

# Mosaico/*Mosaic*



**MEMORIE GEOGRAFICHE**

**nuova serie / n. 17 / 2019**





# MEMORIE GEOGRAFICHE

Giornata di studio della Società di Studi Geografici  
Novara, 7 dicembre 2018

**Mosaico/*Mosaic***  
a cura di  
Stefania Cerutti, Marcello Tadini



SOCIETÀ DI STUDI GEOGRAFICI  
via S. Gallo, 20 - Firenze  
2019

Mosaico/*Mosaic* è un volume delle Memorie Geografiche della Società di Studi Geografici

<http://www.societastudigeografici.it>

ISBN 978-88-908926-5-3

Numero monografico delle Memorie Geografiche della Società di Studi Geografici  
(<http://www.societastudigeografici.it>)

Certificazione scientifica delle Opere

Le proposte dei contributi pubblicati in questo volume sono state oggetto di un processo di valutazione e di selezione a cura del Comitato scientifico e degli organizzatori delle sessioni della Giornata di studio della Società di Studi Geografici

Hanno contribuito alla realizzazione di questo volume:

Raffaella Afferni, Fabio Amato, Vittorio Amato, Enrico Bernardini, Valerio Bini, Elio Borghonovi, Laura Cassi, Stefania Cerutti, Francesco Citarella, Egidio Dansero, Simone De Andreis, Stefano De Falco, Francesco Dini, Cesare Emanuel, Carla Ferrario, Claudio Gambino, Andrea Giansanti, Marco Grasso, Daniela Laforest, Mirella Loda, Federico Matellozzo, Nadia Matarazzo, Monica Meini, Daniele Paragano, Giacomo Pettenati, Anna Maria Pioletti, Anna Paola Quaglia, Filippo Randelli, Sandro Rinauro, Dionisia Russo Krauss, Franco Salvatori, Antonello Scialdone, Gianfranco Spinelli, Marcello Tadini, Sergio Togni, Alessia Toldo, Sergio Zilli



Creative Commons Attribuzione – Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale

Foto di copertina: A\_Lesik su Shutterstock

© 2019 Società di Studi Geografici  
Via San Gallo, 10  
50129 - Firenze

GIOVANNI MODAFFARI E SERGIO ZILLI

## CITTÀ METROPOLITANE, NUOVE CONFIGURAZIONI TERRITORIALI E RETAGGI DI GERARCHIE TERRITORIALI NELLE REGIONI A STATUTO ORDINARIO E SPECIALE. I CASI DELLA CALABRIA E DEL FRIULI VENEZIA GIULIA\*

1. PREMESSA. - A oltre quattro anni dall'avvio del riordino amministrativo dell'Italia, attuato con l'approvazione della legge 56 del 7 aprile 2014 (Dini, e Zilli, 2015), è ancora difficile fare un bilancio degli effetti prodotti dalla nuova normativa. Le problematiche nate dal mancato completamento del progetto originario – con il respingimento della proposta referendaria di abolizione definitiva delle Province e la conseguente ambiguità delle funzioni dell'ente di area vasta che avrebbe dovuto sostituirle (Dini, 2019) – rappresentano l'aspetto più evidente, assieme ai dubbi relativi all'applicazione della cosiddetta “autonomia differenziata” richiesta da Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna<sup>1</sup>. Nell'attesa di un'analisi particolareggiata dell'applicazione dell'aspetto principale della norma, ovvero l'introduzione della Città metropolitana come elemento trainante del territorio regionale (Zilli, 2017), può essere utile riflettere sulle condizioni delle diverse Regioni nelle quali è stata avviata la struttura dei nuovi *territori amministrati*. Nel presente testo si delinea il dibattito relativo all'introduzione della Città metropolitana nel caso di due realtà regionali, la Calabria e il Friuli Venezia Giulia, che hanno in comune la perifericità, lo scarso peso demografico rispetto al resto del Paese, la limitatezza dei collegamenti infrastrutturali con i principali nuclei produttivi nazionali e una disomogeneità territoriale interna. È chiaro che le distinzioni fra le due Regioni sono molto più ampie e profonde e includono il numero delle province pre-riforma, i valori dell'occupazione e del reddito<sup>2</sup>; tuttavia, ragionare sul tema specifico può produrre, per contrasto, risultati interessanti.

---

\* L'articolo è stato ideato, discusso e redatto con unità di intenti. I contenuti introduttivi e conclusivi sono a cura di entrambi gli autori; *Il caso della Calabria: “Dualismi amministrativi e policentrismi politico-economici* è a cura di Giovanni Modaffari; *La problematica della Città metropolitana nel Friuli Venezia Giulia* è a cura di Sergio Zilli.

<sup>1</sup> Il 22 ottobre 2017 le popolazioni di Lombardia e Veneto sono state chiamate a esprimersi, dando parere positivo, in referendum consultivi sull'attribuzione di ulteriori forme e condizioni particolari di autonomia alle rispettive Regioni. Poco prima, il 3 ottobre 2017, l'Assemblea regionale della Regione Emilia-Romagna aveva approvato, su impulso del Presidente della Regione, un atto che dava avvio al procedimento finalizzato a una diversa autonomia sulla base di una intesa con il Governo nazionale, come previsto dall'articolo 116, terzo comma, della Costituzione. Le richieste iniziali di autonomia delle tre Regioni riguardano la tutela dell'ambiente e dell'ecosistema, della salute, del lavoro, l'istruzione, i rapporti internazionali e con l'Unione Europea, con la riserva di allargare la trattativa ad altre materie, non specificate da Veneto ed Emilia Romagna. La Lombardia ha invece esplicitato la volontà di ridiscutere temi di interesse delle autonomie locali, quali il coordinamento della finanza pubblica e del sistema tributario e il governo del territorio.

<sup>2</sup> La Calabria si individuano le province di Cosenza, Catanzaro, Crotone, Vibo Valentia e la Città metropolitana di Reggio Calabria. Il Friuli Venezia Giulia, prima di abolirle cancellandole anche dal proprio Statuto regionale, era composto da quelle di Gorizia, Pordenone, Udine e Trieste. La percentuale degli occupati sul totale dei residenti è rispettivamente – dati Istat 2011 – del 31,4% e del 42,4%. Gli addetti nel primario sono il 17,7% e il 3,2%; nel secondario 16,6 e 30,6% mentre le altre voci – commercio, trasporto, attività finanziarie e “altre” – presentano percentuali simili (fonte: censimento popolazione Istat 2011). Il prodotto interno lordo per abitante delle due Regioni è di 16.600 euro per la Calabria e di 30.300 euro per il Friuli Venezia Giulia.



