

SEMINARIO SVIMEZ

“Città e connessioni territoriali per il Mezzogiorno”



GIOVANNI CAFIERO

QUESTIONE URBANA E TERRITORI

Aree metropolitane, città medie e aree vaste per il rilancio economico e civile del Mezzogiorno in 10 anni di ricerca SVIMEZ (2007-2017)



Roma, 3 luglio 2017

IL TEMA URBANO E LA SVIMEZ



Le ricerche sulle aree metropolitane avviate fin dagli anni 60' e quelle sul ruolo delle città per lo sviluppo nell'epoca della terza industrializzazione maturate nel corso degli anni '80 hanno condotto la Svimez a individuare nel **dualismo urbano** e nell'**urbanizzazione dualistica** un elemento chiave del divario del Mezzogiorno e le **politiche urbane** come un **fattore di sviluppo** determinante.



QUESTIONE URBANA E POLITICHE DI SVILUPPO

1977: sono passati 40 anni.

La **Questione urbana** costituisce un **tipico circolo vizioso del sottosviluppo**. Le condizioni in cui versano le città meridionali, soprattutto per quanto riguarda l'offerta di competenze e servizi, rappresentano il più serio ostacolo alla diffusione nel territorio di attività economiche moderne e dinamiche. La scarsa presenza di queste attività, a sua volta, non consente che si formi una domanda di quelle stesse competenze e servizi, tali da indurne la nascita e lo sviluppo.

Si tratta di **avviare una trasformazione ambientale** che richiede, oltre che **interventi infrastrutturali** di dimensioni colossali, una **vasta gamma di iniziative pubbliche** di offerta di servizi reali, **indispensabili per la crescita delle imprese e per il progresso civile**, e la assunzione diretta da parte della collettività di una parte rilevante degli oneri e dei rischi che comporta la gestione di attività industriali moderne in un'area ancora arretrata. Si tratta, cioè, di avviare un'impresa che eccede largamente non tanto le competenze, quanto le obiettive possibilità di azione sia dei governi locali sia dell'intervento straordinario, e investe la responsabilità del governo nazionale e delle forze sociali dell'intero Paese.

S.Cafiero "La Questione urbana", in CEEP-Notizie, 1977, n.8, ripubblicata in Tradizione e attualità del Meridionalismo, il Mulino, Collana della SVIMEZ, 1989.



1989 – 2017. CITTÀ E POLITICHE INDUSTRIALI

1989: sono passati 28 anni, oltre un quarto di secolo

“La possibilità di una regione di dar vita e attirare industrie dipende largamente dalla sua **dotazione di servizi di tipo urbano**: attività finanziarie e di commercializzazione, di istruzione superiore e di ricerca, di progettazione e di consulenza professionale specializzata, di offerta di servizi sociali e culturali rispondenti alla diffusione di nuovi stili di vita”.

“L’emergere nel **mercato mondiale** di nuove **concorrenze da parte di paesi a basso costo del lavoro impone** ai paesi di più antica industrializzazione, anche solo per evitare il proprio **declino**, di far conto soprattutto sulla **frequenza e sull’intensità delle innovazioni**: e i processi innovativi esprimono una domanda elevatissima di servizi di tipo urbano”.

S.Cafiero, Tradizione e attualità del Meridionalismo, il Mulino, Collana della SVIMEZ, 1989, pagg. 309-310.



QUESTIONE URBANA E POLITICHE DI SVILUPPO

2007, avvio del settennio di programmazione, è in arrivo la crisi: sono passati 10 anni.

«Nei documenti predisposti per il **Quadro comunitario** per il 2007-2013 è stato inserito un capitolo città. Le compiaciute considerazioni intorno a questo inserimento, dopo la quasi dimenticanza del precedente periodo, modificano solo in parte la logica programmatica; la città, anzi, **le città sono considerate alla stregua di una delle tante aree in cui si articola il territorio**. Nessuna ipotesi strategica specifica, nessuna concentrazione particolare di interventi. **A nostro avviso appare invece necessario e prioritario un impegno particolare nella riqualificazione urbana**».

Paolo Baratta, «Convergenza: le priorità programmatiche», Seminario Svimez sulle aree urbane del Mezzogiorno. (Napoli, 16 aprile 2007).

E' necessario ricordare che «siamo nel contesto di una **economia dualistica** e di una **inadeguata politica urbana nazionale** e che **vanno affrontati prioritariamente anche i problemi di coordinamento e governabilità, nel rapporto tra poteri pubblici e tra sfera pubblica e privata, che hanno fino ad oggi notevolmente frenato lo sviluppo delle grandi aree urbane e di Napoli**».

Rapporto Annuale SVIMEZ 2007, Capitolo XVI «Le aree metropolitane e le reti di città per lo sviluppo del Sud»



QUESTIONE URBANA E POLITICHE DI SVILUPPO

2011: le imprese propongono il piano città per la riqualificazione urbana

Una convergente attrazione tra **politiche urbane e politiche energetiche** ha prodotto nel corso del 2011 una proposta di rilancio del **settore della riqualificazione urbana**, dopo gli scarsi risultati ottenuti dal Piano casa, inducendo l'Associazione Nazionale Costruttori Edili (ANCE) a promuovere il "Piano Città".

Lo slogan dell'ANCE, "dal piano casa al piano città", corrisponde alla consapevolezza della **necessità di politiche pubbliche più sistematiche e coordinate**, contrapposte alla mera iniziativa legislativa del Piano Casa, rivelatasi sostanzialmente insufficiente e inefficace.



QUESTIONE URBANA E POLITICHE DI SVILUPPO

2012, la risposta pubblica alla domanda di politiche: poche risorse (per non parlare del coordinamento)

Il **Decreto Legge 22 giugno 2012, n. 83, Misure urgenti per la crescita del Paese**, dedica l'intero Capo III alle misure per l'edilizia, affidando al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la predisposizione di un Piano Nazionale per le città (art.12), "dedicato alla riqualificazione di aree urbane con particolare riferimento a quelle degradate". Al finanziamento del "Piano nazionale per le città" si provvede dunque attraverso il recupero di fondi già in passato dedicati alle città.

