i servizi. L’incidenza delle abitazioni è forte specie nell’area di nord-ovest della provincia dove, ad esempio, nel Giuglianese non solo la copertura delle abitazioni è aumentata del 50%, ma ciò è avvenuto anche a scapito di tutti gli altri settori (Frallicciardi, 1997; F. Amato, 2008).

Cause ed effetti di questa situazione di diffusione delle componenti residenziali e commerciali riguardano anche la realizzazione di infrastrutture stradali, specialmente

dopo il terremoto del 1980 – per questo motivo denominata reticolazione post-sismica (Belli, 1996) – che ha investito l'area metropolitana e in particolar modo la pianura a nord-ovest di Napoli, rientrando pienamente nell'ottica degli obiettivi del POR della "Campania al plurale". La costruzione della rete stradale, da un lato, ha modificato il modello di schema stellare con fulcro in Napoli connettendo i centri fra di loro e accorciando le distanze con la metropoli, ma d'altro lato, ha avuto un impatto notevole sull'ambiente sia indirettamente attraverso l'aumento della mobilità, sia direttamente con la costruzione di svincoli e viadotti, talvolta superflui, sui terreni agricoli.

È anche vero che ciò ha favorito un relativo riequilibrio fra le varie parti dell'area metropolitana e in questa ottica, vengono interpretati la redistribuzione dei carichi insediativi avviata con il piano delle periferie che ha disseminato le aree periurbane di nuovi quartieri residenziali; il decongestionamento del centro storico con il decentramento, per fare solo un esempio, delle attività di commercio all'ingrosso nel Nolano e la realizzazione dell'Interporto campano. In tale contesto si collocano anche le azioni innovative che favoriscono le specializzazioni urbane come la città dell'oro a Marcianise o quella del corallo a Torre del Greco.

Il riequilibrio appare però modesto rispetto alle grandi pressioni esercitate sia sulla pianura che sulla fascia costiera e certamente a questo effetto di pressione su di un'area diventata più vasta rispetto al passato, ma comunque esigua in confronto alle risorse e alle potenzialità della regione hanno contribuito anche le scelte politiche operate in passato; basti pensare alle opere pubbliche realizzate nel dopo-terremoto, al centro direzionale nei limiti comunali del capoluogo regionale, ai parchi tecnologici e così via che insistono nell'area di già grande pressione sicché, dal punto di vista della configurazione, l'immagine più forte che viene rimandata nell'assetto urbano della Campania è la concentrazione attorno a Napoli, l'invasione della pianura nelle forme della suburbanizzazione e della periurbanizzazione, l'allungamento tentacolare lungo le direttrici di traffico con vuoti presenti solo là dove la morfologia non consente costruzioni. L'altra immagine, non meno vera, è quella della diffusione urbana nella sua espressione di crescita periferica, rilevabile soprattutto dal punto di vista funzionale (Frallicciardi, 1992). Le due rappresentazioni rispecchiano i processi in atto.

Considerando gli studi prodotti è possibile sintetizzare le tendenze dei cambiamenti urbani. Se fino agli anni Settanta del Novecento si osservavano quattro fenomeni principali 1) spopolamento montano; 2) litoraneizzazione della popolazione; 3) concentrazione nelle città; 4) diminuzione degli abitanti nelle aree rurali; in tempi recenti le principali caratteristiche possono essere colte nel passaggio 1) dal *core* ai *ring*; 2) dall'urbano al rurale; 3) dall'economia industriale a quella terziaria; 4) dalle aree metropolitane a quelle non metropolitane. A ciò ha contribuito anche la trasformazione dell'apparato produttivo. Nell'ultimo decennio intercensuale si è verificato un calo di addetti sia nella provincia (-18%) che nella città capoluogo pur in presenza talvolta di un aumento di unità locali. Depolarizzazione e nuove polarizzazioni si possono leggere anche nei processi economici degli ultimi anni, testimoniati dai dati censuari (Tabella 10). Tuttavia, come è stato da più parti sottolineato, malgrado il calo, a Napoli e nella provincia metropolitana si addensa comunque la maggior fetta dell'apparato industriale regionale così come la maggior

parte delle attività terziarie a più alto contenuto innovativo (D'Aponte, 2007; F. Amato, 2007).

1.4. Le politiche di sviluppo

Su questo scenario si innestano le politiche di sviluppo dei diversi livelli istituzionali che tentano di costruire una nuova immagine di Napoli.

Innanzitutto va detto che le innovazioni riscontrate nelle politiche italiane traggono origine dal concetto di città sostenibile che l'Europa, come abbiamo prima detto, porta avanti da diverso tempo. La sua influenza si può leggere sia nei principi delle politiche comunitarie come la sussidiarietà, la responsabilità, la partecipazione diretta dei cittadini alla cosa pubblica (Società Geografica Italiana, 2008), sia nelle sue politiche di supporto: lo Schema di sviluppo dello Spazio europeo (SSSE) approvato nel 1999 ma già comparso in bozza due anni prima nel documento di Noordwijk; i progetti Interreg e Urban ai quali si deve l'idea del Progetto integrato; l'Agenda territoriale del 2007 dalla quale deriva l'idea del pluralismo regionale. Innovazioni di rilievo sono state introdotte, per esempio, dai grandi progetti di riqualificazione urbana, dai Programmi urbani complessi e dalla pianificazione strategica.

Come prima osservavamo, non è facile districarsi fra i vari Piani, Programmi e Documenti europei, nazionali, regionali, provinciali, comunali, sovra comunali: POR, PI, POIN, PUC, PTR, PTCP, QSN, PIU, Urban, Urbact, etc. Essi, prodotti a tutti i livelli istituzionali dal sovra nazionale al locale, agiscono a cascata, richiamandosi l'un l'altro. Va sottolineata, infatti, la sinergia e l'integrazione fra la dimensione locale dei piani che tendono a realizzare progetti locali nell'ottica però della proiezione verso l'esterno e la dimensione sovra nazionale dei programmi tesi allo sviluppo locale.

In questa sede considereremo solo alcuni piani, quelli che riteniamo più importanti, a partire dalla scala napoletana e dall'ultimo arrivato, il Piano Strategico per Napoli del quale abbiamo già accennato in precedenza.

Napoli si affaccia alla pianificazione strategica solo nel 2004, mentre altrove (per esempio Barcellona nel 1988, in Italia nella seconda metà degli anni Novanta) è stata già adottata da tempo (Rur-Censis, 2006). La pianificazione strategica può essere considerata una nuova forma di governance urbana necessaria per gestire la complessità crescente delle dimensioni territoriali con le quali le città devono confrontarsi. I piani sono impostati per costruire "visioni" del futuro e per realizzarlo attraverso reti di cooperazione a scale diverse: fra soggetti economici pubblici e privati, istituzionali, fra luoghi (in Italia, per esempio, è nata la Rete delle città strategiche per lo scambio di esperienze). La pianificazione strategica è stata definita "come un patto volontario fra amministratori, attori privati e cittadini per realizzare una visione condivisa attraverso una strategia e una serie di progetti" (Società Geografica Italiana, 2008, p. 64). Si scrive nella premessa al Piano strategico che esso può essere visto, fra le altre cose, "come una grande operazione di comunicazione che ripropone Napoli, nella sua veste di leader naturale delle città meridionali, come tema nazionale e comunitario. Bisogna ridare speranza a una città demoralizzata attraverso progetti che non si limitino a promettere una città più efficiente nel futuro, ma realizzare una città

vivibile subito: questa connessione fra l'immediato e il futuribile è il senso di fondo del Piano, che tuttavia trova nella dimensione metropolitana la sua piena applicazione"³ (Belli *et al.*, 2006, p. 4).

La tabella 2 mostra chiaramente i percorsi del Piano attraverso "vision" assi, azioni, progetti e strumenti. Gli assi li abbiamo già descritti, a proposito della dimensione mediterranea di Napoli; guardiamo ora alle azioni per concretizzarne il futuro. Una città competente deve agire:

- a) puntando sui sistemi integrati di eccellenza (Università, Imprese e Ricerca) al fine di sostenere la crescita e la competitività dell'area metropolitana attraverso investimenti in capitale umano, ricerca e innovazione e attraverso la diffusione della società dell'informazione;
- b) creando cittadelle dell'innovazione verso le quali tendono, per esempio, i progetti per il Polo *high tech* a Napoli est che agisce nelle logiche della *Innovation Factory* e il progetto di Bagnoli;
- c) sviluppando la filiera della conoscenza attraverso l'integrazione fra le politiche dell'istruzione-formazione-lavoro e le politiche sociali in modo da consentire una crescita economica sostenibile basata sulla conoscenza e migliori posti di lavoro. Su questo terreno l'amministrazione comunale ha attivato diverse iniziative: azioni per l'orientamento al lavoro (Progetto Laboratorio Cantiere territoriale di Bagnoli, C.O.F. per l'occupabilità femminile) progetti per l'emersione del lavoro nero (C.U.O.R.E. centri urbani per la riqualificazione economica) azioni per la creazione di impresa (casa della socialità);
- d) migliorando la governance metropolitana attraverso la cooperazione fra i diversi livelli istituzionali e fra le istituzioni e gli enti pubblici e privati. Verso questo obiettivo si indirizzano le azioni intraprese dall'Amministrazione cittadina per il decentramento amministrativo, la riforma della macchina comunale e alcune innovazioni nei servizi ai cittadini;
- e) creando una finanza innovativa per supportare i costosi progetti (capitale a rischio per lo sviluppo, prestiti obbligazionari convertibili, leasing finanziari). Esempi verso questa direzione sono la ricerca da parte dell'Amministrazione di risorse per il funzionamento della città o la costituzione di società partecipate o, ancora, le attività di *project financing* avviate dal Comune come quelle per il porto turistico di Vigliena a San Giovanni a Teduccio, quelle per il completamento del Centro Direzionale e per la realizzazione dell'ospedale del mare nella zona orientale di Napoli.

Napoli città ben connessa è il secondo asse per il quale sono previste azioni per:

- a) favorire l'accessibilità alle reti materiali e immateriali attraverso il miglioramento delle infrastrutture di trasporto a scala urbana, metropolitana e regionale in un gioco di interconnessioni sempre più fitte. Ciò significa rafforzare la connettività fra gli elementi del sistema logistico: fra i porti di maggiori dimensioni come Napoli e

³ Nel Comitato tecnico scientifico che ha curato il Piano figurano A. Belli, in veste di coordinatore, R. Camagni e C. Donolo, con la collaborazione di F. Carangelo e I. Vitellio.

Salerno, fra quelli minori in via di riqualificazione, fra i nodi Interportuali di Nola, Marcianise e Battipaglia, gli scali ferroviari, gli aeroporti reali e virtuali di Capodichino, Grazzanise e Pontecagnano, le principali aree di insediamento produttivo e quelle di eccellenza. Vanno inoltre sviluppate le reti telematiche e virtuali a supporto delle attività sociali economiche e culturali;

- b) favorire l'efficienza interna della "piattaforma logistica metropolitana" dando impulso alle autostrade del mare e alle infrastrutture ferroviarie metropolitane e completando il Piano comunale dei trasporti, come si vedrà nella seconda parte;
- c) costruire reti ecologiche per la salvaguardia ambientale, per esempio reti di interconnessione fra i parchi regionali per valorizzare i patrimoni ambientali e salvaguardare le aree rurali residue (Frallicciardi *et al.*, 2005);
- d) promuovere nuove centralità urbane favorendo il policentrismo auspicato sia dal piano di sviluppo europeo, sia dal piano territoriale regionale che a sua volta si raffigura e riconosce una "Campania al plurale" costituita da molteplici ambienti insediati;
- e) favorire la crescita dei servizi pubblici attraverso adeguamenti gestionali e dimensionali.

La Napoli creativa agisce attraverso:

- a) la rigenerazione delle periferie urbane e metropolitane, come ci dirà Barbara Delle Donne, non più considerandole solo aree marginali e in difficoltà ma come soggetti attivi per lo sviluppo. Periferie non sono solo quelle geograficamente al di fuori della città ma anche quelle del centro storico, delle aree dismesse, laddove si presentano i caratteri della marginalità sociale, economica e del degrado. Nel centro sono stati individuati come quartieri pilota per gli interventi il Rione Sanità (quartieri Stella e San Carlo all'Arena) dove si può leggere il degrado ma anche molte potenzialità connesse al patrimonio storico-architettonico e archeologico e una localizzazione strategica di cerniera fra il centro antico e le aree collinari. Al di fuori, invece, Scampia e Secondigliano, in cui si vanno concentrando nuove opportunità grazie al piano dei trasporti, sono esemplificativi di un altro modello di perifericità così come il Giuglianese che si pone, alla scala metropolitana, quale commistione di problemi di aree urbanizzate (congestione, crescita demografica, edilizia, ecc) e di aree rurali (sottrazione di aree agricole per usi commerciali, residenziali e industriali, abusivismo, dispersione insediativa, consumo di suolo, ecc) (Frallicciardi, 1997; Piano Strategico di Napoli, 2006). La localizzazione strategica di quest'area fra l'Aversano, i Campi Flegrei e l'area a nord di Napoli rende questa periferia oggetto di particolari e anche contraddittorie attenzioni come interventi per la riqualificazione della viabilità, individuazioni da parte del PTCP di aree di densificazione residenziale, di incremento dell'offerta dei servizi anche di livello superiore, di creazione di corridoi ecologici e sistemi a parco;
- b) la lotta alla violenza e la cura dei mali sociali. Si ritiene, infatti, che la questione sociale sia alla base del cambiamento della città e della sua area metropolitana, il nodo di incontro fra le politiche sociali, urbane e di sviluppo;
- c) la promozione di Napoli come fuoco euro-mediterraneo della cultura, di cui

abbiamo precedentemente detto. Questa azione è la somma della “*vision*” dalla quale si era partiti: la città e il suo territorio vanno rafforzati per riconquistare il ruolo che loro compete nel Mediterraneo. Molte azioni sono state avviate in tal senso in questi anni: dagli interventi finalizzati alla tutela e valorizzazione del centro storico alle politiche di rilancio culturale. Una delle iniziative degne di attenzione è la candidatura di Napoli a città europea della cultura per il 2013, di cui si dirà più approfonditamente oltre, iniziativa che potenzierà le sue esperienze di internazionalizzazione. Altri tentativi sono stati esperiti, come la messa in rete della pluralità di “città”, dell’arte, della musica, del tempo libero: per esempio musica e telematica a Scampia, congressi e fiere a Fuorigrotta, orafi nel quartiere Pendino.

Gli strumenti per la realizzazione degli interventi sono di certo complessi: dal più noto *benchmarking* al CCT (Compulsory Competitive Tendering) al MOC (Méthode Ouverte de Coordination) della strategia di Lisbona. Per esempio, fra gli strumenti suggeriti per favorire la localizzazione di imprese operanti nei distretti tecnologici urbani di un certo interesse è la creazione di una Zona Franca urbana diversa da quella classica di carattere commerciale – che prevedeva agevolazioni per la franchigia doganale – e diversa anche da quella speciale (*enterprise zone*) rivolta alle attività produttive. Come si legge nel PSU, la zona franca dovrebbe associare alle agevolazioni per le attività produttive iniziative di carattere sociale. Le nuove zone franche, infatti, sono considerate strumenti di rivitalizzazione di aree sensibili degradate, come avviene già in Francia e in Belgio, dove le agevolazioni fiscali e i vantaggi finanziari e amministrativi per le imprese si legano a interventi nel tessuto sociale, specie nelle aree periferiche con alti tassi di disoccupazione e alta percentuale di giovani.

Naturalmente, gli spazi delle strategie saranno variabili e transcalari e ognuna delle azioni troverà la sua dimensione geografica più adeguata, dalla regione all’area metropolitana, al centro storico, secondo quel discorso che ponevamo all’inizio.

Nella lista delle priorità del Piano cittadino figurano le varie parti in cui viene suddivisa di solito Napoli ognuna con le sue esigenze. Nel centro storico premono la tutela del patrimonio storico artistico e gli interventi per attenuare il disagio sociale; a nord, si concentrano interventi di riqualificazione ambientale (un esempio ne è il Parco delle colline) e edilizia, in particolare a Scampia perché si tratta di un luogo di esclusione sociale e di concentrazione del disagio e della criminalità, anche se vi sono testimonianze di vitalità in campo culturale come teatri, laboratori e centri culturali. A est in primo piano si pone il rilancio delle attività produttive, terziarie e commerciali (Programmi di recupero urbano come le sostituzioni edilizie, il recupero di Taverna del Ferro, la ristrutturazione del Rione De Gasperi, il ridisegno delle aree petrolifere dove la localizzazione di una università e di un polo ospedaliero, insieme con la realizzazione di un porto turistico, evidenziano una progettualità importante anche se frammentaria e scarsamente interrelata con le risorse locali (impianti sportivi, il mare, associazioni, ecc), lasciando insoluti i problemi della bonifica dei suoli e la delocalizzazione degli impianti di stoccaggio. A ovest si dispiegano varie opportunità che potrebbero avere, come vedremo oltre, ricadute positive su tutta l’area metropolitana. Dal recupero dell’area di Bagnoli alla riqualificazione del polo congressuale e fieristico della Mostra

d'Oltremare, alla creazione di sinergie fra le presenze di eccellenza (Università, CNR, Città della Scienza). Infine il *waterfront* che dovrebbe costituire la porta preferenziale di ingresso dal mare della città e suo biglietto da visita per la scala Mediterranea. Da Bagnoli a Pietrarsa l'esigenza di recuperare la balneabilità e il paesaggio si accompagna alla necessità di sviluppare l'attività portuale, che rappresenta uno degli *assets* più importanti di cui dispone la città per disegnare il suo futuro, come ci dirà la Delle Donne.

L'obiettivo è, in sostanza, promuovere nelle diverse parti della città la connessione fra questioni sociali e urbane affidando alle politiche sociali il ruolo di motore del mutamento.

Il Piano strategico di Napoli è strettamente legato agli altri piani e programmi di inquadramento che si dispiegano a scale diverse. Quello più vicino di riferimento è il Piano territoriale di coordinamento della Provincia di Napoli (Ptcp) che ha nel territorio, inteso come risorsa fertile, il suo nodo centrale. Anch'esso si articola in obiettivi, assi strategici, indirizzi, aree programma. Innanzitutto gli obiettivi: in primo piano vi è l'attenzione per il patrimonio naturale e la valorizzazione del paesaggio, nel rispetto delle direttive europee e regionali. L'intento è anche quello di creare corridoi ecologici fra insediamenti, parchi naturali, manufatti per preservare la biodiversità (Fralliccianti *et al.*, 2005). Come secondo punto vi è la casa per favorire una distribuzione equilibrata della popolazione sul territorio con una offerta abitativa sostenibile. Il terzo obiettivo riguarda le attività produttive e le aree dismesse da recuperare e rifunzionalizzare nell'ottica della sostenibilità. Infatti, il piano si prefigge non solo di favorire l'occupazione, ma anche di integrare le attività produttive nell'ambiente senza danneggiarlo. Infine il quarto obiettivo pone attenzione alla mobilità sovra comunale rafforzando le strategie regionali per favorire le interconnessioni fra i nodi – e quindi il policentrismo – attraverso la metropolitana regionale. L'individuazione degli obiettivi sul territorio provinciale ha portato a sviluppare quattro assi strategici adeguati alle particolarità territoriali: valorizzazione e riarticolazione del sistema urbano, pensato con una logica policentrica e reticolare, secondo gli indirizzi europei; tutela e valorizzazione del patrimonio ambientale; riorganizzazione della mobilità in chiave intermodale e secondo i principi di riduzione dell'impatto ambientale del traffico e delle infrastrutture; rafforzamento dei sistemi locali territoriali. Tra gli indirizzi che derivano da questa impostazione, la riqualificazione insediativa e infrastrutturale in una logica di contenimento del consumo del suolo, costituisce un aspetto fondante del piano.

Paradossalmente, proprio in un territorio metropolitano caratterizzato da alte densità, estese urbanizzazioni, crescita demografica e insediativa, in un contesto dove bisogna tener conto del rischio vulcanico, il piano, che nelle dichiarazioni di intenti ha la sostenibilità ambientale come obiettivo, prevede la “densificazione urbanistica” sia su suoli parzialmente edificati sia attraverso intensificazioni e completamenti. Forse proprio per evitare un eccessivo consumo del suolo da parte della città diffusa si intende seguire il modello olandese della “concentrazione decentrata”⁴.

⁴ Prioritariamente sono state individuate 12 aree programma nelle quali sono previsti i seguenti interventi: ricomposizione paesaggistica del lago Miseno; riqualificazione della fascia costiera Baia-

Naturalmente per i due livelli che ci interessano più da vicino, quello urbano e quello metropolitano, abbiamo approfondito maggiormente gli interventi e le azioni che si intendono attuare. Gli stessi obiettivi di fondo, tuttavia, si ritrovano anche negli altri piani e programmi di sviluppo come nel Piano territoriale regionale (Ptr), approvato nel 2008, dopo 11 anni di discussioni e attese. Il Ptr funge da quadro di riferimento unitario per tutti i livelli della pianificazione territoriale e in esso la Campania è immaginata al “plurale” sia per i 5 quadri di riferimento territoriali, sia per i 9 ambienti insediativi (considerati microregioni) individuati dei quali si riconosce la specificità; sia per i 45 sistemi territoriali di sviluppo (STS)⁵.

Troviamo obiettivi simili anche nel Programma operativo regionale (Por) che costituisce per il 2007-2013 il quadro di riferimento per l'utilizzo delle risorse (oltre 6 miliardi di Euro) del Fondo Europeo di Sviluppo regionale in Campania. Fra gli obiettivi urbani individuati vi è quello relativo a Napoli e alla sua area metropolitana, per la realizzazione di Piani integrati di sviluppo urbano sostenibile⁶

Va tenuto presente, tuttavia, che in Campania, diversamente da quanto avviene in altre regioni, dove i Piani strategici assumono maggiore importanza perché rappresentano gli strumenti per l'attuazione del PO 2007-2013, anche per il ritardo con il quale i piani strategici sono arrivati sulla scena decisionale, le politiche urbane legate ai fondi comunitari, sembrano basarsi sulla realizzazione dei Piani integrati urbani (Più Europa) attraverso Tavoli di accordo Città-Regione (Albolino *et al.*, 2008).

Il successo dell'approccio strategico per promuovere lo sviluppo territoriale, dipende da una serie di fattori fra i quali di un certo rilievo è l'elezione diretta del sindaco che a Napoli ha costituito un momento di mutamento radicale sia nell'arte del governo che nel coinvolgimento dei cittadini nel governo della cosa pubblica. Anche i cambiamenti strutturali demografici e produttivi, l'internazionalizzazione e le nuove esigenze dei cittadini hanno sollecitato nuovi approcci alla gestione dei problemi, così come l'aver compreso che molti di essi devono essere affrontati in una ottica di transcalarità e che in una stessa regione convivono realtà diverse, da qui le strategie plurali (si pensi all'adozione dello slogan Campania plurale) che non devono però tradursi, come spesso succede nella pratica, in una molteplicità di interventi frammentati. Uno dei rischi dei

Pozzuoli; recupero e riqualificazione di Bagnoli; recupero ambientale del litorale di Licola; parco agricolo e produttivo dell'area a nord di Napoli; parco tecnologico e dei servizi di Afragola; polo integrato di Casoria; polo dei servizi della stazione dell'alta velocità di Striano; riqualificazione dell'area costiera torrese-stabiese; interventi nelle aree programma del Piano strategico operativo (Pso) dei comuni vesuviani.

⁵ I cinque quadri di riferimento riguardano: 1) le reti che attraversano il territorio (ecologiche, dell'interconnessione, del rischio ambientale); 2) i 9 ambienti insediativi individuati in base alle caratteristiche morfologico ambientali e alla trama insediativa; 3) i 45 sistemi territoriali di sviluppo (Sts), riconosciuti in base alle identità locali; 4) i campi territoriali complessi (Ctc) identificati in base alla criticità e ai fattori di rischio. Si tratta di veri e propri punti “caldi” come ad esempio le infrastrutture di interconnessione che richiedono interventi prioritari; 5) le modalità di cooperazione istituzionale che riguardano i processi di unione fra i comuni che in Campania stentano a decollare.

⁶ Per l'asse città, il monitoraggio dei progetti ha rilevato che nel 2007 in Campania i progetti avviati erano 72, quelli conclusi 4, i nuovi 308 e quelli coerenti solo 38 (POR, 2007).

Piani strategici è, infatti, la scarsa selettività dei temi, il che non significa trascurare i problemi, ma scegliere alcune questioni cruciali, capaci di incidere sul destino della città.

Vi sono anche altre ragioni non meno importanti che hanno decretato il successo dei piani strategici (Rur-Censis, 2006) come il recupero dell'identità dei luoghi, messi in crisi dalle logiche globali; le risorse e i finanziamenti distribuiti fra più attori, e la natura complessa dei problemi. Tutto ciò induce a cercare nuove vie per il governo e lo sviluppo dei territori.

1.5. Le occasioni da cogliere

Tutte le città, dunque, e in particolare le metropoli stanno cambiando per effetto di una molteplicità di politiche e di interventi e, in prospettiva continueranno a mutare il loro aspetto e la loro funzionalità per essere competitive, attrarre investimenti e conquistarsi un ruolo attivo nel contesto internazionale.

Per quel che riguarda i grandi progetti di riqualificazione urbana cui prima accennavamo, bisogna dire che essi spesso svolgono “un ruolo guida nel veicolare l'immagine del cambiamento proprio perché si concentrano sulle necessità imposte dalla competizione e dal rilancio economico” (Società Geografica Italiana, 2008), fungendo da vetrina nella quale viene offerta l'immagine nuova e accattivante per attrarre capitali e risorse. Per Napoli uno di queste grandi progetti di rifunzionalizzazione riguarda il vasto “vuoto urbano” lasciato dalla dismissione industriale dell'area di Bagnoli, alla periferia ovest della città. Ad esso si accompagnano quelli della trasformazione di Napoli est (si veda al proposito Mazzetti *et al.*, 2009) e del centro storico (compresa l'area portuale). Se tutti questi progetti fossero realizzati e operanti, coprendo tutta l'area cittadina, avremmo una nuova metropoli competitiva dal punto di vista economico, ambientale e sociale.

L'area di Bagnoli

Pochi mesi fa è stata inaugurato nell'area dell'ex Italsider di Bagnoli, una struttura avveniristica fatta di vetri, dalla forma di astronave che fungerà da auditorium alla Porta del Parco ideato per il recupero del più grande “vuoto urbano” d'Europa: forse qualcosa si sta muovendo e realizzando in quest'area strategica per lo sviluppo di Napoli dopo lunghi anni di attesa.

Sono note, infatti, le discussioni attorno allo spazio industriale di Bagnoli che è stato rappresentato secondo due coordinate. La prima ne ha visto la natura di area dismessa e come tale ne è stata considerata la dimensione concreta di spazio da progettare, riempire, rifunzionalizzare. La seconda ne ha messo in evidenza la natura di patrimonio culturale e ambientale, attraverso il quale si è espressa più di un secolo di storia industriale e urbanistica della città: questa coordinata rappresenta lo spazio industriale non come un vuoto ma come un pieno, talvolta scomodo, nel quale si identificano tappe di vita, scelte di lavoro di soggetti diversi. Da entrambi queste visioni nasce il piano per Bagnoli supportato dalla Variante al Prg (le cui delibere non finiscono mai di subire aggiustamenti). Indubbiamente entrambe le coordinate hanno

sollecitato discussioni e conflitti sulle prospettive di riuso, inserendosi nel più ampio dibattito che si è aperto a scala nazionale e internazionale sui vuoti urbani. La dismissione industriale di una estesa fascia costiera ha lasciato scorgere, infatti, l'eccezionale opportunità di utilizzare questo spazio per un rilancio di Napoli e della sua immagine, attraverso il recupero della qualità ambientale – compromessa direttamente o indirettamente dalla presenza industriale – lo sviluppo turistico e la localizzazione di attività di ricerca collegate a industrie avanzate. Ipotesi di riuso che rappresentano il mix standard pensato per tante altre aree dimesse. Per la città, dunque, si presenta una grande occasione che tuttavia ha scatenato molteplici interessi conflittuali: gli imprenditori edili, la malavita organizzata, pronta ad entrare nel giro di appalti e di affari che si è prospettato; i soggetti pubblici, rissosi circa le cubature da costruire; lo Stato che ha bloccato per lungo tempo i fondi per la bonifica dei suoli occupati dall'Italsider (circa l'81% della copertura industriale è stata occupata dall'Italsider), per fare solo alcuni esempi (Frallicciardi *et al.*, 2008). Non è qui la sede per ripercorrere per intero la storia di questa fabbrica che ha segnato – e segna tuttora che ha smesso la produzione – il vissuto di un quartiere e di una città. Va detto che attualmente ciò che la rende diversa da altri siti dismessi è il fatto che mentre questi ultimi vengono spesso considerati nella loro veste di aree abbandonate fonti di degrado e di inquinamento, per la nostra fabbrica è vero il contrario. I guasti ambientali cioè erano provocati dalla sua operatività e non dalla sua dismissione. Inoltre, se altrove le conseguenze dell'inattività di una fabbrica si rilevano anche nel degrado delle residenze che la circondano, a Bagnoli la chiusura delle industrie ha ridato valore alla rendita fondiaria con i prezzi delle case in ascesa vertiginosa. La loro dismissione è stata quindi considerata un fatto positivo. Fin da quando si è posta la questione ambientale, infatti, le industrie locali (Italsider, Montedison, Cementir, Eternit) sono state guardate negativamente come fonti di degrado da una certa parte della cittadinanza. D'altro lato, specialmente l'Italsider ha rappresentato un segno forte e visibile dell'innovazione, una fase importante dell'industrializzazione napoletana, malgrado che, con il senno di poi, ne è stata contestata la localizzazione, valutata come il più grave errore dell'urbanistica locale, incombendo (e inquinando) con la sua mole sul litorale di Coroglio, dotato di notevoli qualità paesistiche⁷ (Frallicciardi *et al.*, 2008).

Lo stabilimento di Bagnoli, dopo varie vicissitudini, spegne definitivamente il ciminere nel 1990, ma le trasformazioni dell'area erano cominciate molto tempo prima. Il declino della fabbrica, cominciato nel 1964 diverrà irreversibile dopo il 1969, quando una sfavorevole congiuntura economica mette in moto il processo di deindustrializzazione che si avvia con il ridimensionamento della produzione e si concluderà con la chiusura definitiva nel 1993. La delocalizzazione che pure si era prospettata per risolvere i problemi di improduttività e le questioni ambientali, trovò forti opposizioni sindacali ed operaie e la fabbrica, estesa ormai su 2 milioni di mq in

⁷ Per un approfondimento sulle vicende della dismissione industriale nei Campi Flegrei, si veda A. M. FRALLICCIARDI, M. D'ANNA (2008), *Risorse per lo sviluppo locale. I vuoti urbani nei Campi Flegrei*, Roma, Aracne.

un quartiere che contava oltre 50.000 abitanti, fu condannata alla chiusura.

Ai problemi interni si sommavano anche quelli del contesto urbano: nel 1972 viene approvato il nuovo piano regolatore della città il cui obiettivo principale è quello della redistribuzione della popolazione su un'area più vasta rispetto a quella comunale. Ne sono coinvolte anche le industrie che pressano Napoli a oriente e a occidente. Il piano prevede che circa il 30% delle aree occupate venga destinato a verde attrezzato e la restante parte ad attività non inquinanti. Proprio per la zona occidentale il piano stabilirà delle varianti (1976-1980) al fine di permettere innovazioni all'Italsider che nel frattempo torna a chiamarsi Ilva e adotta, per placare le proteste degli ambientalisti, sia rilevamenti sistematici per valutare la qualità dell'aria, sia la creazione di una cortina di verde attorno alla propria area industriale. Tutto è vano e la fabbrica chiude lasciando in eredità una situazione gravissima anche dal punto di vista sociale.

Ovviamente grave è la caduta dell'occupazione se si pensa che nel 1973 l'acciaieria dava lavoro direttamente a circa 7.700 addetti ai quali vanno aggiunti gli occupati nell'indotto e gli occupati nelle altre industrie dell'area che seguono la stessa sorte: la Cementir (327 addetti si delocalizza nel Nolano), l'Eternit (604 addetti) ha chiuso nel 1985 e la Federconsorzi (165 addetti) già Montecatini-Montedison ha cessato ogni forma di attività e nel 1993 la sua area è stata rilevata dalla Fondazione I.D.I.S. (Istituto per la Diffusione e la Valorizzazione della cultura scientifica), che ha dato vita a Città della Scienza. Le aree deindustrializzate occupano una superficie di 340 ettari, rappresentando il più esteso vuoto urbano d'Europa.