2.IL CASO DELLA CALABRIA: DUALISMI AMMINISTRATIVI E POLICENTRISMI POLITICO-ECONOMICI. - Nella composizione del nuovo mosaico politico italiano, il caso della configurazione amministrativa della Calabria, seppur con le peculiarità che rivelano radicali differenze, presenta alcune analogie rilevanti con quello del Friuli Venezia Giulia. Tra queste si può già includere la doppia polarità Reggio Calabria-Catanzaro, che si può porre in parallelo a quella Trieste-Udine per le implicazioni politiche, oltre che amministrative, negli equilibri del territorio. Con la legge 56 del 2014, si è resa operativa, a livello amministrativo, la Città metropolitana come nuovo ente di area vasta con le finalità di “cura dello sviluppo strategico del territorio metropolitano; promozione e gestione integrata dei servizi, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione di interesse della città metropolitana; cura delle relazioni istituzionali afferenti al proprio livello, ivi comprese quelle con le città e le aree metropolitane europee” (art. 1.2). Tali obiettivi si traducono nell’istituzione di un organismo, il cui territorio di riferimento coincide con la ex Provincia ma è di fatto diretto dal capoluogo, con il fine di avviare un processo di semplificazione attraverso il quale “restituire alle città il ruolo di traino dei sistemi economici nazionali” (De Maio, 2017, p. 528). Una prospettiva che interpreta la città come propulsore di sviluppo, alla luce degli studi che, all’epoca del varo della legge, dimostravano come l’Italia si collocasse in penultima posizione tra i Paesi OCSE per l’incidenza delle aree metropolitane nella crescita degli occupati nel periodo 2000-2012 e sotto la media OCSE per il contributo delle suddette alla crescita del PIL aggregato nazionale (cfr. Veneri, pp.138-139). Tal prospettiva, però, viene avviata e attuata senza ancora riuscire ad evidenziare in modo netto le specificità rispetto alle vecchie Province.

I quasi 2 milioni di abitanti della Calabria (Istat, 2018a) risiedono su una superficie di 15.222 kmq (Istat 2013, p. 2), un territorio prevalentemente collinare e montuoso, in cui si distinguono due versanti principali che scendono dalla fascia appenninica che attraversa l’intera regione. La configurazione fisica ha storicamente influenzato lo sviluppo degli assi di collegamento e, attualmente, si distinguono due dorsali ferroviarie che scorrono lungo la costa tirrenica e quella jonica, collegate da due trasversali: la cosentina, che da Paola arriva a Sibari, e la catanzarese, che collega il capoluogo della Regione a Lamezia Terme. Il sistema di infrastrutture stradali, in parte, replica quello delle dorsali ferroviarie, con la SS 18, la SS 106 e la A2, continuazione della A3, che collega Salerno a Reggio Calabria. Tra le infrastrutture nodali, si evidenzia la presenza della rete di porti tra i quali spiccano quelli di Gioia Tauro, Villa San Giovanni e Reggio Calabria e i tre aeroporti di Reggio, Crotone e Lamezia Terme, il principale per numero e raggio dei collegamenti.

La Città metropolitana di Reggio Calabria (d’ora in avanti, CMRC), individuata ai sensi della legge 56/2014, si estende sul territorio corrispondente alla vecchia istituzione provinciale, comprendendo 97 comuni in una Regione che presenta diversi punti critici dal punto di vista dello sviluppo economico e sociale (ad esempio, si possono citare i 15 Comuni dell’Area Greca inseriti nella Strategia Nazionale delle Aree Interne) e una storica distinzione territoriale, che si riflette nel disegno provinciale.

La CMRC si estende su una superficie di 3.200 km<sup>2</sup> e, al 1° gennaio 2018 contava una popolazione residente di circa 551.000 persone, poco più di un quarto dell’intera popolazione regionale (densità media di 172 ab./kmq), che risiedono prevalentemente nel centro principale dell’area e nei paesi che si allungano sulla costa. Reggio Calabria e il suo territorio metropolitano sono rispettivamente il comune (181.447 abitanti) e la (ex) provincia più popolosi della Calabria (nel confronto tra le sole città, Catanzaro conta la metà di abitanti). Inoltre, la CMRC era, all’epoca dell’individuazione delle città metropolitane da parte della legge, quella a densità minore (Frizza *et al.*, 2017, p. 546). A livello occupazionale, il tasso di disoccupazione dell’ex territorio provinciale, sebbene in calo (dal 24 del 2016 al 19,8% del 2018, dati Istat, 2018b) rimane a livelli quasi doppi rispetto a quello nazionale e anche il

reddito netto familiare regionale al 2016 (23.325) era ben al di sotto della media nazionale (dati Istat, 2016). Nell'area della CMRC, si individuano 15 Sistemi locali del lavoro e i settori che guidano la produzione sono quelli della chimica, dell'alimentare e della produzione di legno. Tra gli elementi rilevanti a livello produttivo, si evidenziano la presenza del Porto di Gioia Tauro, responsabile per la movimentazione di circa il 22% dei container a livello nazionale (Assoporti, 2019) e la produzione del bergamotto: l'area della CMRC ha prodotto, negli ultimi anni, oltre il 90% della quantità mondiale (Ciani *et al.*, 2014, p. 2).

A differenza delle altre CM, Reggio Calabria non è capoluogo di Regione o si potrebbe affermare che lo è *per metà*, in seguito alle circostanze storiche e politiche che hanno attribuito tale funzione a Catanzaro, con l'assegnazione della sede della Giunta regionale, mentre il Consiglio Regionale è stato collocato in riva allo Stretto. La scelta iniziale di nominare Catanzaro capoluogo di Regione e la distribuzione di alcune strutture chiave, tra le quali l'università e le industrie, era stata duramente contrastata da parte della popolazione reggina e da forze politiche locali, portando alle violenze dei cosiddetti *moti di Reggio* tra il 1970 e il 1971, cui fu posto termine grazie a mediazioni tra le quali si fece rientrare la nuova spartizione istituzionale. Tale divisione, che mise drammaticamente in luce la fragilità degli equilibri territoriali e le conflittualità locali, ha avuto ragioni storiche oltre che politiche e si può far risalire, nell'epoca contemporanea, alla divisione amministrativa della Calabria Ulteriore in Calabria Ulteriore Prima (che ebbe come polo di riferimento Reggio Calabria) e Calabria Ulteriore Seconda (con centro Catanzaro), attuata nel Regno delle Due Sicilie all'inizio del XIX secolo. Cosenza rimaneva invece polo della Calabria Citeriore. Una divisione sopravvissuta parzialmente nell'istituzione delle province e che nel 1992 si approfondisce con la creazione dei nuovi enti amministrativi di Crotona e Vibo Valentia, prima territorio di Catanzaro, ad attestare l'evoluzione degli equilibri territoriali. Si noti, ad esempio, che i dati più recenti relativi alla popolazione compresa nella provincia di Catanzaro, intesa secondo la precedente delimitazione, indicherebbero una maggiore popolosità rispetto a quella odierna di Reggio che, in seguito ai nuovi assetti istituzionali, ha guadagnato ulteriore centralità, ridefinendo gradualmente gli equilibri locali.