Al di là dell'utilizzo della denominazione di "Piano Nazionale", che sembra alludere ad una strategia complessiva per le città, la ridotta entità dei finanziamenti (**224 milioni in 5 anni. 44,8 milioni/anno**) e la attenzione incentrata sulla immediata cantierabilità, piuttosto che su **una strategia complessiva e coordinata di sviluppo urbano**, quale quella che aveva caratterizzato le politiche francesi delle **zones franches urbaine**, inducono a classificare il provvedimento come un modesto intervento congiunturale, non in grado di segnare una svolta nelle politiche nazionali per le città.



POLITICHE URBANISTICHE E POLITICHE FISCALI

Le zone franche urbane nell'esperienza della Francia

1996. Il governo individua, su una base di 744 zone urbane sensibili (ZUS), 44 “zones franches urbaines” (ZFU) allo scopo di creare nuove imprese e posti di lavoro mediante incentivi di natura fiscale e contributiva.

Il bilancio (1997-2001) del dispositivo delle ZFU in Francia:

- le imprese presenti nelle 44 ZFU (circa 20.000 nel 1997) sono raddoppiate, quasi un terzo (circa 6.000) delle imprese insediate sono imprese di nuova formazione;
- il numero di occupati è passato da 25.000 a 75.000, dei quali ben 35.000 sono posti di lavoro di nuova formazione (per gli altri si tratta di trasferimenti);
- il numero dei salariati è passato da 15.000 a 45.000 in cinque anni con un saldo positivo ampiamente superiore alle previsioni degli studi preliminari di impatto, che indicavano un saldo positivo pari a 10.000;
- riservati agli abitanti in media il 30% dei posti di lavoro (soglia minima 20%); circa l'85% dei contratti realizzati sono a tempo indeterminato;
- l'analisi finanziaria attualizzata al 2001 indica in 5.400 euro per anno il costo relativo a ciascun posto di lavoro.

Fonte: **Ministère délégué à la ville et à la rénovation urbaine**, Rapport au Parlement Bilan des Zones franches urbaines, dicembre 2002.



POLITICHE URBANISTICHE E POLITICHE FISCALI

Le zone franche urbane nell'esperienza della Francia

1. le politiche di sviluppo economico e occupazionale nelle zone franche urbane sono state efficaci laddove accompagnate da una politica coordinata di accoglienza e sostegno alle imprese (**fattore coordinamento**);
2. le opportunità offerte dal dispositivo delle ZFU sono state colte laddove più rapidamente sono state messe a disposizione delle imprese aree e urbanizzazioni per l'insediamento (**fattore tempo**).

ZFU, **urbanistica** e **politiche dell'alloggio**: “sia per quello che riguarda la rivitalizzazione economica e l'occupazione degli abitanti, sia per la riqualificazione urbana per la qualità della vita degli abitanti” **si ha un effetto moltiplicatore “laddove zone franche urbane e operazioni di rinnovo urbano coincidono”**.

Fonte: **Ministère délégué à la ville et à la rénovation urbaine**, Rapport au Parlement Bilan des Zones franches urbaines, dicembre 2002.



LA RIGENERAZIONE URBANA

Con la **Dichiarazione di Toledo del 22 giugno 2010** i Ministri responsabili dello sviluppo urbano degli Stati membri dell'Unione Europea hanno indicato nella **“Rigenerazione urbana integrata”** la principale linea di intervento per raggiungere uno **sviluppo urbano più intelligente, sostenibile e inclusivo**. Esso è parte sostanziale della **“Strategia Europa 2020”** e leva essenziale per perseguire la **“Strategia per lo sviluppo sostenibile dell'Unione Europea”** adottata dal Consiglio Europeo del 15 e 16 giugno 2006.

I principali assi strategici esplicitati dalla Dichiarazione di Toledo comprendono:

- la riduzione delle esigenze di trasporto e la promozione di una mobilità ambientalmente più sostenibile alla scala urbana, metropolitana e interurbana;
- il miglioramento dell'efficienza energetica degli edifici esistenti;
- il miglioramento del “metabolismo urbano”, ivi compresa la gestione dell'intero ciclo urbano delle acque e dei rifiuti;
- la diffusione dell'utilizzo di energie rinnovabili;
- il riuso dei terreni già artificializzati come strategia per combattere il consumo di suolo e combattere la dispersione insediativa (sprawl);
- la protezione della natura, del paesaggio e il rafforzamento della rete urbana e periurbana di aree verdi e agricole e il greening di aree urbane.



LA RIGENERAZIONE URBANA

La Rigenerazione urbana costituisce un driver efficace per il perseguimento di obiettivi articolati e complessi:

- coinvolge settori economici con un elevato coefficiente di attivazione economica;
- ha una bassa incidenza delle esportazioni dall'estero, e quindi apporta vantaggi che premiano soprattutto il sistema economico interno;
- attiva settori produttivi ad elevata intensità di lavoro;
- consente di riqualificare e rendere più vivibile e attrattivo l'ambiente urbano;
- contribuisce significativamente al raggiungimento degli impegni assunti dall'Italia in materia di contenimento dei gas climalteranti (CO₂);
- garantisce, in quanto pienamente coerente con le indicazioni di sviluppo urbano sostenibile dell'Unione Europea, la possibilità di concentrare la molteplicità di fondi nazionali ed europei su progetti territoriali a carattere integrato.