Sulla base dei criteri relativi al riuso sono stati distinti tre tipi di vuoti urbani (Lanzani, 1992): il primo, considerato del "riuso flessibile" si riferisce a spazi che, per caratteristiche e dimensioni, vengono riutilizzati subito dopo la dismissione subendo un cambiamento d'uso; il secondo è considerato un vero e proprio vuoto riferendosi ad aree o a manufatti che per motivazioni diverse non attirano interessi e quindi vengono lasciate in abbandono; il terzo, collocato nella categoria "monumenti identifica" ciò che, per l'attribuzione di valori economici e simbolici, scatena notevoli interessi tanto che ancor prima della realizzazione di nuovi progetti o di cambio di destinazioni d'uso, l'area dismessa (con le strutture che su di essa insistono) rappresenta il palcoscenico dove i "soggetti economici o le amministrazioni pubbliche costituiscono le immagini del proprio operato" (Arca Petrucci *et al.*, 1995, p. 19).

Ci sembra che lo spazio industriale di Bagnoli e in particolare quello occupato dall'ex Italsider appartenga a questa terza tipologia per la dimensione (due milioni e mezzo di mq in totale), per il suo valore economico, per il suo essere ripensamento dello sviluppo di Napoli. Il problema è quale tipo di sviluppo, quale tipo di riconversione. Dopo la dismissione, infatti, si sono ravvivati gli interessi per tutta l'area, diventata appunto un campo dove esporre la propria idea di città. "A Bagnoli è nata la Napoli del XX secolo, metropoli verde a bassa densità, capitale mediterranea di sapere e di *loisir*" (De Lucia, 1998 citato in Russo, 2000, p. 47). Recuperare le aree dismesse significa, secondo le enunciazioni presenti nella variante al piano regolatore per la zona occidentale e sintetizzate nelle parole di Veziò De Lucia, innanzitutto riquilibrare l'ambiente attraverso una serie di azioni che partono dalla bonifica dei suoli per giungere al ripristino delle condizioni ambientali. La rappresentazione della

città futura è, in questo caso, quella di una città verde protesa verso uno sviluppo sostenibile. Questa idea si è manifestata nelle finalità espresse dalla variante al Piano Regolatore presentato nel 1999 dalla Giunta comunale di Napoli, approvato all'inizio del 2001. La variante riguarda un'area molto vasta estesa alla piana di Fuorigrotta, alla conca di Agnano, a tutto il quartiere di Bagnoli, per un totale di 1300 ettari dei quali le aree dismesse ne occupano poco più di 330.

Indubbiamente la causa ambientale ha le sue ragioni e Napoli ha bisogno di recuperare qualità ambientale anche attraverso la rinaturalizzazione del territorio: si pensi, per citare solo un esempio, che il rapporto abitanti/verde è per la città fra i più bassi d'Italia (Frallicciardi, 2000). Anche l'economia ha le sue ragioni e il recupero dell'occupazione e della produttività è un altro bisogno impellente per Napoli: a Bagnoli una destinazione di tipo turistico, largamente condivisa dalla cittadinanza convive con l'ipotesi di creare parchi tecnologici. Le ragioni della cultura, infine, espresse attraverso elementi di archeologia industriale, non sono incompatibili né con la natura, né con l'economia, anzi. La dimensione culturale dell'area viene identificata con l'insediamento civile storico, con le colture tipiche e con gli elementi industriali i quali, non solo fanno parte del patrimonio locale, ma rappresentano elementi di identità che trasmettono messaggi.

Per quel che riguarda i progetti, all'interno dell'area di recupero, divisa in aree tematiche, le zone soggette a recupero sono di tre tipi: a) residenziali degradate, per le quali il Piano Urbanistico Esecutivo approvato nel 2003 prevede interventi di conservazione e snellimento; b) terreni pubblici abbandonati o sotto utilizzati: sostanzialmente si tratta degli ambiti Mostra d'Oltremare e NATO, quest'ultima in via di progressiva delocalizzazione a Gricignano (Caserta); c) le aree industriali dismesse costituite dai siti Ilva-Italsider (che ne costituisce la maggior parte) dell'Eternit, della Federconsorzi, della Cementir.

Il ritmo e l'ampiezza delle trasformazioni hanno richiesto nuovi strumenti operativi come i Progetti urbani e organigrammi decisionali che sono essi stessi strumenti operativi, nella ricerca di consenso e nel mettere in sinergia le logiche di differenti attori. La riorganizzazione implica, infatti, azioni di grande respiro che non possono essere sostenute da un unico soggetto, di conseguenza, gli interventi – che esigono investimenti finanziari enormi – coinvolgono più attori le cui logiche sono spesso divergenti. Attualmente il progetto di recupero dell'area è gestito dalla Società di trasformazione urbana (STU) "Bagnolifutura" creata nel 2002 il cui pacchetto azionario è nelle mani degli enti locali (per la maggior parte il Comune), con aperture a privati.

Nel 2005 è stato reso fruibile il Pontile nord che si protende nel mare consentendo piacevoli passeggiate; nel 2007 sono stati aperti i primi tre cantieri: a) la Porta del parco dove hanno realizzato l'astronave di cui abbiamo detto prima; b) il Parco dello sport; c) l'Acquario che, già nella sede provvisoria ha avuto 30.000 visitatori. Il parco urbano previsto avrà a disposizione circa 130 ettari con aree a verde ed essenze tipiche del Mediterraneo, aree attrezzate per attività ludiche spettacoli, eventi all'aperto. Gli elementi del ciclo produttivo rappresenteranno un museo a cielo aperto di archeologia industriale. È previsto uno Studios come polo multifunzionale per la produzione di

audiovisivi e multimediale localizzato nell'ex Officina meccanica e ovviamente il Polo tecnologico dell'ambiente: un centro di eccellenza per i servizi innovativi e avanzati in campo ambientale. Dovrebbe ospitare circa 80 aziende ecocompatibili con 600/700 addetti qualificati. Il polo si estenderà su circa 7 ettari con un volume edificabile di 165.000 mc che Bagnolifutura con un preliminare di vendita ha ceduto a una società consortile costituita dalla Camera di Commercio e dal centro di competenza Amra.

L'iniziativa interessante è la candidatura di tutta l'area flegrea con fulcro proprio nell'area di Bagnoli per il Forum delle culture del 2013, che forse potrebbe compensare la delusione per la perdita dell'opportunità di ospitare l'America's Cup. I cambiamenti indotti dalla deindustrializzazione hanno, d'altro lato, generato problemi nelle varie classi sociali, mentre i progetti per il futuro dell'area hanno creato una turbativa nel mercato delle abitazioni i cui costi sono lievitati enormemente. In un contesto in involuzione il futuro appare incerto, mentre i cittadini e il territorio, da tempo immemorabile e nel succedersi delle trasformazioni, dei problemi e delle classi politiche, aspettano lo sviluppo promesso e sempre nei fatti negato.

TABELLA 5
Popolazione residente nel centro storico

Quartieri	1951		1961		1971		1981		1991		2001		2007	
	Abitanti	Ab/kmq	Abitanti	Ab/kmq										
San Ferdinando	42.360	46.043	36.205	39.353	28.839	31.347	24.931	27.099	20.607	22.399	18.587	20.203	19.511	21.208
Chiaia	74.345	27.454	70.531	26.026	61.819	22.811	55.828	20.601	45.369	16.741	41.472	15.303	39.936	14.736
San Giuseppe	17.290	40.209	11.729	27.277	8.926	20.758	7.354	17.102	5.931	13.793	5.621	13.072	7.465	17.360
Montecalvario	52.492	69.989	46.824	62.432	35.975	47.967	28.539	38.052	24.116	32.155	23.152	30.292	22.550	30.067
Avvocata	59.892	49.092	60.491	49.583	49.080	40.230	45.808	37.548	36.954	30.290	33.601	27.541	32.352	26.518
Stella	60.086	30.132	57.404	30.697	46.118	24.662	41.066	21.960	31.563	16.879	30.511	16.316	31.235	16.703
San Carlo all'Arena	81.510	10.669	92.393	12.093	104.042	13.618	97.046	12.702	81.079	10.612	72.610	9.504	69.534	9.010
Vicaria	31.090	43.181	26.076	36.217	23.852	33.128	21.242	29.503	16.695	23.090	15.393	21.379	16.519	22.943
San Lorenzo	121.270	85.401	106.236	74.814	78.068	54.977	65.963	46.453	52.862	37.227	48.970	34.486	46.685	32.877
Mercato	24.966	64.015	23.876	61.221	14.745	37.808	13.198	33.841	10.577	27.121	9.649	24.741	11.104	28.472
Pendino	46.522	73.844	40.404	64.133	28.125	44.643	21.816	34.629	16.760	26.603	15.762	25.019	15.876	25.200
Porto	20.009	17.552	15.092	13.239	9.577	8.401	7.927	6.954	4.943	4.336	4.645	4.075	5.868	5.147
Totale centro storico	632.102	31.860	587.261	29.600	489.166	24.656	430.718	21.710	347.386	17.509	319.973	16.128	318.635	16.060
% su città	62,50		49,60		39,90		35,50		32,50		31,90		32,70	
Totale città	1.010.550	8.617	1.182.815	10.086	1.226.594	10.460	1.212.387	10.338	1.067.365	9.102	1.004.500	8.566	973.132	8.298

Fonte: elaborazione su dati del Comune di Napoli, Documento di orientamento strategico, 2000-2006

Il centro storico

Molto si è scritto sul centro storico che è il bersaglio più frequente degli interventi per cui qui faremo solo qualche considerazione soffermandoci su alcuni aspetti particolari.

Il tema della tutela dei centri storici è piuttosto complesso; ancora più complesso è tutelare un centro storico dichiarato dall'Unesco Patrimonio dell'Umanità poiché bisogna rendere conto a scala internazionale di ciò che si fa (D'Auria, 2005), figuriamoci quando si tratta di intervenire su uno dei centri storici più vasti d'Europa qual è quello di Napoli. Difatti, la perimetrazione tradizionale comprende i quartieri della città aragonese tutelata dall'Unesco (720 ettari); quella derivante nel 1996 dalla Variante di salvaguardia al Piano Regolatore del 1972, copre una superficie di ben 1972 ettari⁸.

Il centro storico della prima delimitazione comprendeva in tutto o in parte 12 dei 30 quartieri di Napoli, la cui fisionomia, malgrado gli interventi ottocenteschi è rimasta pressoché inalterata. Certo, i quartieri hanno perso una bella fetta della loro popolazione per i ben noti processi di decentramento che hanno investito Napoli a partire dagli anni Sessanta del Novecento. Solo fra il 1981 e il 2001 il centro storico perde più di un quarto degli abitanti a vantaggio prima dei quartieri periferici e poi delle aree più esterne periurbane.

Poco meno di 320.000 abitanti (circa il 30% del totale napoletano ed era quasi il 70% nel 1951) popolano ora questo frammento di città, condividendola con altre popolazioni non censite come quelle studentesche, i pendolari, gli uomini di affari, i convegnisti (Tabella 5).

Perché in questo piccolo frammento si concentrano molte delle attività rappresentative della qualità economica di una metropoli: Università, circa il 45% delle attività commerciali (il 42% del terziario, complessivamente) e oltre la metà dei servizi dell'intera città, cui fa da contrappeso la riduzione delle attività manifatturiere, specie lungo il fronte del porto (poco meno del 20% dei residenti è occupato nell'industria, il 20 in quelle commerciali, oltre il 50 nel resto del terziario) (Tabella 6).

Secondo quanto rilevato dall'ente provinciale le caratteristiche dei diversi quartieri dell'area centrale consentono di raggrupparli in due categorie.

Da un lato quelli a prevalente presenza della borghesia delle professioni, richiamata da recuperi immobiliari (Chiaia, San Giuseppe, San Ferdinando) e i quartieri più antichi segnati dal degrado abitativo e dalla marginalità economica e sociale, dal disagio abitativo. Ciò ha comportato una divaricazione sociale sempre più accentuata con la fuoriuscita del ceto medio dal centro (F. Amato, 2006).

⁸ I quartieri sono stati poi raggruppati in Municipalità, ma qui continueremo a considerare i quartieri della perimetrazione tradizionale.

TABELLA 6
Addetti alle Unità Locali per attività economica nel centro storico

Attività economica	C e n t r o s t o r i c o					
	Imprese		Addetti		Disoccupati	
		%		%		
Manifatturiere e altre attività professionali	5.258	16,92	34.670	33,56		
Commercio	12.689	40,83	25.553	24,74		
Terziario	13.133	42,26	43.080	41,7		
Totale	31.080	100	103.303	100	32.598	28,51

Attività economica	C i t t à d i N a p o l i					
	Imprese		Addetti		Disoccupati	
		%		%		
Manifatturiere e altre attività professionali	11.518	17,58	83.292	37,71		
Commercio	28.097	42,89	55.654	25,2		
Terziario	25.898	39,53	81.903	37,09		
Totale	65.513	100	220.849	100	111.528	31,39

FONTE: Comune di Napoli, Documento di orientamento strategico, 2000-2006

In questo contesto si inseriscono i vari piani e programmi di recupero del centro storico, l'ultimo dei quali è il Programma Integrato Urbano che coinvolge l'80% del centro tutelato dall'Unesco con aree bersaglio come Piazza Mercato, Sanità, Quartieri Spagnoli, l'antica Neapolis e l'area angioina.

I più noti sono comunque il Progetto Urban e il Progetto Sirena. Il primo è un programma di riqualificazione dei Quartieri Spagnoli dove sono stati sperimentati interventi edilizi e sociali e della Sanità, nel quale in realtà gli interventi non hanno avuto i risultati sperati.

Nel 2002 l'Amministrazione comunale, attraverso la società consortile Si.Re.Na., avviava un diffuso intervento di recupero di edifici privati, introducendo azioni di concertazione fra cittadini, forze produttive, istituzioni dedite alla ricerca. Il piano dava anche impulso alla riqualificazione del patrimonio storico culturale da parte dei soggetti privati, innestando una sorta di riqualificazione spontanea basata sull'autorganizzazione (D'Auria, 2005).

Sulla stessa scia di interventi nel Cs si muovono il Progetto Integrato Napoli e il Programma integrato Grandi attrattori culturali contemplato dal Piano Operativo Regionale. Si tratta di innumerevoli progetti di intervento che riguardano anche i luoghi di culto. Tuttavia, il più imponente è il recupero del Real Albergo dei Poveri.

1.6. Qualche considerazione per concludere

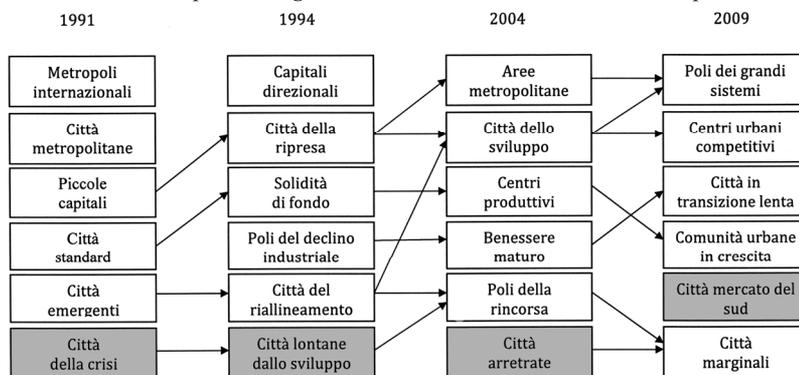
Ritornando alle domande che ci siamo posti e alle quali in parte abbiamo risposto, è difficile dire quale sarà il futuro della nostra città; soprattutto in questo momento di crisi economica, istituzionale e di fiducia, non si riesce ad andare lontano con lo sguardo. Molti passi avanti sono stati fatti ma più numerosi sono quelli che sono fatti all'incontrario.

Se vogliamo rifarci ad una immagine di sintesi, ci si può rivolgere alla recente ricerca del Censis-Rur Municipia che con le sue consuete graduatorie fa il punto della situazione sul sistema urbano italiano nel 2009. Napoli compare fra le città

mercato del sud, “le giraffe”, caratterizzata da alta densità urbana, elevata presenza di giovani, elevata presenza di funzioni commerciali e turistiche, livello di valori immobiliari piuttosto alto ma scarsa dinamicità del mercato; dinamica migratoria negativa ad indicare che gli abitanti lasciano la città, bassa incidenza di stranieri residenti.

Negativo è anche l’aspetto della qualità ambientale, ben esaltato dai recenti avvenimenti relativi ai rifiuti. Ciò che sconforta, però, non è questa immagine, ma l’evoluzione nel tempo della posizione di Napoli (Figura 4): dal 1991 è sempre ai livelli bassi, nelle posizioni più critiche, malgrado che in città siano arrivati molti finanziamenti e malgrado che non manchino risorse di eccellenza da impiegare.

FIGURA 4
Posizione di Napoli nella graduatoria stilata da Censis-Rur Municipia 2009



FONTE: Censis-Rur Municipia, 2009

Per rincarare la dose, proprio in questi giorni in cui scriviamo di Napoli, è stata pubblicata da parte del Sole 24ore la graduatoria delle città in base alla qualità della vita. Pur con tutte le critiche che possiamo muovere agli indicatori utilizzati, non è un caso se nel 2009 Napoli era la penultima delle città italiane e nel 2010 l’ultima⁹. Anche il Rapporto 2003 di Unioncamere sulle economie e le società locali non è benevolo per la provincia metropolitana ponendola nel modello della “potenzialità inespressa” e, per finire, nell’analisi SWOT del sistema urbano condotta nell’ambito del POR Campania, i punti di debolezza del sistema città superano di gran lunga quelli di forza, sicché le minacce di una esclusione dalla scena internazionale sono concrete (Figura 5).

Siamo convinti che la visione mediterranea o l’innovazione tecnologica non porteranno alla creazione di una metropoli nuova e ad una apertura internazionale, se

⁹ Gli indicatori riguardano un po’ tutti gli aspetti della vita; tenore di vita, affari e lavoro, servizi, ambiente e salute, ordine pubblico, tempo libero, inflazione, costo casa (oltre 3.700 euro al mq in media), occupazione giovanile (solo il 41% dei giovani è occupato contro il 68% dell’Italia, fallimenti delle imprese (oltre il doppio della media nazionale), immigrazione (solo il 2% è regolare contro il 7% del Paese).

non cambierà la politica e il modo di fare politica nella nostra città e nel nostro Mezzogiorno. Il nodo da sciogliere è essenzialmente questo, associato a quello della criminalità organizzata, piaga endemica dei nostri territori.

E non ci riferiamo solo alla politica locale. Progettare il futuro della città, in sostanza, significa davvero progettare cambiamenti culturali: aver recepito questo nei piani strategici è già uno spiraglio sul domani.

FIGURA 5
Analisi SWOT sistema urbano

P u n t i d i f o r z a	Presenza di un sistema policentrico urbano in cui l'area metropolitana si posiziona come nodo internazionale per tutto il Mezzogiorno	Alto degrado sociale nelle periferie con aumento del livello di rischio urbano (microcriminalità) Basso livello di scolarizzazione nelle aree urbane ad alta densità abitativa Bassi livelli di qualità della vita per mancanza di aree verdi e per alta congestione del traffico urbano Peggioramento della qualità ambientale, in particolare della qualità dell'aria, di alcuni tra i principali centri campani (sia nelle centralità urbane che nelle aree periferiche) Bassi livelli di efficienza dei servizi avanzati per l'attrazione di investimenti Elevato degrado ambientale e sociale dell'area metropolitana	P u n t i d i D e b o l e z z a
	Presenza di due porti HUB di importanza internazionale (<i>gateway city</i>)	Basso livello di intermodalità e logistica nelle aree portuali	
	Presenza in 4 città capoluogo su 5 di Atenei universitari e di centri di competenza in vari settori di specializzazione produttiva	Bassi livelli di interconnessione tra città, ricerca e imprese Mancanza di concentrazione di servizi basati sull'economia della conoscenza	
	Presenza di un'articolata infrastrutturazione della rete dei trasporti Accrescimento delle centralità urbane in conseguenza degli interventi di potenziamento della rete trasportistica di rango internazionale (aeroporto Marcanise, hub di Napoli, aeroporto di Pontecagnano, TAV di Afragola)	Basso grado di accessibilità multimodale per il collegamento tra le aree interne e aree costiere Incremento dei fenomeni di rendita derivanti dall'azione pubblica, con conseguente modifica della geografia sociale nelle città	
	Presenza di sistemi territoriali nell'interno del territorio regionale i cui centri minori si caratterizzano per qualità storico-ambientale di pregio	Crescente spopolamento delle aree interne Bassa produttività delle aree interne Bassi livelli di dotazione di servizi sociali, assistenziali e sanitari	
	Presenza di potenziale RST nelle città universitarie e di concentrazione di <i>knowledge workers</i> nell'area metropolitana	Insufficiente iniziativa pubblica nella promozione di RST per il mantenimento dei <i>knowledge workers</i>	
	Presenza di imprese sociali e <i>no profit</i> nell'ambito dei servizi sociali e dei servizi urbani		
	O p p o r t u n i t à	Visione policentrica del sistema europeo attraverso le interconnessioni transeuropee (Corridoi)	
Allargamento dei mercati, in particolare verso nuovi Paesi del Mediterraneo e dell'Est		Incremento della componente multirazziale della società, con conseguente possibile formazione di enclave urbane potenzialmente a rischio. Elevata percentuale di popolazione con tassi di scolarità medio-bassi	

FONTE: POR Campania 2007-2013

2. NAPOLI, CITTÀ SOSTENIBILE E COMPETITIVA?

2.1. Considerazioni sull'opportunità di riferire a Napoli i concetti di sostenibilità e competitività

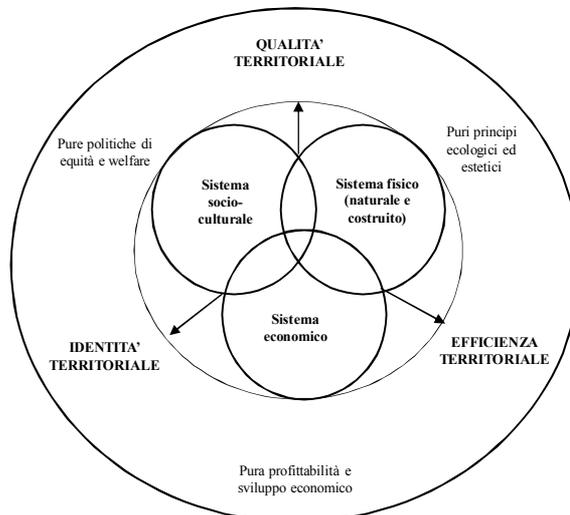
Accade da alcuni decenni che la città, nella sua forma e nel suo sviluppo, debba tenere conto di due obiettivi preponderanti: la sostenibilità e la competitività territoriale. Nel tentativo di delineare un quadro in cui siano illustrate le opportunità che Napoli ha di perseguire ed eventualmente centrare tali obiettivi val la pena di inquadrare in sintesi l'accezione dei due concetti nella letteratura recente.

Quanto al primo obiettivo, la diffusione che negli ultimi decenni il perseguimento della sostenibilità ha conosciuto nelle politiche urbane è evidente sia dai numerosi studi e dibattiti che sono stati intavolati alle diverse scale, come quelli sulla sostenibilità locale urbana di Gibbs (2002) e di Gibbs e Krueger (2007), che dall'arricchimento della nomenclatura con le definizioni di "città compatte" (Breheny, 1995), "impronta ecologica" (Wackernagel *et al.*, 1996), "green urbanism" (Beatley, 2000), "città ecologiche" (Platt, 2004) ed "industria ecologica" (Gibbs *et al.*, 2005).

Nonostante ciò, ancora oggi resta di per sé arduo abbinare l'idea di città a quella tradizionalmente riferita allo sviluppo sostenibile, dal momento che essa si configura come uno spazio non autosufficiente, che fa della forte pressione antropica e dell'alta concentrazione di consumi le proprie caratteristiche distintive, oltre che avere un elevato impatto ambientale. Come rammenta Camagni (1996), però, in essa, ovvero proprio nel luogo in cui tante negatività si concentrano, è possibile pure che si formino le strategie di politica ambientale che aspirano a superarle e risolverle: configurandosi come sito privilegiato per la creazione di innovazione e tecnologia, la città è l'unica in grado di salvare se stessa. In numerose città europee e nordamericane, per esempio, sempre più frequentemente le amministrazioni urbane adottano strategie d'intervento e pianificazione ambientale volte al perseguimento della sostenibilità, sottoscrivendo accordi internazionali in materia di sviluppo sostenibile a livello locale (come le "Agenda XXI"), prendendo parte ad iniziative sul cambiamento climatico o partecipando alle conferenze annuali del World Urban Forum (Davico, 2004). Quanto al secondo obiettivo, quello concernente la competitività, il discorso rivela una maggiore complessità: questo concetto, nato in seno alle scienze economiche ed aziendali, genera, infatti, articolate discussioni quando si pensa riferito ad un contesto territoriale. Alcuni economisti, capeggiati da Paul Krugman (1994), hanno duramente criticato la trasposizione dell'idea di competitività dal livello micro dell'impresa a quello macro dei territori; certi studiosi (Kresl *et al.*, 1999) hanno legato il concetto di competitività territoriale alla capacità di attrarre investimenti; altri autori, come Malecki (2002), l'hanno riferito all'abilità di mantenere elevata la qualità di vita dei membri di una comunità, indirizzando la questione verso riflessioni più spiccatamente sociali. In qualsiasi direzione si orienti il dibattito, è chiaro che non esiste persona che non gradirebbe vivere in una città competitiva, intendendola come un contesto in cui non esistano crisi, disoccupazione,

spopolamento, ed in cui sia elevata la qualità dei servizi interni ed efficiente il tessuto produttivo. Così ragionando, il perseguimento della competitività trova, dunque, possibile fondamento sia in campo scientifico che in quello politico, tendendo per questo ad aprire un confronto dialettico, talvolta anche una sovrapposizione, con quello di sostenibilità: più precisamente, la possibilità che i due concetti entrino in relazione tra loro trova una sua potenziale realizzazione nell'ambito di una più ampia esperienza di pianificazione strategica, secondo la quale, da una parte, le città con condizioni ambientali migliori sono più attrattive e, dall'altra, quelle più grandi e competitive – seppure più facilmente afflitte da problemi ambientali – dispongono di risorse utili alla realizzazione di azioni ed iniziative a sostegno della sostenibilità. L'interazione tra i sistemi ambientale, sociale ed economico, che inevitabilmente ne deriva, genera un'altra articolata serie di obiettivi – la qualità, l'efficienza e l'identità territoriale – per il perseguimento dei quali, non risultando più sufficienti i tradizionali strumenti di policy e governance, diventano necessari approcci intersettoriali, sinergici e coesi, che garantiscano l'applicabilità della suddetta pianificazione strategica (Camagni, 2004). In particolare, il primo riguarda la qualità ambientale, le condizioni di vita, le opportunità di lavoro, l'accessibilità ai servizi primari; il secondo fa riferimento al grado di offerta funzionale, al livello di mobilità e all'efficienza in termini di uso di risorse scarse (suolo ed energia, soprattutto); il terzo concerne le inclinazioni produttive, le competenze, la capacità d'uso della conoscenza, il capitale sociale, l'attitudine associativa, oltre che la condivisione dei valori e dei codici di comportamento, la fiducia reciproca, la solidarietà sociale (Figura 6).

FIGURA 6
I grandi obiettivi del governo del territorio



FONTE: Camagni, 2004

Aspirare e cimentarsi nella realizzazione di questi obiettivi significa muoversi in direzione di un modello di “competitività sostenibile”, secondo il quale una città o un territorio si intendono impegnati a favorire prosperità economica, miglioramento dell’equità sociale e tutela della qualità ambientale, utilizzando al meglio le risorse in dotazione, tenendo presente che questi obiettivi, come si è visto nel capitolo precedente, non sempre sono realizzabili entro i confini amministrativi ma richiedono una trasversalità d’approcci e di interventi (Gibelli, 2005). Come nell’espressione dell’OECD, perché le città possano costituire le “locomotive dello sviluppo” è necessario che il concetto di sostenibilità si apra all’idea di una vivibilità ambientale e sociale, espressione di una perfetta sintesi di governance urbana (While *et al.*, 2010).

Quanto sia applicabile tanta teoria alla città di Napoli, quanto sia effettivamente possibile che Napoli rivesta questo ruolo di motore di sviluppo per se stessa e per i più ampi contesti del Mezzogiorno e del Mediterraneo cui appartiene non è cosa semplice da definire, a causa della nota complessità della realtà partenopea, caratterizzata dalla commistione di elementi sociali, economici e culturali assai problematica e frammentaria. Per provare ad indagarne gli elementi costitutivi s’è fatto ricorso all’idea di *milieu*, un concetto noto e diffuso nella letteratura geografica, che, attraverso l’applicazione di una metodologia statistico-quantitativa affiancata ad una sintetica rassegna delle più rilevanti iniziative in atto o in progetto, giunge a delineare l’identità napoletana, da intendersi come l’espressione del suo specifico carattere ed il viatico ad una forma di auto-organizzazione che soddisfi le proprie esigenze intrattenendo proficui rapporti con la rete sovra locale cui appartiene.

2.2. Per una definizione di *milieu* urbano

A dispetto della crisi paventata negli anni Novanta come unica prospettiva futura delle grandi realtà urbane proiettate verso un inarrestabile declino, la città ha saputo conservare un ruolo di permanente centralità nell’ambito dell’organizzazione sociale, rivelandosi il terreno più fertile per la crescita economica del proprio contesto di appartenenza, dinamico canale di innovazione tecnologica e proficuo campo di creatività culturale oltre che di sviluppo delle diverse forme di convivenza.

La capacità evolutiva del sistema urbano dipende sia dalle relazioni che esso intrattiene con le reti locale e sovra locale, che dal complesso di qualità presente in ciascuno, indicato appunto con il termine di *milieu*. Tale concetto fa riferimento ai requisiti naturali, sociali, culturali, politici ed economici che, sedimentatisi nel tempo, hanno finito col costituire le proprietà specifiche del sistema urbano, le quali rivelano una doppia, importante valenza: da una parte, compongono il patrimonio comune della collettività locale sul quale s’è formata quell’identità territoriale che rende unico ogni sistema urbano; dall’altra, formano un ricco pacchetto di risorse e potenzialità di sviluppo rispetto alle quali ipotizzare l’allestimento di percorsi di trasformazione ed evoluzione del sistema territoriale. Perché ciò possa realizzarsi è necessario che le reti locali, coordinate da soggetti preposti alla gestione del territorio, ravvisino il potenziale di sviluppo di queste sedimentazioni, le valorizzino e le impieghino al

meglio nella conduzione concertata dell'organizzazione ambientale e sociale del sistema urbano in questione. È in tal senso che, come afferma la Governa (1997), andrebbe rintracciata nel *milieu* una doppia natura: oggettiva, nel suo essere aggregato di risorse che materialmente un certo sistema territoriale dimostra di possedere, e soggettiva, nella misura in cui sono i soggetti attivi localmente ad attribuire valore a queste risorse, un valore che naturalmente può variare secondo i diversi contesti di appartenenza o i differenti momenti storici in cui viene riconosciuto ed assegnato. Tenendo conto di entrambe queste nature, oggettiva e soggettiva, si può avviare l'analisi di quel processo di interazione rete locale/*milieu* da condurre procedendo lungo due percorsi interpretativi paralleli: il primo di tipo quantitativo, finalizzato alla conoscenza ed al monitoraggio dello "spessore" delle caratteristiche in dotazione al *milieu*; il secondo di tipo analitico, volto a focalizzare gli strumenti utili al riconoscimento ed alla valorizzazione delle specificità locali. Il criterio d'indagine che è stato scelto per procedere all'analisi del *milieu* urbano di Napoli è quello indicato da Soldatos: la possibilità che lui suggerisce di ravvisare in ogni sistema territoriale la presenza di "un ambiente interno di tipo multidimensionale le cui varie parti siano in armoniosa interrelazione reciproca" (1990, p. 13) costituisce la condizione imprescindibile di solidità di base che ogni città, proiettata verso un cammino di internazionalizzazione, dovrebbe possedere per non qualificarsi come rinunciataria all'acquisizione di un profilo sovra locale. Quest'ambiente interno multidimensionale costituisce per Soldatos quel tessuto connettivo che, ben avvicinandosi al concetto di *milieu* sopra esposto, prepara la strada ad un'analisi più ampia ed articolata che fa dell'indagine comparata dei diversi ambienti che compongono il *milieu* il suo punto di forza. È noto che una ricerca non riesca mai ad essere realmente oggettiva, per quel suo sottendere sempre scelte di campo che mirano a centrare gli obiettivi prefissati (Dematteis, 1995). In questo caso, pur avendo in mente un chiaro impianto di metodo e di ricerca, l'impostazione data ai contenuti s'è lasciata via via guidare dalla complessità dell'oggetto di indagine (Napoli!) imponendo talvolta la scelta di prospettive maggiormente incisive per la realtà descritta, talaltra la rinuncia all'approfondimento di certi aspetti per ovvie ragioni di sintesi espositiva; in ogni caso, comunque, è chiaro che l'indagine non s'è mai troppo discostata dal criterio enunciato, ovvero da Soldatos e dal suo ambiente interno multidimensionale, sinteticamente esposto in nota¹⁰. Preliminarmente, va pure precisato che non sempre s'è potuto disporre di dati riferiti alla stessa scala: è

¹⁰ L'ambiente interno di tipo multidimensionale di cui parla Soldatos è formato da: 1) un *ambiente demografico e sociale* che aiuti a scorgere l'esistenza (o l'assenza) di un fertile ed operoso tessuto di base; 2) un *ambiente determinato dalla qualità della vita e dell'insediamento*, dal quale riuscire ad evincere i requisiti fisici del territorio e le condizioni abitative che si delineano al suo interno; 3) un *ambiente economico* che tratteggi l'organizzazione del sistema economico e la diversificazione del tessuto produttivo locale, descrivendo sia le strategie d'impresa dell'oggi, che eventualmente gli investimenti fatti nella formazione futura delle risorse umane; 4) un *ambiente culturale e scientifico*, che racconti le modalità di formazione delle professionalità, delle competenze tecniche, la circolazione della conoscenza e delle innovazioni.

accaduto cioè che, ormai a ridosso dell'uscita del XV censimento nel prossimo anno, per la trattazione di alcuni argomenti si sia stati costretti ad accontentarsi di informazioni statistiche datate, perché attinte dal censimento del 2001; naturalmente, ove possibile, s'è fatto ricorso a fonti alternative¹¹ all'Istituto Nazionale di Statistica, che hanno offerto la possibilità di acquisire informazioni intercensuali, sicuramente più recenti ma su base non sempre omogenea, dunque o municipale o comunale o provinciale. Ciò che con immediatezza s'è delineato è un quadro di Napoli il cui *milieu*, pur di notevole spessore, sembra caratterizzarsi di un complesso di condizioni ambientali non opportunamente valorizzate né identificabili in risorse realmente a disposizione della città. Il potenziale vantaggio urbano che potrebbe derivare dall'essere il fulcro tradizionalmente riconosciuto del Mezzogiorno mediterraneo si trasforma, al contrario, in una condizione sfavorevole, in cui proprio le risorse virtualmente impiegabili nei processi di sviluppo locale contribuiscono, almeno per ora, alla formazione di diseconomie urbane connesse ai problemi tipici delle grandi città. Allo stesso modo, dall'altra parte, va precisato che alcuni valori dell'ambiente economico e dell'ambiente scientifico hanno rivelato invece esternalità capaci di favorire processi di crescita innovativa e di trasformazione della base produttiva, come nel caso degli *assets* che sarà affrontato più avanti. È, dunque, lungo un tragitto segnato dall'atavica dicotomia partenopea tra difetti e qualità, problemi e soluzioni, punti di debolezza e di forza, che si dipana l'analisi del suo *milieu*, accompagnata costantemente – si anticipa – dall'amara constatazione dell'esser al cospetto di una città che fa del delittuoso spreco di risorse la sua caratteristica principale.