Reggio è stata l'ultima realtà ad attuare quanto previsto dalla legge 56, subentrando alla Provincia, il 1° febbraio 2017. Nel relativo Statuto, si richiama, come principio unificante, la storia bimillenaria di un'area che si presenta su una scala di estensione differente rispetto agli altri capoluoghi di Città metropolitane, cui però si può comparare - sotto l'aspetto produttivo - per la forte terziarizzazione (ulteriore indice della potenziale centralità di Reggio) e la ridotta incidenza del settore industriale. La complessità geomorfologica, demografica ed economica della CMRC ha imposto l'individuazione di *zone omogenee*: l'Area dello Stretto, l'Area Aspromontana, l'Area Grecanica, l'Area della Piana, l'Area della Locride, definite nei loro confini e disciplinate da un apposito regolamento approvato dal Consiglio metropolitano. Le zone omogenee, "articolazione operativa della Conferenza metropolitana e articolazione sul territorio delle attività e dei servizi decentrabili della Città metropolitana" (art. 39.4), consentono "una efficace partecipazione e condivisione dei Comuni al governo della Città metropolitana" e possono fornire pareri sugli atti del Consiglio in cui risultano direttamente coinvolte (art. 40.1-2). Come segnalato nel relativo *Dossier* compilato dal Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie, il consumo di suolo si concentra lungo tutta la fascia costiera mentre si segnalano dei poli di aggregazione nei Comuni di Reggio Calabria, Palmi e Gioia Tauro Marina di Gioia Ionica, Siderno, Bovalino e Locri, distribuiti quindi sui versanti tirrenico e ionico (Reale, 2017, p. 18).

Tra le finalità e le funzioni prioritarie della CMRC, vi è "lo sviluppo strategico del territorio, attraverso una pianificazione integrata, privilegiando le strutture e le reti di collegamento per una reale integrazione territoriale" (Art. 10.1.b dello Statuto) con precisi

obiettivi nei campi di mobilità e viabilità esposti nei punti successivi e che si concentrano sul collegamento tra i territori come “condizione imprescindibile e presupposto essenziale per lo sviluppo” (Art.15.1). A tal riguardo, nella struttura attuale della rete di trasporti della Calabria meridionale si individuano elementi di criticità che imporrebbero interventi immediati. La linea ferroviaria jonica, la cui realizzazione inizia all’indomani della svolta unitaria per iniziativa della Società Vittorio Emanuele e nel più ampio progetto di collegamento dell’area al resto del Paese, si allunga su gran parte della costa, per lunghi tratti, con una struttura a binario unico. Una parte rilevante degli abitanti della CMRC, soprattutto nella fascia ionica, risiede in centri interni collegati attraverso un sistema a pettine, costituito di dorsali maremonti che si connettono alla linea principale della SS 106, che rende in molti casi complessi gli spostamenti verso la città principale e tra i centri stessi. Dunque, tra gli aspetti prioritari in cui la *metropolitanità* dell’area dovrà realizzarsi vi è quello del potenziamento delle reti di collegamento e del consolidamento demografico di un’area con numerosi centri a rischio di spopolamento. Il potenziamento dei poli infrastrutturali nodali, inoltre, si prefigura come la condizione necessaria per avviare, nel contempo, i piani di sviluppo strategico e le interazioni in un contesto economico globale.

Al di là di queste caratteristiche, tra gli elementi che le Città metropolitane mettono in rilievo e si preoccupano di amministrare vi sono le *interdipendenze* delle attività, ma anche i movimenti di persone. In tal senso, si ritiene opportuno sottolineare due aspetti: la marginalità del centroide della CMRC ovvero la sua eccentricità rispetto all’area di riferimento oltre che al territorio regionale e la sua contiguità al centroide di un’altra struttura analoga, quella di Messina. Ancora, gli spostamenti complessivi per motivi di lavoro (somma dei flussi interni, di quelli in entrata e in uscita) nel territorio della CMRC raggiungono le 137.000 unità (96% sono quelli interni); il 35% di questi è costituito da movimenti verso e interni al solo centro di Reggio Calabria. Messina è la città con cui la CMRC scambia il numero maggiore di pendolari per motivi di lavoro (879 in entrata e 1.054 in uscita) mentre il dato si dimezza per quanto riguarda il flusso in entrata da Catanzaro (404, dato superato da Vibo Valentia, con 667 unità.); in uscita, si ravvisa un flusso simile a quello di Messina (1.043; dati: ISTAT, 2011). Per la sola città di Reggio Calabria, gli spostamenti in entrata superano quelli in uscita e, nel complesso, raggiungono la quota di 6.200 unità, il flusso più basso tra tutte le Città Metropolitane. Il 23% dei lavoratori residenti a Reggio Calabria (su un dato occupazionale del 27%) lavora all’interno della città stessa. La quasi totalità dei pendolari in uscita dal rimanente territorio della CMRC si muove verso il centroide.

I dati complessivi sugli spostamenti indicano però alti indici di autocontenimento (rapporto tra il numero degli occupati che lavorano nel Comune di residenza e il numero totale degli occupati nel Comune). La cifra è particolarmente significativa se si considera la sola città di Reggio (87%) o si allarga la lettura ai Comuni entro 10 km dal centroide (94%). L’indice tende a ridursi considerando i Comuni gradualmente più distanti per poi tornare a livelli significativi nelle aree di territorio collinare o pedemontano, dove si individuano Comuni autonomi in termini di occupazione (Canzonetti, 2017a, 2017b, pp. 42-50).

La contiguità tra le città di Reggio e Messina si traduce nello scambio di oltre 500 pendolari (l’1% degli spostamenti complessivi e il 10% escludendo quelli interni alle città) in uscita e doppio in entrata. Quest’ultimo dato è il secondo, per importanza, dopo quello relativo agli spostamenti da Catania a Messina (3.015, dati ISTAT, 2011), a suggerire che i due ambiti di influenza delle CM di Reggio e Messina siano però ben distinti e non sia possibile parlare di un sistema unico o fortemente integrato (Canzonetti, 2017b, p. 47). Un ulteriore elemento di frammentazione è quello della distribuzione dei poli universitari in cui, oltre alla polverizzazione del panorama calabrese (con atenei presenti a Reggio Calabria,

Catanzaro, Cosenza), si osserva la circostanza dei due poli contigui di Reggio e Messina (quest'ultima appartenente alla Regione Sicilia, che è a statuto speciale).