LA RIGENERAZIONE URBANA: DRIVER DI RINNOVAMENTO

La **Rigenerazione urbana**, oltre ad essere un potenziale formidabile **driver per lo sviluppo economico e la ripresa dell'occupazione**, rappresenta anche un potenziale **fattore di accelerazione in direzione di quel rinnovamento delle istituzioni e della Pubblica Amministrazione** che rappresenta, forse, **la sfida più difficile e decisiva del Paese**.

Gli interventi di **Rigenerazione Urbana** richiedono infatti, sia il coinvolgimento del sistema istituzionale, e quindi il **coordinamento nazionale** delle politiche e dei programmi, **l'azione sinergica delle Regioni**, **l'azione diretta, tempestiva ed efficiente degli enti locali**, la **qualità ed efficacia delle norme di riferimento generale**, così come delle regole specifiche della **pianificazione territoriale e urbanistica**, sia la **partecipazione attiva del tessuto economico e sociale**, con la partecipazione qualificata delle imprese della filiera della **riqualificazione urbana** e dei settori della **green economy** e l'apporto creativo e qualificante delle comunità locali e del "terzo settore".

LA RIGENERAZIONE URBANA RAPPRESENTA UN DRIVER DELLA CAPACITÀ DI RINNOVAMENTO DEL SISTEMA ITALIA.

G. Cafiero, La rigenerazione urbana: un driver di sviluppo, un indicatore di rinnovamento della società italiana, in SVIMEZ, «Rivista economica del Mezzogiorno», n. 1-2, 2013



STRATEGIE NAZIONALI E RIGENERAZIONE URBANA

Il settore della rigenerazione urbana costituisce un settore capace di una forte spinta antirecessiva e al contempo di realizzare cambiamenti strutturali, migliorando le condizioni di contesto per la vita degli abitanti e per lo sviluppo di imprese e occupazione.

Se adeguatamente coordinato esso è in grado di garantire:

- una rapida risposta in termini di **prodotto interno lordo**;
- una risposta immediata in termini di **occupazione**;
- la possibilità di **concentrare su progetti strategici fondi europei e nazionali**;
- l'opportunità di **concentrare in ambiti definiti le risorse**, evitandone la dispersione in rivoli improduttivi, per realizzare, al contrario, **cambiamenti strutturali nei contesti urbani interessati**;
- la creazione, **coordinando** interventi di **riqualificazione urbana ed ambientale** con incentivi e misure di **vantaggio fiscale e contributivo**, di **condizioni per la nascita di nuove imprese** che garantiscano occupazione anche dopo la fase di cantiere;
- Lo sviluppo di **metodologie di intervento urbano** e di **tecnologie per la rigenerazione energetica e ambientale** delle città da utilizzare nel mercato interno ed esportare nel **contesto mediterraneo e internazionale**.



LA SFIDA METROPOLITANA: LA DEMOGRAFIA

Considerando la dimensione demografica delle Città metropolitane nella loro definizione territoriale dettata dalla legge n. 56/2014 (c.d. «legge Delrio»), e considerando il 1 gennaio 2016 come dato di riferimento, abbiamo immediata evidenza del fatto che i destini delle Città metropolitane interessano una porzione di popolazione assai consistente:

Popolazione metropolitana

36,40% della popolazione nazionale

22,1 milioni di residenti, su un totale di 60,7 milioni nell'intero Paese

Popolazione metropolitana del Mezzogiorno

14,05% del totale dei residenti italiani e a più di un terzo, 38,59% dell'intera popolazione metropolitana nazionale.

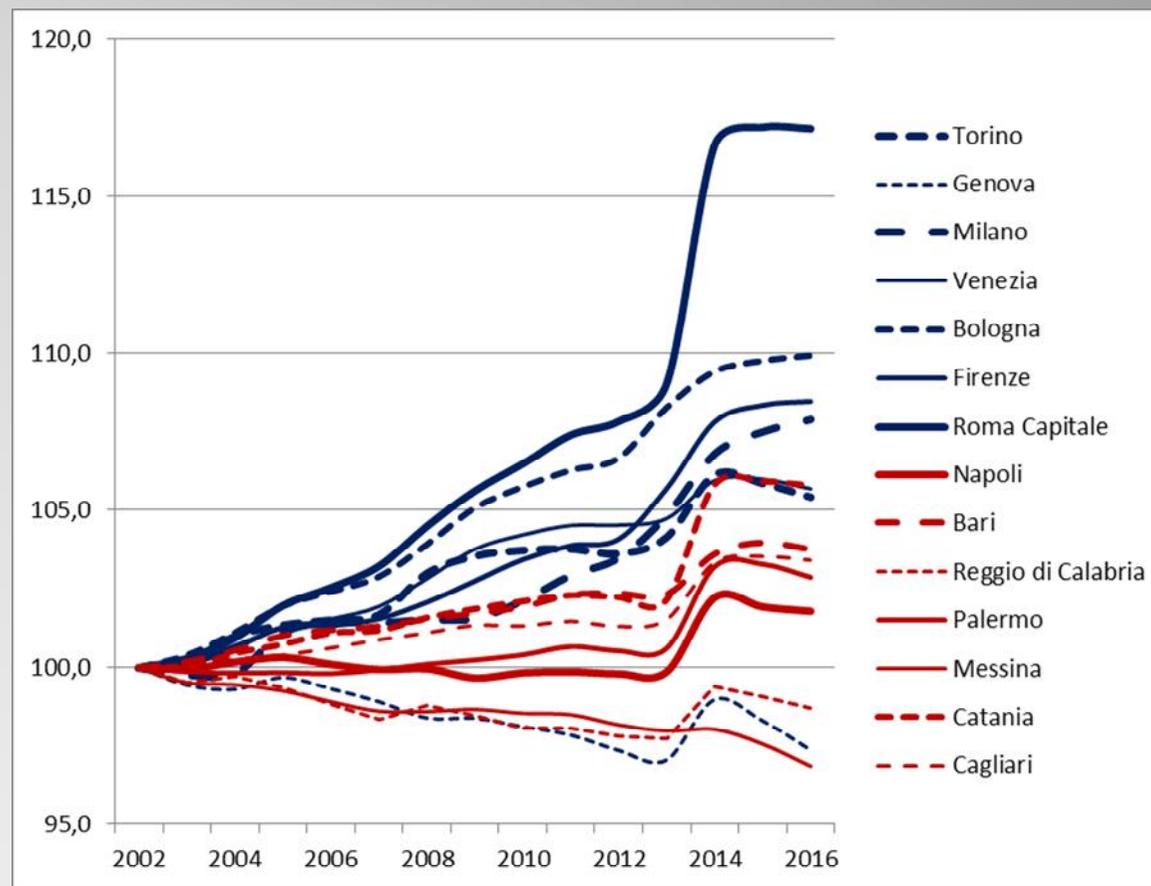
La divergenza demografica nelle aree metropolitane

