

THE URBAN FUTURE
THE SIXTH SESSION
OF THE WORLD URBAN FORUM
NAPOLI 1-7 SETTEMBRE 2012

Relazione del Partito Radicale
ad opera e coordinamento del

Prof. Aldo Loris Rossi

La crisi della
weltstadt e la
“nuova alleanza”
con la natura:
verso l’era
post-consumista

«L'essenza di una civiltà non consiste nella moltiplicazione dei desideri, ma nella deliberata e volontaria rinuncia a essi».

Mahatma Gandhi

«Se le api scomparissero dalla terra, all'uomo non resterebbero che quattro anni di vita».

Albert Einstein

L'Antropocene come minaccia alla sopravvivenza del pianeta

Dal dopoguerra la terza rivoluzione industriale fondata sull'energia atomica, l'automazione, l'informatica, ha ristrutturato l'intero ciclo produttivo in senso post-fordista e spinto impetuosamente verso la globalizzazione, l'economia consumista e le megalopoli provocando *la più grande espansione demografica e urbana della storia*.

Se la popolazione mondiale ha impiegato 2 milioni di anni per giungere al primo miliardo di abitanti nel 1830 e 100 anni per il secondo, dal 1930 ne sono occorsi solo 30 per il terzo miliardo, 15 per il quarto, 13 per il quinto, 12 per il sesto, 13 per il settimo nel 2011.

Allo stato attuale l'esplosione demografica è incontrollabile, al pari di quella urbana!

Nel 1950 New York, la più grande metropoli del mondo aveva 12,3 milioni di abitanti, ma nel 1975 era superata da Tokio (19,8 ml). Nel 2001 questa ha confermato il primato (26,5), seguita da San Paolo e Mexico City (entrambe con 18,3 ml); mentre New York è al quarto posto (16,8).

Le proiezioni al 2015 indicano ancora Tokio (27,3) come la più popolosa (grande quanto l'Europa augustea) seguita da 5 metropoli del terzo mondo (Dacca, Bombay, San Paolo, Delhi, Mexico City); mentre N.Y., pur crescendo di 5,6 ml rispetto al 1950, scenderà al settimo posto (17,9).

La sinergia delle due esplosioni, demografica e metropolitana, ha causato tra il 1950 e il 2000 il raddoppio della popolazione urbana (dal 25,4% al 50,0%) che ha superato quella rurale nel 2008.

Intanto le metropoli in espansione tendono a formare sistemi sinergici con quelle prossime configurando megalopoli definite tali se superiori a 30 milioni di abitanti.

Nel '61 il loro primo studioso Jean Gottmann ne individuava una decina:

- tre in Europa (il sistema Londra-Liverpool, l'asse Reno-Rodano, quello padano prolungato nei corridoi tirrenico e adriatico);
- tre in nord America (New York-Boston, Chicago-Toronto, Los Angeles-San Francisco);
- una in sud America (San Paolo-Rio de Janeiro);
- tre in Asia (Shanghai-Pechino, Calcutta-Delhi, Tokio-Osaka).

L'impatto della tecnosfera sulla ecosfera è sempre più imponente: le città di oggi occupano il 2%

della superficie terrestre, ma consumano il 75% delle sue risorse; e «in termini di consumi energetici, i circa 300 milioni di americani richiedono un apporto energetico equivalente a quello di 22 miliardi di esseri umani!» (J Rifkin, '80). Dunque occorrono tre pianeti solo per essi. Tale impatto, causa dell'effetto serra responsabile dell'ecocidio planetario, è evidente dalla mappa della coincidenza tra inquinamento globale e megalopoli. Nella crescita vertiginosa di quest'ultima si individuano almeno tre mutazioni genetiche che in 250 anni hanno trasformato: la *città tradizionale pre-industriale* - un organismo chiuso nelle mura e in equilibrio con la natura dal tardo neolitico alla metà del XVIII sec. - nella *groszstadt proto-industriale borghese* dilagata oltre le mura nel XIX sec.; quindi, nella *metropoli industriale massificata* come *ville verte-ville verticale* della prima metà del XX; infine nell'odierna *weltstadt post-industriale* "infinita e senza forma" che avvolge il pianeta.