Tuttavia, la descrizione dell'esistente permette, geograficamente, di sottolineare una prossimità che pone una sfida singolare se si considera la circostanza di due Città metropolitane "confinanti", coinvolte in settori produttivi del tutto simili (ad esempio, quello chimico) e che si ritrovano ulteriormente confinate in una nuova configurazione amministrativa che potrebbe costituire in futuro un elemento di maggiore rilevanza e fornire nuovi elementi per l'avvio di sinergie. Un primo passo in tal senso può essere considerato la recente (fine 2018) costituzione di una nuova Autorità Portuale che include Reggio, Villa San Giovanni, Messina e Milazzo. Inoltre, soprattutto nel caso della CMRC, l'evoluzione dell'intero sistema economico potrebbe cogliere nel nuovo ente amministrativo quelle possibilità di integrazione territoriale fondamentali per la rivitalizzazione delle aree periferiche e dell'entroterra attraverso una maggiore coesione territoriale, anche se ciò potrebbe spingere l'attenzione verso il resto del territorio regionale anziché al di là dello Stretto.

Le consapevolezza tradotte nei dati fin qui esposti raccontano lo stato più recente della divisione amministrativa del territorio, causa ed effetto dei cambiamenti che abbiamo osservato, eredità della stratificazione dell'estensione delle Province ma anche un particolare risvolto politico oltre che amministrativo. Alla luce delle vicende presentate, l'introduzione della CM potrebbe costituire uno strumento decisivo, la cui efficacia rimane ancora in gran parte da verificare, per la ridefinizione degli equilibri regionali secondo una prospettiva differente rispetto a quella osservata nei decenni precedenti. Se, infatti, la preminenza regionale di Catanzaro capoluogo era stata una caratteristica cruciale nell'interpretazione amministrativa della Calabria, l'istituzione della CMRC sancisce un quadro in cui, integrando amministrativamente la propria area di riferimento e potenziando così il proprio peso regionale, Reggio potrebbe consolidare un nuovo ruolo nelle dinamiche interne, ma anche interregionali.

3.LA PROBLEMATICA CITTÀ METROPOLITANA NEL FRIULI VENEZIA GIULIA. - Il caso della Regione Friuli Venezia Giulia mostra diverse analogie con quello della Calabria: una popolazione ridotta, la perifericità rispetto le principali aree produttive del Paese, l'assenza di un polo regionale riconosciuto storicamente, la distinzione fra parti diverse legate a percorsi storici, la prospettiva di una Città metropolitana (Grandinetti, 2016; Andreozzi, Finzi, Panariti, 2004). Lo distingue invece la separazione funzionale dai territori finitimi, la prossimità di confini internazionali, il rapporto fra pianura e montagna. La più giovane delle Regioni a statuto speciale ha una popolazione di 1,2 milioni di abitanti, distribuita prevalentemente nella parte non montana del territorio. Le sue dimensioni sono relativamente ridotte (meno di 8mila kmq) e ciò consente un suo facile attraversamento, non (più) ostacolato dalla morfologia e dai corsi d'acqua. Seguendo gli assi di scorrimento veloce si può passare da un estremo all'altro con tempi di percorrenza relativamente ridotti (entro le due ore). Nonostante questa condizione, favorevole alle relazioni interne, la presenza di elementi contrari all'integrazione territoriale è diffusa e riconosciuta, a partire dalla denominazione ufficiale (Agnelli, Bartole, 1987; Micheli, Zelco, 2008; Zilli, 2015). Quest'ultima è composta dall'unione di due toponimi, scelta dai Costituenti sia per giustificare la mancata formazione di una regione (solamente) friulana sia per creare le condizioni per il recupero di Trieste all'Italia, nonostante che alla data di emanazione della Costituzione repubblicana la città sul mare non facesse più parte del Belpaese. Essa costituiva un ente statale autonomo – Territorio Libero di Trieste – gestito dagli anglo-americani dopo che la gran parte dello spazio annesso nel 1920 era passato alla Jugoslavia. Col trattato di

pace del 1947 era rimasta nei patri confini soltanto una piccola porzione del territorio identificato come Venezia Giulia (Cattaruzza, 2007; Verginella, 2008; AA.VV., 2009). La denominazione ufficiale della Regione nel 1948 quindi non soltanto sottolineava la compresenza di realtà distinte, ma anche sottendeva l'auspicio di un suo allargamento e alimentava l'illusione di una qualche volontà di recupero di quanto perso con la sconfitta subita durante la seconda guerra mondiale. Il fondamento di una differenziazione spaziale fra le due sezioni della regione, sancito dalla toponomastica ufficiale, è quindi evidente fin dal suo inizio.

Tuttavia, al di là dei distinti percorsi storici, per cui le due parti avevano avuto un percorso comune soltanto nella prima metà dell'Ottocento, all'interno dei possedimenti asburgici, fino alla Grande Guerra le relazioni fra Friuli e Trieste erano strette e reciprocamente proficue. Trieste era la quarta città dell'Impero, grande polo produttivo e occupazionale che nell'Ottocento attirava persone dalle aree circostanti e da tutto l'Adriatico. L'economia del Friuli, a quella data, si basava prevalentemente sulle rimesse degli emigranti temporanei, che si dirigevano verso le aree dell'impero asburgico al cui interno la "città emporiale" era uno dei poli privilegiati (Micelli, 1982). Lo sviluppo di Trieste era al contempo anche lo strumento della crescita del Friuli. La prima guerra mondiale interrompe la relazione e il suo esito impedisce il rinnovo del ciclo. Il crollo dell'impero rende impossibile il ripristino dell'emigrazione temporanea e il mancato arrivo dei fondi necessari al recupero dei danni causati dall'occupazione nemica del 1918 impone l'abbandono definitivo dei paesi friulani. Il governo italiano, dovendo scegliere se finanziare la ricostruzione della provincia di Udine o il recupero di Trieste, opta per quest'ultima creando le condizioni per la separazione. Da questo momento in poi le due parti seguiranno percorsi diversi e divergenti.