Aumento della popolazione metropolitana nazionale 2002- 2016: 1.368.712 unità.

Ma il Mezzogiorno metropolitano ha contribuito molto limitatamente all'aumento della popolazione, con un saldo positivo di appena 187.129 abitanti in quattordici anni.



LA SFIDA METROPOLITANA: LA DEMOGRAFIA



Città Metropolitane	2002	2007	2012	2013	2014	2015	2016
Totale CM Italia	100,0	101,2	103,0	103,6	106,6	106,7	106,6
Totale CM Centro-Nord	100,0	102,0	104,7	105,7	109,3	109,6	109,5
Totale CM Mezzogiorno	100,0	100,1	100,4	100,4	102,6	102,5	102,2



LA SFIDA METROPOLITANA: IL VALORE AGGIUNTO

Ma qual è la dimensione economica delle Città metropolitane italiane?

V.A. Italia 2013

1.391 miliardi di euro

V.A. Città metropolitane 2013

555,6 miliardi, pari a circa il 40% del totale nazionale, a fronte di una popolazione metropolitana pari al 36,3% dell'intera popolazione italiana

V.A. Città metropolitane del Mezzogiorno 2013

124 miliardi di euro, l'8,92% del valore aggiunto nazionale

Rispetto all'intero insieme delle Città metropolitane italiane, le sette Città metropolitane del Sud - che raccolgono ben il 38,6% della popolazione metropolitana nazionale - sviluppano una quota di valore aggiunto pari ad appena il 22,3%.

Le Città metropolitane del Mezzogiorno in divergenza nel 2000-2013

Crescita più lenta del valore aggiunto nel periodo pre-crisi: +4,4% contro il +9,1% delle Città metropolitane del Centro-Nord

Caduta molto più accentuata nel periodo di crisi 2008-2013: -10,8% contro il -3,7%

Dati ISTAT sul valore aggiunto provinciale 2000-2014, concatenati con anno di riferimento il 2010 e deflazionati ai valori correnti.



DIMENSIONE METROPOLITANA E REGIONI PERIURBANE

Le aree periurbane: centri di connessione tra aree urbane e aree rurali e non come una componente periferica delle aree urbane.

Le regioni periurbane: spazio di integrazione di reti territoriali, ambientali, sociali e funzionali (filiera agro-alimentare, infrastrutture per la mobilità, per lo sport e il tempo libero, per le imprese, per la ricerca).

Le regioni periurbane: luogo di innovazione e di sviluppo di servizi e occupazione.

Il 25% per cento delle regioni periurbane europee sono classificate dall'UE come regioni "altamente innovative".



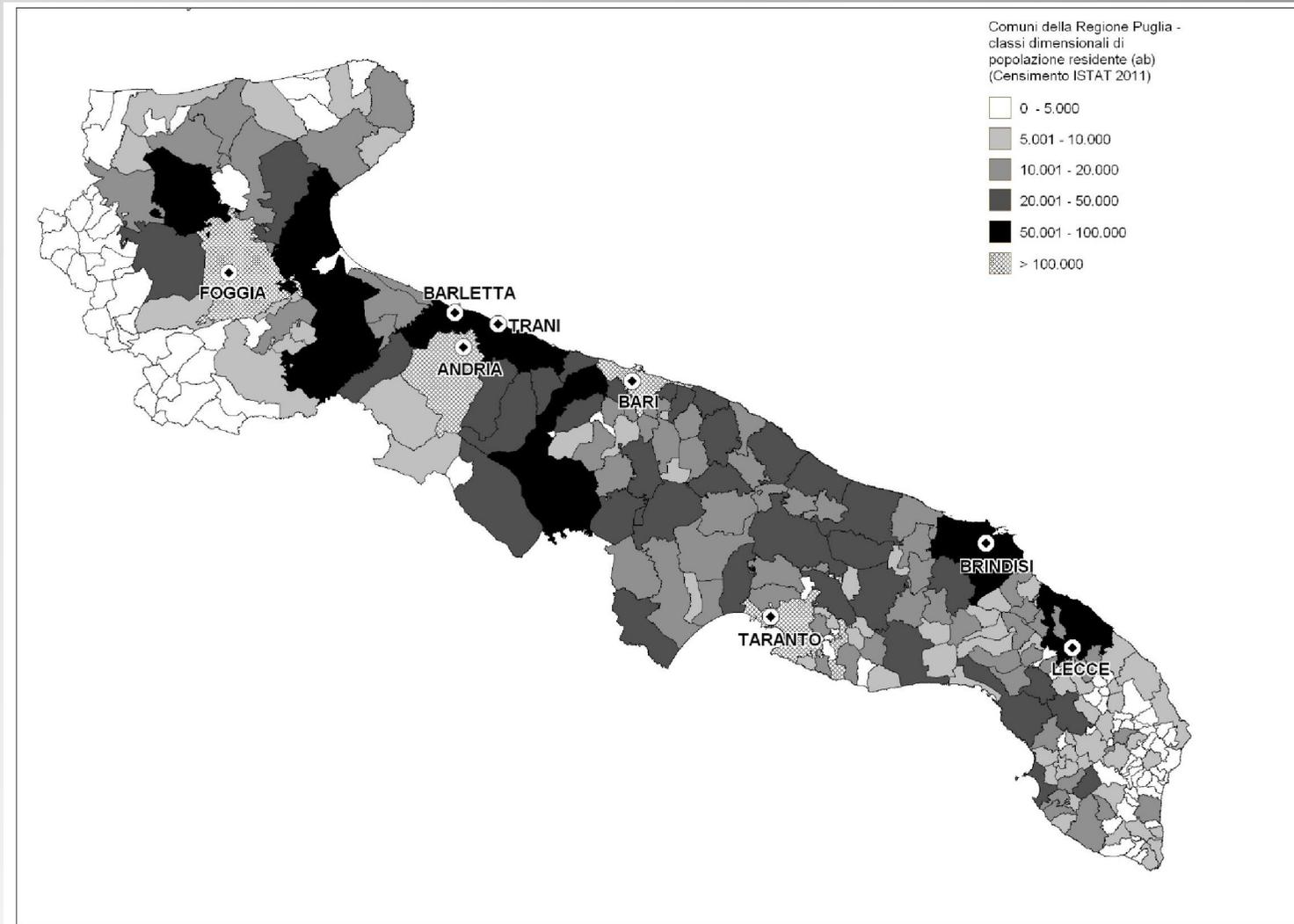
RETI DI CITTA' NELLE REGIONI DEL MEZZOGIORNO