2.3. *Le sfavorevoli condizioni demografiche ed insediative di Napoli e delle sue periferie*

Napoli e la sua provincia metropolitana, il centro storico e le periferie (quella semicentrale del comune di Napoli e quelle ancora più esterne, indicabili come “le periferie della periferia”) sono caratterizzati da profondi tratti di marginalità e degrado, per arginare i quali a poco o a nulla sono valsi i parziali e sparuti processi di rinnovamento urbano avviati negli anni più recenti. In alcune aree, disoccupazione, bassi livelli di scolarizzazione e condizioni fatiscenti del patrimonio edilizio si accompagnano ad una inconsistente dotazione di servizi e ad una ingombrante presenza di organizzazioni criminali con cui è impossibile evitare di avere a che fare (Gribaudo, 2009). Nel suo insieme, come si è visto nel capitolo precedente, la provincia metropolitana di Napoli si delinea come un'area densamente urbanizzata che, nonostante la storica presenza di attività industriali, non raggiunge significativi livelli di internazionalizzazione e perciò si profila maggiormente indirizzata verso lo sviluppo dell'attività turistica, legata ad un'area dotata di indubbie valenze

¹¹ Sole 24 Ore; Osservatorio Sistema Italia; Legambiente; Unioncamere-Infocamere, Movimprese; Bollettini Statistici; Atlante statistico delle Municipalità; XV Rapporto sulla qualità ambientale dei comuni capoluogo di provincia; Rapporto *Civicum* - Comune di Napoli; Quaderni di demografia.

paesaggistiche e favori climatici. Il peso demografico di questa provincia è attestato dall'alta concentrazione di comuni con più di 50.000 abitanti e dalla presenza di soli 20 comuni su 92 al di sotto dei 10.000, tendenzialmente saldati in un'unica trama edilizia, industriale ed infrastrutturale che si aggroviglia, caotica e indistinta, alla fitta rete di assi viari che l'attraversa da est ad ovest (la Tangenziale, la Circumvallazione esterna, l'Asse mediano, l'Asse di supporto, l'A30 Caserta-Salerno). In quest'assetto disordinato, ampie distese coltivate si alternano a puntiformi nuclei fondativi di comuni che, retaggio di antichi insediamenti rurali, sono ormai inintelligibili perché divorati da forme selvagge di abusivismo edilizio, cominciate negli anni del secondo dopoguerra (l'80% delle abitazioni risultano edificate dopo il 1946, il 40% dopo il 1972) e perpetrate senza regole in una colata di cemento e di alluminio anodizzato.

TABELLA 7
Densità demografica nei quartieri del Comune di Napoli 1951-2007

Area	Quartieri	1951	1961	1971	1981	1991	2001	2007
Centro storico	San Ferdinando	46.043	39.353	31.347	27.099	22.399	20.234	21.208
	Chiaia	27.434	26.026	22.811	20.601	16.741	15.417	14.737
	Avvocata	49.092	49.583	40.230	37.548	30.290	27.291	26.518
	Montecalvario	69.989	62.432	47.967	38.052	32.155	30.292	30.067
	San Giuseppe	40.209	27.277	20.758	17.102	13.793	13.102	17.360
	Mercato	64.015	61.221	37.808	33.841	27.121	24.659	28.472
	Pendino	73.844	64.133	44.643	34.629	26.603	24.802	25.200
	Porto	17.552	13.239	8.401	6.954	4.336	4.075	5.147
	Stella	32.132	30.697	24.662	21.960	16.879	16.417	16.703
	San Carlo all' Arena	10.669	12.093	13.618	12.702	10.612	9.546	9.101
	San Lorenzo	85.401	74.814	54.977	46.453	37.227	34.701	32.877
	Vicaria	43.181	36.217	33.128	29.503	23.090	21.478	22.943
Napoli ovest	Pianura	828	1.059	1.564	3.365	4.713	5.097	4.979
	Soccavo	1.455	2.807	11.747	12.086	10.186	9.381	8.946
	Bagnoli	2.584	4.064	3.999	4.041	3.362	3.099	3.014
	Fuorigrotta	5.311	13.726	18.030	17.240	13.962	12.342	11.722
	Posillipo	3.938	4.740	5.856	6.059	4.907	4.579	4.491
Napoli nord	Miano	6.032	10.078	15.794	16.099	14.728	14.172	13.698
	Secondigliano	8.145	12.741	16.215	17.080	17.485	15.840	14.733
	San Pietro a Patierno	2.412	2.689	2.527	2.862	3.159	3.374	3.531
	Chiaiano	1.055	1.550	1.416	1.531	2.257	2.383	2.329
	Piscinola	2.396	3.365	4.755	8.419	7.984	7.950	7.870
Scampia	/	/	/	/	10.397	9.775	9.066	
Napoli est	Ponticelli	2.327	3.859	4.138	4.959	5.683	5.938	5.632
	Barra	3.894	5.173	5.475	5.704	5.306	4.883	4.751
	San Giovanni a Teduccio	15.066	17.857	15.391	14.249	11.623	10.792	10.290
	Poggioreale	5.090	6.840	6.872	6.122	5.289	5.676	4.179
Zona Industriale	/	/	3.568	3.386	2.600	2.269		
Collina	Vomero	36.128	33.078	32.482	29.372	24.163	22.095	21.889
	Arenella	/	11.793	18.511	18.485	15.514	13.720	12.371
Totale città		8.617	10.086	10.460	10.338	9.102	8.566	8.298

FONTE: elaborazione su dati del Comune di Napoli

Interessante è l'individuazione di cinque diversi insiemi, non sempre topograficamente contigui, che Fabio Amato (2008) fa nella estrema periferia

napoletana, al contrario, generalmente indicata come indistinta. Il primo, esteso lungo l'intero arco provinciale, ricorda la logica insediativa dei sobborghi anglosassoni agiati: i parchi privati di Pozzuoli dotati di *comfort* (certe volte superiori a quelli presenti in molte abitazioni del centro città) ma raggiungibili solo con auto propria; le residenze prima ad uso balneare, ora stabilmente occupate nella Penisola sorrentina e nelle isole che, a fronte di un disagio dettato dalla distanza dal centro, garantiscono una maggiore tranquillità; alcune abitazioni di San Sebastiano al Vesuvio, Portici e San Giorgio a Cremano che potrebbero accomunarsi a queste stesse caratteristiche seppure meno dotate paesaggisticamente. Il secondo riguarda costruzioni edificate in aree di recente espansione che accolgono la piccola e media borghesia, la quale conserva stili di vita e di consumo urbani: fuoriuscita dal centro città per l'inaccessibilità al mercato immobiliare, si mostra attenta alla valorizzazione delle aree interne ai propri condomini, per contrastare il degrado esterno. Il terzo costituito dai vecchi insediamenti, spesso borghi rurali, inghiottiti dalla più recente trasformazione edilizia che, invece d'esser recuperati per il loro valore storico, accolgono le fette di popolazione più degradate e marginali.

Il quarto legato alla edilizia popolare e sovvenzionata, che ha trovato prevalente localizzazione nelle aree semicentrali ed ha ospitato i ceti meno abbienti in lenta ascesa sociale.

E, infine, il quinto che pur presentando la medesima categoria di alloggi del precedente se ne differenzia per la localizzazione, più lontana dal centro, e per l'estremo degrado socio-economico che accoglie.

Più a ridosso del cuore del capoluogo, v'è invece una periferia semicentrale costituita da una serie di quartieri interessata dalla ricostruzione post-terremoto del 1980 e formata da un complesso edilizio residenziale di circa 72.000 alloggi, variamente distribuito tra: Chiaiano e San Pietro a Patierno, in un esempio di contiguità territoriale con le aree più esterne della superficie comunale; Bagnoli, dall'impianto ordinato e funzionale occupato prima da operai ed oggi da lavoratori dipendenti, che da tempo vive una condizione di limbo, sospeso com'è tra la dismissione della vecchia vocazione industriale e la realizzazione attardata di un futuro ancora in progetto; gli affollati quartieri di Soccavo e Pianura, maggiormente interessati dall'edilizia pubblica (il Rione Traiano) e dall'abusivismo edilizio; i quartieri orientali (Ponticelli, Barra, San Giovanni) e settentrionali (Scampia, Secondigliano, Piscinola-Marianella, Miano), marcatamente segnati dall'edilizia pubblica, da una totale assenza di centralità, una inconsistente protezione sociale ed una evidentissima marginalizzazione (Tabella 7).

In entrambe le periferie è presente e manifesta la dispersione insediativa: è un fenomeno generalmente associato ad un modello spaziale, caratterizzato da una mancata coerenza tra le parti o attenzione per la compatibilità tra usi del suolo differenti, e si configura come problematico sia per gli elevati costi ambientali che comporta, sia per il peso che possiede nell'ambito di strategie di riqualificazione urbanistica.

Diversa da contesto a contesto, la dispersione insediativa si configura come valido

indicatore territoriale, perché dipende strettamente dalle dinamiche passate e presenti che legano aree urbane ad aree extraurbane e perché è direttamente riferita alle componenti sociali ed economiche dei soggetti attivi nel territorio.

La dispersione insediativa nella provincia metropolitana di Napoli non dà vita ad una forma di “città diffusa”, dotata di ruoli facilmente riconoscibili come accade, per esempio, in alcune regioni italiane nord-orientali, ma ad un fenomeno di urbanizzazione diffusa che, in mancanza di tratti identitari funzionali, si delinea come contraddittoria e squilibrata (Rapporto Cittalia, 2009).

A renderla tale, la congiuntura di una serie di fenomeni: l’esodo extraurbano di una fetta di popolazione che, come evidenziato, non riesce ad accedere al mercato delle abitazioni, né a contare sull’offerta – inadeguata – di residenze pubbliche; la saturazione delle periferie urbane; l’assenza di un sentimento comunitario e condiviso dell’abitare, che alimenta la tendenza ad un’affermazione sempre più individualista dei membri della comunità, giustificata dall’atavica carenza di sedi produttive e di attività per il tempo libero che favoriscano la compartecipazione ad un progetto urbano unico.

Anche attualmente le trasformazioni territoriali della provincia metropolitana di Napoli procedono in direzione della diffusione insediativa, generalmente associata al fenomeno di urbanizzazione di ampie aree extraurbane, attraverso lo sviluppo di insediamenti a bassa densità.

Riguarda, perciò, anche aree particolari, come quelle ad alta valenza ambientale o più pericolosamente interessate da rischio idrogeologico o vulcanico: prove evidenti ne sono sia il forte incremento dei percorsi della viabilità a scorrimento veloce che il prosperare di una “industria” delle costruzioni.

Quest’ultima, quando è dedicata all’edificazione di opere con destinazione d’uso residenziale, alimenta il processo di concentrazione demografica, oneroso se contestualizzato in un ambito territoriale già carente di servizi ed attrezzature di base; quando invece è volta alla realizzazione di sedi produttive industriali ed artigianali, centri commerciali e strutture per il tempo libero, non riesce comunque a partecipare alla formazione di una rete organizzata di centralità, perché è riferita al problematico contesto partenopeo, caratterizzato da forte dispersione di funzioni eterogenee.

Quel che traspare con maggiore evidenza è, dunque, l’inadeguatezza dell’offerta rispetto alla domanda che genera in ogni area di questa provincia metropolitana condizioni di forte squilibrio, variamente rappresentate da: aggregati insediativi con diversa estensione e densità nel territorio extraurbano; edificazione diffusa nelle aree rurali, costituita da abitazioni monofamiliari non connesse alle attività agricole; formazioni a bassa densità con cui si è realizzata l’espansione degli insediamenti preesistenti negli ambiti periurbani; nastri edificati lungo la viabilità extraurbana; insediamenti turistici costituiti da abitazioni utilizzate solo stagionalmente.

Naturalmente, rispetto agli insediamenti compatti, l’urbanizzazione diffusa, con le sue implicazioni strutturali e funzionali, produce gravi effetti sugli equilibri ambientali di un’area ben più estesa del contesto direttamente interessato da queste forme d’insediamento: produce un maggiore consumo di suolo, incide sul valore

ecologico e produttivo dei terreni agricoli, deteriora gli habitat naturali, innalza i livelli di rischio idrogeologico, aggrava l'inquinamento atmosferico nella misura in cui è essa stessa causa dell'intensificazione della mobilità, ed, infine, innalza il rischio d'inquinamento dei corpi idrici e del suolo se, come non di rado accade, riferita ad insediamenti abusivi privi di un'adeguata rete fognaria.

Nel complesso, come pure si è visto in precedenza, è possibile rintracciare a Napoli i tipici tratti delle grandi città occidentali, che hanno conosciuto un calo demografico del centro, cui però non è corrisposta una perdita di funzionalità, e che hanno visto soprattutto la popolazione giovane spostarsi verso i quartieri periferici, con i suoi consistenti nuclei familiari ed i redditi più bassi (Laino, 2002).

La grande espansione edilizia, che si è espressa sottoforma di una deprecabile colata di cemento, regolare o abusiva, pubblica o privata tra gli anni Quaranta (dopo la guerra) e la seconda metà degli anni Settanta, ha saturato tutti gli spazi a ridosso del centro storico e funzionale (si pensi all'Arenella, ai Colli Aminei, a Capodimonte, Fuorigrotta e Poggioreale); oggi si è in presenza di una centralità spaziale, socio-economica e identitaria che travalica i confini della città storica.

Medesimi disagi si registrano anche dal rilevamento del dato riferito al grado di istruzione della popolazione della provincia napoletana che registra medie molto basse, con la maggior parte degli abitanti (il 69%) ferma alla scuola media inferiore; rare eccezioni sono presenti a Napoli, in alcuni comuni della Penisola sorrentina e delle isole, in quelli più agiati della periferia orientale (Portici, San Giorgio a Cremano, San Sebastiano) e dell'area di Nola e Pomigliano (Tabella 8).

Ancora fortemente incisivi, nell'ultimo censimento (2001), l'evasione e l'abbandono scolastico, più rilevanti per la componente femminile.

TABELLA 8
Grado di istruzione della popolazione (%) a Napoli e in Campania (2001)

	Laurea	Diploma di scuola secondaria superiore	Licenza di scuola media inferiore o di avviamento professionale	Licenza di scuola elementare	Analfabeti privi di titolo di studio	Analfabeti
Comune di Napoli	10,78	24,4	29,21	24,29	9,62	1,7
Provincia di Napoli	7,21	23,7	31,36	24,27	11,33	2,14
Regione Campania	7	23,89	31,02	23,34	11,99	2,77

FONTE: Istat, XIV Censimento di popolazione e abitazioni, 2001

2.4. Alcuni indicatori di misurazione della qualità della vita

Il territorio, inteso come ambito fisico in cui vive, si muove ed opera la popolazione, deve essere pianificato nelle forme e nell'intensità d'uso per rispondere al meglio alle esigenze della comunità che lo abita, in armonia con la tutela che è necessario garantire all'ambiente per consegnarlo alle generazioni future.

Come appena evidenziato, la tipologia insediativa del territorio della provincia di Napoli è caratterizzata da fattori di forte pressione: da una parte, aree fortemente urbanizzate si susseguono a superfici agricole e a spazi con elevato valore paesistico-ambientale su una superficie territoriale relativamente modesta; dall'altra, attività e

sedi produttive, presenti sul territorio in numero insufficiente rispetto alle reali esigenze della domanda, determinano consistenti fenomeni di gravitazione su un numero assai ristretto di poli funzionali e, dunque, un'elevata e congestionante mobilità. Questi due fattori di forte pressione sono eredità del secondo dopoguerra, degli anni in cui la speculazione e la corsa al guadagno ad opera di ristretti gruppi e di singoli impresari si anteposero alla ricerca ed all'applicazione di equilibrati piani urbanistici e territoriali, attraverso i quali si sarebbero potute favorire la regolamentazione dell'intenso processo di antropizzazione della regione, inevitabilmente in atto negli anni dei grandi mutamenti economici, e l'armonizzazione delle trasformazioni insediative e funzionali, con un soddisfacente livello di qualità ambientale.

TABELLA 9
Il verde pubblico a Napoli

Quartieri	Verde (mq)			Verde per abitante (mq)	
	di pertinenza comunale	non di pertinenza comunale	superficie totale		
Municipalità 1	San Ferdinando - Chiaia - Posillipo	345.240	5.000	350.240	4,24
Municipalità 2	Avvocata - Montecalvario - San Giuseppe - Mercato - Pendino - Porto	62.045		62.045	0,65
Municipalità 3	Stella - San Carlo all'Arena	121.411	1.340.000	1.461.411	14,5
Municipalità 4	San Lorenzo - Vicaria - Poggioreale - Zona industriale	125.020		125.020	1,34
Municipalità 5	Vomero - Arenella	125.806		125.806	1,12
Municipalità 6	Ponticelli - Barra - San Giovanni a Teduccio	580.308		580.308	5,15
Municipalità 7	Miano - Secondigliano - San Pietro a Patierno	207.286		207.286	2,35
Municipalità 8	Chiaiano - Piscinola - Scampia	1.904.162		1.904.162	21,44
Municipalità 9	Pianura - Soccavo	261.011		261.011	2,54
Municipalità 10	Bagnoli - Fuorigrotta	142.020		142.020	1,47
Napoli città		3.874.309	1.345.000	5.219.309	5,36

FONTE: Comune di Napoli, Bollettino di statistica, 2009

Oltre che attraverso i dati relativi alla dispersione insediativa, la stima dei requisiti fisici del territorio e delle condizioni abitative di Napoli potrebbe proseguire con il rilevamento di informazioni inerenti sia alla dotazione di verde pubblico, la cui carenza, in ambiti urbani, condiziona sensibilmente i già precari equilibri ambientali ed insediativi, che alla presenza di aree pedonali, designate in ragione delle limitazioni del traffico veicolare e finalizzate a contenere l'inquinamento atmosferico.

La dotazione di verde pubblico è uno degli importanti indicatori di qualità della struttura insediativa, sia in termini ambientali che sociali.

Nel tempo, l'ottemperanza alle indicazioni normative in vigore fin dagli anni Sessanta a livello nazionale e regionale non è stata cosa semplice; in altri termini, il rispetto dell'obbligo di garantire alla comunità una dotazione minima di verde in misura proporzionata al numero di abitanti (o, in alcuni casi, di turisti) è stato molto spesso disatteso, soprattutto nei contesti in cui il processo di urbanizzazione s'è sviluppato in forma disordinata ed onerosa.

Le ragioni di questa generale inadempienza sono da ricondurre al carattere

speculativo di tanta edificazione privata, alla carente disponibilità di mezzi economici nelle casse delle amministrazioni locali ed alla complessità delle operazioni di esproprio di aree e terreni privati, destinati ad essere tradotti alla comunità per farne patrimonio pubblico.

Più di recente, nella formulazione dei nuovi piani di intervento e gestione del territorio sono state indicate procedure di acquisizione delle aree destinate al verde diverse dalla tradizionale e tortuosa tecnica dell'esproprio: tra le altre, ad esempio, certe modalità perequative o forme di accordo tra soggetto pubblico e soggetti privati che sembrano aver agevolato la prospettiva di realizzazione di verde pubblico, nel rispetto dei vecchi parametri normativi e delle attuali esigenze della collettività (Tabella 9). Un altro fattore che, fuor di dubbio, incide negativamente sulla qualità ambientale e compromette la stima di quella insediativa è legato alla presenza del traffico automobilistico e all'entità del tasso di inquinamento atmosferico ed acustico che ne deriva. La comprovata certezza delle pericolose ricadute che queste forme di avvelenamento hanno sulla salute dei cittadini, sulla qualità ambientale dei centri urbani e, in generale, sul loro grado di vivibilità, pare non esser sufficiente ad accordare priorità all'adozione di provvedimenti, che incidano strutturalmente e permanentemente sulle forme d'uso delle città e che incoraggino comportamenti individuali più consapevoli e rispettosi. Accade perciò che nel sistema di mobilità di una città, dalle caratteristiche morfologiche e demografiche complesse come quelle di Napoli, assuma grande importanza la concertazione di tre campi chiave di intervento: la pedonalizzazione, lo sviluppo della mobilità su ferro, l'estensione delle aree di sosta. Quanto alla prima, la propensione a spostarsi a piedi gioca un ruolo di straordinaria valenza, sia perché risolve problematiche relative a molti trasferimenti sulla media distanza¹², sia perché si configura come un interessante indice del grado di civiltà di un'area urbana se, naturalmente, al cittadino è dato agio di attraversare la propria città, guardare le vetrine, parlare con la gente.

Nelle Direttive redatte in Italia per l'organizzazione dei piani urbani del traffico, per quanto i pedoni siano indicati come i principali soggetti da tenere in considerazione, di fatto i criteri di analisi riguardano soltanto il traffico meccanizzato; mancano cioè dati sulla circolazione pedonale, sulla rete di itinerari disegnati dagli spostamenti, sulle attività cui questi trasferimenti sono collegati e sugli indicatori che potrebbero essere impiegati per monitorare l'andamento del fenomeno (Caniglia Rispoli, 2008). Predisporre una trama di percorsi a prevalente fruizione pedonale, invece, equivarrebbe a restituire alle persone la città, le sue strade, i suoi spazi.

Dagli anni Novanta, l'Amministrazione comunale di Napoli ha sostenuto un insieme di iniziative integrate destinate a favorire la mobilità pedonale. Seppur preceduto da sparute azioni "pilota" circoscritte nel tempo e nello spazio (la chiusura al traffico di via Caracciolo la domenica, nel 1994, e la pedonalizzazione di piazza Santa Maria la Nova, dal 1992), emblematico avviamento di un programma di

¹² La distribuzione finale dalle fermate degli autobus e dai parcheggi ed una consistente fetta del casuale andirivieni.

incentivazione della fruizione pedonale della città fu sicuramente la chiusura al traffico di piazza del Plebiscito nel 1994: fino ad allora, un luogo simbolo come questo non era più percepito come tale, perché mortificato da condizioni di terribile degrado che l'avevano ridotto a parcheggio disordinato ed abusivo, a spazio di stazionamento per gli autobus, a mero collegamento tra la parte più interna della città storica (il nucleo greco-romano) ed il fronte mare verso Santa Lucia. Finalmente liberata dagli autoveicoli, piazza del Plebiscito fu restituita ai napoletani nella sua degna veste di luogo simbolo per l'intera comunità.

A seguire, altre iniziative hanno interessato spazi distribuiti un po' in tutto il tessuto urbano: Antignano nel 1994, via Scarlatti nel 1995 (estesa a Via Luca Giordano nel 2009), piazza Monteoliveto e Borgo Marinari nel 1996, fino alla più recente chiusura al traffico (a tratti parziale) delle importanti e storiche arterie di via Toledo e via Chiaia.

La Carta di Aalborg, documento sottoscritto nel 1994 dalle città d'Europa, ha indicato come prioritario strumento di promozione di modelli urbani sostenibili lo sviluppo di forme e metodi di spostamento a basso impatto ambientale, ovvero i trasferimenti a piedi, in bicicletta e mediante trasporto pubblico ecologicamente compatibile. La mobilità pedonale, recentemente riscoperta come uno dei modi di trasporto e per questo agevolata dalla sempre più frequente circoscrizione di zone inibite al traffico, deve essere però necessariamente supportata da un'adeguata dotazione del servizio di trasporto pubblico, obbligato a non lesinare né sulla quantità di mezzi da mettere in circolazione, né sulla qualità della prestazione che deve risultare controllata, puntuale ed efficiente.

In altre parole, vinto un eventuale, iniziale riserbo ad usare i propri piedi come mezzo di trasporto, giustificabile dalla mancata abitudine al farlo, il cittadino deve poter contare sulla certezza che lasciare l'auto a casa, preferendole l'uso del mezzo pubblico, migliorerà la qualità della vita, in termini di puntualità, celerità ed elisione di tutti quei fattori di stress attualmente esistenti.

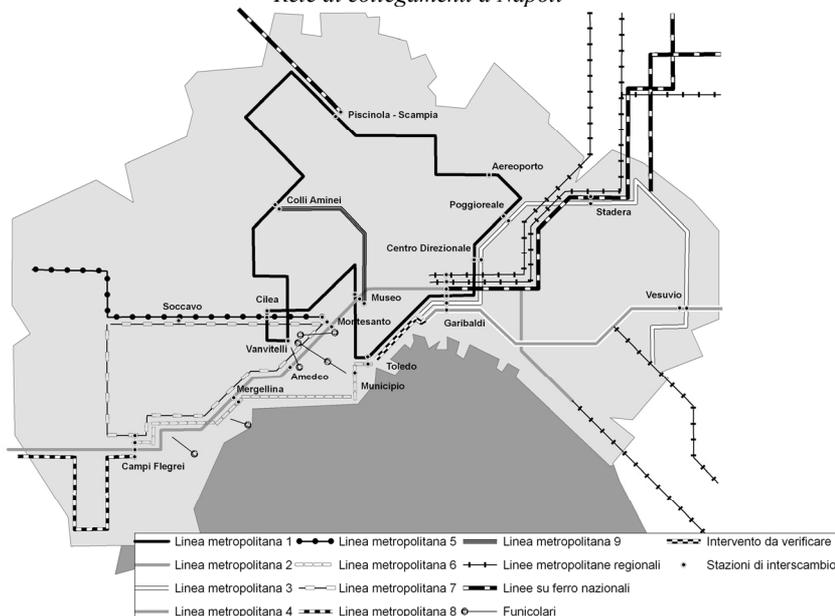
Che questo accada a Napoli, resta ancora oggi assai lontano dal realizzarsi. Certamente va detto che a partire dagli ultimi anni Novanta, ci sono stati interventi di riqualificazione ed ammodernamento tecnologico che, interessando tutte le tipologie di trasporto su ferro (funicolari, metropolitane, reti tranviarie e regionali) (Figura 7), indubbiamente hanno favorito e migliorato la viabilità in città, oltre che incoraggiato la fruizione pedonale dello spazio urbano.

I dati¹³ sull'incremento dell'utenza, del resto, raccontano con evidenza un miglioramento fondato sulla razionalizzazione degli orari, sulla predisposizione di coincidenze con altre tipologie di reti e sulla introduzione del titolo di viaggio "Unico Campania", valido sia per percorsi extraurbani che per spostamenti interni alla città di destinazione, su tutti i mezzi di trasporto, anche di aziende diverse¹⁴.

¹³ Nel 2009 gli abbonati annuali e mensili hanno raggiunto quota 200.000; dal 2003 al 2009, gli abbonamenti annuali sono passati da 10.758 a 69.640 (Azienda Napoletana di Mobilità, 2010).

¹⁴ Oltre alle diverse linee su gomma e ai tram, gli utenti possono utilizzare con il medesimo biglietto le vetture di Trenitalia, Circumvesuviana, SEPSA e Metro Campania Nord Est.

FIGURA 7
Rete di collegamenti a Napoli



FONTE: elaborazione di V. Lapicciarella su immagine di www.skyscrapercity.com, 2011

Purtroppo però, la citata linea metropolitana, che tra l'altro ha investito anche sulla qualità architettonica dei luoghi che tocca, attraverso l'allestimento delle nuove stazioni affidato a professionisti di fama internazionale e la riqualificazione di quelle già esistenti commissionata ad artisti altrettanto noti, non è di fatto sufficiente a soddisfare la domanda di mobilità dell'intero tessuto urbano: ciò accade sia perché ancora numerosi sono i tratti da portare a compimento, sia perché nelle aree non servite¹⁵ non interviene, a supporto, un'alternativa offerta di trasporto pubblico, per esempio, su gomma.

Lì dove presente, esso si configura afflitto da numerose carenze: è frammentario, richiede cioè sempre un'integrazione pedonale del percorso; è insufficiente, dunque affollato, a causa del numero di vetture ridotto rispetto all'utenza che ne avrebbe necessità; è lento – e rallentato – nella sua circolazione dal congestionato flusso veicolare della città che invade, senza controllo né rispetto del codice, le corsie preferenziali destinate ai mezzi pubblici proprio per favorirne lo scorrimento; raramente è puntuale, per la fatale concomitanza dei motivi sopra citati; è depredato da un numero ancora consistente di viaggiatori irregolari i quali, in mancanza di costante e rigoroso controllo, usufruiscono gratuitamente di un servizio che, altrimenti, potrebbe migliorare.

Un'alternativa alla viabilità pedonale e all'uso del trasporto pubblico è costituita

¹⁵ Né attualmente, né in futuro in quanto non inserite nel progetto.

dal trasferimento in bicicletta. Mezzo assai utilizzato in molte città d'Europa e del mondo, è invece poco diffuso a Napoli per l'oggettiva difficoltà di attraversare in questo modo una città dall'accidentata morfologia ed un'escursione di quota di circa 450 m. Va segnalato, però, che nel 2008 il Comune di Napoli ha approvato il progetto di realizzazione della prima pista ciclabile della città, il cui bando di gara è proprio in questi giorni *on line*, fortemente voluta dall'Assessorato all'Ambiente e supportato dal gruppo Restart.

È prevista la spesa totale di un milione e mezzo di Euro, cofinanziati dal Comune e dalla Regione Campania, per l'allestimento di circa 20 km di percorso, lungo l'intero arco di costa, dalla zona ovest di Bagnoli a quella est di San Giovanni a Teduccio, passando per Agnano e Fuorigrotta (tratto A), Mergellina, via Caracciolo, il porto fino al centro storico (tratto B), via Marina-Brin, Maddalena (tratto C).

È un progetto che mira a favorire la creazione di una rete di mobilità sostenibile, che integri l'uso della bicicletta con i diversi mezzi di trasporto pubblico presenti in città (metropolitane, funicolari, autobus e tram), e che migliori la qualità degli spazi pubblici attraversati dalla pista, con la sistemazione di aree verdi e l'inserzione di elementi d'arredo urbano lungo il percorso.