Le conseguenze del successivo conflitto riducono gli spazi dell'Italia a est di Trieste e la stessa città è per un breve periodo esclusa dal territorio nazionale, mantenendo tuttavia solidi legami, culturali, economici e politici. Al suo rientro risulta comunque una delle 14 città più ricche del Paese, grazie all'eredità asburgica, alla "manutenzione" del ventennio fascista e all'impegno statunitense nella costruzione del Territorio Libero di Trieste come nuova zona franca nell'Europa centro-meridionale. Al contempo l'adiacente Friuli è diventata una delle province più povere del settentrione italiano. L'emigrazione, sia interna sia diretta all'estero, non si è fermata e la dotazione di impianti produttivi è bloccata dal peso del confine internazionale. La presenza della cortina di ferro invece agisce in senso contrario nella Venezia Giulia, per la quale vengono emanate leggi e finanziamenti speciali proprio per mitigare i danni prodotti dal *limes* (Valussi, 1972; Zilli 2013).

Nel 1963, quando viene deciso l'avvio della Regione Autonoma – con quindici anni di ritardo rispetto alle altre analoghe – l'attribuzione del ruolo di capoluogo a Trieste è scontata in quanto è l'unico vero centro urbano presente sul territorio e la differenza rispetto l'altro possibile riferimento – Udine – è talmente evidente da superare anche la estrema perifericità della città portuale rispetto all'area regionale. Al momento della creazione della nuova regione la separazione fra Friuli e Venezia Giulia è netta, sotto tutti i punti di vista. Da un lato le province di Gorizia e Trieste, con circa un terzo della popolazione regionale e un settimo dei Comuni; dall'altro un'unica realtà provinciale (Pordenone avrà la sua provincia nel 1968) comprendente oltre i nove decimi della superficie regionale, spazi e comunità diverse fra loro (dalla montagna quasi spopolata e ancora legata a sistemi produttivi superati alle spiagge frequentate dalle famiglie italiane del miracolo economico), bilancio demografico passivo, ma con forti elementi di identità collettiva (primo fra tutti, la comune lingua friulana) (Cerno, 2008; P BACCICHET agliario, 2008). In Friuli la principale presenza dello Stato italiano è costituita dalla capillare distribuzione delle caserme dei militari, qui costruite per "difendere" il Paese da potenziali invasioni da Est (Baccichet, 2015). La perifericità è una condizione

riconosciuta e anche il raccordo con la rete autostradale nazionale, testimonianza dell'appartenenza al "nuovo che avanza", avviene soltanto grazie alla necessità di attraversare – in un'area decentrata e lontana dai nodi economici locali – lo spazio provinciale per arrivare a Trieste. La condizione è quella di una netta contrapposizione territoriale, con la parte maggioritaria – per estensione e popolazione - ma più povera che guarda a quella minoritaria ma benestante con senso di inferiorità, in una sorta di contrasto fra campagna e città. Il diverso peso demografico impone che la presidenza della Regione vada a un friulano, ma i vincoli della politica - nazionale, ma soprattutto internazionale - e il peso del confine limitano i possibili interventi economici e amministrativi volti al riequilibrio fra le due parti. L'unica soluzione di continuità è rappresentata dalla nascita della Provincia di Pordenone in destra Tagliamento, concessa in forza dello sviluppo dell'apparato manifatturiero, molto avanzato rispetto al resto del Friuli, nell'area più lontana dalla frontiera internazionale (Bettoli, 2006).

Nel 1970 il bilancio demografico regionale per la prima volta dopo cinquanta anni ridiventa positivo e sei anni più tardi i terremoti che sconvolgono la parte centrale del Friuli - 6 maggio e 15 settembre – segnano un momento di netta discontinuità. L'occasione offerta dalla ricostruzione viene colta non soltanto come momento di ripristino dell'apparato abitativo e produttivo, ma diventa opportunità di "rinascita" per il territorio e la comunità friulana. Anche in ragione della pregressa esperienza dei terremoti nelle altre parti del Paese, viene a gran voce richiesta la gestione locale della ricostruzione, secondo una filiera di comando che attribuisce agli enti locali (quindi Regione – Provincia – Comune) il controllo delle operazioni. Inoltre viene rivendicata l'istituzione di una Università a Udine, al fine di creare un centro di formazione della locale classe dirigente e un volano di crescita culturale interno al Friuli, nel nome di una rinnovata identità friulana, in esplicita contrapposizione all'ateneo triestino. Entrambe le richieste vengono accolte e, anche grazie alla gestione dei denari arrivati per la ricostruzione, parte nella provincia udinese una profonda trasformazione che in breve tempo ne consente l'ingresso nel Nordest produttivo e il passaggio da area di emigrazione a luogo di richiamo per lavoratori esterni. In forza della sua centralità rispetto all'area provinciale – ma anche "friulana", nel senso che sotto questa definizione si riconoscono ampie parti delle province pordenonese e goriziana – Udine si trasforma rapidamente e nel giro di pochi anni assume l'aspetto e la funzione di città di riferimento per l'intero territorio, anche grazie alla presenza dell'università e delle strette relazioni di quest'ultima con il tessuto produttivo e economico provinciale (Grandinetti, 2016; Fabbro, 2016).

È questa la fase che vede, sul piano internazionale, l'avvio di un processo di distensione fra i blocchi che culmina con il crollo del sistema dei paesi dell'Est agli inizi degli anni Novanta. Il nuovo stato delle cose impone un cambio dell'atteggiamento nei confronti del confine e le "attenzioni" riservate alle comunità penalizzate dalla presenza del *limes* vengono progressivamente ridotte. Il sostegno all'economia locale diventa non più necessario perché il mercato non è più condizionato dalla prossimità del nemico, che anzi è venuto meno, rendendo superflua la presenza dell'esercito e delle sue caserme. Questa novità trova impreparata la parte della Regione denominata Venezia Giulia. La conclusione dei sostegni statali all'economia mette in crisi Gorizia, ulteriormente colpita dal ritiro dei militari, una delle principali (ma misconosciuta) voci dell'economia locale. Al contempo Trieste si trova nella condizione di doversi inventare una nuova funzione facendo leva prevalentemente sull'eredità del passato, ma escludendo le produzioni legate al porto. In tutta la seconda metà del Novecento e anche nella prima parte del secolo attuale la movimentazione delle merci è stata minima, risentendo della condizione di scalo più periferico dell'Adriatico italiano. Ne è testimone l'enorme spazio occupato dalle strutture del porto *vecchio*, a ridosso del centro cittadino, ancora oggi abbandonato e in buona parte dismesso, mentre a meno di dieci

chilometri, in Slovenia, le strutture portuali di Koper /Capodistria, sviluppate dopo la fine della Jugoslavia in un'area ridotta e con fondali meno profondi, movimentano più merci di tutti gli altri scali nordadriatici. Solamente nell'ultimo lustro si è tentato di riattribuire una centralità all'economia portuale, anche sviluppando le relazioni con le strutture finitime in Italia. Questa sarebbe una scelta obbligata, volendo rilanciare le attività produttive dato che all'interno dell'area triestina, la presenza di un apparato manifatturiero è minima e il primato del terziario è giustificato dalla centralità amministrativa regionale, figlia del clima sopra descritto e in quanto tale ampiamente contestata dall'ascesa economica, culturale e politica del Friuli.