Ma se la città tradizionale pre-industriale, cresciuta in simbiosi con la natura, non ha avuto alcun impatto sul pianeta, dalla rivoluzione industriale in poi l'habitat dell'uomo è mutato progressivamente e con legge esponenziale al punto da indurre il premio Nobel per la chimica 1955 Paul J. Crutzen a denominare tale era: Antropocene, che oggi minaccia la sopravvivenza del pianeta.

Precisa Crutzen: «A segnare l'inizio dell'Antropocene sono state la Rivoluzione industriale e le sue macchine, che hanno reso molto più agevole lo sfruttamento delle risorse ambientali. Se

dovessi indicare una data simbolica, direi il 1784, l'anno in cui l'ingegnere scozzese James Watt inventò il motore a vapore. L'anno esatto importa poco, purché si sia consapevoli del fatto che, dalla fine del 18° secolo, abbiamo cominciato a condizionare gli equilibri complessivi del pianeta. Pertanto propongo di far coincidere l'inizio della nuova epoca con i primi anni dell'Ottocento» (2005).

In particolare, tra la fine del XVIII e il XIX secolo la rivoluzione proto-industriale, capitalista, liberale, borghese, alimentata dalla energia a vapore, capace di costruire gigantesche strutture in ferro senza precedenti, non riuscendo a dare forme nuove a tali tecniche, le maschera con gli stili storici, configurando la *grozstadt* eclettica, a espansione orizzontale e illimitata.

La seconda rivoluzione industriale - decollata dal terzultimo decennio del XIX secolo, azionata da petrolio, benzina, energia elettrica e dall'organizzazione taylorista e fordista della produzione con un 1,3 miliardi di abitanti - ha trasformato tale *grozstadt* nella metropoli industriale massificata, moderna, verticale, acutizzando il conflitto tra metropoli e natura, quindi tra i modelli alternativi di città: tradizionale v/s futuribile e razionale v/s organica. Nel primo terzo del XX secolo - con due miliardi di abitanti, un inquinamento fisiologico e una grande depressione in atto dal 1929 - la Carta di Atene (Le Corbusier 1933) codifica la nuova città funzionale come *ville verte - ville verticale*, prima sintesi di Metropoli e Natura (Eco-Metropoli *ante litteram*).

Con la terza rivoluzione industriale (post-fordista) - emersa dalla metà del XX secolo, alimentata ancora da combustibili fossili, ma anche dall'energia atomica e dalle rinnovabili e potenziata dalla robotica la popolazione giunge a 4 miliardi e redige la Carta del Machu Picchu (Bruno Zevi 1977) quale «revisione anti-illuministica della Carta di Atene». Essa teorizza la *living-city* post-razionalista cercando di arginare il crescente conflitto tra metropoli e natura.

Infine, 31 anni dopo - quando la popolazione giunge a 6,7 miliardi, l'economia globalizzata crolla e l'effetto serra devasta la Natura - il Manifesto dell'UIA (2008) ha chiesto la transizione dai due paradigmi, meccanicista e storicista ormai insostenibili, al paradigma ecologico per orientarsi verso una nuova frontiera eco-metropolitana e un'era post-consumista.

Dunque, nel XX secolo si assiste alla più grande espansione demografica, urbana e economica della storia che ha rotto definitivamente l'equilibrio millenario Città-Natura.

Il problema di dare forma alla metropoli nella mutazione genetica post-industriale era stato intuito dalla seconda avanguardia post-bellica. Questa era stata innescata alla metà degli anni '50, da due progetti provocatori, complementari, che ponevano il problema "della grande dimensione": The Illinois, città verticale alta un miglio ('56) e la revisione, venti anni dopo, di Broadacre City, città-regione orizzontale ('36-'58) di F. L. Wright.