Il progetto non interferirà con la viabilità automobilistica – anche se punta a disincentivarla – ma sarà portato a compimento razionalizzando le strade già esistenti ed i margini, introducendo un adeguato sistema segnaletico ed eliminando ostacoli fisici al fine di garantire la continuità del percorso.

Dunque, la presenza di una buona forma di mobilità, l'adeguata gestione del traffico e la predisposizione di strumenti di contenimento dei livelli di congestione costituiscono politiche che partecipano al buon funzionamento del sistema urbano, in assenza delle quali è facile incorrere in forme di degrado urbanistico, disfunzione delle attività distribuite sul territorio, bassi livelli di qualità della vita ed inerzia allo sviluppo del tessuto socio-economico. Importante elemento di sostegno alle strategie di gestione della mobilità in ambito urbano è la predisposizione di una rete integrata di parcheggi. La particolare densità delle aree centrali del contesto napoletano determina la necessità di individuare diverse tipologie di aree di sosta: i parcheggi di scambio; i parcheggi misti finalizzati alla sosta di relazione e stanziale; i parcheggi integrati, destinati per certa parte alla sosta (di scambio, di relazione o stanziale), per certa altra ad attrezzature pubbliche e/o di uso pubblico. Tenendo conto di alcune linee guida che generalmente sono riferite a tre categorie di elementi (la presenza di infrastrutture od opere di carattere artistico, architettonico ed ambientale sedimentate nel tempo; la circolazione di flussi di spostamento intra ed interquartiere; la destinazione di aree libere ad uso pubblico), è stato stilato un elenco di criteri in base al quale definire l'individuazione e l'allestimento di aree di sosta nel tessuto urbano napoletano che, in estrema sintesi, esclude dalla candidatura le aree interne al centro storico, favorisce le strade cieche o locali per la costruzione di aree di sosta di pertinenza alle residenze, che risponda alla elevatissima domanda, ed indica in prossimità dei nodi di scambio ferro-gomma spazi adatti alla realizzazione di parcheggi. Infine, laddove possibile, per agevolare lo sgombero dei veicoli in sosta

dalle aree di valore storico, artistico o ambientale e per restituirle alla fruizione collettiva e sociale è stata prevista la realizzazione di parcheggi interrati. Oltre a questi criteri, v'è da tener presente naturalmente anche quello più elementare legato alla consistenza della domanda (elevata, media, bassa).

La maggiore richiesta di parcheggi è presente chiaramente nel cuore della *City* partenopea, laddove si concentrano strutture pubbliche di governo e gestione a carattere urbano e metropolitano: l'offerta propone attualmente aree per la sosta su strada (strisce blu, a pagamento) nella zona di piazza Matteotti, via Toledo e piazza Santa Maria La Nova ed un parcheggio multipiano interrato su due livelli con capienza di 250 posti auto, ubicato in posizione un po' più marginale, a via Giordano Bruno. È prevista la futura realizzazione di un parcheggio interrato su tre livelli in grado di contenere 350 autovetture ad uso esclusivo delle istituzioni presenti in zona.

Le altre aree in cui consistente è la domanda di sosta si dispongono lungo i principali assi di penetrazione verso la città funzionale, disposti a raggiera lungo sei direttrici. La prima, nella zona orientale, costituita da via Vespucci, via Volta, via Reggia di Portici, via Ponte dei Granili, via Ponte dei Francesi, corso San Giovanni a Teduccio, dispone attualmente del parcheggio Brin che, con i suoi 1.340 posti auto ed una superficie utile di 31.850 mq, può soddisfare, oltre che la sosta di scambio, anche quella di relazione, in considerazione sia della sua vicinanza a piazza Mercato che del suo attuale sottoutilizzo. Anche per il secondo asse di penetrazione individuato nel tratto via Casanova – via Nuova Poggioreale – via Stadera con punto terminale piazza San Francesco e l'adiacente piazza De Nicola, possono essere utilizzati i parcheggi già esistenti oltre che le due strutture in corso di realizzazione ubicate proprio sulla direttrice considerata: il parcheggio di piazza San Francesco e quello di piazza Nazionale, due strutture multipiano interrate a tre livelli con una disponibilità rispettivamente di 415 e 1.155 posti auto. Il terzo asse di penetrazione, costituito da via Foria ed il relativo punto terminale di piazza Cavour, immediatamente a ridosso dalle importanti confluenze di via Pessina e Santa Teresa degli Scalzi, potrebbe in futuro esser risolto dalla realizzazione di un parcheggio interrato multipiano su due livelli per complessivi 180 posti auto previsto in via Cavallotti, un po' distante dal punto terminale ma facilmente accessibile da un altro snodo fondamentale di traffico dell'area centro-orientale (piazza Carlo III). Il quarto asse di penetrazione coincide con il corso Amedeo di Savoia e via Miano, il cui il punto terminale è costituito dall'emiciclo di Capodimonte: in esso non è stato possibile individuare alcuna area libera, né alcuna struttura esistente nelle immediate vicinanze del punto terminale che interessa le popolose zone di Santa Teresa, Stella e Materdei. Il quinto asse ha inizio in corrispondenza dello svincolo della tangenziale al Vomero e si snoda lungo via Cilea fino all'incrocio con via Luca Giordano: per questa si propone un parcheggio multipiano fuori terra su tre livelli per complessivi 400 posti auto, da realizzarsi in prossimità dello svincolo della tangenziale, e quindi a circa 700 m dal punto terminale. Infine, per quanto riguarda il sesto asse di penetrazione, coincidente con la direttrice viale Kennedy – viale Giulio Cesare, si considera come punto terminale l'imbocco della galleria Posillipo. L'area da adibire a parcheggio è stata individuata

in prossimità della stazione della metropolitana di piazza Leopardi, lungo via Giulio Cesare, dove sarebbe possibile realizzare una struttura fuori terra multipiano su cinque livelli per complessivi 880 posti (Gargiulo, 2009).

2.5. La contrazione del settore economico

Pur conscia del proprio patrimonio storico, artistico e culturale, la città di Napoli e la sua provincia versano in una condizione economica e sociale di evidente difficoltà, arenate come sono nell'incapacità imprenditoriale di impiegare soddisfacentemente le risorse presenti e di avviare in tal senso un adeguato processo di sviluppo.

Secondo le rilevazioni Istat del 2006, la forza di lavoro della provincia di Napoli ammonta a 1.029.000 unità (il 67,5% delle quali è di sesso maschile) ed è costituita per 877.000 unità da occupati e per 152.000 unità da disoccupati. Il numero degli occupati della provincia di Napoli nel biennio 2005/2006 si è ridotto di 31.000 unità e l'andamento occupazionale ha subito una flessione dello 0,8%, inferiore a quella dell'anno precedente (-2,6%). Il tasso di attività, calcolato come rapporto tra forze di lavoro e popolazione residente, è pari al 48,8% mentre il tasso di disoccupazione al 14,8%. I cali del tasso di occupazione (passato dal 42,8% del 2004 al 41,5% del 2006) e di disoccupazione (-16,9% rispetto al 2005) rivelano evidenti differenze anche rispetto ai valori medi nazionali e regionali – più del doppio del dato nazionale (6,8%) e superiore al valore medio regionale (12,9%).

Probabilmente imputabili ad una fuoriuscita dei disoccupati verso la “non attività” e ad una ripresa delle migrazioni verso le aree centro-settentrionali della Penisola, questi dati evidenziano una forte e persistente debolezza del sistema economico partenopeo che resta il più elevato di tutte le province campane. Rispetto al dato regionale, la distribuzione degli occupati per macrosettori di attività evidenzia una maggiore incidenza nell'industria (24,9% rispetto a 24,4%), con un aumento di occupati del 5,3%, e, specularmente, una minore incidenza nell'agricoltura (2,3% a fronte di 4,8%), con un calo del 4,8%; la maggiore intensità occupazionale continua a registrarsi nel settore terziario (72,9%) seppur segnata da un calo di 16.000 unità rispetto al 2005 (-2,4%). Flussi in entrata e in uscita (nuovi posti di lavoro e pensionamenti o scadenze di contratti) appaiono più consistenti rispetto agli anni precedenti (+7,7% e +5,8%) ma sempre inferiori al valore regionale (+8,3%). I settori con una domanda attesa di assunzioni a maggiore incidenza rispetto al totale delle assunzioni sono stati quelli delle costruzioni (21,3%), del commercio (16,2%), del credito ed assicurazioni (14%), dell'industria tessile ed abbigliamento (15,5%), di alberghi e ristoranti (13,6%). Dalla comparazione di genere, si evince poi come Napoli mostri maggiori difficoltà nell'assorbire la domanda di lavoro femminile (tasso di occupazione al 24,8%), diversamente dal valore nazionale che raggiunge il 46,3%. Parimenti, il tasso di disoccupazione femminile provinciale supera di oltre 12 punti percentuali quello nazionale e di 3 punti quello regionale¹⁶.

¹⁶ Fonte: www.imestieridelcommercio.it.

TABELLA 10

*Variazioni in percentuale delle attività economiche nel Comune di Napoli (1991-2007), nella Provincia di Napoli (1981-2001) e nella Regione Campania (1991-2001)*¹⁷

	Unità Locali		Addetti	
	1991-2001	2001-2007	1991-2001	2001-2007
Comune di Napoli				
(Dati Asia)				
Attività manifatturiere ed estrattive ed altre attività	-0,56	-7,38	-29,48	-3,15
Costruzioni	117,88	27,97	8,08	11,98
Commercio all'ingrosso e al dettaglio, trasporto e magazzinaggio, attività di alloggio e ristorazione	8,45	6,87	-11,73	16,63
Servizi di informazione e comunicazione	-2,04	926,56	-22,09	42,62
Attività finanziarie ed assicurative	64,30	1,55	-17,58	-10,25
Attività immobiliari	536,97	62,65	233,10	47,18
Attività professionali, scientifiche e tecniche; attività amministrative e di servizi di supporto	154,25	19,57	35,16	-33,54
Istruzione, sanità e assistenza locale	41,81	-57,84	8,70	-85,64
Altre attività di servizi				
Totale	36,14	7,96	0,71	-24,39
Provincia di Napoli				
(Dati Istat)				
	1981-1991	1991-2001	1981-1991	1991-2001
Industria estrattiva	-9,68	32,14	-17,45	1,22
Industria manifatturiera	1,86	13,96	-22,73	-18,09
Energia, gas e acqua	-2,99	-6,15	18,38	-32,77
Costruzioni	64,79	179,16	42,12	43,68
Commercio e riparazioni	11,61	8,15	8,15	-6,62
Alberghi e pubblici esercizi	16,59	17,53	16,34	12,62
Trasporti e comunicazioni	-32,80	92,14	-8,94	2,84
Credito e assicurazioni	57,28	59,86	21,29	-4,98
Altri servizi	35,75	77,27	53,72	59,76
Totale	14,89	33,68	2,02	6,03
Regione Campania				
(Dati Istat)				
	1981-1991	1991-2001	1981-1991	1991-2001
Industria estrattiva	-6,06	7,53	-18,00	-11,64
Industria manifatturiera	7,55	14,25	-18,50	-5,23
Energia, gas e acqua	0,28	-13,03	8,42	-31,93
Costruzioni	75,82	64,25	45,14	12,75
Commercio e riparazioni	10,66	2,33	10,02	-6,87
Alberghi e pubblici esercizi	17,97	16,78	15,21	14,75
Trasporti e comunicazioni	-17,93	55,70	-3,34	5,24
Credito e assicurazioni	76,10	50,30	31,59	0,44
Altri servizi	51,29	63,47	60,55	58,81
Totale	20,26	24,50	6,73	7,74

FONTE: elaborazione su dati Asia¹⁸ (2009) e dati Istat (Censimento Industria e Servizi, 1981-1991-2001)

¹⁷ Le due fonti cui si è attinto forniscono dati sulle attività economiche raggruppate secondo criteri differenti e, per questo, difficilmente comparabili; inoltre, se l'Istat li raccoglie con cadenza decennale, l'Asia ne fornisce anche di intercensuali. Nell'impossibilità di intervenire sugli accorpamenti e di confrontarli (Comune, Provincia, Regione), si è scelto di affiancare le due fonti e di rilevare dal calcolo delle variazioni i cambiamenti occorsi negli ultimi anni, descritti nel testo.

¹⁸ L'Asia (Archivio statistico delle imprese attive), avviato dopo la validazione avvenuta con il censimento intermedio del 1996, è stato integrato con le informazioni relative alle Unità Locali raccolte nella tornata censuaria del 2001. Con esso è possibile rappresentare sul piano territoriale l'evoluzione della struttura economica del Paese ed adeguare la produzione italiana di statistiche sulle unità economiche ai regolamenti Eurostat.

Delineato sinteticamente il quadro provinciale, va opportunamente precisato che da un punto di vista territoriale ed imprenditoriale sarebbe corretto ripartire la provincia di Napoli in nove diversi ambiti (ambito Napoli città, ambito flegreo, ambito Giuglianese, ambito Napoli Nord, ambito Acerra-Pomigliano, ambito Nolano, ambito Vesuviano interno, ambito Vesuviano costiero, ambito Sorrentino), per la presenza di particolari vocazioni economiche che negli ultimi decenni queste diverse aree hanno mostrato di possedere verso un settore imprenditoriale piuttosto che verso tutti gli altri (Figura 8).

Tali peculiarità sono imputabili a fattori diversi, variamente legati alla posizione geografica di ciascun ambito, all'efficienza del tessuto connettivo, alla prossimità al cuore urbano, alla naturale vocazione turistica, alla disponibilità di spazi da urbanizzare o industrializzare, all'abilità dei soggetti locali e al dinamismo degli attori imprenditoriali locali.

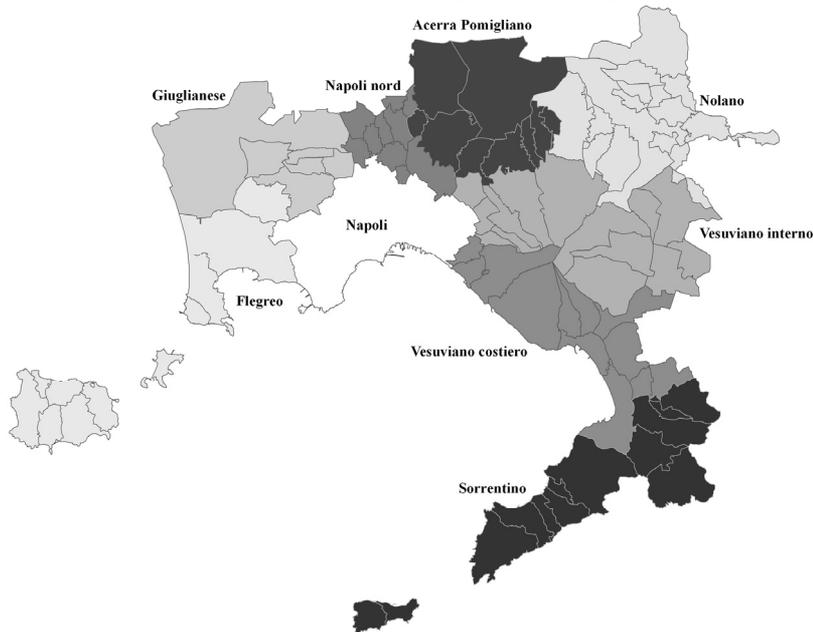
La scala scelta per questa indagine ci porta a soffermare l'attenzione sul primo dei nove ambiti, quello di Napoli città, mantenendo soltanto *a latere* un riferimento – meno dettagliato – ai restanti otto: esso costituisce certamente una parte importante dell'intero sistema provinciale con le sue 38.000 unità locali censite nel 2001, che pesano in ragione del 64% del totale, più del doppio dell'ambito Vesuviano costiero, secondo in classifica per numero di imprese.

Ciò nonostante, va rilevato che, conformemente a logiche economiche presenti anche in altre realtà urbane, negli ultimi anni la cintura attorno a Napoli ha conosciuto, rispetto al passato, un consistente incremento imprenditoriale imputabile ad un'accelerazione della mobilità interprovinciale oltre che, naturalmente, a condizioni di trasformazione generale variamente legate alla persistente spinta all'urbanizzazione, all'intensificazione dei sistemi di comunicazione, alla saturazione dell'ambito prettamente urbano.

Dalla comparazione dei dati censuali Istat, dal 1961 al 2001, nel generale assetto imprenditoriale dell'ambito territoriale di Napoli si rilevano una forte contrazione dell'industria manifatturiera ed una consistente terziarizzazione: comunemente esse sono imputabili sia ad un processo di svuotamento industriale principiato negli anni Ottanta, che ad un parziale effetto sostituzione provocato dalla crescita del settore servizi e dalla discreta espansione del comparto ricettività tra il 1991 ed il 2001.

Va notato che le imprese manifatturiere che abbandonarono l'ambito urbano di Napoli a partire dagli anni Settanta trovarono solo parziale sostituzione negli altri ambiti territoriali (Acerra-Pomigliano, Napoli Nord e Vesuviano interno), dal momento che fu l'intera provincia ad essere investita dal fenomeno di svuotamento, di fatto a beneficio di altre, sopra tutte quella di Caserta dove, tra il 1971 ed il 1991, il numero di unità locali del comparto raddoppiò, passando da 4.426 a 7.208 unità, ed il numero degli addetti quasi si triplicò dal 1961 al 2001 (da 12.933 a 37.028 unità).

FIGURA 8
I nove ambiti territoriali della provincia di Napoli



FONTE: elaborazione di V. Lapicciarella su ACEN, 2007

Quanto all'altro fenomeno imprenditoriale – l'incremento degli addetti nel comparto dei servizi e del commercio all'ingrosso –, Napoli si è mostrata alquanto conforme alla generale tendenza che, all'epoca della grande espansione economica italiana, vide procedere parallelamente i fenomeni di urbanizzazione e terziarizzazione: di certo, fin dagli anni Sessanta, l'ambito cittadino fu quello più spiccatamente caratterizzato da una vocazione terziaria che l'area urbana ha mostrato di conservare fino circa al 1991, allorquando poi, pur mantenendo un *trend* occupazionale positivo (addirittura raddoppiando il numero dei suoi addetti e confermandosi, dunque, come cuore pulsante della provincia metropolitana), cominciò ad essere affiancato dagli ambiti immediatamente confinanti (area Vesuviana costiera, Acerra-Pomigliano, Napoli Nord, Giuglianese) la cui espansione in termini quantitativi decretò poi il consolidamento della cintura urbana partenopea (Tabella 10).

Interessante oltre che necessaria, considerato il lungo tempo trascorso dal censimento del 2001, è pure la lettura di altri dati forniti da Unioncamere-Infocamere, dai quali si evince che il totale delle imprese iscritte nei registri della Camera di Commercio nel 2006 è stato pari a 263.940 unità, decretando un aumento dell'11,7% rispetto al dato rilevato nel 2000.

La ripartizione di queste imprese per settori di attività economica ha evidenziato una cospicua presenza di operatori nel commercio (42,4%) e nei servizi (24,3%), una

molto meno forte nei settori delle costruzioni e dell'industria manifatturiera (circa 11,7%) ed infine un modestissimo 5,3% di operatori nel comparto dell'agricoltura.

Certamente, come rilevato dalla Maggioni (2007), i fenomeni dello svuotamento industriale e della sostituzione del manifatturiero con il terziario appaiono molto più contenuti che in passato; ad ogni modo, tra il 2005 e il 2006, l'ambito urbano di Napoli occupava la penultima posizione nel comparto servizi e commercio (laddove la prima posizione era occupata rispettivamente dall'ambito Giuglianeso e Flegreo), la quinta posizione nel settore manifatturiero (la prima posizione era del Giuglianeso) e, nel settore ricettività dominato dall'ambito sorrentino, Napoli città ha registrato crescita zero, destando ovviamente non poche perplessità.

Si può affermare, dunque, che la città abbia conosciuto due fasi: tra gli anni Cinquanta ed Ottanta, una segnata dalla crescita delle periferie e dal decremento dei quartieri centrali; dagli anni Ottanta ad oggi, un'altra di decentramento urbano, in cui anche le conurbazioni, formatesi in precedenza a ridosso della città, hanno perso peso in termini demografici e funzionali a favore di aree ancora più esterne.

Ad essere venuti meno, sia per molte piccole imprese che per gli impianti della grande impresa, sono l'esigenza ed il vantaggio di collocarsi in ambito urbano o suburbano, rimpiazzati dalla conveniente ubicazione nei centri minori extraprovinciali, sempre che in grado di garantire buone condizioni di accessibilità alle reti infrastrutturali, adeguate dotazioni di servizi collettivi, equilibri sociali.

Invero, la situazione attuale delineata per Napoli condivide le medesime problematiche di altre grandi città: declino della popolazione e dell'occupazione industriale, difficoltà di reimpiego dei lavoratori espulsi dalle imprese fallite o in crisi, incremento della disoccupazione giovanile, fenomeni di emarginazione e devianza, che sarà possibile superare soltanto modificando la mentalità imprenditoriale secondo parametri competitivi di riconversione industriale e produttiva, come accaduto in altre realtà, come quelle di Pittsburgh, Dresda, Barcellona.

2.6. Potenziali percorsi culturali per l'acquisizione di un profilo competitivo

C'è uno studio del 2005 promosso dall'Acen¹⁹, in cui per il futuro di Napoli è ipotizzata una strategia di rinascita fondata su alcuni *assets*, pacchetti di risorse materiali ed immateriali presenti in forma di sistema e a disposizione della comunità; sono stati individuati per favorire la ripresa dagli effetti negativi prodotti dalla espulsione recente di un gran numero di attività e funzioni, cui è mancato il cosiddetto "effetto sostituzione" a compensazione dello svuotamento – industriale e commerciale – che s'è di fatto registrato.

Tra tanti, tre sono indicati come prioritari – cultura e ricerca, turismo, logistica – pur se inquadrati in una logica sistemica che non ne trascuri altri, ugualmente rilevanti e dai primi richiamati – commercio, servizi, industria, artigianato. Da questa

¹⁹ "Le città dei creativi. Visioni e progetti per Napoli" dell'Associazione Costruttori Edili Napoli.

impostazione ha tratto ispirazione l'approccio all'ultimo degli aspetti dell'ambiente multidimensionale indicato da Soldatos, quello relativo cioè alla cultura di una comunità: questa scelta è parsa un modo incisivo e diverso per delineare certe caratteristiche di settore su cui investire in ragione della forza delle risorse presenti.

Cultura e ricerca, artigianato e logistica sono gli *assets* su cui s'è deciso di soffermarsi (a discapito degli altri, per ragioni di spazio), indicando per ciascuno la presenza di un requisito (in forma di iniziativa, progetto, strategia), rappresentativo dell'intero comparto ed ispirato, più di altri, a logiche innovative: si sono approfonditi, cioè, il Forum Internazionale delle culture, come evento propulsore di sviluppo territoriale; l'artigianato, come attività motrice per il miglioramento della vivibilità urbana e la riqualificazione di alcune aree della città; il *waterfront* del porto di Napoli che, per configurarsi oggi come cruciale piattaforma del settore logistico, deve attingere dalle sedimentazioni della cultura, ripristinando alcune delle funzioni svolte in passato.

È apparso che una delle possibili vie per assicurare margini di competitività alle città, che non rivestono un ruolo riconosciuto a scala internazionale, sia quella incentrata sulla riscoperta della loro più autentica e radicata identità che, costituendone un tratto distintivo, in quanto vocazione funzionale sedimentata, le rende uniche all'interno di un mondo sempre più tendente all'omologazione e diverse da tutti gli altri contesti urbani.

Ciò vale anche per le grandi città che, non potendo più accontentarsi di basare tutto sulla propria dimensione demografica e sugli effetti di agglomerazione, specializzazione ed efficienza che ne derivano, sono costrette a riconoscere e consolidare elementi e funzioni da cui potenzialmente scaturirebbero vantaggi competitivi nella scena internazionale e/o nazionale (Galderisi *et al.*, 2002).

Asset cultura e ricerca: la promozione di Grandi Eventi

Punto di forza dell'organizzazione delle città è la mobilità, fattore fondante dell'assetto e delle strutture urbane e territoriali; soprattutto alla scala locale, le infrastrutture della mobilità si configurano come "attrezzature urbane" che attirano servizi ed attività fondamentali e che, negli esempi più riusciti, costituiscono i nuovi simboli ed i moderni segni di riferimento nella città (Gargiulo, 2007), per riqualificare spazi degradati o ridisegnarne altri, inutilizzati.

Ad essa, si lega un altro degli elementi utili a determinare il livello di competitività delle città, ovvero la propensione ad accogliere manifestazioni ed eventi di rilevanza internazionale, in ragione della stretta dipendenza di questa capacità dal numero, il tipo ed il livello di relazioni che si instaurano all'interno dei contesti economico, sociale e produttivo.

Negli ultimi anni, in Europa, la mobilità nel tempo libero è notevolmente aumentata in concomitanza di una serie di fattori, spesso tra loro in relazione, come l'allungamento della vita, la contrazione degli orari di lavoro e la loro maggiore flessibilità, la crescente domanda di attività culturali, l'opportunità frequente di intrattenere più facilmente contatti sociali.

Un segno tangibile di questi cambiamenti è racchiuso nell'incremento del numero e della frequenza dell'allestimento di Grandi Eventi che, oltre a richiamare consistenti quote di turisti, rappresentano per le città che si candidano ad ospitarli imperdibili occasioni di rinnovamento e riorganizzazione funzionale.

Un numero sempre maggiore di città è investito oggi da processi di deindustrializzazione o interessato da fenomeni di riconversione dei sistemi produttivi: per esse l'organizzazione di un evento internazionale può avere un forte impatto sull'economia locale e favorire, grazie al conferimento di nuove risorse, il recupero di grandi aree dismesse o in disuso e la realizzazione di servizi e infrastrutture necessari per accogliere l'evento.

Anche il Piano Strategico di Napoli, avviato nel 2006, segue questa impostazione ed indica i Grandi Eventi come catalizzatori e propulsori dei processi di promozione territoriale.

La scelta ricaduta su Napoli come sede destinata ad ospitare dal 10 aprile al 21 luglio 2013 il Forum Internazionale delle Culture rappresenta per la città una proficua opportunità per avviare trasformazioni urbane e territoriali, indicate per altro tra le azioni e gli obiettivi dello stesso Piano Strategico.

Il Forum durerà 101 giorni, alternerà esposizioni e dibattiti articolandoli in cinque grandi aree, ciascuna rappresentativa di un continente.

Ai quattro assi tematici principali (condizioni per la pace, sviluppo sostenibile, conoscenza e diversità culturale), Napoli ne ha voluto aggiungere un altro legato al tema "Memoria del futuro: conoscere le proprie radici per progettare il futuro comune".

In base alle esperienze dei Forum di Barcellona e Monterrey, le cifre dell'organizzazione dell'evento vanno calcolate in misura di: 60/100 ettari di superficie da destinare all'accoglienza di flussi di potenziali visitatori; oltre 190 comunità rappresentanti di diversità civiltà per oltre 5 milioni di ospiti; 20.000/30.000 volontari coinvolti per 6 mesi; oltre 100.000 addetti partecipanti alla manifestazione.

Gli spazi destinati all'evento convergono nel cosiddetto "Forum Agorà", un concentrato sistema di aree in cui convivono un Convention Center ed una serie di spazi espositivi e pubblici, che assurgono a simboli dell'incontro delle "diversità culturali" e del confronto dei valori fondanti le diverse identità culturali, alla cui armonica convivenza ed integrazione l'intero evento è dedicato.

Secondo queste indicazioni, il Comune di Napoli ha scelto come Agorà del Forum l'area occidentale della città per le numerose qualità rappresentate in termini di ampia disponibilità di spazi espositivi (come quelli presenti nella Mostra d'Oltremare), grande valore simbolico rappresentativo (dell'area dismessa dell'ex Italsider), importanti esempi di trasformazione (come gli spazi di Città della Scienza e delle ampie aree sportive disponibili).

Altri scenari verranno allestiti anche nei luoghi più rappresentativi della città e del suo comprensorio, come quelli di piazza del Plebiscito, della Reggia di Capodimonte, di Pompei e della Reggia di Caserta.

TABELLA 11

Azioni di preparazione all'accoglienza del Forum Internazionale delle Culture del 2013

Azioni	Temi	Strumenti
1	Razionalizzazione e miglioramento dell'offerta complessiva	Centro multifunzione degli sport marini e della vela; spazi attrezzati per megaconcerti, porto turistico; recupero dell'ex collegio Ciano.
2	Razionalizzazione e miglioramento dell'accessibilità	Completamento della linea 6 della metropolitana; completamento dell'asse stradale veloce verso Roma; recupero del sistema tranviario; potenziamento del trasporto su gomma; realizzazione di aree di sosta.
3	Garanzia della sicurezza nell'Agorà del Forum	Predisposizione di un piano di monitoraggio delle aree; controllo e sicurezza degli accessi.
4	Recupero della qualità dell'ambiente naturale e dell'habitat antropizzato	Bonifica e riqualificazione fascia costiera Bagnoli e siti industriali dismessi; allestimento punti panoramici attrezzati.
5	Valorizzazione del patrimonio storico, archeologico, architettonico	Miglioramento dell'accessibilità ai siti di interesse storico, artistico, architettonico.
6	Diversificazione e razionalizzazione del sistema dell'offerta a fini turistici	Allestimento di una rete per la sosta turistica; agevolazioni al turismo giovanile; realizzazione del nuovo porto di Bagnoli.
7	Promozione dell'immagine della città nel mercato turistico internazionale	Strutture; manifestazioni; spot e documentari; congressi; pagine web.
8	Promozione dell'arte, della cultura e delle attività per il tempo libero	Uso dei teatri; rete di spazi per lo <i>street-sport</i> ; uso dello stadio San Paolo come sede di grandi eventi.
9	Potenziamento e diversificazione dell'offerta ricettiva	Realizzazione ostelli, <i>guesthouse</i> ; ottimizzazione dell'offerta ricettiva esistente.
10	Incentivazione dell'industria turistica a supporto del Forum	Recupero edifici storici; opuscoli; incentivazioni alla produzione di prodotti tipici e di <i>gadget</i> per la promozione.

FONTE: Comune di Napoli, Piano Strategico di Napoli, 2006

Interessanti in tal senso potranno essere, se ben gestite, le ricadute territoriali del Protocollo d'Intesa firmato dai Comuni di Napoli e Milano in vista di un proficuo asse (tematico ed economico, con lo stanziamento di 115 milioni di Euro per Napoli) tra il suddetto Forum delle Culture e l'Esposizione Universale di Milano (Nutrire il Pianeta, Energia per la Vita) del 2015: il primo, si legge nel Protocollo, assume un rilievo strategico per il secondo “in ragione del ruolo di promozione del dialogo interculturale e della conoscenza tra popoli, del grande flusso di visitatori attesi, della natura dei rapporti internazionali che da esso si genereranno, della consistenza dei progetti culturali che saranno attivati in riferimento”²⁰.

In altri termini, a Napoli è attribuita l'opportunità (o demandato il compito) di rappresentare per Milano un polo territoriale strategico al buon esito dell'Expo, in nome della sua storia millenaria, delle sue capacità di attrarre flussi turistici significativi, della sua dotazione di istituzioni accademiche ed intellettuali in grado di generare dibattiti culturali stimolanti per l'Esposizione Universale (Tabella 11).

La cultura continua a configurarsi, dunque, come risorsa irrinunciabile per una forma di sviluppo sistematico di reddito, occupazione e formazione, tanto più in un tessuto, come quello partenopeo, caratterizzato da una tradizione secolare del sapere.

Per alimentare la cultura è necessario supportarla con una proficua e sempre dinamica attività di ricerca: perché possa costituire un effettivo *asset* sotto il profilo economico, la ricerca deve ragionare in ottica di sistema, dialogando con le imprese, colmando il *gap* che ancora l'allontana dal mondo del lavoro e, soprattutto, puntando

²⁰ Fonte: Protocollo di Intesa tra la Città di Milano e la Città di Napoli, 17 febbraio 2009.

sulle competenze già presenti nel territorio, finalizzandole allo sviluppo imprenditoriale e all'immissione sul mercato di prodotti innovativi.

Al cospetto di tali imponenti obiettivi va rammentato però che, relativamente a questo *asset*, la realtà partenopea deve essere contestualizzata nel più ampio quadro nazionale: v'è da tener presente, cioè, che Napoli, appartenendo ad un Paese solitamente poco propenso al cambiamento dei propri modelli produttivi basati su settori tradizionali, tende a rispecchiarne ritardi e carenze.

La spesa per ricerca e sviluppo è indicata come uno degli indicatori chiave per misurare il conseguimento degli obiettivi della Strategia di Lisbona²¹; secondo gli impegni assunti dai Paesi europei nel 2002, tale indicatore, inteso come rapporto tra spesa per R&S (ricerca e sviluppo) e Pil, avrebbe dovuto raggiungere il 3% nel 2010: recenti dati Eurostat indicano che solo Svezia e Finlandia hanno raggiunto e superato l'obiettivo stabilito, mentre l'Italia con l'1,2% si è collocata al sedicesimo posto in Europa, con valori inferiori a quelli registrati dai principali Paesi europei (dopo Portogallo, Spagna ed Irlanda)²².