La **Puglia** rappresenta un laboratorio di grande interesse nel panorama delle Regioni del Mezzogiorno: si differenzia, infatti significativamente da queste per una rete urbana fortemente policentrica. **Campania e Sicilia**, tra le regioni della convergenza soffrono, invece, di un effetto di congestione e di inefficienza per un'armatura urbana assai squilibrata per effetto di agglomerazioni metropolitane che producono gravi effetti di congestione, come nel caso di Napoli, ma anche in parte delle aree metropolitane di Palermo e Catania.

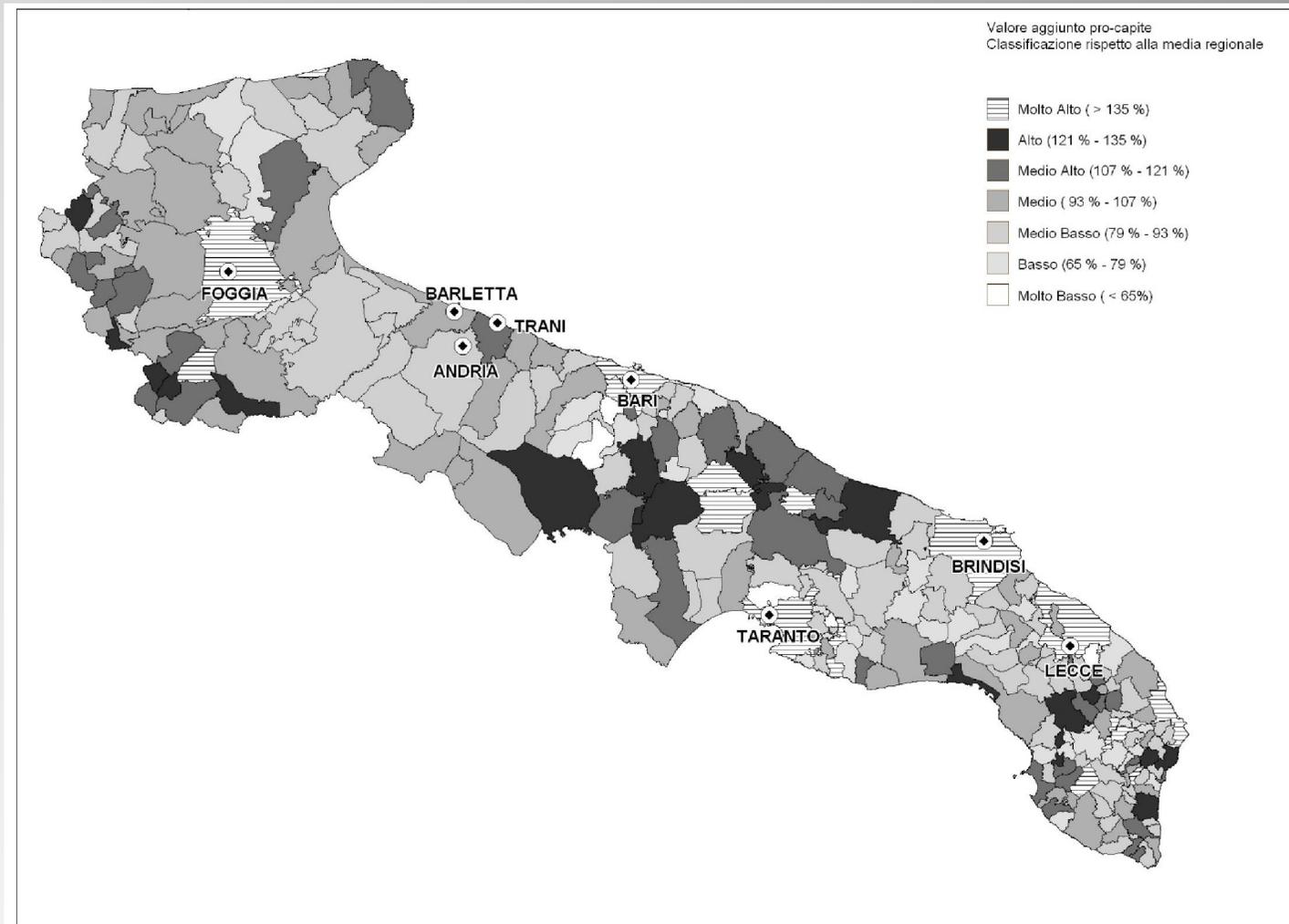
La **Calabria**, all'opposto, sconta una forte debolezza della sua armatura urbana, sia sotto il profilo demografico sia sotto il profilo funzionale, anche per le gravi carenze delle reti di connessione tra i diversi poli, che appaiono dispersi e per lo più mal collegati tra loro. Farebbe eccezione, anche a prescindere dalla querelle sul Ponte, il collegamento attraverso lo stretto con le conurbazioni di Messina e dell'area catanese, che richiederebbe però una **visione interregionale** del problema, che non si è ritenuto finora di affrontare.