I dati Istat sul pendolarismo all'interno dei Sistemi Locali del Lavoro (riferiti al 2011) indicano, coerentemente con quanto sopra descritto, che le relazioni per motivi di lavoro e di studio fra il Friuli e Trieste sono minime. Dei circa 230mila pendolari censiti fra le province di Udine e Pordenone soltanto lo 0,8% si dirige verso l'area triestina e analoga è la quantità di persone che quotidianamente fa il percorso inverso. Nel territorio friulano oltre i nove decimi degli spostamenti hanno luogo all'interno dei confini provinciali, ove sono presenti nuclei manifatturieri diffusi, mentre nelle province di Gorizia e Trieste le percentuali sono di oltre 22 punti inferiori (Istat, 2011).

L'applicazione locale della legge 56 del 2014 sul riordino territoriale ha dovuto essere rielaborata in forza della specialità regionale e ha portato alla eliminazione delle quattro province e alla loro sostituzione con diciotto aree vaste ("Unioni Territoriali Intercomunali"). Al di là del giudizio sull'organizzazione votata dal legislatore regionale – il Friuli Venezia Giulia è l'unica parte d'Italia che si è privata dell'ente provinciale e le 18 UTI, costruite sulle estensioni dei distretti sanitari senza tenere in considerazione le ragioni economiche, storiche e funzionali della coesione territoriale, non hanno prodotto una gestione ordinata e coordinata del territorio – l'opzione adottata ha avuto pesanti ripercussioni nell'area, anche per essere intervenuta su uno dei fattori dell'identità friulana, l'ente amministrativo provinciale che storicamente la rappresentava sotto l'aspetto politico (Dini e Zilli, 2017). Tale scelta è stata ampiamente contestata ed è diventata uno dei principali argomenti che hanno portato a una nuova maggioranza politica in Regione. Questa è subito intervenuta sulla riforma del riordino territoriale, svuotando le UTI e prevedendo una ricostruzione degli enti provinciali, anche se su base differenziata rispetto al passato. Le pregresse Province di Udine e Pordenone verrebbero riproposte, mentre a Trieste verrebbe attribuita una condizione diversa, delineata come un incrocio fra Città metropolitana – figura prevista nella riforma dello Statuto regionale imposta dall'attuazione della legge 56 – coincidente con l'ex provincia triestina, e area metropolitana, che ingloberebbe in toto o in parte gli spazi pertinenti alla preesistente amministrazione provinciale goriziana (Zilli, 2017). Tale indicazione, sulla quale pesa la provenienza (triestina) dell'assessore regionale alle autonomie locali e la reiterata azione (elettoralistica) del principale esponente triestino dell'opposizione non appare legata a alcuna progettualità né sembra considerare le possibili conseguenze dell'introduzione di un ulteriore motivo di contrapposizione territoriale. Infatti, una nuova e diversa gerarchia territoriale che rafforzi le distinzioni all'interno di una Regione divisa nel nome e nei fatti, in presenza di due (sole) città, luoghi di riferimento delle due parti, non più tanto distanti sotto l'aspetto economico e sociale, potrebbe alimentare la valorizzazione delle distinzioni territoriali ed essere portatrice di nuovi freni allo sviluppo della Regione (Zilli, 2018). In una condizione che vede il Friuli Venezia Giulia in coda rispetto al resto del Nordest e dell'Italia settentrionale, la presenza di ulteriori elementi di scontro intestino appare una scelta miope e finalizzata alla soddisfazione di istanze conservatrici se non reazionarie. Lo sviluppo diversificato del Paese, le diverse modalità di reazione alla crisi post 2008, la nuova condizione confinaria a seguito dell'allargamento dell'Unione Europea, le opportunità

rappresentate dalla globalizzazione (la più recente delle quali è l'interessamento cinese per il porto triestino all'interno della *Belt and Road Initiative*, in Italia presentata come la "Nuova via della seta") sono elementi di un quadro che avrebbe bisogno di un ragionamento politico avanzato che considerasse le diverse capacità produttive, finanziarie e organizzative regionali al fine di porre l'intero territorio al servizio di una risposta coesa e coerente alle richieste dei mercati nazionali e internazionali. In un panorama che comprende 1,2 milioni di abitanti, un PIL inferiore ai 37 miliardi di euro (il più basso dell'Italia settentrionale dopo la Valle d'Aosta), il Friuli Venezia Giulia non dovrebbe potersi permettere nuove giustificazioni alla contrapposizione interna, ma sfruttare le diversità presenti per consentire al territorio di interagire con le altre comunità e economie esterne.

4. LA CONFERMA DEL PRIMATO DELLA POLITICA Le vicende territoriali di Calabria e Friuli Venezia Giulia, anche se riferite al solo periodo repubblicano, indicano dei passaggi nella scala di importanza delle diverse parti delle due regioni. Tali cambiamenti sono derivati prevalentemente da atti di discontinuità, derivati da interessi di gruppi di potere (locale e nazionale) o da fenomeni impreveduti che hanno spostato l'attenzione da un luogo all'altro, indirizzando risorse economiche e culturali. Il confronto fra le due regioni, utilizzando il punto di vista del riordino territoriale e in particolare quella della Città metropolitana, evidenzia come le scelte politiche che modificano il paesaggio siano determinanti nella costruzione dei rapporti territoriali anche in fasi in cui le relazioni economiche sono condizionate in misura minore dalle frontiere presenti. Le relazioni tra le varie parti del territorio vengono immediatamente (o quasi) modificate dalla individuazione di diverse priorità e dalla imposizione da parte della gerarchia di potere (territoriale) sulle forme locali di governo, superando i primati pregressi e creando le condizioni per lo sviluppo di nuove polarità e di nuove periferie.