Nel Mezzogiorno, la Campania registra una componente di spesa sostenuta dalle sue imprese pari allo 0,6%, in linea con i valori medi nazionali.

Entro il 2013 per sostenere ricerca ed innovazione nel Mezzogiorno giungeranno dall'Unione europea finanziamenti per venti miliardi di euro: alla Campania è destinato circa il 20% del totale della spesa programmata, un importo considerevole che, se opportunamente veicolato, potrebbe contribuire ad un processo di riqualificazione produttiva e infrastrutturale del territorio, fondamentale in un momento di difficoltà dell'economia meridionale e nazionale, afflitta dagli effetti della crisi internazionale e della conseguente recessione.

Di fronte ai ritardi strutturali delle regioni del Sud e ad una economia italiana avviata, secondo gli osservatori, verso una probabile semi-stagnazione di lungo periodo²³, innovazione e ricerca rappresentano indubbiamente le due componenti principali capaci di attivare il motore della crescita economica: per l'Italia si rivela assolutamente necessario definire appropriate politiche economiche, che puntino ad un deciso sostegno alla ricerca e all'innovazione e che siano centrate, prioritariamente, sullo sviluppo del capitale umano.

A tal proposito, da un recente studio sulle caratteristiche del sistema italiano di

²¹ Programma di riforme economiche varato nel 2000, la Strategia vuole fare dell'Unione europea la più competitiva e dinamica economia della conoscenza intervenendo in numerosi campi della politica economica, come: innovazione e imprenditorialità, riforma del *welfare* e inclusione sociale, capitale umano e riqualificazione del lavoro, uguali opportunità per il lavoro femminile, liberalizzazione dei mercati del lavoro e dei prodotti, sviluppo sostenibile.

²² Anche gli altri indicatori (il numero di brevetti registrati, il numero degli addetti pubblici e privati ad attività di ricerca e sviluppo, i risultati prodotti dalla innovazione tecnologica) rivelano una situazione generale del Paese e particolare del Mezzogiorno nient'affatto soddisfacente.

²³ La cosiddetta "sindrome giapponese" che renderebbe l'economia di un Paese incapace di innovare il proprio apparato produttivo, tenendo così il passo con le trasformazioni dei mercati mondiali (Turani, 2009).

produzione del capitale umano²⁴ è emerso che i limitati standard di trasferimento della conoscenza del sistema educativo sono dovuti non tanto al volume delle risorse impiegate, quanto ad un insieme di fattori legati alla debole attenzione per la qualità, alla scarsa effettiva autonomia delle scuole ed alla mancanza di un sistema di valutazione uniforme e standardizzato.

L'Italia è, difatti, in ritardo rispetto alla media dei Paesi OCSE, sia a causa dei deludenti traguardi ottenuti da molti studenti²⁵, che della insufficienza qualitativa dell'offerta universitaria, riconducibile alla scarsa differenziazione e competizione tra gli atenei, al perdurare del valore legale del titolo di studio, alla durata abnorme degli studi universitari, all'aumento di disponibilità di sedi universitarie prevalentemente educative ed indifferenziate, prive di una forte vocazione per la ricerca²⁶.

Le conseguenze più gravi delle carenze del sistema educativo ricadono sul Mezzogiorno, dove il *gap* di qualità del capitale umano rispetto alle altre aree del Paese amplifica quel ritardo nello sviluppo che si autoalimenta a causa pure delle limitate occasioni offerte dal sistema produttivo locale; il Meridione, inoltre, registra ingenti perdite di capitale umano, ceduto alle regioni centro-settentrionali a causa della ripresa ormai decennale delle migrazioni interne alla Penisola²⁷.

In conclusione, dunque, il fatto che Napoli, sfortunatamente, non offra né ai suoi studenti né ai suoi ricercatori un ambiente sociale disteso e proficuo deve far riflettere sulla necessità di una più ampia bonifica del territorio e di una riqualificazione urbana che passi, per esempio, attraverso la realizzazione di residenze per studenti e ricercatori, anche stranieri, creazione di laboratori e di incubatori d'impresa, rifunzionalizzazione di aree per l'attrazione di attività produttive compatibili con le esigenze ambientali ed il contesto urbano (Maggioni, 2007).

²⁴ P. CIPOLLONE, P. SESTITO (2010), *Il capitale umano*, Bologna, Il Mulino.

²⁵ I risultati conseguiti dagli studenti meridionali sono di gran lunga inferiori ai già limitati risultati raggiunti nelle scuole delle regioni centro-settentrionali; si producono pesanti divari pure tra licei ed istituti tecnici e professionali.

²⁶ A dieci anni dal varo dell'autonomia didattica del sistema universitario, che ha introdotto il sistema a doppio ciclo (laurea breve e specialistica), secondo la Corte dei Conti "è possibile verificare che la riforma non ha prodotto i risultati attesi né in termini di aumento dei laureati né in termini di miglioramento della qualità dell'offerta formativa, avendo anzi generato un sistema incrementale di offerta con un'eccessiva frammentazione delle attività formative ed una moltiplicazione spesso non motivata dei corsi di studio" (2010, p. 140). La Campania con i suoi sette atenei (a Napoli, Università degli Studi "Federico II", Seconda Università di Napoli, Università degli Studi "Orientale", Università degli Studi "Parthenope", Istituto Suor Orsola Benincasa; a Salerno, Università di Salerno; a Benevento, Università del Sannio) è la terza regione italiana per consistenza nel settore della ricerca pubblica, in termini di addetti e di studenti formati nelle sue Facoltà.

²⁷ Tra il 2000 e il 2005, sono emigrati oltre 80.000 laureati, prevalentemente diretti verso le grandi aree metropolitane del Centro-nord, come Roma, Bologna, Milano; a ciò va aggiunto il cosiddetto "pendolarismo di lungo raggio", costituito da occupati in località del Centro-nord lontane da quelle di residenza, che, nel solo anno 2007, ha interessato circa 170.000 lavoratori (Mocetti *et al.*, 2010).

Asset artigianato: la tradizione che si proietta sul mercato

L'artigianato a Napoli ha acquisito nel tempo una propria caratterizzazione strutturale, dimensionale e funzionale. È composto da lavoratori autonomi e piccoli imprenditori, che realizzano produzioni di qualità differente anche nell'ambito delle medesime lavorazioni, e si distingue in artigianato di "produzione", "artistico" e di "servizio".

Il primo, legato a processi di cooperazione alla grande industria, è localizzato principalmente lungo i due assi ortogonali che si estendono da piazza Mercato alla Riviera di Chiaia e da piazza Trieste e Trento a via Foria, sui quali sono disseminate micro-aree specializzate in particolari lavorazioni.

Il secondo, formato da imprese di piccole dimensioni e produttore di oggetti di consumo per uso turistico, è concentrato nella parte antica della città compresa tra via Tribunali e Spaccanapoli. Il terzo, frutto di un lavoro artigiano individuale, si insedia nel centro storico ove la richiesta di prestazioni è meglio assortita e maggiormente concentrata (Castiello, 1996).

I numeri dell'economia artigiana a Napoli sono rintracciabili nei dati statistici e nei registri delle imprese pubbliche e private: nella sola provincia di Napoli si localizza circa il 40% delle imprese artigiane dell'intera regione, di cui il 13% circa sono attive in città. Le 29.286 unità si distribuiscono prevalentemente nelle attività manifatturiere (settori alimentare, tessile, dell'abbigliamento, del legno, delle pelli e del cuoio), nelle costruzioni e nei servizi (di cui il 66% è costituito da imprese a valenza sociale e personale, il 17% da imprese attive nella logistica – trasporti, magazzinaggio e comunicazioni –, il 15% da imprese dedite ad attività immobiliari, di noleggio, informatica e ricerca). La presenza femminile non supera il 18%, a causa della persistente difficoltà che ancora incontrano le donne nella creazione di imprese e nella professione imprenditoriale (Camera di Commercio, 2010).

Da un'analisi congiunturale è emerso che per avviare un concreto processo di sviluppo sono tre i bisogni primari da soddisfare: una valida politica di *marketing*, la trasformazione gestionale e tecnologica, la creazione di nuove scuole di preparazione al mestiere.

È in particolare la formazione tecnica dei nuovi artigiani a costituire un importante problema perché legato soprattutto alla scarsità di corsi di formazione, la cui assenza fa della frequentazione della bottega artigiana l'unica possibilità di apprendimento del mestiere; inoltre, l'opportunità di guadagno immediato che offrono altri settori è certamente più allettante di un lungo tirocinio poco retributivo che solo i figli d'arte accettano di affrontare nella bottega paterna.

Il composito e multiforme sistema delle imprese artigiane, dunque, necessita di una politica differenziata che sia al contempo di stimolo e di supporto: la struttura sociale, gli organi preposti e gli enti assistenziali, cioè, dovrebbero spronare le imprese artigiane affinché, attraverso meccanismi di selezione e valorizzazione che ne stimolino sviluppo e produzione, esse possano imparare a potenziare le proprie risorse.

Occorrerebbe perciò indagare e capire se per l'auspicato rilancio economico

dell'artigianato verso la media impresa esistano effettivamente i presupposti necessari, come l'accumulo di capitale e la formazione di una rete di distribuzione delle merci. È probabile che in questo senso la strada più giusta da percorrere sia quella di intervenire in maniera selettiva, in modo tale da poter operare limpidamente, previo controllo ed approvazione delle categorie interessate.

In questo caso, in qualità di organo politico responsabile delle azioni e delle scelte adottate nell'ambito dell'artigianato, la Regione Campania dovrebbe garantire la sottrazione della gestione e della valutazione degli interventi al corpo politico, il quale dovrà limitarsi soltanto all'organizzazione, per vie legali, del programma di intervento e di revisione dell'operato degli uffici.

Sarà suo compito, poi, ostacolare l'antagonismo sleale e disfattivo e valorizzare al contempo la qualità dei prodotti, magari attraverso corsi di formazione professionale gestiti dagli operatori ed organizzati oltre che, come già proposto, dalla Camera di Commercio, anche dalla Regione Campania.

Di certo, la scelta di protendere verso una continua selezione degli aiuti e delle cooperazioni con altri organi segna un cammino difficile da seguire e assicurare nel tempo, anche se, in una visione assai ottimistica, l'annoso problema del finanziamento dei corsi di formazione e delle aziende potrebbe ipotizzarsi risolto attraverso l'aiuto degli istituti bancari che, allestendo forme di garanzie dei prestiti, consentirebbero agli addetti del settore di affacciarsi nella media impresa in maniera concreta, funzionale ed operativa.

Un buon canale di sviluppo e promozione per l'artigianato napoletano potrebbe essere rappresentato dall'esaltazione e la riproposta di prodotti tipici di ciascuna località della provincia partenopea: attraverso quel fitto alveare di piccole e qualificate aziende artigiane, essi riuscirebbero agevolmente a collocarsi in certe fasce di mercato, soprattutto all'estero, come testimonianze di una cultura che viene tramandata di generazione in generazione e che raccontano l'energia di un Paese, l'esuberanza della sua gente e la vitalità della propria storia.

È quanto accadeva alla Reggia di Capodimonte, ai tempi di Carlo e di suo figlio Ferdinando, e che oggi si cerca di far rivivere; è quanto succede a Torre del Greco, dove l'arte dell'incisione del corallo, dei cammei, della madreperla si rinnova da tempo memorabile; è quanto si respira, non solamente in prossimità delle festività natalizie, a San Gregorio Armeno attraverso l'evocazione che pastori e presepi fanno di un mondo fantastico e reale insieme; è quanto si vive a Sorrento, dove l'arte della tarsia non ha eguali nel mondo.

Se il grande valore di queste arti fu compreso allora, tanto da spingere gli artigiani a tramandare i segreti delle loro tecniche ai propri figli, tanto da indurre uomini più o meno illustri a creare scuole in cui potesse essere perpetuato questo messaggio di tradizione e cultura, significa dunque che queste arti sono assolutamente degne di tutela.

Per tali motivi, è necessario dedicarsi all'organizzazione di un complesso progetto volto ad esaltare l'inestimabile valore della produzione dell'arte presepiale del centro storico di Napoli, delle ceramiche di Capodimonte, del corallo e del cammeo di Torre

del Greco, degli intarsi di Sorrento, per i quali, oltre ai consorzi già creati, se ne istituiscano altri, finalizzati a studiare, ciascuno per i propri prodotti, strategie di mercato e di produzione a livello nazionale ed internazionale.

Attraverso questi consorzi, inoltre, deve essere pubblicizzata all'estero la reale capacità produttiva delle aziende impegnate nei vari settori, per renderla nota almeno nella stessa misura in cui sono conosciuti i prodotti finiti, spingendo così le imprese a perfezionare la già buona qualità delle proprie produzioni, provvedendo a munirle degli strumenti adatti con i quali poter effettivamente partecipare alle attività di *marketing* internazionale.

È possibile che, proprio da questi propositi appena elencati, abbiano tratto origine quelle iniziative che la Camera di Commercio promosse negli anni Novanta: la formazione dell'A.R.C.A. (il Consorzio del corallo e del cammeo), del C.A.P.A.M. (il Consorzio dell'arte presepiale) e del Consorzio della ceramica di Capodimonte; l'avviamento di alcuni corsi di formazione per incisori di cammeo e per addetti alla realizzazione di pastori e presepi; la promozione di un programma di riscoperta del vero volto e della vera essenza di questi settori, attraverso un'assidua partecipazione alle fiere ed alle mostre più importanti.

Chiaramente la strada da percorrere è ancora lunga e arduosa: nel tentativo di pianificarla, l'A.R.C.A. sta avanzando già da tempo in un ricco progetto indirizzato verso l'organizzazione di iniziative promozionali su tutti i mercati; verso l'invenzione di un vero e proprio marchio registrato; verso la costituzione di un centro produttivo plurifunzionale, costituito da un museo, una stazione di ricerca biologica marina, un *auditorium* e una sala didattica per l'aggiornamento degli addetti ai laboratori.

Il Consorzio per la rinomata ceramica di Capodimonte, che mira principalmente ad ottenere per i suoi prodotti un marchio di unicità, previsto peraltro da una legge nazionale, volge alla conquista del riconoscimento di aree di tipicità per una produzione locale, la propria, che risale al Settecento.

L'intento che questo Consorzio vuole perseguire è quello certamente lodevole di salvaguardare i propri prodotti sui mercati e di tutelarli in maniera più attiva dai danni recati dalla illegale e frequente concorrenza di chi realizza i "falsi".

Altrettanto lavoro ha da svolgere a sua volta il C.A.P.A.M., il cui obiettivo principale è costituito dalla sollecitazione di tutti gli artigiani ad iscriversi regolarmente alle liste, affinché possano lavorare comunemente per rilanciare un prodotto, quale quello del pastore e dei presepi, la cui richiesta è tutt'oggi molto insistente; tra le altre cose, questo è un settore che implica potenzialmente uno sviluppo parallelo di altri gruppi produttivi, dato che per realizzare un pastore, si sa, occorre lavorare la stoffa, la terracotta, la ceramica, i metalli, il legno, il sughero e tanti altri materiali.

Non occorre aggiungere che per la tutela di queste risorse bisognerebbe concertare la valorizzazione e la fruizione turistica del patrimonio artistico, culturale, monumentale di Napoli con condizioni di sufficiente vivibilità della città e con una diversa concezione dell'organizzazione urbanistica.

Asset logistica: la città ed il suo porto

Napoli è stata in più ambiti indicata come importante snodo della logistica nel Mediterraneo, per la sua favorevole posizione geografica e la sua storia di antica capitale.

Per non rinunciare in futuro a questo ruolo ereditato dal passato, Napoli disporrebbe di tutti i requisiti necessari e riuscirebbe ad essere insostituibilmente presente nei processi di interscambio di flussi culturali, sociali ed economici che attraversano il bacino del Mediterraneo, mettendo in connessione la penisola Iberica, i Balcani, il Medio Oriente e la costa Nordafricana.

Le cifre investite in questo settore nel corso degli ultimi anni sono indicative di quanto logistica e trasporto possano rappresentare un interessante *asset* strategico per la città e per l'intero comprensorio regionale (Tabella 12).

TABELLA 12
Investimenti infrastrutture di trasporto

Tipo di infrastruttura	Investimenti programmati 2001-2010 (in migliaia di Euro)	Risorse spese
Sistema di metropolitana regionale	5.690	1.450
Alta velocità/alta capacità	7.040	1.703
Strade e autostrade	6.600	1.675
Porti commerciali	518	201
Portualità turistica	568	205
Interporti	597	271
Aeroporti	1.345	104
Totale infrastrutture	22.358	5.609

Fonte: ACEN, 2007

Nella composita rete infrastrutturale risalta, tra tutte, l'esperienza in corso della rifunzionalizzazione del porto di Napoli che, potenzialmente, reca in sé i presupposti per generare una serie di interessanti benefici: miglioramento del sistema di relazioni interne ed esterne al tessuto economico provinciale; incentivazione degli scambi commerciali, culturali e sociali; promozione di nuove opportunità di sviluppo per la comunità locale.

Come altre città, Napoli vive il paradosso di affacciarsi sul mare, disporre di considerevoli tratti di costa, ma di fatto non avere un rapporto diretto, fisico e materiale con esso.

Eppure, recenti esperienze (come quelle di Barcellona e Genova) hanno dimostrato come la riqualificazione di alcuni tratti di fronte marittimo (*waterfront*) possa favorire un proficuo cambiamento delle relazioni tra il tessuto urbano ed il porto, partendo da interessanti reinterpretazioni dello spazio e muovendosi in direzione di uno sviluppo economico, sociale ed urbanistico.

Del resto, il porto – l'interfaccia tra terra e acqua – ha conosciuto continui cambiamenti che l'hanno portato a configurarsi prima come luogo di grandi traffici e sviluppo economico, poi come area urbana degradata e inaccessibile, per tornare in certi casi a costituire una delle parti più rinomate della città, restituite alla collettività.

In quest'ottica, anche nel nuovo Piano Regolatore Generale (Prg) di Napoli la

riqualificazione della linea di costa e la ricostituzione di un rapporto concreto della città con il suo mare sono esplicitamente indicate come interventi fondamentali per conferirle elevata qualità urbana.

Per procedere in tale direzione, si perseguono tre diverse modalità per ciascuno dei cinque tratti interessati da questo intervento di riqualificazione: il miglioramento dell'accesso al mare, il potenziamento delle infrastrutture costiere, la realizzazione di nuove installazioni per il tempo libero e per la fruizione delle risorse connesse al mare.

Partendo dall'estremità più occidentale, a Bagnoli è prevista la ricostituzione della grande spiaggia attrezzata della città, destinando alla balneazione quasi interamente i 1.500 m di costa, da Nisida a La Pietra, con l'unica interruzione di circa 150 m in cui verrà realizzato un piccolo porto, dimensionato per accogliere un massimo di 700 imbarcazioni, affiancato al "pontile nord", già restituito all'uso quotidiano dei cittadini.

In realtà, il tratto di costa, che potrebbe essere destinato a balneazione, passeggiate e tempo libero, è di fatto molto più esteso perché giunge fino al litorale di Pozzuoli, recentemente rimodernato ed assiduamente frequentato.

Il progetto reca in sé il superamento di due ordini di difficoltà: il primo inerisce alla realizzazione stessa del porto, duramente avversata da quanti sostengono che essa contrasterebbe con l'obiettivo manifesto del ripristino della balneazione; in realtà, confinare le imbarcazioni, attualmente sparse in tutta la baia, ad un ridotto spazio circoscritto, renderebbe di nuovo balneabile gran parte delle acque, migliorandone anche la qualità.

La seconda difficoltà riguarda la rimozione della colmata, necessaria per la realizzazione della spiaggia e del porto che in essa ricadrebbero: è fondamentale superare questa *impasse*, perché l'arenile, oltre che essere l'unico disponibile in territorio comunale e, dunque, risorsa preziosa per cittadini e turisti, si costituirebbe anche come imponente fattore di valorizzazione del nuovo insediamento di Bagnoli e vettore di accelerazione della sua realizzazione.

Il secondo tratto di costa, da Posillipo a Mergellina, è uno dei più interessanti e pregni di storia della città ma è pure una delle sue parti meno fruibili, o perché inaccessibile (Posillipo, con le sue residenze private) o perché congestionata (Mergellina e via Caracciolo, con innumerevoli ristoranti, rimessaggi per natanti, stabilimenti balneari). Con sparuti punti di approdo e di alaggio (Villa Rosebery, Riva Fiorita, Marechiaro, la Gaiola), il litorale è, dunque, difficilmente accessibile sia da mare, che da terra, ove esistono percorsi, quasi sempre storici (strade, sentieri, scalinate), che dalle vie Manzoni, Petrarca e Posillipo scendono al mare senza, tuttavia, raggiungerlo, se non in pochissimi casi.

Privatizzazione e degrado sono i motivi più frequenti di tali mancate occasioni di fruizione: andrebbero migliorate le condizioni di accesso al mare e di godimento della costa, attraverso una serie di interventi sulla viabilità che restituiscano ai cittadini il sistema di percorsi storici e l'opportunità di passeggiare lungo il mare, da Mergellina a Coroglio, con la riabilitazione di un percorso pedonale, sicuro, illuminato e

segnalato. *A latere*, interventi significativi riguarderebbero il completamento del parco Virgiliano e la valorizzazione delle testimonianze archeologiche romane del parco di Posillipo, di Pausilypon e della Grotta di Seiano: sono siti di incomparabile fascino, la cui fruizione andrebbe favorita con un'apertura al pubblico più estesa e regolare, e che potrebbero essere facilmente inseriti all'interno di circuiti turistici utili a valorizzare pure l'insediamento in corso di formazione a Bagnoli.

Da Mergellina al Molosiglio, nel terzo tratto, continuano i problemi di congestione ed uso improprio della costa. Mergellina è una delle cartoline più famose della città, meta prediletta della passeggiata della domenica da una buona fetta di napoletani, nodo di interscambio per il collegamento con le isole del golfo.

Gli interventi che consentano una riqualificazione dell'area e preservino i suoi caratteri di pregio storico e ambientale non sono semplici da attuare, perché non facile è concertare azioni ed assegnare responsabilità alla pluralità di soggetti locali presenti e coinvolti, costituiti da: l'amministrazione comunale di Napoli, che è titolare della pianificazione urbanistica e dei trasporti urbani; la società delle Ferrovie dello Stato, che gestisce il nodo ferroviario di Mergellina da ridisegnare radicalmente a seguito del dirottamento, ormai completato, del traffico nazionale sul nodo di piazza Garibaldi; l'Autorità portuale, chiamata a gestire la difficile convivenza delle imbarcazioni da diporto e quelle del servizio di trasporto per le isole; la Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici, che rivendica la possibilità di procedere ad un'attenta analisi e stima delle opere che si sono convulsamente accumulate negli anni.

Gli interventi da realizzare dovranno innanzitutto liberare lo spazio pubblico dall'occupazione di automobili e *chalet*, chioschi, ristoranti, parcheggiatori (quando indebiti ed abusivi) e poi ridisegnare le aree del porto, della passeggiata e dei giardini antistanti di piazza Sannazzaro e del piazzale della stazione ferroviaria, per garantire una riorganizzazione funzionale e qualitativa di questa parte della città.

Le opere di trasformazione più complesse e delicate, regolate da uno strumento creato *ad hoc*, il Piano Regolatore Portuale (Prp), interessano il cosiddetto "ambito portuale", ovvero il quarto tratto di costa occupato dal porto commerciale, da Molosiglio a Vigliena.

Nell'area occidentale, dalla stazione marittima alla barriera doganale, la sua pianificazione tende a due distinti obiettivi: migliorare i servizi di accoglienza per i passeggeri e realizzare un sistema di attrezzature ed infrastrutture per il turismo e il tempo libero.

Per questo motivo, i traffici commerciali che prima insistevano in questa area sono stati trasferiti da tempo in quella portuale orientale, col relativo avanzamento della barriera doganale.

Il proposito è quello di realizzare un *waterfront* che sia estensione verso il mare della città storica retrostante, per restituirle quel rapporto diretto che una città di mare, appunto, è giusto abbia con esso; questo ambizioso programma, già in corso di realizzazione, include la nuova sistemazione di piazza del Municipio che, disegnata da Alvaro Siza per la stazione della metropolitana (linee 1 e 6) qui presente, è previsto

formi un unico grande spazio pubblico tra la piazza attuale e il piazzale antistante la stazione marittima recentemente restaurata. Completato il progetto, l'idea sarebbe quella di dare respiro ad unico complesso di spazio monumentale, che comincia da piazza del Plebiscito, passa davanti il Teatro San Carlo ed il Maschio Angioino, solca l'area archeologica rivelata dai lavori della metropolitana e si conclude con l'affaccio sul mare.

Ma completare il progetto significa districare nodi di cruciale importanza: la costituzione di un nuovo porto per le imbarcazioni da diporto tra il Molosiglio e il molo San Vincenzo; l'auspicata acquisizione degli edifici militari che si affacciano sulla darsena Acton, e che sarebbe interessante coinvolgere nel sistema degli spazi monumentali di cui si è trattato; la definizione di adeguati interventi per gli edifici storici presenti, come quello dei Magazzini generali progettato da Marcello Canino; il trasferimento fuori dall'area urbana di tutte le residue attività petrolifere.

L'ultimo tratto di costa, oltre il confine portuale di Vigliena, si estende per circa 3 km lungo il litorale del quartiere San Giovanni a Teduccio, nella periferia orientale di Napoli. È tra tutte, forse, l'area più problematica da riqualificare per la massiccia presenza di insediamenti industriali dismessi, retaggio di una passata vocazione produttiva, che hanno lasciato in eredità gravi forme di inquinamento ambientale ed ingombranti presenze ormai fatiscenti, che ostacolano la fruizione visiva e fisica del mare²⁸. Anche qui è in atto la realizzazione di numerose iniziative pubbliche e private, tra cui le più importanti: il porto turistico nello specchio d'acqua antistante l'area dell'ex fabbrica Corradini, di cui sarà riutilizzata gran parte degli edifici; il nuovo terminale della linea 2 della rete ferroviaria metropolitana, spostato da Gianturco a San Giovanni a Teduccio, con relativi lavori di potenziamento della stazione da parte di Ferrovie dello Stato/Rete Ferroviaria Italiana; la riconversione energetica della centrale elettrica di Vigliena, trasformata in impianto a ciclo combinato; la colmata della darsena di levante, destinata a piazzale *container* del porto; l'installazione di nuove sedi dell'Università "Federico II" nell'area dismessa dell'ex fabbrica Cirio. Accanto a queste iniziative, altre definite a scala locale, orientate alla riqualificazione degli spazi pubblici e dei tessuti edilizi di più recente formazione: il recupero alla fruizione pubblica delle spiagge poste sul margine orientale della costa di San Giovanni; la riqualificazione del corso San Giovanni e degli spazi pubblici che vi si affacciano; la riconfigurazione dell'insediamento di edilizia residenziale pubblica di Taverna del ferro.

Gli obiettivi perseguiti dai soggetti locali sono essenzialmente due: rifunzionalizzare il consistente patrimonio immobiliare, dismesso o in via di dismissione, per metterlo a disposizione della cultura, del tempo libero, dei giovani, e ridisegnare le aree a ridosso della ferrovia per rimarginare la frattura che la sua costruzione aveva determinato tra il nucleo storico dell'insediamento ed il mare (Gianni, 2009).

²⁸ Una linea ferroviaria realizzata in epoca borbonica; un deposito dell'azienda comunale di mobilità (Anm); impianti tecnologici da riconvertire (la centrale elettrica dell'Enel di Vigliena, il depuratore di Napoli San Giovanni).

2.7. Una questione di mentalità. Riflessioni conclusive

La doppia natura oggettiva/sogettiva, che Francesca Governa (1997), s'è detto, suggerisce di rintracciare all'interno del *milieu* urbano, si presenta fortemente dicotomica nel caso di Napoli: infatti, questa è una città in cui assai consistente è la dotazione di risorse umane e materiali, ma altrettanto scarsa è la propensione degli attori locali ad impiegare e valorizzare questo ricco patrimonio per promuovere il reale sviluppo del contesto partenopeo.

In attesa di applicare strategie di sviluppo, e in un momento di generale e riconosciuta crisi economica, il vantaggio che potrebbe derivare a Napoli dall'essere, comunque, un punto di riferimento per contesti più ampi (Mezzogiorno e Mediterraneo) e la conseguente spinta che ciò potrebbe fornirle per costituire fattivamente un motore di sviluppo per se stessa e per queste aree, si tramuta di fatto in condizione di svantaggio, perché in essa si acutizzano le diverse forme di disagio ambientale, sociale, economico.

La qualità urbana del Napoletano rivela un avvilito stato dei luoghi in cui difficilmente delineabili appaiono, al momento attuale, forme di assicurazione per un prossimo futuro, per lo più sempre fondate su un sostegno generico che nulla ha a che fare con un'azione sinergica finalizzata a far convergere qui capitali da investire proficuamente in interventi edilizi, infrastrutturali ed economici.

Oltre che nelle periferie, anche nello stesso centro storico e funzionale di Napoli stenta a profilarsi una sincera alleanza con il mercato, vero motore della riqualificazione e del riuso dell'area in questione (F. Amato, 2008).

La struttura economica di Napoli e della sua provincia metropolitana appaiono segnate dallo svuotamento dei settori produttivi e da un forte calo occupazionale, che potrebbero essere riferiti a due *gap* competitivi: il primo legato al basso grado di competitività dell'Italia – cui Napoli appartiene – rispetto al resto del mondo; il secondo riferito alla specifica localizzazione delle imprese napoletane in un'area del Paese, quella meridionale, in forte competizione con il Centro-nord.

Problematiche sociali ed economiche – calo demografico ed occupazionale; difficoltà di reimpiego dei lavoratori espulsi dalle imprese fallite o in crisi; aumento della disoccupazione giovanile; acutizzazione dei problemi di emarginazione e devianza – si legano drammaticamente alla trasmissione, alla comunità civile ed economica internazionale, di un'immagine assai travagliata di questa città, andata sempre peggiorando, dal 2007 ad oggi, per il consolidamento dei fenomeni di insicurezza urbana e per la crisi dei rifiuti.

Le immagini dei cumuli di immondizia che invadono strade centrali e periferiche di Napoli sono il simbolo del suo allontanamento da un'idea di città come area privilegiata di concentrazione di opportunità e di sviluppo; e quel che più addolora (e infastidisce) è che la risonanza di questi fenomeni negativi rischia di travolgere, nell'immaginario nazionale ed internazionale, gli esempi d'eccellenza imprenditoriale e scientifica, le importanti opere infrastrutturali realizzate, il fermento culturale e, in generale, ciò che di buono la città produce, oltre che naturalmente offuscare le riuscite

esperienze di progresso di numerose, altre realtà del Sud.

Napoli non manca d'eclettismo e poliedricità, né pecca d'inventiva e istinto di sopravvivenza, ma quella capacità d'adattamento, che l'ha portata nella storia a tollerare l'avversità che si perpetuava, va acquisendo oggi la sua accezione più negativa: si sta trasformando in propensione a non far più caso a quanto accade in sé, data come acquisita l'ineluttabilità di quel che succede.

È soprattutto la classe medio-alta, borghese ed intellettuale, a vivere negli ultimi anni la crescente preoccupazione e l'evidente disagio per il disfacimento del tessuto sociale della città, che va sgretolandosi sotto i colpi di una ormai inequivocabile inadeguatezza della classe politica, dell'impunità certa di chi compie piccoli e grandi soprusi credendosi più furbo dei suoi stessi concittadini, dell'offesa continua in ogni gesto e ad ogni scala del vivere quotidiano, dell'assoluta indifferenza all'osservanza delle più semplici regole della civile convivenza.

La dirigenza politica, indipendentemente dal colore cui appartiene, in fin dei conti è quella che Napoli si merita: i governatori d'ogni tempo hanno cavalcato le debolezze del popolo per curare i propri interessi.

A contrapporsi ad essi manca oggi, comprensibilmente, un gruppo coeso, una classe sociale, una cittadinanza compatta che senta di farsi carico di un cambiamento che sovrapponga interessi comuni a convenienze private –pur nella duplice incertezza che si realizzi il cambiamento e che si perseguano obiettivi realmente comuni. Manca la condivisione di un sogno collettivo, è venuto meno quel sentimento di appartenenza che ispira il rispetto per la propria terra e la propria gente. È una dolente questione di mentalità.