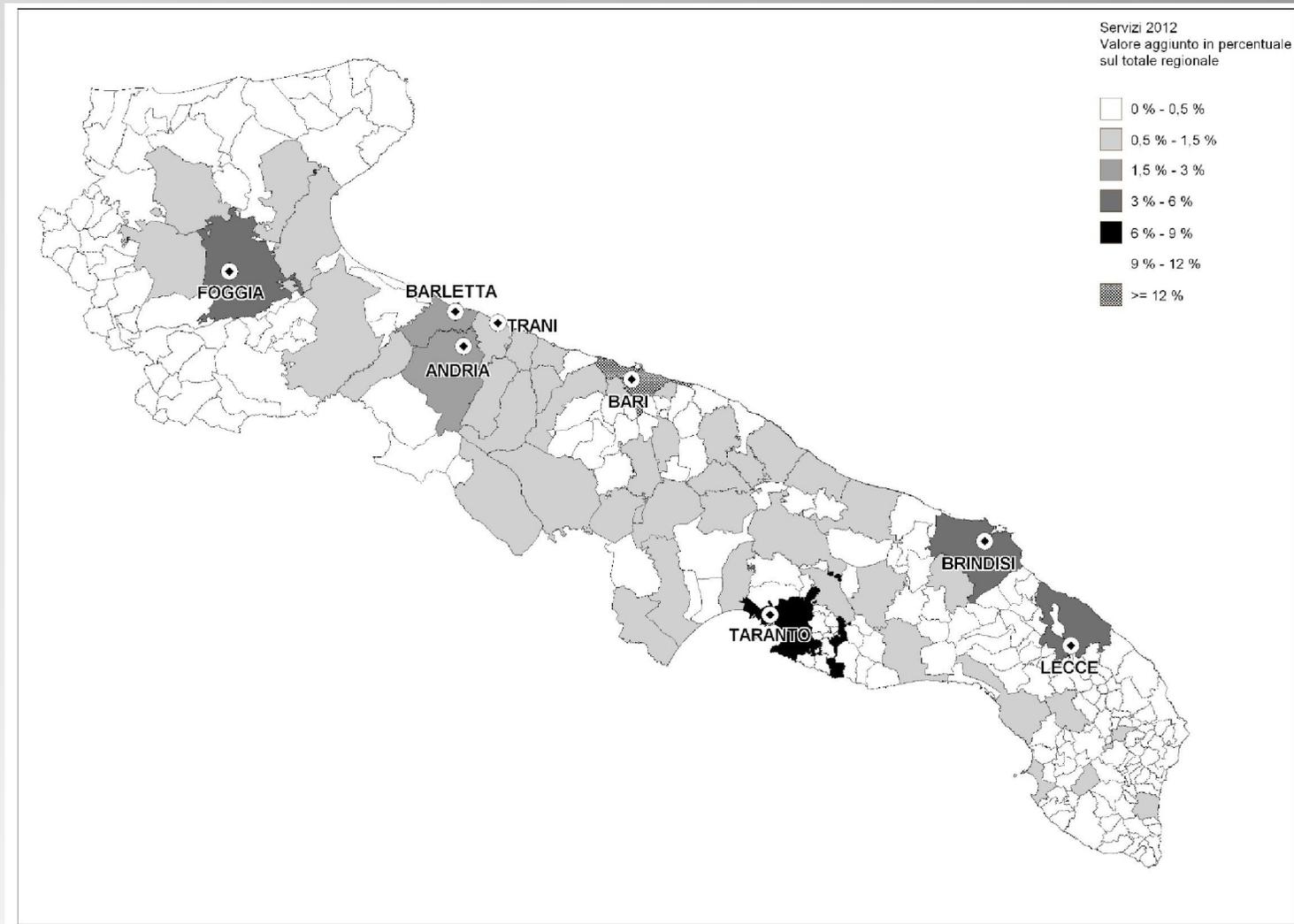
RETI DI CITTA' NELLE REGIONI DEL MEZZOGIORNO