## BIBLIOGRAFIA

- AA.VV., *Dall'Impero austroungarico alle foibe. Conflitti nell'area alto-adriatica*, Torino, Bollati Boringhieri, 2009.
- AGNELLI A., BARTOLE S. (a cura di), *La Regione Friuli – Venezia Giulia. Profilo storico – giuridico tracciato in occasione del 20° anniversario dell'istituzione della Regione*, Il Mulino, Bologna, 1987.
- ANDREOZZI D., FINZI R., PANARITI L., *Lo specchio del confine: identità, economia e uso della storia in Friuli Venezia Giulia (1990-2003)*, CCM, Ronchi d. L. (GO), 2004.
- ASSOPORTI, *Autorità di Sistema Portuale, Movimenti portuali* (2018)  
<http://www.assoporti.it/it/autoritasistemaportuale/statistiche/statistiche-annuali-complesive/autorita-di-sistema-portuale-movimenti-portuali/> (consultato il 28/4/2019).
- BACCICHET M. (a cura di), *Fortezza FVG. Dalla guerra fredda alle aree militari dismesse*, Monfalcone (GO), Edicom, 2015.
- BETTOLI G. L., "La metamorfosi di un sindacato industriale: idee per la storia della Camera del Lavoro di Pordenone", in Bettoli G. L., Zilli S. (a cura di), *La CGIL e il Friuli Venezia Giulia. Il rapporto tra territorio, società e movimento sindacale dagli inizi del Novecento alla recente attualità. Vol. I. Friuli Occidentale, Alto Friuli, Friuli Centrale*, Mestre (VE), CGIL/FVG, 2006, pp. 33-121.
- CANZONETTI A. (a), "Le connessioni tra i luoghi", in Guglielmi F., Reale G., Vetrutto G. (a cura di), *I Dossier delle Città Metropolitane – Città Metropolitana di Reggio Calabria*, Presidenza del

- Consiglio dei Ministri – Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie, Roma, 2017, pp. 42-47.
- CANZONETTI A. (b), “La delimitazione dei ring metropolitani”, in Guglielmi F., Reale G., Vetrutto G. (a cura di), *I Dossier delle Città Metropolitane – Città Metropolitana di Reggio Calabria*, Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie, Roma, 2017, pp. 48-54.
- CATTARUZZA M., *L'Italia e il confine orientale*; Bologna, Il Mulino, 2007.
- CERNO T., *L'ingorgo. Da Berzanti a Biasutti, da Cecotti e Tondo all'era di Illy. Padri, padrini e padroni della regione autonoma*, Udine, Ribis, 2008.
- CIANI F., HUGGARD J., ZERVAS T., *The Resilience of Bergamot Farmers in the Reggio Calabria Province of Southern Italy*, working paper, 25, Università degli Studi di Firenze, 2014.
- DE MAIO F., “Sintesi”, in *XIII Rapporto Qualità dell'Ambiente Urbano*, 74, Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, Roma, 2017, pp. 528-530.
- DINI F., “Eziologia dell'area vasta”, in Salvatori F. (a cura di), *L'apporto della Geografia fra rivoluzioni e riforme. Roma, 7-10 giugno 2017*, Roma, A.Ge.I., 2019, pp. 2219-2226.
- DINI F., ZILLI S., *Il riordino territoriale dello Stato. Scenari Italiani 2014. Rapporto annuale della Società Geografica Italiana Onlus*, Roma, Società Geografica Italiana, 2015.
- DINI F., ZILLI S., “Le conseguenze dell'Area vasta ex legge 56: spunti dalle esperienze di Toscana e Friuli Venezia Giulia”, in *Atti congresso INU, Napoli dicembre 2017, Sessione Speciale METRO-CONFLICTS Rappresentazione e governo dei conflitti di area vasta*, in “Urbanistica informazioni”, special issue, X Giornata di Studio INU “Crisi e rinascita delle città”, XXXXI, 2017, n. 272, pp. 929-934.
- FABBRO S., *Territorio, capitale da rigenerare. Una riflessione e rilancio del modello Friuli*, Pasian di Prato (UD), L'orto della cultura, 2016.
- FRIZZA C., GALOSI A., SESTILI P., “Fattori demografici”, in *XIII Rapporto Qualità dell'Ambiente Urbano*, 74, Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, Roma, 2017, pp. 545-550.
- GRANDINETTI R., “Una lettura della storia recente dell'economia friulana: dall'industrializzazione senza fratture alla globalizzazione”, in Grandinetti R. (a cura di), *Il Friuli. Storia e società, VI: 1964-2010. I processi di sviluppo economico e le trasformazioni sociali*, Udine, IFSML, 2016, pp. 7-72.
- ISTAT (a), *Popolazione residente al 1° gennaio*, 2018:  
<http://dati.istat.it/Index.aspx?QueryId=18460> (28/4/2019).
- ISTAT (b), *Tasso di disoccupazione – livello provinciale*, 2018:  
<http://dati.istat.it/Index.aspx?QueryId=20745> (28/4/2019).
- ISTAT, *Reddito netto: regioni e tipo di comune*, 2016:  
[http://dati.istat.it/Index.aspx?DataSetCode=DCCV\\_REDNETFAMFONTERED](http://dati.istat.it/Index.aspx?DataSetCode=DCCV_REDNETFAMFONTERED) (28/4/2019).
- ISTAT, *La superficie dei Comuni, delle Province e delle Regioni italiane*, 19 febbraio 2013:  
<https://www.istat.it/it/files//2015/04/Superfici-delle-unit%C3%A0-amministrative-Testo-integrale.p> df (28/4/2019).
- ISTAT, *Flussi di pendolarismo per motivi di lavoro*, 2011.
- Legge 7 aprile 2014, n. 56, *Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni*.  
[https://www.istat.it/pendolarismo/grafici\\_province\\_cartografia\\_2011.html](https://www.istat.it/pendolarismo/grafici_province_cartografia_2011.html) (28/4/2019).
- MICELLI F., “Emigrazione friulana (1815-1915). Liberali e geografi, socialisti e cattolici a confronto” in *Qualestoria*, n.s., X, 1982, n.3, pp. 5-38.
- MICIELLI R., ZELCO G. (a cura di), *Venezia Giulia. La regione inventata*, Udine, Kappavu, 2008.
- PAGLIARO B. 2013, *Friuli Venezia Giulia. La crisi dei cinquant'anni*, Pordenone, Edizione Biblioteca dell'Immagine, 2008.
- REALE G., “La dimensione fisica e urbana”, in *Dossier delle Città Metropolitane – Città Metropolitana di Reggio Calabria*, Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie, Roma, 2017, pp. 14-19.

*Statuto della Città Metropolitana di Reggio Calabria, deliberazione della Conferenza metropolitana n. 1, 29 dicembre 2016.*

VALUSSI G., *Il confine nordorientale d'Italia*, Gorizia, Isig, 1972 (n.e. 2000, a cura di Pio Nodari).

VERGINELLA M., *Il confine degli altri*, Roma, Donzelli, 2008.

VENERI P., "L'importanza economica delle città: il caso italiano", in CALAFATI A. (a cura di), *Città tra sviluppo e declino. Un'agenda urbana per l'Italia*, Donzelli, Roma, 2014, p. 138-139.