3. NAPOLI, CITTÀ DELL'ACCOGLIENZA E DEL RIFIUTO

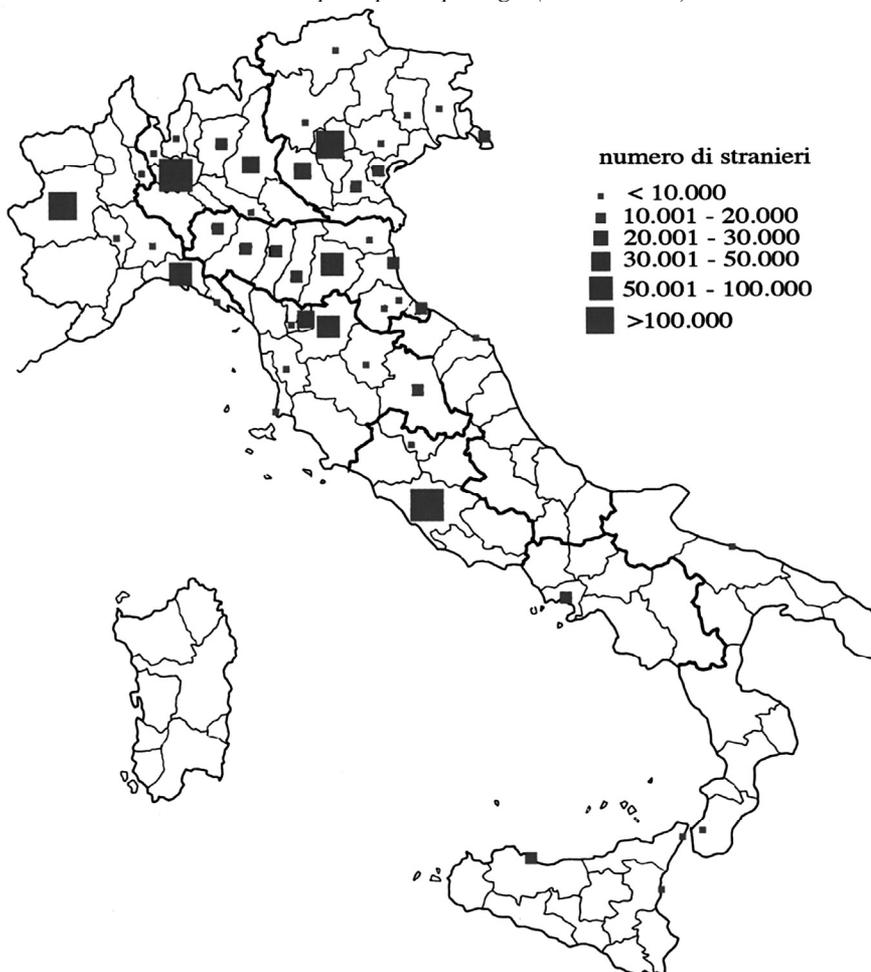
3.1. Premessa

Uno dei progetti del Piano Strategico di Napoli tesi alla realizzazione della *città creativa* è quello relativo all'accoglienza d'immigrati, turisti, studenti.

Tra gli obiettivi del Piano figura, infatti, il raggiungimento sia di un elevato grado di multiculturalità, attraverso progetti integrati che favoriscano la diffusione dei luoghi religiosi e sociali, sia di un altrettanto elevato livello di ospitalità, attraverso interventi mirati a promuovere forme innovative di turismo come quello crocieristico o quello culturale.

Il gioco di parole nel titolo vuole, dunque, richiamare le due ottiche sotto le quali tratteremo questi argomenti: da una parte quella delle potenzialità espresse dagli immigrati e dal turismo, dall'altra quella della negatività legata alla questione dei rifiuti.

FIGURA 9
Stranieri nei principali capoluoghi (valori assoluti)



Fonte: Società Geografica Italiana, 2008

3.2. Immigrati e città

Come generalmente condiviso da una vasta letteratura scientifica, l'analisi dei flussi di immigrazione consente di leggere le caratteristiche della società di accoglienza nella misura in cui tali flussi ne modificano la struttura insediativa e paesaggistica, con tratti differenti in ragione dell'ambiente locale.

La tendenza degli immigrati, a partire dagli anni Novanta del Novecento, a concentrarsi soprattutto nelle città medie e piccole italiane, ha inoltre verosimilmente influito sulla concentrazione in esse della funzione residenziale e di attività produttive

ad essa connesse, favorendo altresì la polarizzazione di attività quaternarie e tecnologicamente più avanzate nelle aree metropolitane più dinamiche del paese. I dati del fenomeno nelle singole province mostrano che in 17 di queste si concentrano quantità superiori ai 50.000 immigrati e che il loro peso in quelle settentrionali è decisamente più marcato. Mentre crescono i valori delle province adriatiche, il primato di Roma si conferma con oltre 400.000 unità, seguita da Milano, Torino e Brescia.

L'area metropolitana di Napoli è tra quelle a più alta concentrazione di immigrati del Mezzogiorno (Figura 9).

La “duplicità” della struttura economica del territorio partenopeo, con il suo doppio mercato del lavoro – uno ufficiale e garantito, l'altro sotterraneo e non protetto – e con la sua crescente tendenza alla flessibilità, ha, infatti, alimentato negli ultimi decenni flussi di immigrazione tali da trasformare quella che un tempo era la “città-serbatoio” di manodopera per le attività industriali del Nord Italia e di altri paesi, in “territorio di immigrazione”.

Il fenomeno, soprattutto a partire dagli anni Ottanta del Novecento, investe in misura piuttosto uniforme tutto il territorio regionale, tanto che, in quegli anni, la regione Campania occupava già il settimo posto della graduatoria nazionale e il primo di quella riferita all'area meridionale per flussi di immigrazione. Il *trend* continua fino ai nostri giorni: nel 2010 la popolazione straniera presente nella regione è di circa 115.000 unità, di cui 27.000 risultano iscritte all'anagrafe nel solo Comune di Napoli (Ammaturo *et al.*, 2010).

TABELLA 13
Popolazione straniera residente per età e sesso nel Comune di Napoli

Età	Maschi	Femmine
da 0 a 10	1.461	1.260
da 11 a 20	978	862
da 21 a 30	1.638	2.334
da 31 a 40	2.597	4.128
da 41 a 50	1.482	3.464
da 51 a 60	704	2.385
da 61 a 70	186	519
da 71 a 80	62	131
da 81 a 90	37	82
oltre 90	16	38
Totale	9.161	15.223

FONTE: elaborazione su dati Istat, 2009

Applicando l'analisi della struttura per sesso e per età alla popolazione straniera nel comune di Napoli, si nota inoltre che più consistenti appaiono le classi di età comprese fra i 25 e i 50 anni, mentre la composizione per sesso appare abbastanza equilibrata, seppure con una predominanza della componente femminile (Tabella 13).

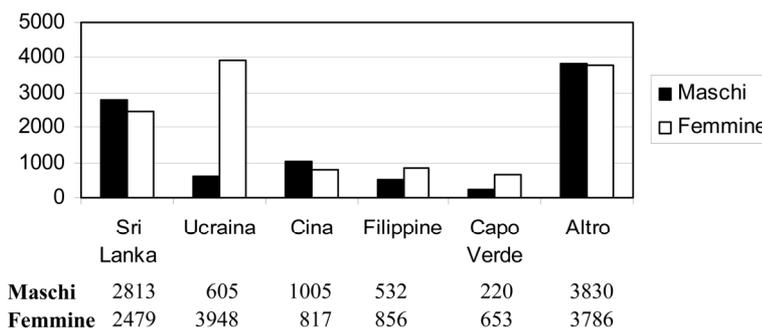
Un altro dato costante è quello che mette in luce come il percorso classico, che prevede l'immigrazione maschile come primo anello della catena migratoria, valga in modo generale per i paesi africani (68,6%), soprattutto magrebini (83,9%).

Al contrario i flussi originati dalla Polonia, da Capo Verde, Ucraina, Somalia,

Rep. Dominicana e Filippine sono a netta predominanza femminile (rispettivamente dell'91,4%, 85,1%, 83,2%, 76,2%, 74,4%, 72% sul totale) (Provincia di Napoli, 2003).

La peculiarità della presenza immigrata a Napoli, infatti, sembra essere proprio l'estrema varietà delle comunità, pur se con una forte predominanza di quelle che provengono dall'Europa Orientale (soprattutto ucraine) e dell'Asia, seguite da quelle africane e latino-americane (Grafico 1).

GRAFICO 1
Prime cinque nazionalità di stranieri residenti nel Comune di Napoli



FONTE: Comune di Napoli, 2007

Su tutte è il centro di Napoli, in particolare le zone intorno a Piazza Garibaldi, ad esercitare una notevole funzione polarizzante: è qui, infatti, che si concentrano tutti i servizi e gli uffici del Terzo Settore, ivi comprese le attività di associazionismo etnico, volte a migliorare la permanenza degli stranieri nella città.

Le scelte insediative operate dagli immigrati, tuttavia, rispecchiano un po' quella che è la peculiarità urbana dei quartieri partenopei: come in nessuno di essi esiste una connotazione di ceto marcatamente unitaria, tale da contraddistinguere in modo netto quartieri popolari e residenziali, così la distribuzione delle comunità straniere a Napoli non arriva mai a connotare etnicamente uno spazio urbano, seguendo piuttosto un modello di "concentrazione diffusa" (F. Amato, 2009).

Come vedremo nel corso della nostra analisi, infatti, le varie comunità immigrate si presentano solo in rari casi concentrate in un quartiere: nella maggior parte esse appaiono più disperse sul territorio.

Si tratta di scelte che dipendono dai differenti progetti migratori, dalle diverse opportunità di inserimento nel tessuto sociale ed economico della metropoli partenopea e dal richiamo delle reti comunitarie degli stranieri già insediati nel territorio che possono favorire i livelli di integrazione culturale e lavorativa.

Il modello insediativo seguito dalla maggioranza della popolazione immigrata è, dunque, di tipo diffuso, eccezion fatta per i cinesi e i Rom che, per motivi diversi che vedremo più innanzi, fanno registrare un più scarso livello di integrazione, soprattutto culturale, che li porta a concentrarsi in quartieri quasi "ghetto", luoghi di forte valenza

e difesa identitaria. I fattori determinanti della distribuzione territoriale degli immigrati sono, infatti, costituiti soprattutto dalle effettive possibilità di lavoro offerte dalle singole aree, oltre che dall'intensità dei legami familiari e dal grado di coesione all'interno delle comunità, dal tipo di specializzazione occupazionale, ma anche dal tipo di progetto migratorio in relazione alla durata e quindi all'intenzione di stabilirsi nella società di accoglienza.

Le maggiori concentrazioni di stranieri si registrano, dunque, sia nei quartieri più popolari del Centro Storico, come San Lorenzo, Stella e Avvocata, adiacenti alla Stazione Centrale di Piazza Garibaldi, sia in quelli residenziali, come Chiaia e Posillipo.

Le differenze, tuttavia, si riscontrano in misura maggiore rispetto alla provenienza degli stranieri: gli srilankesi si distribuiscono tra i quartieri di Stella, Avvocata, Chiaia, Montecalvario, San Ferdinando e Posillipo; la maggior parte dei filippini risiede a Chiaia, Montecalvario e Posillipo; i capo verdiani, che fanno registrare una forte incidenza della componente femminile, sono presenti per lo più a Chiaia, Posillipo e San Ferdinando e nella municipalità 3 che racchiude i quartieri di San Lorenzo, Vicaria e Poggioreale, dove si registra pure una cospicua presenza dei cinesi (Figura 11).

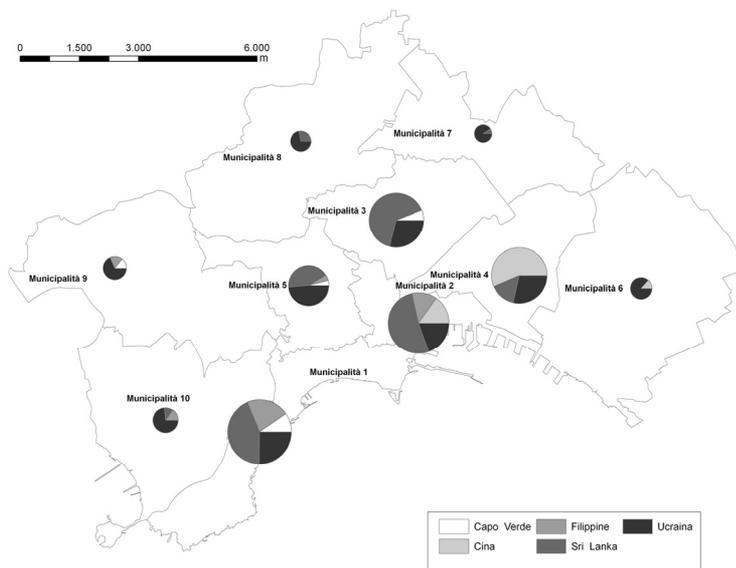
La maggioranza degli immigrati è impiegata nel settore del lavoro domestico, nel quale si registrano le migliori condizioni abitative per coloro che trovano alloggio presso i datori di lavoro.

È quello che accade più frequentemente a Posillipo e al Vomero, dove d'altro canto, non sono rari i casi di abitazioni autonome – ovviamente in sezioni del quartiere molto marginali, dati gli altissimi costi degli alloggi – per chi ha già proceduto a ricongiungimenti (filippini e srilankesi soprattutto).

Una delle comunità più numerose è, infatti, la srilankese, anch'essa impiegata per lo più nel settore del lavoro domestico. Spinta negli anni Settanta ad abbandonare il proprio Paese, colpito da una violenta crisi politica ed economica, questa comunità giunse in Italia e si distinse per l'alto tasso di regolarità; essa si insediò principalmente nei quartieri Stella, Avvocata, Chiaia, Montecalvario, San Ferdinando e Posillipo. Per il protrarsi delle cattive condizioni politiche ed economiche nella madrepatria, gli srilankesi hanno poi dovuto prolungare il tempo di permanenza in terra straniera, dando il via a numerosi ricongiungimenti familiari che ne hanno fatto la comunità a più alto numero di giovani.

È questo il segnale di un maggiore livello di inserimento nella società di accoglienza, testimoniato anche dal modello insediativo diffuso e mediamente di buona qualità, oltre che dai miglioramenti delle condizioni lavorative raggiunte dagli srilankesi, evidenti anche nel progressivo passaggio dall'impiego domestico secondo un regime orario “notte e giorno” a quello “ad ore”. Piazza del Gesù, piazza Dante, piazza Municipio, facilmente raggiungibili con i mezzi pubblici, costituiscono inoltre i principali luoghi di aggregazione degli srilankesi nel tempo libero (Russo Krauss, 2005).

FIGURA 11
*Stranieri residenti nella città di Napoli, distribuiti per Municipalità²⁹.
 Primi 5 Stati di provenienza. Dati al 31/12/2007*



FONTE: Elaborazione su dati del Comune di Napoli

Ucraini, polacchi e moldavi, invece, data la maggiore brevità del loro progetto migratorio, sopportano soluzioni abitative anche di una certa precarietà.

Oltre ai quartieri centrali, le loro scelte insediative si rivolgono a quelli periferici dell'area nord-occidentale, come Pianura, Chiaiano, Secondigliano e Piscinola. Se le donne sono impiegate nel settore domestico, la ridotta componente maschile di questi migranti trova lavoro, spesso "a nero", in prevalenza nel settore dell'edilizia.

Gli albanesi, giunti a Napoli con intere famiglie a partire soprattutto dal 1990, si sono stabiliti per lo più nei quartieri orientali di Barra e Ponticelli, occupando abusivamente, insieme a molti napoletani, i prefabbricati allestiti provvisoriamente per l'emergenza del dopo terremoto. Manovalanza umile e terziario povero sono i loro principali sbocchi lavorativi (F. Amato, 2009).

S. Lorenzo e Vicaria sono invece i quartieri in cui prevale la comunità cinese, abbigliamento e ristorazione i suoi maggiori settori di impiego. Nel Secondo Rapporto Economia 2008 curato dalla Camera di Commercio di Napoli, risulta, infatti, che le ditte individuali intestate a cittadini stranieri sono 5.150, gestite in

²⁹ Municipalità 1: Chiaia, Posillipo, San Ferdinando; Municipalità 2: Mercato, Pendino, Avvocata, Montecalvario, Porto, San Giuseppe; Municipalità 3: San Carlo all'Arena, Stella; Municipalità 4: San Lorenzo, Vicaria, Poggioreale; Municipalità 5: Vomero, Arenella; Municipalità 6: Ponticelli, Barra, San Giovanni a Teduccio; Municipalità 7: Miano, Secondigliano, San Pietro a Patierno; Municipalità 8: Piscinola, Chiaiano, Scampia, Municipalità 9: Soccavo, Pianura; Municipalità 10: Bagnoli, Fuorigrotta.

massima parte proprio dai cinesi, seguiti dai marocchini e dai nigeriani. Si tratta di aziende di abbigliamento, agenzie di viaggi, di *import-export*, imprese di pulizia, botteghe di artigianato e ristoranti etnici³⁰.

I cinesi, in particolare, non di rado in possesso di un titolo di istruzione superiore, ricoprono anche i ruoli qualificati di operai e imprenditori nel settore tessile e dell'abbigliamento. Va inoltre rilevato che il loro numero nella realtà è quasi doppio rispetto a quello registrato nelle anagrafi, a conferma di quanto possa essere approssimativa la stima basata sulle residenze per avere un'idea dell'effettiva consistenza delle presenze (Provincia di Napoli, 2003).

La solidità del progetto migratorio cinese, inoltre, appare evidente nella tendenza del gruppo a strutturarsi in comunità –soprattutto perché la loro organizzazione economica è basata sulla famiglia-impresa – (Russo Krauss, 2005) e nella tendenza ad acquistare gli alloggi e gli esercizi commerciali (F. Amato, 2009). L'organizzazione economica cinese, del resto, appare duplice: a dimostrazione dell'interazione tra le opportunità dell'economia ospite e quella del gruppo, ci sono imprese che si rivolgono al mercato interno ed altre rivolte a quello extracomunitario (Campani *et al.*, 1994).

La forte coesione familiare, la solidità del sistema di credito a carattere intercomunitario, la trasmissione delle conoscenze da una generazione all'altra, la capacità di inserirsi nelle dinamiche produttive locali, sono inoltre alla base della creazione di piccole strutture produttive, prima da parte di un singolo nucleo familiare, poi tendenti ad unirsi con altre attività di altri nuclei.

La produttività è elevatissima per la nota dedizione dei cinesi al lavoro, anche se i bassi costi dei prodotti costringono le imprese a mantenere alto il livello di sfruttamento e clandestinità dei propri lavoratori connazionali (Ceccagno, 1999).

La legge n.40 del '98, eliminando ogni ostacolo alla creazione di ditte individuali da parte degli immigrati, ha dato nuova linfa all'imprenditoria etnica ivi compresa quella cinese, contribuendo ad elevarne il grado di integrazione nel tessuto economico e produttivo napoletano. Così, nella sua totalità, la produttività cinese ha raggiunto un certo grado di diversificazione, evidente nella crescita del numero di aziende che operano in settori diversi: dalla ristorazione alla pelletteria, dal commercio all'ingrosso, all'*import-export*, dalle confezioni alla maglieria (Carchedi in Campani *et al.*, 1994).

Una testimonianza dell'alto livello di produttività raggiunto da questa comunità è rappresentata dalla realizzazione in Via Gianturco, in posizione strategica vicino al centro, al porto, alle autostrade e alla Stazione Centrale, del centro commerciale *Cinamerco*: 5.000 metri quadrati interni e 10.000 di superficie esterna con una copertura totale in fibre ottiche, che offrono l'opportunità ad ogni espositore di collegarsi in tempo reale con la madrepatria per incrementare il commercio di vari tipi di articoli fabbricati in Cina o in Italia. Esso fu realizzato nel 2003 con l'obiettivo di

³⁰ Dal medesimo rapporto risulta anche che il 53,9% dei lavoratori stranieri a Napoli è impiegato nel comparto dei servizi, soprattutto nel commercio, nel settore alberghiero e della ristorazione, nei servizi alle imprese e ai trasporti; il 31,7% nel comparto industriale e l'11,3% nel settore primario.

gestire un centro commerciale *made in China* con criteri italiani, capaci di instaurare un dialogo con le autorità locali per migliorare, attraverso lo sviluppo di servizi amministrativi, le condizioni di lavoro della comunità (Russo Krauss, 2005).

Anche le tendenze insediative dei cinesi si basano su principi di gruppo-centrismo: la formazione di catene migratorie legate ad intense relazioni sociali ed economiche di mutua assistenza e la tendenza alla concentrazione delle attività produttive, costituiscono i poli di aggregazione e di rafforzamento identitario. Così da Corso Umberto al Vasto (Via Venezia, Via Foggia, Via Palermo, Via Firenze, Via Milano) il paesaggio urbano appare particolarmente segnato dalla presenza di questa comunità. Nel quartiere San Lorenzo, ad esempio, dove risiede circa il 45% dei cinesi di Napoli, lo spazio urbano appare punteggiato dalle numerose imprese commerciali – e bancarelle – cinesi per lo smercio dei manufatti tessili realizzati negli stabilimenti alla falde del Vesuvio e dei prodotti importati dall'Estremo Oriente (Dines, 2002).

Il grado di integrazione sociale dei cinesi a Napoli, tuttavia, non appare di pari livello rispetto a quello economico e produttivo, probabilmente a causa delle accentuate differenze linguistiche che limitano sia la fruizione dei servizi che i contatti interpersonali in genere, dunque, le possibilità di scambi culturali (Russo Krauss, 2005).

Secondigliano, con i suoi due villaggi di accoglienza, Ponticelli e Scampia nella periferia nord-orientale della città, sono i quartieri dove si registra il maggior numero dei Rom presenti a Napoli. Originari dei paesi dell'ex Jugoslavia e della Romania e sprovvisti in massima parte del permesso di soggiorno, questi immigrati abitano in accampamenti posti in siti molto degradati, dedicandosi per lo più ad attività parassitarie che infastidiscono notevolmente la popolazione locale.

Diverse sono state, infatti, le manifestazioni di intolleranza e di ostilità culminate nel 2008 quando, di fronte al tentativo di una donna rom di rapire una bimba napoletana, fu appiccato un incendio nei campi-nomadi di Via s. Pietro e Paolo, Via Argine e Via Ville Romane (F. Amato, 2009).

Da sempre, infatti, i Rom, rumeni, slavi o italiani che siano, per la diffidenza nei loro confronti che ormai si è insinuata nella cittadinanza, incontrano grandi difficoltà di inserimento lavorativo che li porta a vivere in una crescente marginalità e in un costante peggioramento delle condizioni di vita nei loro campi.

La comunità dei musulmani, invece, tende ad insediarsi in modo molto più disperso.

Ciò è imputabile a due ordini di fattori: da un lato il carattere del ciclo migratorio, più recente degli altri, che non deve aver spinto questa popolazione a scegliere come luoghi di residenza e lavoro i quartieri del centro storico, interessati negli ultimi anni da lavori di recupero che li hanno resi spazi meno accessibili per gli accresciuti costi degli alloggi.

In secondo luogo, l'estrema eterogeneità di questi gruppi che arrivano da diversi paesi del Mediterraneo e che, dunque, non sono animati dallo stesso spirito di aggregazione e di comunanza etnica dei cinesi, li ha verosimilmente spinti a scegliere come elementi di aggregazione le moschee piuttosto che gli spazi insediativi di un

singolo quartiere, considerato anche il carattere estremamente forte della religione islamica, praticata in modo assai sentito dalla maggior parte dei musulmani.

Le origini di questa comunità a Napoli risalgono agli anni ottanta del Novecento, quando fu inaugurata a Bagnoli una sezione dell'Unione Italiana degli Studenti Musulmani, poi trasformata in *Centro Islamico*, nata con l'obiettivo di creare un centro di preghiera e di rafforzamento dell'identità islamica per gli studenti musulmani. Nel 1994 fu anche aperta a Piazza Dante una piccola moschea che, frequentata in un primo momento da Giordani, Libanesi e Palestinesi, divenne poi il punto di riferimento di tutta la comunità musulmana presente a Napoli. Oggi i principali luoghi di preghiera sono le moschee di Piazza Mercato e di Corso Arnaldo Lucci che, oltre alle funzioni religiose, svolgono anche quelle di assistenza agli immigrati.

Anche per i musulmani, come per i cinesi, non è semplice fare una stima delle effettive presenze a Napoli, soprattutto perché, in senso lato, si intendono per musulmani tutti coloro che vedono nell'islam un solido fondamento religioso e identitario. Sussiste, però, una effettiva difficoltà ad inquadrare "l'islam" in modo univoco, dal momento che esistono "più islam" a seconda dell'area geografica, dei rapporti avuti nella storia con l'Occidente o dei diversi riferimenti culturali. Molti musulmani, inoltre, non fanno riferimento, come gli altri immigrati, alle associazioni religiose e di accoglienza, sfuggendo in tal modo a qualsiasi inquadramento. Le valutazioni più attendibili sono quelle che stimano circa 5.000 presenze di musulmani a Napoli, diversi per nazionalità e per rapporto con la religione: tunisini, algerini, marocchini, albanesi, somali, senegalesi, nigeriani, giordani, etc. Si tratta di una presenza tendente alla stabilizzazione definitiva, come dimostra il continuo nascere, soprattutto nel quartiere del Vasto, non solo di nuovi punti di riferimento religioso e culturale, ma anche di attività quali ristoranti, macellerie e minimarket che supportano le prescrizioni alimentari del corano.

Ulteriori "segni" impressi da questa tipologia di immigrazione nel paesaggio urbano napoletano sono costituiti soprattutto dagli svariati oggetti di ispirazione islamica venduti sulle bancarelle delle strade vicine alla Stazione Centrale, o dai colori dell'abbigliamento legati a solennità religiose che riempiono gli spazi della Villa Comunale, di Piazza Mercato o della Galleria Principe di Napoli, adibiti alla celebrazione della fine del Ramadan o alla festa del sacrificio di Abramo (Russo Krauss, 2005).

In base alle diverse forme di impatto sul paesaggio urbano esercitato dalla presenza degli immigrati a Napoli, possiamo allora distinguere essenzialmente tre tipologie di aree: quelle di "trasformazione permanente", dove più marcata appare la connotazione socio-economica, religiosa e simbolica del paesaggio; le aree di "trasformazione embrionale", dove la presenza di alcuni nuclei residenziali immigrati è più discreta; infine le aree di "permanenza temporanea", come i luoghi di incontro e di attività commerciali di tipo ambulante. Al primo gruppo appartengono i quartieri caratterizzati da una certa "stanzialità" residenziale, che tuttavia non coincide con l'accesso diretto alla proprietà immobiliare, quanto piuttosto con l'affitto di

appartamenti o di interi stabili contigui da parte di una comunità, la quale si appropria anche degli spazi pubblici dove appaiono chiari i segni impressi dalle attività religiose, culturali e del tempo libero.

Il quartiere San Lorenzo-Vicaria, nel quale è inclusa l'area del Vasto, è emblematico in tal senso: qui il paesaggio appare più fortemente connotato dalla presenza straniera, data anche la forte capacità attrattiva della stazione ferroviaria, nodo di transito, ma anche punto di incontro per immigrati di diverse nazionalità. Il terminal degli autobus per la Polonia, l'Ucraina, il Marocco, la tradizionale funzione di questo territorio, polo di commerci all'ingrosso e al dettaglio per l'intera città e la diffusa informalità, rappresentano i principali fattori di attrazione per gli immigrati che hanno conferito a quest'area un carattere multi-etnico, dove è ormai evidente il processo di africanizzazione e di islamizzazione. Proprio qui, infatti, in un seminterrato di via Parma, c'è una delle più grandi moschee di Napoli, capace di accogliere fino a trecento persone.

Qui ci sono attività commerciali e luoghi di acquisto all'ingrosso di prodotti per gli *ethnic business* e le bancarelle. Qui, nei pressi della stazione, si trovano anche gli hotel specializzati per l'ospitalità degli immigrati e i negozi con insegne scritte in arabo. Qui si sente la musica araba che potrebbe considerarsi un "segno immateriale" del paesaggio culturale, che pure attesta una lenta ma inesorabile trasformazione di quest'area urbana (F. Amato *et al.*, 1997).

Nello spazio gravitante attorno a Piazza Garibaldi è possibile anche distinguere una serie di "sottozone", ciascuna di pertinenza di un differente gruppo, a sostegno di una eterogeneità che non ha pari in altri quartieri della città: a Nord, verso il Vasto, la zona di appropriazione prevalentemente africana e cinese, a Sud quella di pertinenza degli immigrati dell'Est europeo (Russo Krauss, 2005).

Agnano è invece una tipica area di "trasformazione embrionale", legata ai flussi pendolari di lavoro e a piccoli nuclei residenziali. Qui, infatti, sono presenti piccole comunità somale ed eritree, per lo più composte da donne che, impiegate nel settore domestico, risiedono in altri quartieri presso le famiglie per cui lavorano e che trascorrono il tempo libero in quest'area in alcuni alloggi condivisi in gruppo. Rientrano in questa categoria anche i quartieri periferici di Pianura e Chiaiano dove risiedono alcuni gruppi di studenti medio-orientali e di lavoratori magrebini, e i quartieri di Posillipo e Vomero, dove risiedono piccoli gruppi somali, filippini e capoverdiani.

La terza tipologia di appropriazione del territorio e di conseguente trasformazione del paesaggio – le aree di "permanenza temporanea" – è rappresentata dai luoghi di incontro e di frequentazione comunitaria per il tempo libero e per attività culturali e religiose: la villa comunale, piazza Municipio, la Galleria Umberto I, i piccoli mercatini ambulanti di via Toledo, via Foria o piazza Matteotti (F. Amato *et al.*, 1997).

La presenza straniera, così significativa a Napoli, ha, dunque, assunto ormai un carattere stabile nella composizione dei gruppi etnici per classi di età, sesso, oltre che nelle caratteristiche sociali, economiche e relazionali. Per meglio gestire tale

fenomeno e tutelare la posizione dei cittadini stranieri nel suo territorio, la Regione Campania ha elaborato una serie di normative come la legge regionale n.11/07.

All'articolo 35, *Politiche per gli immigrati*, essa prevede che “La Regione sostenga azioni mirate a favorire l’inclusione sociale delle persone immigrate e la loro tutela. A tal fine promuove e favorisce misure volte a: a) istituire servizi di accoglienza, di informazione e mediazione; b) realizzare interventi di sostegno all’inserimento lavorativo e abitativo; c) tutelare i diritti di cittadinanza e attuare l’integrazione tra culture diverse per il superamento di diffidenze discriminatorie e la garanzia di una ordinata convivenza” (Provincia di Napoli, 2003).

L’Amministrazione regionale ha, dunque, lavorato alla costruzione di politiche per l’integrazione degli immigrati, garantendone i diritti, la tutela dell’identità e la diffusione di una cultura multietnica e multiculturale basata sul dialogo, il confronto e il rispetto delle culture diverse.

Il Citel (2007), nel suo rapporto sugli indici di integrazione degli immigrati in Italia, individua nella Campania la regione a più alto disagio abitativo. Va considerato anche che la ricerca di abitazioni da parte degli immigrati, per quel che riguarda gli affitti, si concentra, come si è visto, nella città di Napoli dove, la maggiore richiesta di abitazioni a basso costo anche da parte di studenti e lavoratori fuori sede, genera un inasprimento della “competizione” col conseguente aumento dei canoni di affitto. Gli immigrati diventano così il segmento più penalizzato di tale utenza, andando ad occupare zone degradate che diventano sovraffollate, situate sia nei quartieri centrali, dove il patrimonio edilizio risulta spesso in pessime condizioni di manutenzione, sia in quartieri marginali, nei quali sempre più si vanno consolidando omogeneità etnica e fenomeni di segregazione etnico-sociale. Solo il 4% degli immigrati a Napoli risulta autonomo dal punto di vista abitativo in quanto proprietario di un appartamento (Ammaturo *et al.*, 2010).

Scelti soprattutto da coloro che praticano il commercio ambulante, i comuni della corona metropolitana offrono, invece, per i canoni e le tipologie edilizie più accettabili, migliori opportunità abitative. Ecco perché, da qualche anno, le richieste degli immigrati si rivolgono ai comuni della cintura metropolitana come Giugliano, (F. Amato, 2009) oppure Caserta e il basso casertano (in particolare Castel Volturno) (Salaris, 2009).

La scarsa presenza di controlli, le conseguenti notevoli possibilità di inserimento lavorativo informale, gli episodi di irregolarità e clandestinità e la presenza di un quadro tanto variegato per culture e obiettivi di vita che caratterizzano le diverse comunità ospiti, non possono che rendere oltremodo difficile l’applicazione di politiche del lavoro per gli immigrati stessi.

Dall’indagine è, infatti, emerso che anche per i clandestini valgono le stesse tendenze generali riscontrate per i loro connazionali in possesso di un regolare permesso di soggiorno: i marocchini, che provengono per lo più dalle campagne, trovano più di frequente una collocazione lavorativa nel settore primario o nel commercio ambulante e anche i cinesi “irregolari” trovano impiego soprattutto nel settore tessile-abbigliamento, gestito dai propri connazionali.