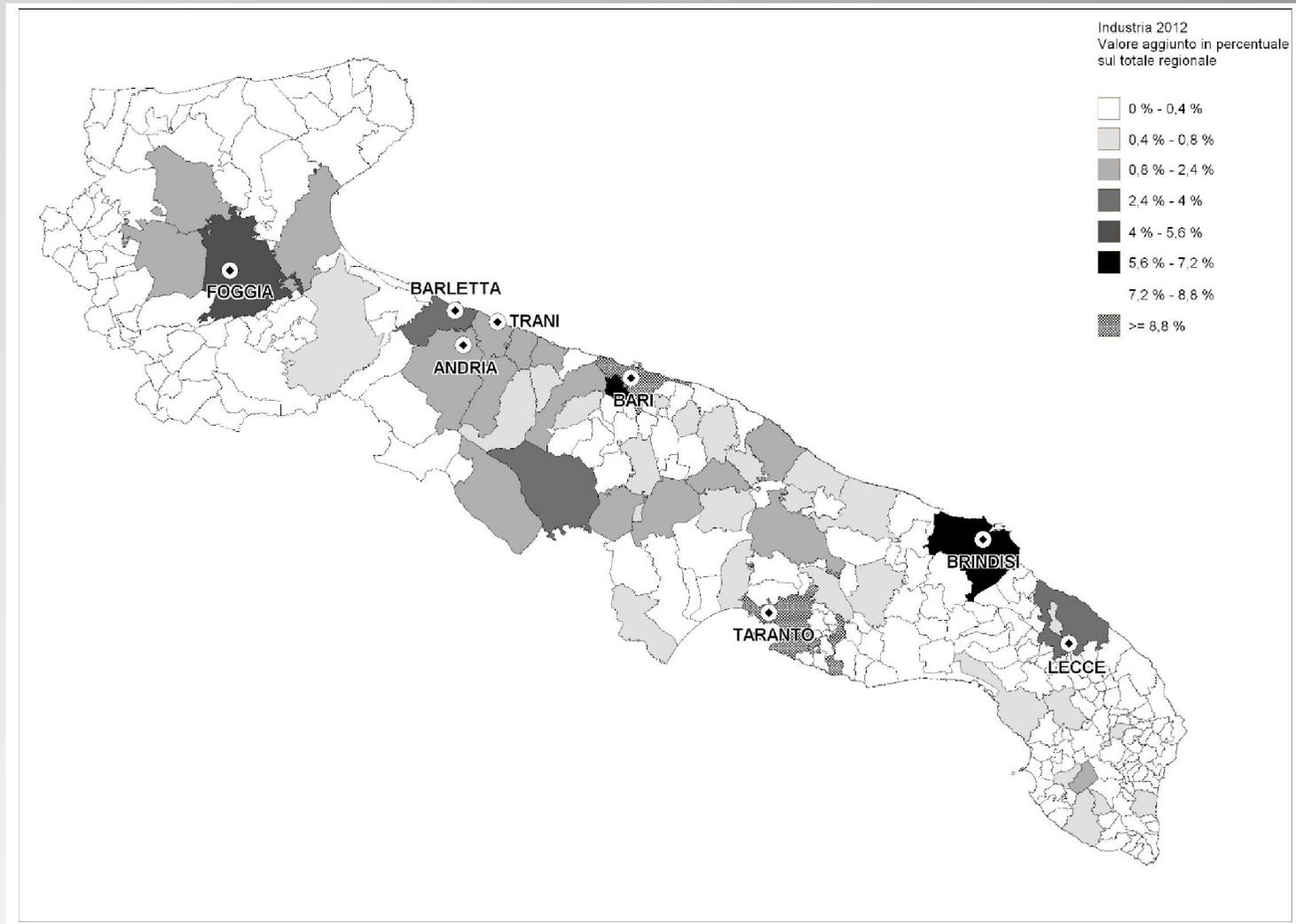
RETI DI CITTA' NELLE REGIONI DEL MEZZOGIORNO



RETI DI CITTA' NELLE REGIONI DEL MEZZOGIORNO



RETI DI CITTA' NELLE REGIONI DEL MEZZOGIORNO



I SISTEMI URBANI DEL MEZZOGIORNO

I sistemi urbani del Mezzogiorno appaiono complessivamente inadeguati a sostenere il rilancio dell'economia meridionale: da un lato, le città medie non riescono a strutturarsi in reti territoriali interconnesse e ad organizzare un sistema di servizi efficiente a sostegno dei territori estesi circostanti, determinando in conseguenza una dispersione insediativa e produttiva che ostacola le economie di scala per le imprese e rende sempre più onerosi e inefficienti i servizi pubblici e collettivi offerti o promossi dalle pubbliche amministrazioni; dall'altro, le grandi agglomerazioni come Napoli, Palermo, Catania, si trovano non di rado sull'orlo di crisi ambientali e sociali, non riuscendo a beneficiare delle condizioni di concentrazione, delle quali, al contrario, soffrono come elementi di aggravamento dei problemi di gestione ambientale, di congestione del sistema di mobilità, di difficoltà di accesso ai servizi di sostegno alla famiglia (con conseguente ostacolo alla partecipazione delle donne al mondo del lavoro).

Rapporto Annuale SVIMEZ 2009, cap. XVII. «Le aree urbane»



LA DOPPIA SFIDA URBANA DEL MEZZOGIORNO

Si delinea per il Mezzogiorno urbano una doppia sfida:

«in primo luogo, sostenere le più grandi agglomerazioni metropolitane, spesso sull'orlo della crisi, mettendo in campo una forte integrazione, dal livello locale a quello nazionale, di politiche infrastrutturali e di investimento non meno che di politiche di miglioramento qualitativo e quantitativo dei servizi collettivi; in secondo luogo, ma non per importanza, ripensare in modo integrato e in una "logica europea", di reti regionali e interregionali, il sistema della mobilità e dei servizi, incentrandolo sulle "città medie" potenzialmente più accessibili e correlabili a un bacino locale significativo. Queste ultime, infatti, godendo di migliori condizioni ambientali complessive e in assenza di diseconomie da congestione, possono offrire buone condizioni di vita e di sviluppo economico, svolgendo in maniera efficiente anche il ruolo di nodi di riferimento per i territori rurali circostanti».

Rapporto Annuale SVIMEZ 2009, cap. XVII. «Le aree urbane»



POLITICHE TERRITORIALI E SVILUPPO ECONOMICO E CIVILE

Lo sforzo di ricondurre al governo centrale le scelte strategiche per lo sviluppo, non può prescindere da un ruolo attivo e sussidiario dei governi locali. Ciò rende essenziale e ineludibile una riflessione attenta sui temi del **governo del territorio**, in particolare per quella **dimensione di area vasta** che, sia essa legata alle questioni delle **reti di città** e dello **sviluppo metropolitano**, sia essa legata ad altri temi territoriali – le **aree interne**, i **bacini fluviali**, grandi **sistemi territoriali e ambientali quali l'Appennino** – rappresenta una componente essenziale per un'azione coesa ed efficace del sistema Italia.