ZILLI S., *Città metropolitana e resilienza territoriale*, in Viganoni L. (a cura di), *Commercio, consumo e città. Quaderno di lavoro*. Milano, Franco Angeli, 2017, pp. 99-108.

ZILLI S., "Città metropolitane e Regioni a statuto speciale" in Salvatori F. (a cura di), *L'apporto della Geografia fra rivoluzioni e riforme. Roma, 7-10 giugno 2017*, Roma, A.Ge.I., 2019, pp. 2281-2287.

ZILLI S., "Il confine del Novecento. Ascesa e declino della frontiera orientale italiana tra prima guerra mondiale e allargamento dell'Unione Europea", in Selva O., Umek D., *Confini nel tempo. Un viaggio nella storia dell'Alto Adriatico attraverso le carte geografiche (secc. XVI-XXI)*, Trieste, EUT, 2013, pp.30-43.

ZILLI S., "Il trattino dirimente. Il Friuli (-) Venezia Giulia ovvero il Friuli contro la Venezia Giulia (e viceversa)", in *Oltre la Globalizzazione Conflitti/Conflicts*. Giornata di studio della Società di Studi Geografici, Firenze, 9 dicembre 2014, a cura di Capineri C., Celata F., de Vincenzo D., Dini F., Lazzeroni M. e Randelli F., Firenze, Società di studi geografici, 2015, pp.87-92.

ZILLI S., "Riordino territoriale e "inviluppo" locale. Ritaglio amministrativo e problemi di *governance* nel Friuli Venezia Giulia", in *Geotema*, XXI (2018), pp.160-168.

*Roma-Trieste, Dipartimento di Storia, Patrimonio Culturale, Formazione e Società; Università di Roma "Tor Vergata"; Dipartimento di Studi Umanistici, Università di Trieste, giovanni.modaffari@live.it;*

*Trieste, Dipartimento di Studi Umanistici, Università di Trieste, zillis@units.it.*

**RIASSUNTO:** *Città metropolitane, nuove configurazioni territoriali e retaggi di gerarchie territoriali nelle Regioni a statuto ordinario e speciale. I casi della Calabria e del Friuli Venezia Giulia* Le Città metropolitane sono state introdotte nell'ordinamento italiano dalla legge 56 del 2014 e costituiscono quindi una novità nel panorama amministrativo nazionale. Il loro ruolo di guida del territorio è tutto ancora da verificare, soprattutto nelle realtà in cui l'organizzazione territoriale non ha storicamente individuato una gerarchia precisa e definitiva fra i maggiori centri. Sotto questo aspetto la relazione fra la rete individuata delle Città metropolitane e la struttura regionale repubblicana dell'Italia presenta diverse incognite. Il caso proposto analizza lo stato dell'arte in due Regioni periferiche – Calabria e Friuli Venezia Giulia – introducendo alcune delle problematiche sollevate dall'inserimento del nuovo organismo decisionale all'interno del paesaggio locale.

**SUMMARY:** *Metropolitan Cities, new territorial configurations and territorial hierarchies in Regions with ordinary and special Statute. The cases of Calabria and Friuli Venezia Giulia* . Metropolitan Cities were introduced into Italian legislation through Law 56 in 2014 and represent something new in the national administrative system. Their leading role in the local government is still to be fully established, especially in those cases within which territorial organization did not have a historically precise and definitive hierarchy between major administrative authorities of city, province and region. In this regard, the relationship between the network of Metropolitan Cities and the traditional regional structure of Italy features a number of uncertainties. The proposed case analyses the state of the art in two peripheral regions – Calabria and Friuli Venezia Giulia – introducing some issues arising from the implementation of the new decision-making body in the local context.

*Parole chiave:* Città metropolitana, Calabria, Friuli Venezia Giulia

*Keywords:* Metropolitan City, Calabria, Friuli Venezia Giulia

SALVATORE AMADUZZI, GIORGIA BRESSAN, ANDREA GUARAN, MAURO PASCOLINI, GIAN PIETRO ZACCOMER, I paesaggi che cambiano: quali risposte contro il degrado?	pag.	493
ALESSANDRA COLOCCI, FAUSTO MARINCIONI, Ricostituire il rapporto fra uomo e natura attraverso un approccio sociale-ecologico alla riduzione del rischio disastri	»	503
ROBERTA GEMMITI, MARIA ROSARIA PRISCO, La giustizia. Una tessera da aggiungere al mosaico ambientale	»	513
ELISABETTA GENOVESE, Le alluvioni in Italia: verso un mosaico di interventi integrati per la mitigazione del rischio	»	521
ELEONORA GIOIA, Effetti delle strategie di riduzione del rischio disastri nel mosaico ambientale; l'esempio del progetto europeo <i>Life Primes</i>	»	529
ANDREA ZINZANI, Riconcettualizzare la governance e le relazioni socio-ambientali: per un'ecologia politica dei boschi urbani	»	539

### SESSIONE 11 – UNA NUOVA GEOGRAFIA POLITICA DELL'ITALIA

FRANCESCO DINI, SERGIO ZILLI, <i>Introduzione</i>	»	549
SIMONETTA ARMONDI, Regioni urbane e i territori fragili. Riconfigurazioni spaziali e discorsive	»	555
PAOLO MOLINARI, “Confini in bilico”: il lento e silenzioso ridisegno “dal basso” dei confini amministrativi	»	561
GIOVANNI MODAFFARI E SERGIO ZILLI, Città metropolitane, nuove configurazioni territoriali e retaggi di gerarchie territoriali nelle regioni a statuto ordinario e speciale. I casi della Calabria e del Friuli Venezia Giulia	»	569
FRANCESCO DINI, PATRIZIA ROMEI, Scala e zonizzazione dell'ente intermedio. Suggerimenti dalla Toscana	»	581

### SESSIONE 12 – LAVORARE PER PROGETTI: INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE URBANA E AMBIENTALE

ANNA MARIA PIOLETTI, <i>Introduzione</i>	»	607
MARCO BROGNA, VALERIA COCCO, Riqualificazione urbana tra progettazione, sinergia e collettività	»	611
LUISA CARBONE, Metodi e progetti per la pianificazione e la gestione dei servizi eco- turistici dei territori montani: il caso del Csalp	»	619
ANTONIO CIASCHI, GIULIA VINCENTI, Monasteri, segni del territorio: prospettive sulle dinamiche centralità-marginalità	»	625
ROBERTO DINI, I patrimoni delle alpi. nuovi scenari per il progetto	»	633
ANNA MARIA PIOLETTI, SERGIO TOGNI, Progettare uno spazio pubblico: proposta di riqualificazione e nuova destinazione d'uso di una stazione	»	643