I piccoli e i medi imprenditori locali risultano notevolmente ostili in particolare verso questa comunità, alla quale viene rimproverata una competitività che diventa troppo spesso concorrenza “sleale”, dati gli orari massacranti di lavoro cui i cinesi sono soliti sottoporre la manodopera connazionale in un regime di vero e proprio sfruttamento. Anche a questo fattore gli imprenditori locali imputano la causa della crisi economica in cui si trovano.

Ad accentuare questi segnali di mancata integrazione e dei conseguenti squilibri sociali, culturali ed economici tra popolazione locale ed immigrata, concorre la scarsa presenza sul territorio napoletano di enti *no profit*, come associazioni o cooperative sociali, che non si occupino solo di accoglienza, assistenza e soddisfacimento di bisogni primari degli stranieri, ma che si attivino anche per l’attuazione di politiche formative che mirino alla valorizzazione delle loro competenze o alla loro formazione professionale.

Siamo, dunque, in presenza di una mancata attuazione delle pari opportunità socio-lavorative: attraverso una parallela opera di sensibilizzazione degli imprenditori e dei cittadini locali verso gli stranieri, si giungerebbe, infatti, ad una trasformazione dell’ottica che finora ha percepito gli immigrati come “risorsa negativa” da sfruttare, nella presa di coscienza che essi potrebbero costituire invece un’opportunità per lo sviluppo locale, una “risorsa positiva” che, con tutto il suo carico di umanità, può realmente concorrere non solo alla crescita economica, ma anche al rafforzamento di quella coesione sociale e relazionale che è presupposto imprescindibile di sviluppo.

Gli attori locali dovrebbero quindi mobilitare le risorse materiali e immateriali del territorio per promuoverne lo sviluppo, in un’ottica sistemica che coinvolga l’intera comunità, con la sua capacità di progettare nuove strategie di rilancio e organizzazione del sistema.

L’indagine ha, tuttavia, messo in evidenza che diversi ostacoli ancora si pongono tra questi obiettivi e la loro realizzazione. Per comprenderne meglio l’essenza e le motivazioni, ci sembra opportuno citare un’idea progettuale che trae ispirazione dal metodo definito *problem analysis*.

Si tratta di uno strumento concettuale che permette, seguendo una logica di tipo causa/effetto, di individuare e comprendere problemi sempre più specifici partendo da quelli generali.

In tal modo si è individuata nel loro inadeguato inserimento lavorativo la causa dell’obiettiva condizione di svantaggio socio-economico in cui si trovano gli immigrati di Napoli e di tutta la sua provincia. A sua volta, questa difficoltà di trovare una giusta collocazione professionale, tale da soddisfare i loro bisogni e le loro aspirazioni, sembra affondare le proprie radici in tre fattori:

- a) *il mancato riconoscimento e valorizzazione delle competenze degli immigrati* che deriva dal ricorso al loro lavoro come manodopera poco qualificata a basso costo, dall’assenza di interventi di coordinamento e formazione e dalla forte incidenza del lavoro sommerso, alimentato da una diffusa “cultura” dell’illegalità;
- b) *l’inefficacia degli interventi a favore della popolazione immigrata*, causata, tra l’altro, dall’incompletezza delle informazioni disponibili sul fenomeno migratorio,

- dunque, dalle difficoltà di coordinamento tra istituzioni locali e sovra locali e dai vincoli di programmazione e bilancio che condizionano spese di Enti e Istituzioni, pregiudicandone la scala e la qualità degli interventi;
- c) *la scarsa consapevolezza da parte degli immigrati dei diritti e delle opportunità* che, in quanto uomini e lavoratori hanno, a causa di una quasi inesistente attività informativa, segno di uno scarso coordinamento e della labilità dei rapporti tra istituzioni, associazioni del territorio e comunità locali.

Gli ostacoli principali all'attuazione di questo tipo di progettualità potrebbero derivare sia dall'esigenza delle imprese di essere competitive ed efficienti, continuando ad usufruire di manodopera non qualificata a basso costo – quella immigrata appunto –, sia da semplici motivi di carattere culturale e discriminatorio che ancora oggi esistono presso la popolazione locale (Avolio *et al.*, 2004).

3.3. *Una città per i turisti*

La vocazione turistica di Napoli e del suo golfo, oggi poli di attrazione per flussi di visitatori italiani e stranieri in ogni periodo dell'anno, affonda le sue radici in epoche lontane e trae la sua forza dall'immenso patrimonio paesaggistico e storico-monumentale presente nel territorio.

La consapevolezza che il turismo costituisce un volano per lo sviluppo locale, a patto che ad esso si accompagnino adeguate politiche di pianificazione e programmazione dei flussi e dell'ospitalità, ha indotto le istituzioni locali ad inaugurare una più attenta pratica di monitoraggio dei flussi turistici e dei servizi ad essi connessi, per creare le condizioni più adatte a garantire l'adeguamento dell'offerta alla domanda, presupposto imprescindibile per uno sviluppo turistico sostenibile.

Questo aspetto assume una notevole rilevanza se si considera che il turismo partenopeo si configura prevalentemente come un fenomeno “di transito”, che non prevede, come vedremo più innanzi, una permanenza media che superi i due giorni, perché legato in massima parte ad attività congressuali o più strettamente culturali, come la visita al patrimonio artistico e monumentale del centro storico.

Un contesto che, tuttavia, fino agli anni Novanta del Novecento, esprimeva ancora una funzione prevalentemente residenziale ed appariva in gran parte degradato: uno “spazio urbano di prima generazione” lo definisce Martinotti (1999), fruito cioè da abitanti “sedentari”, dotati di una scarsa mobilità e appartenenti alle classi popolari, o da studenti e lavoratori pendolari.

Lo stesso patrimonio monumentale della città appariva in quegli anni profondamente segnato da un degrado che molti (De Seta, 1977), hanno ricollegato a quel processo di crisi, risalente al Secondo Dopoguerra, durante il quale il centro storico di Napoli rimase in una posizione pressoché marginale rispetto alle politiche di urbanizzazione e di valorizzazione economica di tipo sia industriale che terziario che interessarono in quel periodo la città nel suo complesso.

La diffusa tendenza alla *conservazione integrale* del tessuto urbano di quest'area, inoltre, in assenza di una valida opera di riqualificazione, non fece che accentuarne la posizione di marginalità e le condizioni di degrado: le strade e le piazze apparivano di giorno affollate e trafficate, di notte deserte e desolate.

Il 1993 segna l'inizio del cambiamento: la Procura Circondariale di Napoli, d'accordo con la Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici, sequestrò 14 piazze del centro storico, fino ad allora sedi di parcheggi abusivi e di attività commerciali informali o illegali, per sottoporle ad un radicale rinnovamento attraverso la pedonalizzazione e il rinnovo degli arredi urbani (Rossi, 2003). In quegli stessi anni molte associazioni si fecero promotrici di una lunga serie di iniziative per il recupero e dei monumenti napoletani³¹, attraverso la collaborazione tra pubblica amministrazione e territorio. Nel 1992 la Soprintendenza aveva già istituito lo "Sportello per il Centro Storico" volto alla promozione di interventi di restauro, manutenzione e protezione di edifici soggetti a vincolo ai sensi della legge 1089/1939. Il maggior elemento di rottura con il passato consisteva nell'utilizzo di un sistema innovativo di finanziamento che veniva erogato solo a lavori eseguiti e che tendeva a coinvolgere nell'attività di recupero anche i proprietari. Molti edifici cadenti furono così sottoposti a radicali ristrutturazioni, condotte seguendo per la prima volta criteri omogenei di restauro. Fu così che i due decumani dell'antico tracciato ippodameo – Via Benedetto Croce e Via dei Tribunali – guadagnarono un'immagine rinnovata, grazie anche all'eliminazione di vetrine ed insegne che si sovrapponevano, in modo del tutto arbitrario, alle originarie aperture sulla strada (Carughi, 1993). Da allora questo spazio urbano è diventato uno *spazio della socializzazione*, vissuto anche di sera e del quale la popolazione si è riappropriata spontaneamente (Bonomi, 2000).

Ci chiediamo, a questo punto, se l'enorme concentrazione di beni artistici e monumentali a Napoli possa costituire un effettivo volano di sviluppo per il suo contesto territoriale. Sarà, dunque, necessario analizzarne i "punti di forza e le possibilità" da un lato e i "punti di debolezza e le minacce" dall'altro rispetto agli obiettivi della sostenibilità.

Nel Programma Operativo Regionale 2000-2006 uno dei principali "punti di forza" del centro storico di Napoli è stato individuato nella disponibilità di un cospicuo numero di beni culturali ancora valorizzabili, molti dei quali costituiti da edifici di grande valore artistico-monumentale di proprietà degli Enti Pubblici. In alcuni casi si è già proceduto alla loro riqualificazione attraverso l'integrazione con attività economiche. È stata inoltre rilevata la posizione centrale e ben accessibile del centro storico rispetto ad altri Grandi Attrattori Culturali presenti nell'area di gravitazione napoletana (Campi Flegrei, Caserta, Pompei-Ercolano).

Da questi punti di forza derivano diverse "opportunità" ricollegabili in primo luogo al crescente inserimento del territorio in circuiti turistici di sempre maggiore

³¹Si vedano, ad esempio, le iniziative della Fondazione Napoli 99, come "Il maggio dei monumenti" che promuove la visita gratuita dei monumenti del centro storico di Napoli durante tutto il mese di maggio.

respiro, grazie ad una forte espansione, a livello globale, della domanda di turismo culturale. Questa prospettiva sarebbe supportata dalla disponibilità di notevoli risorse economiche previste per il sostegno alle imprese impiegate nel settore, oltre che dall'esperienza maturata nelle diverse attività di concertazione e programmazione negoziata del passato.

Il POR, tuttavia, individua anche alcuni “punti di debolezza”: come la presenza di monumenti e siti archeologici isolati e non adeguatamente pubblicizzati, l'insufficienza di itinerari di visita strutturati e, non ultima, l'inadeguata convinzione da parte della popolazione delle importanti opportunità di sviluppo e di lavoro offerte dalla fruizione del patrimonio culturale.

Ne conseguono alcune “minacce” per il conseguimento dello sviluppo del territorio, come l'alto tasso di disoccupazione soprattutto giovanile, la fuoriuscita dal mercato campano di forza-lavoro qualificata, l'insufficiente crescita del terziario, l'ancora scarsa partecipazione dei privati al ciclo di restauro, conservazione, valorizzazione e gestione dei beni culturali. Mancano, infatti, servizi sufficienti alla fruizione di questi beni, soprattutto per la mancanza di politiche innovative di gestione.

Rispetto a queste considerazioni, i Progetti Integrati *Grandi Attrattori Culturali e Itinerari Culturali* della Regione Campania si sono posti alcuni obiettivi strategici di sviluppo, da conseguire attraverso alcune direttrici.

In primo luogo si è puntato al consolidamento e all'intensificazione della rete dei musei che sono stati oggetto, negli ultimi anni, di diverse iniziative finalizzate al rafforzamento del loro ruolo di attrattori turistici. Essi sono così diventati oggetto di interventi di riqualificazione patrimoniale, di promozione di esposizioni temporanee e di grandi mostre nell'ambito di programmazioni culturali di più ampio respiro. Il consolidamento dell'intero sistema dei musei di Napoli, attraverso una serie di interventi di restauro, di adeguamento funzionale e impiantistico e di allestimento, può concorrere, infatti, all'incremento dell'offerta delle strutture espositive. La Torre delle Nazioni, ad esempio, per le eccezionali caratteristiche tipologiche e costruttive, per la sua accessibilità e per la presenza di grandi ambienti, potrebbe diventare uno spazio museale-espositivo anche per l'arte contemporanea, a completamento dell'offerta di servizi della Mostra d'Oltremare.

In vista poi della creazione del primo “Centro di Documentazione delle arti moderne e contemporanee” in Palazzo Roccella, con gli opportuni interventi di integrazione e adeguamento degli ambienti espositivi, si potrebbero creare nel Castel dell'Ovo e nella Casina Pompeiana e in quella del Boschetto – nell'area della Villa Comunale – sedi di mostre ed esposizioni temporanee di arti visive.

Nell'ambito dei P.I., è prevista, poi, la realizzazione di un Centro Sperimentale di Arte Applicata che potrebbe trovare una collocazione negli ambienti sottostanti la chiesa di S. Francesco di Paola, in piazza del Plebiscito. Qui verrebbero istituiti anche degli “*atelier territoriali*”, aperti ad una pluralità di allievi: artigiani tradizionali, di lavori artistici e restauro, della comunicazione e dell'immagine, operatori dei Beni Culturali, etc.

Un'altra direttrice di sviluppo dei P.I. segue la strada della valorizzazione delle aree di interesse archeologico, attraverso interventi di diversa entità in tutto il territorio urbano, per il recupero e la *rifunzionalizzazione* in chiave innovativa di molte emergenze culturali. Si prevede, ad esempio, il completamento degli scavi del Foro della *Neapolis* di età romana, sottostante il ben noto Complesso Monumentale di San Lorenzo Maggiore, la valorizzazione di una sezione consistente del teatro di *Neapolis* che, consentendo la fruizione di uno spazio per circa 500 spettatori, potrebbe ospitare attività teatrali e manifestazioni culturali, concorrendo in tal modo a rivitalizzare il tessuto sociale del quartiere. La completa restituzione della *Crypta neapolitana* alla fruizione, mediante il restauro della strada romana di collegamento tra Napoli e l'*ager puteolano*, la sistemazione della Tomba di Virgilio e l'accesso a Piedigrotta, contribuirebbero, altresì, al recupero ambientale di un'area segnata fortemente da interventi che progressivamente hanno interrotto la continuità urbanistica di una parte della città.

Nel Parco archeologico del *Pausillypon*, complesso paesaggistico e archeologico di grande rilevanza posto nell'area ovest di Napoli, è stata restituita all'uso pubblico e culturale un'area dove un piccolo teatro e un odeon a picco sul mare, insieme a numerosi ritrovamenti archeologici lungo la costa, in gran parte sommersi, – costituiti da ville marittime, peschiere, ninfei, localizzati soprattutto nel tratto compreso tra l'isolotto della Gaiola e la cala Trentaremi – testimoniano i fasti della città antica.

L'altro intervento, nell'area est, è stato rivolto al recupero della villa sub-urbana di Ponticelli, un antico insediamento agricolo romano, segno della diffusa presenza di aziende agricole e ville in un'area di estrema periferia nel contesto urbano e che può contribuire a recuperare l'identità della parte orientale della città, considerata per troppo tempo una “periferia senza memoria”, un “non luogo”.

TABELLA 14
Capacità ricettiva del Comune di Napoli

	Alberghi 5*	Alberghi 4*	Alberghi 3*	Alberghi 2*	Alberghi 1*	Totale
Esercizi	4	42	61	15	31	153
Letti	775	7.128	3.060	434	912	12.309
Camere	410	3.767	1.606	229	477	6.489
Bagni	410	3.748	1.602	213	372	6.345

	Affittacamere	Alloggi Agroturistici	Ostelli Gioventù	Casa per ferie	Altri Esercizi	B & B	Totale
Esercizi	50	1	3	7	1	282	344
Letti	601	20	207	64	30	1.249	2.171
Camere	266	20	51	32	15	665	1.049
Bagni	203		51	30	8	449	761

FONTE: elaborazione su dati EPT Napoli, 2009

In questo filone si inserisce l'altra direttrice di sviluppo del P.I.: il miglioramento delle competenze del potenziale umano e dell'imprenditorialità nel settore della cultura e del tempo libero.

Non si tratta, quindi, di interventi finalizzati solo al recupero del patrimonio artistico-culturale in senso stretto, ma anche allo sviluppo di nuove professionalità e

nuovi posti di lavoro: riqualificazione e qualificazione degli addetti alla tutela, alla manutenzione, al restauro, alla gestione e alla valorizzazione del patrimonio culturale.

TABELLA 15

Movimento alberghiero ed extralberghiero dei turisti stranieri. Principali Paesi di provenienza

Stati	Arrivi	Presenze
Francia	34.802	104.835
Giappone	53.116	95.464
Stati Uniti d'America	37.507	87.857
Regno Unito	24.221	63.192
Spagna	22.575	62.751
Germania	23.456	60.835
Altri Africa	10.065	25.860
Russa, Federazione	7.023	20.710
Afr. Mediterranea	7.944	19.942
Svizzera	6.709	19.898
Paesi Bassi	6.752	19.607
Brasile	6.828	17.982
Belgio	5.542	17.742
Australia	6.417	15.191
Altri Europei	6.622	15.116
Canada	6.114	14.878
Totale estero	346.496	870.166

FONTE: elaborazione su dati EPT Napoli, 2009

È, tuttavia, l'analisi dei dati sull'offerta e sul movimento turistico a Napoli ad offrirci la possibilità di valutare se e in quale misura il fenomeno turistico svolge effettivamente un ruolo di volano per lo sviluppo sostenibile locale e se Napoli si ponga, sotto questo aspetto, come "città dell'accoglienza".

In primo luogo emerge la prevalenza di alberghi di categoria medio-alta (3 e 4 stelle), B&B e camere in fitto (Tabella 14). Il dato conferma la natura del turismo partenopeo, prevalentemente di transito, di affari, congressuale e culturale, perché è questo tipo di turismo che preferisce queste tipologie ricettive. Un'ulteriore direttrice di sviluppo dei P.I. punta, infatti, alla promozione dell'identità e del patrimonio dei beni culturali nel Centro Antico, corrispondente all'antico insediamento greco-romano con le successive modificazioni medievali. Si tratta dell'area cittadina con la più elevata densità di beni culturali di altissima valenza storica, risultato della complessa stratificazione culturale e socio-economica del tessuto urbano napoletano.

Essa accoglie, infatti, la gamma più completa di interventi programmati dal P.I. "Napoli" per la valorizzazione e lo sviluppo del territorio, come il sostegno alle imprese della filiera dei beni culturali impegnate nella valorizzazione, nel restauro, nell'artigianato e nei servizi. Grande attenzione è rivolta, in particolare, alle imprese impegnate nella produzione di servizi al turista (visite guidate, *bookshop*, prenotazioni, biglietteria *online*, etc.), per promuovere un livello idoneo di infrastrutturazione ricettiva, anche se di piccola o media dimensione.

Si punta, tra l'altro, all'applicazione nell'area del modello dell'*albergo diffuso* dove, attraverso la realizzazione di *b&b* e piccoli alberghi nelle dimore storiche e negli immobili dismessi, si favorirebbe il recupero e la valorizzazione di molte aree degradate.

TABELLA 16
Movimento turistico nel Comune di Napoli. Riepilogo stagionale

Periodo	Italiani		Movimenti alberghieri Stranieri		Totali	
	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
Inverno	106.891	225.528	47.052	119.666	153.943	345.194
Primavera	40.040	82.782	30.626	70.860	70.666	153.642
Estate	214.186	88.438	219.637	194.744	433.823	0
Autunno	0	0	0	0	0	0
Totale	348.947	720.230	268.373	674.501	617.260	1.394.731

Periodo	Italiani		Movimenti extralberghieri Stranieri		Totali	
	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
Inverno	2.487	10.836	2.572	8.711	5.059	19.547
Primavera	7.660	5.780	14.055	8.032	21.715	0
Estate	9.420	3.407	9.530	6.222	18.950	0
Autunno	78.731	13.436	38.611	46.407	117.342	0
Totale	10.069	36.630	16.379	43.724	26.428	80.354

	Totale Italiani		Totale Stranieri		Totali Generali	
	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
Totale 2009	435.680	916.166	346.496	870.166	782.176	1.675.995
Totale 2002	430.203	1.154.850	345.411	1.038.486	775.614	2.193.336

FONTE: elaborazione su dati EPT Napoli, 2009

Anche i dati sul movimento turistico confermano questo aspetto: le punte massime degli arrivi italiani si raggiungono in primavera ed autunno, nei periodi, cioè, in cui il viaggio non ha una finalità per così dire “balneare”, ma piuttosto culturale. Gli arrivi stranieri, invece, si concentrano in estate ed autunno: mesi nei quali francesi, giapponesi, americani, spagnoli e tedeschi in massima parte (Tabella 15) affollano le località turistiche della Penisola Sorrentina e delle isole, fermandosi verosimilmente qualche giorno a Napoli, per visitarne il centro storico e le aree a più alta valenza paesaggistica.

La permanenza media (rapporto tra arrivi e presenze), nei mesi tra aprile e ottobre è, sia per gli stranieri che per gli italiani, di 1-2 giorni. A Napoli, infatti, avviene un continuo ricambio di presenze, per le numerose attività convegnistiche, congressuali, e seminariali che vi si svolgono specie nei periodi “di bassa stagione”.

TABELLA 17
Visitatori dei Musei e delle Gallerie Statali di Napoli - Anni 2006-2007

	Anni		Var. %
	2006	2007	
Museo Archeologico Nazionale	382.784	357032	-6,73
Appartamento Storico Palazzo Reale	116.030	102.331	-11,81
Castel S. Elmo	76.780	67.940	-11,51
Museo e Gallerie Nazionali Capodimonte	174.185	146.215	-16,06
Museo Nazionale di S. Martino	121.494	110.005	-9,46
Museo Nazionale Duca di Martina	5.145	3.947	-23,28
Museo Principe Pignatelli Cortes	16.540	19.320	16,81
Museo civico “Castelnuovo”	107.838	100.276	-7,01
Cappella San Severo	106.500	253.799	138,31
Totale	1.107.296	1.013.566	-8,46

FONTE: Soprintendenza per i Beni Artistici e Storici di Napoli, Servizio Patrimoni Artistico Museale; Soprintendenza per i beni Ambientali e Architettonici di Napoli e Provincia

Se gli stranieri prediligono le strutture alberghiere, gli italiani sembrano più orientati verso quelle extralberghiere.

Il confronto, in particolare, tra gli arrivi e le presenze in queste strutture nel 2002 e nel 2009 mostra che, se per gli stranieri il *trend* si mantiene pressoché stabile, per gli italiani si assiste addirittura al raddoppio sia per le presenze che per gli arrivi (Tabella 16).

A questo dato fa riscontro anche un netto decremento delle presenze degli italiani nelle strutture alberghiere. Evidentemente il momento di congiuntura economica fortemente negativa che sta attraversando il nostro Paese, indirizza i nostri connazionali verso strutture per l'ospitalità più economiche o li spinge a soggiornare direttamente nelle strutture ricettive delle più rinomate località turistico-balneari del golfo e a rimanere a Napoli solo per un giorno, senza pernottarvi.

Tendenze non troppo confortanti sono anche quelle che emergono dall'analisi dei dati sul numero dei visitatori nei musei e gallerie della città. Confrontando le cifre del 2006 con quelle del 2007, si riscontra, infatti, un calo del numero totale dei visitatori – eccezion fatta per il Museo di Villa Pignatelli, sede tra l'altro di diverse manifestazioni come concerti, etc. – (Tabella 17); anche i dati riferiti alle visite nei vari mesi dell'anno 2007, confermano che gli afflussi maggiori si registrano solo in primavera – quando sono attive numerose iniziative di promozione come il “Maggio dei monumenti” – ed in autunno: nei periodi, cioè, in cui anche gli arrivi e le presenze nelle strutture per l'ospitalità fanno registrare i numeri maggiori.

Le regioni italiane più rappresentative per la provenienza dei turisti sono, oltre al resto della Campania, Lazio, Lombardia, Puglia e Toscana (Tabella 18).

TABELLA 18
Movimento alberghiero ed extralberghiero dei turisti italiani per regione di provenienza

Regioni	Arrivi	Presenze
Lazio	96.701	168.600
Campania	88.295	166.984
Lombardia	48.935	105.646
Puglia	33.706	73.082
Sicilia	29.306	69.232
Toscana	21.249	47.855
Emilia	18.177	44.491
Calabria	19.649	41.532
Piemonte	16.572	40.776
Friuli	10.889	29.107
Veneto	9.962	25.822
Liguria	8.888	22.035
Abruzzo	7.504	18.155
Marche	6.766	15.918
Sardegna	5.714	14.146
Basilicata	4.483	11.401
Umbria	4.465	10.692
Molise	1.884	3.717
Trentino	1.272	3.501
Bolzano	915	2.684
Valle d'Aosta	348	90
Totale	435.680	915.466

FONTE: EPT Napoli, 2009

La nostra ipotesi iniziale, riguardo alla natura prevalentemente culturale e di transito del turismo partenopeo, viene, dunque, confermata dall'analisi dei dati statistici.

Nel 2007, comunque, la Regione Campania ha stanziato complessivamente 52.416.486 Euro provenienti da risorse europee, interamente assorbiti dalle imprese turistiche ammesse al finanziamento per l'acquisto di immobili e di nuove tecnologie, di impianti e macchinari, e per la realizzazione di opere murarie. Il bando completa le iniziative messe in campo con la misura 4.5 del POR Campania che prevede lo stanziamento di circa 150 milioni di Euro in favore delle piccole e medie imprese.

L'obiettivo è quello di accrescere la ricettività alberghiera della regione del 9,17%, creando nuovi posti letto, potenziando quindi l'offerta e migliorando i servizi.

Va, tuttavia, considerato un altro aspetto: se "l'immagine" di un territorio è uno dei suoi più potenti fattori di attrazione turistica, viene da chiedersi quanto la continua diffusione da parte degli organi di informazione di notizie sugli episodi di micro e macro criminalità che avvengono nelle strade della città e, soprattutto, quelle sull'emergenza – rifiuti che, ormai, fanno associare Napoli alla spazzatura, concorrano a rilanciare l'immagine della città in Italia e nel mondo. Si corre in tal modo il rischio di soffocare le grandi potenzialità di attrazione turistica di questo territorio, vanificando le politiche di finanziamento e di pianificazione turistica che oggi sembrano farsi più concrete anche grazie ai Fondi di Sviluppo Regionale stanziati dall'Unione Europea. Non intendiamo, certo in questa sede affermare la necessità del "tacere" sui malanni di questa città, quanto piuttosto di dare la giusta rilevanza anche alle grandi risorse per il turismo che questo territorio possiede, per promuoverne un'immagine "positiva" e permettere a tutta la cittadinanza di tornare ad essere fiera della propria città, della propria storia e della propria identità.

3.4 La città del rifiuto

Secondo i dati Ispra del 2008 riferiti al 2007, gli oltre 3 milioni di abitanti della provincia di Napoli hanno prodotto, in poco più di mille chilometri quadrati, 1.666.366 tonnellate di rifiuti in un anno dei quali circa 560.000 tonnellate nella sola città di Napoli su un totale regionale di circa 2.852.735.

Nei quartieri di Napoli a più elevata densità di abitanti, numero di esercizi commerciali ed uffici, esiste inoltre uno scarto enorme tra la produzione di rifiuti indifferenziati e quelli derivati dalla raccolta differenziata³² (Tabella 19).

Dal 2008, infatti, il servizio di raccolta porta a porta ha interessato solo il quartiere dei Colli Aminei, lasciando esclusi proprio quelli indicati nella tabella, dove maggiore è la produzione di rifiuti e dove si renderebbe, dunque, necessario incrementare questo sistema di raccolta.

³² La produzione totale dei rifiuti indifferenziati per l'anno 2008, media procapite della città di Napoli, è stata di 1,22 kg/anno/abitante mentre per il rifiuto differenziato è stata di 0,28 kg/anno/abitante.

Le difficoltà di smaltimento che ne sono derivate hanno innescato un processo degenerativo che, iniziato vent'anni orsono e proseguendo a fasi alterne, è confluito in quella che è stata definita una vera e propria "emergenza rifiuti". La grande rilevanza data a questo fenomeno dai mezzi di comunicazione ha sollevato la questione a livello nazionale ed europeo, sollecitando gli interventi necessari ad una risoluzione più veloce possibile del problema, ma contribuendo altresì a diffondere in tutto il mondo l'immagine di un territorio degradato ed inospitale. Mentre scriviamo, la crisi è in pieno svolgimento: 4.000 tonnellate di rifiuti sono presenti nelle strade della città e della sua periferia. E, mentre gli ispettori dell'Unione Europea, giunti a Napoli, hanno deciso, viste le gravi inadempienze della precedente amministrazione, di congelare i fondi per lo sviluppo destinati alla regione, cresce il numero delle disdette delle prenotazioni negli alberghi del lungomare.

TABELLA 19

Produzione di rifiuti indifferenziati nei quartieri a maggiore concentrazione di abitanti, edifici ed esercizi commerciali. Dati al 2008

Quartieri	Abitanti	RSU [Kg/die]	RD [Kg/die]
Avvocata	36.454	44.474	10.207
Stella-S. Carlo Arena (Sanità)	56.091	68.431	15.705
S. Giuseppe	11.330	13.823	3.172
Porto	4.722	5.761	1.322
Pendino	18.158	22.153	5.084
S. Lorenzo (Decumani)	47.074	47.074	13.181
Chiaia	15.000	18.300	4.200
S. Ferdinando	20.484	24.990	5.736
Montecalvario	25.148	30.681	7.041
Totale	234.461	275.687	65.648

FONTE: Comune di Napoli, 2008

Già nel 1994 il Governo presieduto da Carlo Azeglio Ciampi emise un decreto con il quale dichiarava lo stato di emergenza e nominava un commissario straordinario. Due anni più tardi la Regione elaborò un piano dei rifiuti e prevede la costruzione di cinque impianti di termodistruzione la cui gara d'appalto fu vinta, nel 1998, dalla Associazione Temporanea di Imprese Fisa-Impregillo. Le inadempienze contrattuali della società si mostrarono in tutta la loro evidenza quando gli impianti realizzati si rivelarono inadeguati a produrre Cdr (combustibile derivato dai rifiuti) a norma. Il problema dello smaltimento dei rifiuti trova, negli anni successivi, solo delle soluzioni temporanee: la situazione, infatti, è progressivamente peggiorata, fino a raggiungere, nel 2007, lo stato di crisi. I ritardi nell'apertura del termovalorizzatore di Acerra e le difficoltà di impiego sia delle vecchie discariche che delle nuove di Montesarchio, Lo Uttaro, Terzigno, Serre e Pianura, costringono il governo regionale a chiedere aiuto per lo smaltimento dei rifiuti campani ad altre regioni italiane e alla Germania. Nel gennaio 2008 il Governo Prodi diventa l'attore principale di questa complessa vicenda: viene nominato un commissario delegato per il superamento dell'emergenza e, nel maggio dello stesso anno, il nuovo Governo Berlusconi emana un decreto legge con cui viene istituito un Sottosegretariato di Stato per far fronte alla crisi. In questa circostanza si stabilisce che lo smaltimento dei rifiuti prodotti nella

provincia di Napoli deve avvenire nelle discariche di Andretta, Terzigno, Chiaiano e Napoli, oltre che in un impianto di termodistruzione da realizzare nella provincia di Caserta. Il decreto di fine crisi del 2009 sancisce il passaggio dei poteri in materia di smaltimento dei rifiuti dal commissariato alle Province. Tuttavia, alla fine del 2010, ci ritroviamo in uno stato di piena emergenza. Il sottosegretario Guido Bertolaso in una serie di riunioni con i sindaci dei comuni vesuviani ha deciso la riapertura delle vecchie discariche incluse nei loro territori, ma le popolazioni di Terzigno e degli altri comuni si sono ribellate: gli scontri tra poliziotti e locali hanno assunto la connotazione di vera e propria guerriglia urbana, finché si è giunti alla decisione di risolvere la questione con la forza dell'esercito. Mentre scriviamo, siamo ancora in clima di "guerra civile": manifestazioni di protesta più o meno violente sono le prime notizie che si apprendono dagli organi di informazione. Si è innescato, insomma, l'effetto *NIMBY* (*Not In My Back Yard*, non nel mio giardino): un'aspra opposizione da parte delle popolazioni alla riapertura e alla realizzazione delle nuove discariche nei propri territori (V. Amato 2009).

Intanto si bandisce la gara per la costruzione del termovalorizzatore di Napoli-Est, mentre il Presidente della Regione Caldoro promette che presto saranno messi in funzione due impianti di compostaggio, uno ad Eboli e l'altro a Salerno; un terzo si realizzerà nel casertano. È ormai cosa nota che a fomentare i disordini ci sia anche la criminalità organizzata che verosimilmente trae vantaggio dallo stato di emergenza, entrando nell'affare di trasporto e smaltimento straordinario dei rifiuti. Non a caso, il Dossier "Rifiuti SPA" di Legambiente (2008), riporta che tra il 1998 e il 2007 sono state accertate in Campania 2.931 reati nell'ambito del ciclo dei rifiuti, sono stati effettuati 1.304 sequestri di discariche abusive, sono state condotte 30 inchieste che hanno portato all'arresto di 291 persone, alla denuncia di 966 e sono risultate coinvolte 242 aziende, molte delle quali di proprietà di noti clan malavitosi.