L'importanza di questi temi delle politiche pubbliche per lo sviluppo richiede che il sistema paese sia davvero in grado di **pensare e mettere a punto le strutture di governance** per **attuare in modo efficiente e tempestivo una strategia di sviluppo**.

Una attenta progettazione, apertura alla società, cura e vigilanza del funzionamento delle infrastrutture di governance del Paese, le nostre istituzioni, è fattore e preconditione determinante delle azioni e dei finanziamenti per la infrastrutturazione fisica, ambientale e ingegneristica e per la coesione del Paese. Si tratta di un fattore determinante affinché le **infrastrutture materiali, immateriali e sociali** realizzate siano poi idoneamente fatte funzionare, gestite e mantenute e producano **utile sociale**.



IL FATTORE TEMPO E L'AZIONE PUBBLICA

Il fattore tempo è decisivo, soprattutto nella vita delle città, perennemente alle prese con mutamenti nella sfera economica e sociale che avvengono con un fattore di accelerazione maggiore rispetto ad altri territori.

«Il cattivo uso del tempo, che vuol dire anche l'incapacità di riconoscere tempestivamente reali opportunità e occasioni (il kairòs dell'intelligenza strategica classica), costa soprattutto alla città. I suoi problemi non trattati e in perenne slittamento accrescono la stratificazione storica dell'incompiuto, dell'abbozzato, del tentato e non riuscito, dell'urbis pianificatoria accelerata all'improvviso e poi l'improvviso ristagno in lungaggini procedurali, giudiziarie, nella palude delle non decisioni e delle non scelte, che costituiscono il grosso delle politiche urbane attualmente praticabili.

E qui sia lode a quei non pochi sindaci e giunte che – controcorrente – davvero riescono a realizzare nel tempo le scelte e quindi a governare le loro città. La città paga il tempo sprecato, il tempo usato in forma emergenziale, soprattutto il governo dell'immediato, alla giornata».

Carlo Donolo, Qualche problema per la governabilità urbana, in Centro nazionale di studi per le politiche urbane, Working Papers, Rivista online di Urban@it, 1, 2015.



CONCLUSIONI: COESIONE E POLITICHE URBANE

Nel quadro di una forte diversità di ciascun sistema urbano e metropolitano, sia del Centro-Nord, sia del Mezzogiorno, permangono ancora **specifici elementi di difficoltà e rischi di divergenza delle grandi aree urbane del Mezzogiorno** rispetto al resto del Paese.

In assenza di un ruolo propulsivo forte delle politiche nazionali, di cui si intravedono segnali interessanti nell'avviamento di un processo di accordi specifici per le Città metropolitane (e per Taranto) nella cornice del cosiddetto Masterplan per il Mezzogiorno e del Piano Periferie, **la diversa dinamicità dei sistemi urbani testimoniata dai dati sugli andamenti demografici e del valore aggiunto, rischia di accentuare quel divario urbano che costituisce uno degli ostacoli fondamentali verso l'obiettivo del rafforzamento della coesione e della stessa crescita dell'intero Paese.**



2007-2017: 10 ANNI DI RICERCA SVIMEZ SULL'ECONOMIA DEI TERRITORI

L'insieme dei contributi SVIMEZ dell'ultimo decennio ha messo in evidenza:

1. Il perdurare e **l'aggravarsi del dualismo urbano tra Centro-Nord e Mezzogiorno** e dei connessi rischi di implosione ambientale e sociale, oltre che economica per le più grandi agglomerazioni insediative, ed in particolare di Napoli, come questioni strategiche di interesse nazionale e di rilievo istituzionale non solo locale o regionale.
2. L'importanza di **potenziare anche la rete delle città medie del Mezzogiorno** favorendone le reti di collaborazione e le interconnessioni infrastrutturali, coerentemente al modello di sviluppo economico proposto dall'UE per lo spazio europeo, che demanda invece agli stati nazionali le questioni delle grandi aree urbane;
3. L'importanza, poco considerata nello schema aree urbane - aree interne proposto negli ultimi anni per le Strategie di Coesione, dei territori di mezzo, di quelle **“regioni periurbane”** non sempre comprese nei confini delle Città Metropolitane, ma in molti casi sorgenti di innovazione tecnologica e non di rado più dinamiche delle stesse aree urbane centrali;
4. Le centralità della **questione ambientale** per i destini delle aree urbane;



2007-2017: 10 ANNI DI RICERCA SVIMEZ SULL'ECONOMIA DEI TERRITORI

L'insieme dei contributi SVIMEZ dell'ultimo decennio ha messo in evidenza:

5. L'importanza di guardare criticamente alle circoscrizioni amministrative in cui si struttura la Pubblica Amministrazione, ricordando che la **adeguatezza delle istituzioni rispetto ai territori è fattore fondamentale per l'efficacia delle politiche pubbliche**, e quindi, in definitiva per lo sviluppo economico e civile del Paese;
6. L'importanza del **fattore coordinamento e integrazione delle politiche pubbliche**, dai caveat sull'utilizzo dello strumento delle Zone franche urbane espressi già nel Rapporto Annuale 2007 alle riflessioni sul concetto di rigenerazione urbana;
7. La **centralità della rigenerazione urbana**, come azione integrata, **dalle grandi città ai borghi dell'Appennino**, dalle infrastrutture alla riqualificazione degli edifici e spazi aperti, come driver per lo sviluppo economico e civile del Mezzogiorno e dell'intero Paese;
8. La necessità di modulare schemi, concetti, strumenti e logiche d'intervento tenendo conto, nei suoi aspetti critici e nelle sue caratteristiche qualificanti, della **specificità mediterranea del contesto economico, sociale ed ambientale delle Città del Mezzogiorno**.