Le responsabilità principali della crisi vanno, tuttavia, imputate anche alle disfunzioni dell'apparato politico e amministrativo che, con un'incertezza normativa senza pari, hanno determinato una sostanziale paralisi del sistema, con la sovrapposizione di poteri tra il Dipartimento della Protezione Civile, il Commissariato, la Regione Campania, il Ministero dell'Ambiente, i Comuni e i Consorzi (Corona *et al.*, 2010).

Non meno rilevanti sono stati i ritardi nella pianificazione e nella preparazione di discariche idonee. Eppure il prefetto Improta, già nel '94, aveva inviato alla Presidenza del Consiglio un rapporto nel quale segnalava che le discariche allora in servizio avevano le autorizzazioni in scadenza: di lì a poco sarebbero state chiuse, lasciando il territorio campano senza la possibilità di smaltire i propri rifiuti. (Manna, 2006). Improta caldeggiava la realizzazione di nuove discariche, il passaggio della loro gestione dal privato al pubblico e la proroga dell'uso delle vecchie discariche. Quando questa fu concessa, si innescò però un circolo vizioso: la loro progressiva saturazione comportava ritardi nello sversamento, con la conseguente diffusione di gas maleodoranti nei centri vicini e infiltrazioni di percolato nelle falde acquifere. Nel frattempo, la malavita organizzata acquistava sempre più peso nella gestione delle

discariche. È anche per questo che con il decreto Ronchi 22/97 viene disegnato un piano che mira alla progressiva abolizione dell'uso delle discariche, per far spazio ad un ciclo industriale di trattamento e trasformazione dei rifiuti. Il progetto prevede la riduzione dei rifiuti solidi urbani attraverso la raccolta differenziata e il loro trasferimento negli impianti per essere trasformati in Cdr. Mentre la frazione umida verrebbe indirizzata verso gli impianti e le scorie in piccole discariche pubbliche, la frazione secca verrebbe assemblata in eco balle da circa una tonnellata ciascuna, da bruciare presso gli impianti di termovalorizzazione, per produrre energia termica con emissioni ritenute ecocompatibili. In tal modo si permetterebbe la chiusura virtuosa ed economicamente sostenibile del ciclo dei rifiuti. Il grande punto debole di questo progetto sta, tuttavia, nell'inadeguata valutazione dei problemi di implementazione e delle azioni da predisporre per il pieno funzionamento del ciclo. Per la realizzazione degli inceneritori, ad esempio, sono state sottovalutate le opposizioni delle popolazioni alla localizzazione degli impianti nel loro territorio.

G. Laino, (2008) individua, dunque, tre possibili letture della crisi. La prima, che si sofferma sulla questione del traffico e dello smaltimento dei rifiuti tossici, sottolinea come l'utilizzo illecito negli ultimi vent'anni da parte di organizzazioni malavitose, politici corrotti, imprenditori del nord e campani di moltissimi suoli della Campania per smaltire rifiuti tossici industriali, avrebbe prodotto la saturazione di discariche sia regolari che abusive, con la conseguente crisi della raccolta dei rifiuti soprattutto nel napoletano e nel casertano.

La seconda lettura sostiene l'inadeguatezza dell'adozione di un ciclo industriale fondato sull'incenerimento dei rifiuti, per i danni che i fumi procurerebbero all'ambiente e alla salute dei cittadini. Questa posizione condanna anche la scarsa rilevanza accordata fino ad oggi alla raccolta differenziata, confermata dai dati riportati nella tabella 19.

La terza lettura si sofferma sul ruolo parassitario dell'intermediazione clientelare nell'uso delle risorse pubbliche in occasione del commissariamento straordinario. I fondi destinati al trattamento della crisi sono stati, infatti, usati impropriamente per trovare una collocazione occupazionale ai disoccupati e agli Lsu che già dagli anni Novanta del Novecento erano stati interlocutori privilegiati in diverse liste che facevano riferimento a vari esponenti e gruppi politici.

Una quarta lettura potrebbe aggiungersi a queste: la collusione di alcune forze politiche ed esponenti dei gruppi locali con gli interessi della camorra ha evidentemente ritardato la realizzazione del termovalorizzatore di Acerra e della discarica di Serre, e l'utilizzazione di altri siti per lo sversamento e per lo stoccaggio delle eco balle: ben 4 milioni di esse, sui 7,5 totali della Campania, si trovano nel solo comune di Giugliano, senza la possibilità di essere bruciate perché composte da rifiuti tossici assemblati in esse illegalmente.

Intanto l'inceneritore di Acerra è stato solo inaugurato, non collaudato; dei suoi tre forni da 500 tonnellate ne funziona solo uno e non a ritmo continuo. Per la sua realizzazione, inoltre, affidata ad un privato, pare non sia stata eseguita una corretta valutazione di impatto ambientale e delle condizioni del sito prescelto: posto nella

località che non a caso si chiama “Pantano”, quando furono impiantate le fondamenta, fu trovata una tale quantità d’acqua nell’immediato sottosuolo da rendere necessario il sollevamento dell’inceneritore dal suolo steso (Del Giudice, 2010)

Nei 7 impianti ex cdr, (oggi denominati stir, stabilimenti di triturazione e imbustamento rifiuti) non sono state inoltre riscontrate le condizioni per il loro corretto funzionamento. Durante i sopralluoghi, i tecnici non hanno trovato nei capannoni la prevista fos (frazione organica secca destinata ad essere assemblata nelle eco balle), ma teste di mucca, copertoni, pezzi di lavatrice: 40.000 milioni di tonnellate di rifiuti che stanno producendo percolato velenoso per i terreni agricoli di tutto il territorio circostante.

Nei 7.000 mq della discarica di Taverna del Re a Giugliano sono presenti 10.000 tonnellate di rifiuti; questa e le altre sei discariche campane sono state riempite, negli ultimi due anni, da rifiuti tarquali (non frazionati). Si prevede che per gli inizi del 2011 si esaurirà anche la loro capacità e la Campania conoscerà una crisi che non ha precedenti nel passato, a meno che non venga incrementata da subito la raccolta differenziata, unico strumento di riduzione reale dei rifiuti. Se si riuscisse anche a Napoli, come accade a Milano, a raggiungerne la quota del 40%, il solo inceneritore di Acerra basterebbe a smaltire il totale dei rifiuti dell’intera regione!

Allora: quale immagine prevale per questa che vuole essere “una città creativa”? Quella dell’accoglienza o quella del rifiuto? Per ora – e noi ci auguriamo che sia veramente “per ora” – quella che prende il sopravvento è l’immagine di una città dove si vive male, nella quale, dunque, l’accoglienza, in tutte le sue sfaccettature, non costituisce una vera e propria “vocazione”.

ANNA MARIA FRALLICCIARDI
BARBARA DELLE DONNE
STEFANIA PALMENTIERI

BIBLIOGRAFIA

- ACEN (2005), *Le città dei creativi. Visioni e progetti per Napoli*, Napoli, Electa.
- ACEN (2007), *Gli assets presenti nell'area metropolitana di Napoli*, Napoli, Electa.
- ALBOLINO O., VIGANONI L. (2008), “Nuove scale della governance urbano-regionale in Campania: la «Costa del Vesuvio»“, in SOMMELLA R. (a cura), *op.cit.*, pp. 116-140.
- AMATO F. (2006), “Il centro storico di Napoli tra rinascita e fine apparente”, *Storia urbana*, Milano, Franco Angeli, n. 113, pp. 59-75.
- AMATO F. (2007), “Dall'area metropolitana di Napoli alla Campania al plurale”, in VIGANONI L. (a cura), *Il Mezzogiorno delle città*, Milano, Franco Angeli, pp. 175-221.
- AMATO F. (2008), “La periferia italiana al plurale: il caso del Napoletano”, in SOMMELLA R. (a cura), *Le città del Mezzogiorno. Politiche, dinamiche, attori*, Milano, Franco Angeli, pp. 219-242.
- AMATO F. (2009), “L'inchiesta sul territorio”, in AMATO F., COPPOLA P. (a cura), *Da migranti ad abitanti. Gli spazi insediativi degli stranieri nell'area metropolitana di Napoli*, Napoli, Guida, pp. 194-228.
- AMATO F., CATTEDRA R., COPPOLA P., MEMOLI M., VENTRIGLIA S. (1997), “Gli ultimi arrivati”, in COPPOLA P. (a cura), *La forma e i desideri. Saggi geografici su Napoli e la sua area metropolitana*, Napoli, ESI, pp. 111-131.
- AMATO V. (a cura di) (2004), *L'identità meridionale tra permanenze culturali e innovazione*, Roma, Aracne.
- AMATO V. (2009), “Conflitti ambientali e territorio. Alcune evidenze della crisi dei rifiuti in Campania”, in D'APONTE T. (a cura), *Il cavallo di Troia. Disagio sociale, politiche carenti, marginalità diffusa nello sviluppo territoriale della Campania*, Roma, Aracne, pp. 87-106.
- AMMATURO N., DE FILIPPO E., STROZZA S. (2010), *La vita degli immigrati a Napoli e nei paesi vesuviani*, Milano, Franco Angeli.
- APREDA I. (2003), “Il territorio”, in PROVINCIA DI NAPOLI, *Secondo rapporto sullo stato dell'ambiente della Provincia di Napoli*.
- ARCA PETRUCCI M., DANSERO E. (2000), “Aree dismesse fra degrado e riqualificazione ambientale”, *Quaderni della ricerca*, Bologna, Pàtron, pp. 17-36.
- AUSILI A., GABELLINI M. (2001), “Bonifica del sito d'interesse nazionale di Bagnoli: caratterizzazione dei sedimenti marini dell'area prospiciente”, in PROVINCIA DI NAPOLI, *Primo rapporto sullo stato dell'ambiente*, Napoli, pp. 259-268.
- AVOLIO C., GALLO P., MUOIO C., NOVEMBRE C., PELLIGRA R., RIEGEL V. (2004), *Progetto C.I.A.O., Centro Immigrati di Ascolto ed Orientamento, Politiche del lavoro e pari opportunità*, in www.eprints.stoa.it/189.
- AZIENDA NAPOLETANA DI MOBILITÀ (2010), *Carta della mobilità*, Napoli.
- BANCA D'ITALIA (2007), *L'economia della Campania nell'anno 2006*, Roma.
- BEATLEY T. (2000), *Green urbanism: Learning from European cities*, Washington DC, Island Press.
- BELLI A. (1996), “Campania”, in CLEMENTI A., DEMATTEIS G., PALERMO P. C. (a cura), *Le forme del territorio italiano, Ambienti insediativi e contesti locali*, Bari, Laterza, pp. 450-467.
- BELLI A. (a cura) (2007), *Non è così facile. Politiche urbane a Napoli a cavallo del secolo*, Milano, Franco Angeli.
- BELLI A., CAMAGNI R., DONOLO C. (2006), *Piano Strategico di Napoli*, Comune di Napoli.

- BONAVERO P. (1997), “L’apertura internazionale del sistema urbano italiano nel contesto europeo”, in DEMATTEIS G., BONAVERO P. (a cura), *op. cit.*, pp. 243-298.
- BONOMI A. (2000), *Il distretto del piacere*, Torino, Bollati-Boringhieri.
- BREHENY M. (1995), “The compact city and transport energy consumption”, *Transactions of the Institute of British Geographers*, Hoboken, Wiley Blackwell, v. 20, n.1, pp. 81-101.
- BROWN A., KRISTIANSEN A. (2009), *Urban Policies and the Right to the City. Rights, responsibilities and citizenship*, Paris, UNESCO/UN-HABITAT.
- BRUNET R. (a cura) (1989), *Les villes européennes*, Paris, Datar-La documentation Francaise.
- BRUNET R. (1996), “L’Europa delle reti”, *Memorie Geografiche*, Firenze, Pacini, n.s. 2, pp. 237-260.
- CAMERA DI COMMERCIO (2010), *Bollettino di statistica, Rapporto sull’economia della Provincia di Napoli*, Napoli, pp. 42-44, 81-90.
- CAMAGNI R. (a cura) (1996), *Economia e pianificazione della città sostenibile*, Bologna, Il Mulino.
- CAMAGNI R. (2004), “Le ragioni della coesione territoriale: contenuti e possibili strategie di policy”, *Scienze regionali*, Milano, Franco Angeli, n. 2, pp. 143-148.
- CAMPANI G., CARCHEDI F., TASSINARI A. (a cura) (1994), *L’immigrazione silenziosa. Le comunità cinesi in Italia*, Torino, Fondazione Agnelli.
- CANIGLIA RISPOLI C. (2008), “Riflettendo sull’andare a piedi”, *TeMAlab, Trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente*, Università degli Studi di Napoli “Federico II”, vol. 1, n. 3, pp. 65-72.
- CARDILLO E. (2006), *Napoli, l’occasione post-industriale*, Napoli, Guida.
- CARDILLO E. (2008), *Città in movimento. Sviluppo e finanza locale*, Napoli, Guida.
- CARUGHI U. (1993), “Recupero”, *Bollettino periodico di informazione della Soprintendenza per i beni ambientali e culturali di Napoli e Provincia*, n. 2, pp. 14-18.
- CASTIELLO N. (1996), “Processi e problemi della delocalizzazione delle imprese artigiane nel centro storico di Napoli”, *Studi e ricerche di Geografia*, Genova, Bozzi, XIX, fasc. unico, pp. 141-161.
- CATTAN N., PUMAIN D., ROZENBLAT C., SAINT JULIEN TH. (1994), *Les système des villes européennes*, Paris, Anthropos, Ed. italiana 1997 a cura di GADDONI S., Bologna, Pàtron.
- C.C.I.A.A. (2007), “Rapporto 2007 sull’economia della provincia di Napoli”, *Bollettino di statistica*, Quadrimestrale della Camera di Commercio di Napoli.
- CECCAGNO A. (1999), “Nei-Wai: interazioni con il tessuto socio-economico e autoreferenzialità etnica delle comunità cinesi in Italia”, *Mondo cinese*, Milano, Ed. Fondazione Italia-Cina, n. 101, pp. 73-95.
- CENSIS-RUR MUNICIPIA (2009), *Metropoli per la ripresa. Il sistema urbano italiano al 2009*, Roma.
- CERRONE D. (2008), “Napoli 2011. Strategie per la riconquista di un rapporto interrotto”, *TeMAlab, Trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente*, Università degli Studi di Napoli “Federico II”, vol. 2, n. 3, pp. 101-106.
- CIPOLLONE P., SESTITO P. (2010), *Il capitale umano*, Bologna, Il Mulino.
- CITEL (2007), *Indice di integrazione degli immigrati in Italia, V Rapporto*, Roma.
- CLEMENTI A. (1997), “La ricerca Itaten”, *Geotema*, Bologna, Pàtron, 9, pp. 44-47.
- COMUNE DI NAPOLI, ASSESSORATO ALLA VIABILITÀ (1999), *Variante di Piano Regolatore Generale Centro Storico, zona Orientale, zona Nord- Occidentale*, Napoli.
- COMUNE DI NAPOLI (2000), *Documento di orientamento strategico “Grande programma per il centro storico Patrimonio Unesco”*, in www.comune.napoli.it/centrostorico.
- COMUNE DI NAPOLI (2006), *Piano Strategico di Napoli*, in www.comune.napoli.it.

- COMUNE DI NAPOLI (2006), *Piano Regolatore di Napoli*, in www.comune.napoli.it.
- COMUNE DI NAPOLI (2007), *Quaderni di demografia*, Napoli.
- COMUNE DI NAPOLI (2008), *Archivio pdf*, in www.comune.napoli.it.
- COMUNE DI NAPOLI (2009), *Bollettino di statistica*, Napoli.
- COMUNE DI NAPOLI (2009), *Struttura e dimensione del sistema produttivo di Napoli*, Registro Asia, Napoli.
- COMUNE DI NAPOLI (2009), *Protocollo di Intesa tra la Città di Milano e la Città di Napoli*, in www.comune.napoli.it.
- CONTI S., SPRIANO G. (a cura) (1990), *Effetto città. Sistemi urbani e innovazione: prospettive per l'Europa degli Anni Novanta*, Torino, Fondazione Agnelli.
- COPPOLA P. (1991), "La dissipazione urbana: note sull'area metropolitana di Napoli", in VIGANONI L., *op. cit.*, pp. 91-113.
- COPPOLA P., SOMMELLA R., VIGANONI L. (1997), "Il paesaggio urbano napoletano tra immagine e mercato", in MAUTONE M. (a cura), *Giornata di studio in onore di Mario Fondi*, Napoli, Guida, vol. I, pp. 65-90.
- CORONA G., FORTINI D. (2010), *Rifiuti. Una questione non risolta*, Roma, XL Edizioni.
- CORONA G., FRANZINI M. (2009), "Capire l'emergenza rifiuti a Napoli. Un'introduzione", *Meridiana, Rivista di Storia e scienze sociali*, Roma, Viella, pp. 9-25.
- CORTE DEI CONTI (2010), *Referto sul sistema universitario*, in www.corteconti.it.
- CORTESI G., CAPINERI C., SPINELLI G. (2001) "Cambiamento urbano e ambiente nel Mediterraneo nord-occidentale", in CORI B., LEMMI E. (a cura), *La regione mediterranea. Sviluppo e cambiamento*, Bologna, Pàtron, pp. 101-123.
- CRESME (1991), *La costruzione della città europea degli anni Ottanta*, Roma, Credito Fondiario.
- CRIVELLO S. (2010), *La città competitiva e sostenibile: alcune riflessioni sul rapporto fra i due discorsi*, Conferenza annuale dell' AIS (Associazione Nazionale di Sociologia), Sezione Sociologia dell' Ambiente e del Territorio, in www.sociologiadelterritorio.it.
- D'APONTE T. (2007), "L'area vasta partenopea", in D'APONTE T., LA FORESTA D. (a cura), *Scenari territoriali del governo della sostenibilità e dello sviluppo urbano*, Roma, Aracne, vol. I, pp. 41-98.
- D'AURIA A. (2005), "I piani di gestione delle «World Heritage city»: una proposta operativa per Napoli", *Metropoli in-transizione*, supplemento al n. 201 di Urbanistica Informazioni, Roma, pp. 460-466.
- DAVICO L. (2004), *Sviluppo sostenibile*, Roma, Carocci.
- DE LUCIA V. (1998), *Napoli, Cronache urbanistiche 1994-1917*, Milano, Baldini Castoldi.
- DE SETA C. (1977), *Città, territorio e Mezzogiorno in Italia*, Torino, Einaudi.
- DEL GIUDICE R. (2010), *Lo stato dell'arte*, Relazione al Seminario "Emergenza rifiuti in Campania", Università di Napoli "Federico II", Facoltà di Architettura, Dipartimento di Progettazione Urbanistica e Urbanistica, Napoli.
- DELLE DONNE B. (2001), "Un bene culturale: l'artigianato turistico a Napoli", in MAUTONE M. (a cura), *I beni culturali. Risorse per l'organizzazione del territorio*, Bologna, Pàtron, pp. 67-75.
- DEMATTEIS G. (1995), *Progetto implicito*, Milano, Franco Angeli.
- DEMATTEIS G. (1996), "Megalopoli centrale o rete europea distribuita? Considerazioni preliminari per una ricerca", *Memorie geografiche*, Firenze, Pacini, n.s. 2, pp. 573-585.
- DEMATTEIS G. (2005), "Verso un policentrismo europeo: metropoli, città reticolari, reti di città", *Metropoli in-transizione*, supplemento al n. 201 di Urbanistica Informazioni, Roma, INU, pp. 19-24.

- DEMATTEIS G., BONAVERO P. (1997), *Il sistema urbano italiano nello spazio unificato europeo*, Bologna, Il Mulino.
- DINES N. (2002), "Urban renewal, immigration and contested claims to public space: the case of Piazza Garibaldi in Naples", *Geojournal*, Dordrecht, Springer Netherlands, n. 58, pp. 177-188.
- EPT (2009), *Servizi statistici*, Napoli.
- FRALLICCIARDI A.M. (1992), "Popolazione e terziario nella città che cambia: il caso della Campania", in D'APONTE T. (a cura), *Geografia della transizione post-industriale*, Napoli, Esi, pp. 119-139.
- FRALLICCIARDI A.M. (1995), "Ambiente e urbanizzazione: il problema del consumo del suolo nelle aree costiere della Campania", *Quaderno della ricerca*, Camera di Commercio di Napoli, 2, pp. 7-15.
- FRALLICCIARDI A.M. (1997), "Periurbanizzazione e paesaggio rurale", in MAUTONE M. (a cura), *op. cit.*, pp. 105-122.
- FRALLICCIARDI A.M., SBORDONE L. (2000), "Cambiamenti e uso del suolo nella fascia costiera campana", in CORTESI G. (a cura), *Il cambiamento urbano nelle aree costiere del Mediterraneo*, Memorie Geografiche, Firenze, Pacini, n.s. 3, pp. 221-285.
- FRALLICCIARDI A.M., MAUTONE M., BONESSI M., FAVRETTO A. (2005), "Identificazione di corridoi ecologici con l'ausilio di immagini satellitari a media risoluzione spaziale: un caso applicativo", in *Atti del XXIX Congresso Geografico Italiano*, Bologna, Pàtron, vol. II, pp. 391-398.
- FRALLICCIARDI A.M., D'ANNA M. (2008), *Risorse per lo sviluppo locale: i vuoti urbani nei Campi Flegrei*, Roma, Aracne.
- GALDERISI A., GARGIULO C. (2002), "Processi di internazionalizzazione ed evoluzione dei sistemi urbani: una lettura sulla struttura competitiva delle province italiane", in GARGIULO C., *La città tra competizione e riqualificazione*, Collana di Studi di Urbanistica, Di.Pi.S.T.-Università degli Studi di Napoli "Federico II", n. 24, pp. 22-29.
- GARANO S. (1998), "La transizione urbana del Mezzogiorno tra vincoli e opportunità", in TALIA M. (a cura), *L'urbanistica nelle città del sud*, Roma, Gangemi, pp. 21-40.
- GARGIULO C. (2007), "Le città come luogo dei flussi. Un approccio di metodo", *TeMAlab, Trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente*, Università degli Studi di Napoli "Federico II", anno 0, n. 0, pp. 7-14.
- GARGIULO C. (2008), "Città, Grandi Eventi e Mobilità tra globale e locale", *TeMAlab, Trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente*, Università degli Studi di Napoli "Federico II", vol. 1, n. 2, pp. 21-30.
- GARGIULO C. (2009), "Sostenibilità urbana e spazi per la sosta a Napoli. Uno strumento di supporto alle decisioni", *TeMAlab, Trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente*, Università degli Studi di Napoli "Federico II", vol. 2, n. 1, pp. 57-66.
- GARGIULO C., GALDERISI A., CEUDECH A. (2008), "Pedonalità e riqualificazione urbana. L'area di Montesanto a Napoli", *TeMAlab, Trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente*, Università degli Studi di Napoli "Federico II", vol. 1, n. 3, pp. 39-48.
- GIANNI R. (2009), "Il fronte marittimo di Napoli nel nuovo Piano Regolatore Generale", *TeMAlab, Trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente*, Università degli Studi di Napoli "Federico II", vol. 2, n. 3, pp. 59-66.
- GIBBS D. (2002), *Local development and the environment*, London, Routledge.
- GIBBS D., DEUTZ P., PROCTOR A. (2005), "Industrial ecology and eco-industrial development: A new paradigm for local and regional development?", *Regional Studies*, London, Routledge, v. 39, n.2, pp. 171-184.

- GIBBS D., KRUEGER R. (a cura di) (2007), *The sustainable development paradox: urban political economy in the United States and Europe*, New York, Guilford Press.
- GIBELLI M.C. (2005), “La pianificazione strategica fra tradizione e innovazione”, in MARTINELLI F. (a cura), *La pianificazione strategica in Italia e in Europa. Metodologie ed esiti a confronto*, Milano, Franco Angeli, pp. 279-296.
- GIOVINAZZI O., MORETTI M. (2009), “Città portuali e waterfront urbani: trasformazioni e opportunità”, *TeMAlab, Trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente*, Università degli Studi di Napoli “Federico II”, vol. 2, n. 3, pp. 7-16.
- GOVERNA F., EMANUEL C. (1997), “Il milieu urbano come fattore di differenziazione e di sviluppo”, in DEMATTEIS G., BONAVERO P. (a cura), *Il sistema urbano italiano nello spazio unificato europeo*, Bologna, Il Mulino, pp. 299-345.
- GRIBAUDI G. (a cura) (2009), *Traffici criminali. Camorra, mafie e reti internazionali dell'illegalità*, Torino, Bollati Boringhieri.
- HEALEY P. (2007), *Urban Complexity and Spatial Strategies: Towards a Relational Planning for Our Times*, London, Routledge.
- ICRAM (2000), *Presentazione dei risultati analitici dell'attività di caratterizzazione dei sedimenti di spiaggia e di fondale del litorale di Coroglio-Bagnoli*, n. 55, in www.arpacampania.it.
- ISTAT (1961, 1971, 1981, 1991, 2001), *Censimento di popolazione e abitazioni*, Roma.
- ISTAT (1951, 1961, 1971, 1981, 1991, 2001), *Censimento dell'Industria e dei Servizi*, Roma.
- ISTAT (2007), *Rapporto annuale*, Roma.
- ISTAT (2009), *Bilancio demografico*, Roma.
- KRESL P.K., SINGH B. (1999), “Competitiveness and the urban economy: twenty-four large US metropolitan areas”, *Urban Studies*, Glasgow, Longman Group, v. 36, n. 5-6, pp. 1017-1027.
- KRUGMAN P.R. (1994), “Competitiveness: a dangerous obsession”, *Foreign Affairs*, New York, Council on Foreign Relations, v. 74, n. 2, pp. 28-44.
- KUNZMANN K.R., WEGENER M. (1990), *The pattern of urbanization in Western Europe 1960-1990*, Universitat Dortmund, Institut für Raumplanung.
- LAINO G. (2002), “Politiche per le periferie dalla periferia delle politiche”, in GOVERNA F., SACCOMANI S. (a cura), *Periferie tra riqualificazione e sviluppo locale. Un confronto sulle metodologie e sulle pratiche di intervento in Italia e in Europa*, Firenze, Alinea, pp. 71-91.
- LAINO G. (2008), “La crisi dei rifiuti a Napoli: un problema di pianificazione”, *Territorio*, Milano, Franco Angeli, 44, pp. 77-81.
- LANZANI A. (1992), “Il progetto Bicocca e il suo inquadramento metropolitano. Contesti territoriali e situazioni insediative nel Nord Milano”, in CAMAGNI R., GIBELLI M. C. (a cura), *Alta tecnologia e rivitalizzazione metropolitana*, Milano, Franco Angeli, pp. 251-304.
- LEGAMBIENTE (2008), *Dossier: Rifiuti SPA. Dentro l'emergenza in Campania. I numeri e le storie di un'economia criminale*, Roma.
- LEGAMBIENTE (2009), *Ecosistema urbano 2009. XIV Rapporto sulla qualità ambientale dei comuni capoluogo di provincia*, Roma.
- LEZZI P. (2007), *Napoli, l'Europa e il Mediterraneo*, Napoli, Guida.
- MAGGIONI V. (2007), “Ricareare Napoli: dalla crisi attuale allo sviluppo metropolitano”, in ACEN, *op. cit.*, pp. 13-54.
- MALECKI E.J. (2002), “Hard and soft networks for urban competitiveness”, *Urban Studies*, Glasgow, Longman Group, v. 39, n. 5-6, pp. 929-945.

- MANNA A. (2006), *Verso una razionalità ibrida e contingente: l'insegnamento della vicenda del Commissariato per i rifiuti in Campania*, Tesi di dottorato, Facoltà di Architettura dell'Università degli Studi di Napoli Federico II, Napoli.
- MARTINO G. (2008), *Rapporto sull'immigrazione, Caritas Migrantes*, Roma, Edizioni Idos.
- MARTINOTTI G. (1999), "A city for whom? Transients and public life in the second generation metropolis", in BEAUREGARD R. A., BODY-GENDROT S. (a cura), *Urban Moment Cosmopolitan Essays on the Late 20° Century City*, Sage, Thousand Oaks.
- MASULLO A., SCAMARDELLA C. (2008), *Napoli siccome immobile*, Napoli, Guida.
- MAZZETTI E., RUSSO G. (2009), "Dalla fabbrica a Gomorra. La trasformazione dell'area orientale di Napoli", in D'APONTE T. (a cura), *op. cit.*, pp. 107-148.
- MOCCIA D. (2005), "Metropoli e grandi aree urbane del Mezzogiorno nel quadro europeo: visioni e politiche comunitarie", *Metropoli in-transizione*, supplemento al n. 201 di Urbanistica Informazioni, Roma, INU, n. 201, pp. 6-18.
- MOCETTI S., PORELLO C. (2010), *Questioni di economia e finanza. La mobilità del lavoro in Italia: nuove evidenze sulle dinamiche migratorie*, Banca d'Italia, n. 61, in www.bancaditalia.it.
- OECD (2006), *OECD Territorial Reviews. Competitive Cities in the Global Economy*, Paris.
- OSSERVATORIO SIEMENS-AMBROSETTI (2007), *Osservatorio Sistema Italia*, in www.webdoc.siemens.it.
- PLATT R. (2004), *Land use and society*, Washington DC, Island Press.
- PROVINCIA DI NAPOLI (2003), *Secondo Rapporto Ambientale*, Napoli.
- PROVINCIA DI NAPOLI (2003), *Piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP)*, Napoli.
- PROVINCIA DI NAPOLI (2007), *Due secoli della provincia, due secoli nella provincia*, Napoli, Paparo.
- RAPPORTO CITTALIA (2009), *Città mobili*, Pomezia, Società Tipografica Romana.
- REGIONE CAMPANIA (1993), *POR Campania 2000-2006, I grandi attrattori culturali. Città d'arte visione futura, Obiettivo I Asse II*, Napoli.
- REGIONE CAMPANIA (2006), *Piano Territoriale Regionale (PTR)*, Napoli.
- REGIONE CAMPANIA (2007), *POR-FESR 2007-2013*, Napoli.
- ROSSI U. (2003), *La città come spazio pubblico. Il centro storico di Napoli durante gli anni Novanta*, Tesi di dottorato in Geografia dello sviluppo XIV ciclo, Dipartimento di Scienze sociali, Università L'Orientale, Napoli.
- RUR-CENSIS (2006), *Strategie per il territorio. Nuova cultura del territorio o retorica del piano?*, Venezia.
- RUSSO M. (2000), "La dismissione produttiva nell'area metropolitana di Napoli: strategie di recupero e prospettive attuative", in DANSERO E., GIAIMO C., SPAZIANTE A. (a cura), *Se i vuoti si riempiono*, Torino, Alinea, pp. 43-55.
- RUSSO KRAUSS D. (2005), *Geografie dell'immigrazione. Spazi multietnici nelle città in Italia, Campania, Napoli*, Napoli, Liguori.
- SALARIS A. (2009), "Patrimonio abitativo e mercato immobiliare in Campania", in AMATO F., COPPOLA P. (a cura), *op. cit.*, pp. 175-191.
- SARNELLI V. (2008), "Una pista ciclabile sulla linea costiera", *La Repubblica* del 14 giugno, Roma, p. 8.
- SBORDONE L. (2001), *Città e territorio fra sostenibilità e globalizzazione*, Milano, Franco Angeli.
- SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA (2005), *Rapporto Annuale. L'Italia nel Mediterraneo*, Roma.
- SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA (2008), *Rapporto Annuale. L'Italia delle città*, Roma.

- SOLDATOS P. (1990), “L’espansione internazionale delle città europee: elementi di una strategia”, in CONTI S., SPRIANO G. (a cura), *Effetto città. Sistemi urbani e innovazione: prospettive per l’Europa degli anni Novanta*, Torino, Fondazione Agnelli, vol. I, pp. 3-28.
- SOLE 24 ORE, *Dossier “Qualità della vita”*, in www.ilsole24ore.com.
- SPAZIANTE A., PUGLIESE T. (a cura) (2003), *Pianificazione strategica per le città: riflessioni dalle pratiche*, Milano, Franco Angeli.
- TURANI G. (2009), “Sindrome giapponese per la vecchia Europa”, *La Repubblica* del 29 aprile, Roma, p. 22.
- VIGANONI L. (a cura) (1991), *Città e metropoli nell’evoluzione del Mezzogiorno*, Milano, Franco Angeli.
- WACKERNAGEL M., REES W. (1996), *Our Ecological Footprint: Reducing Human Impact on the Earth*, Gabriola Island, BC, New Society Publishers.
- WHILE A., JONAS A, GIBBS D. (2010), “From sustainable development to carbon control: ecostate restructuring and the politics of urban and regional”, *Transactions of the Institute of British Geographers*, Oxford, Blackwell Publishing, v. 35, n. 1, pp. 76-93.