Essi annunciavano le nuove ricerche megastrutturali per un habitat futuribile che simulavano la

complessità delle metropoli; mentre l'avanguardia artistica scopriva il fascino di queste ultime nell'esposizione "This is tomorrow" (R. Hamilton, '56). Questa nuova visione spaziale e artistica liquidava nello stesso tempo: l'angoscia paralizzante dell'informale, gli stereotipi del realismo socialista, l'accademica tardo-razionalista, il ritorno all'ordine neo-storicista. Inoltre essa, a differenza dello statuto funzionalista, avvertiva la crisi ambientale incombente proponendo per la prima volta una sintesi di architettura e ecologia (*arcology* con Paolo Soleri), che anticipava la rivolta ecologista consolidatasi dalla fine degli anni '60 in poi. Questa emergeva con la fondazione del Club di Roma ('68), la denuncia di "The population bomb" (Paul Erlic, '68), la proclamazione della "Prima giornata della Terra" (Barry Commoner, 22 aprile 1970), la nuova prospettiva bio-economica (N. Georgescu-Roegen, 1971), il Rapporto del MIT su "I limiti dello sviluppo" (Dennis Meadows, '72), la "Prima Conferenza Mondiale sull'Ambiente" (Stoccolma, 1972), la scoperta dell'"effetto serra" (F. Schneider, 1975) e la "Carta del Machu Picchu" (1977). Quest'ultima teorizzava la città post-funzionalista, anti-meccanicista, aperta, mutevole, polifunzionale, servita anzitutto dal trasporto pubblico.

Intanto, l'inaudito sviluppo post-industriale è giunto al punto da sconvolgere i cicli bioclimatici e l'ecosistema planetario. Questo ha rivelato l'insostenibilità del suddetto paradigma meccanicista-riduzionistico su cui è fondato lo statuto funzionalista codificato dalla Carta di Atene (1933).

Tale insostenibilità si manifesta attraverso patologie sempre più allarmanti che non possono essere più rimosse, minimizzate o ignorate dalle istituzioni, ri-assumibili nei seguenti fenomeni:

1. L'esplosione della bomba demografica.
2. L'espansione permanente delle *megacities* e delle galassie megalopolitane.
3. L'onnipotente sviluppo post-industriale, la globalizzazione mercatista e il controllo planetario delle risorse.
4. La mutazione genetica post-fordista della produzione, della società, della metropoli.
5. La globalizzazione di infrastrutture, mercati e sistemi urbani in un'unica *weltstadt* "infinita e senza forma".
6. L' "Impronta ecologica" della città planetaria oltre i limiti della Natura.
7. La distruzione progressiva del patrimonio storico e delle comunità tardo-antiche.
8. Il consumismo come acceleratore esponenziale della produzione: la sua metamorfosi da vizio a virtù.
9. L'apogeo e il tramonto dell'era dei combustibili fossili: il conflitto per il dominio mondiale delle energie.
10. La crescita vertiginosa di rifiuti, inquinamento e effetto serra: l'ecocidio planetario.
11. L'autoreferenzialità dell'architettura nella società consumistico spettacolare.

Queste patologie sono giunte a un livello di pericolosità tale da minacciare, come si è detto, la sopravvivenza del pianeta! Ormai le “cose” si ribellano alle “parole”, i problemi sfuggono alle tesi elaborate per governarli.

La sinergia tra tecnocrazia, economicismo e mercatismo ha continuato a ignorare l’ecocidio planetario in atto svelato e denunciato, dagli anni Settanta in poi, dalla nuova visione sistemica del mondo.

Essa ha evidenziato che il pianeta, in quanto ecosistema “vivente” in equilibrio autoregolato, non può più essere governato da tali principi e dalla politica del *laisser-faire laisser-passer* sempre più indifferenti alla gravità della crisi ambientale, energetica e metropolitana, pervenuta a un punto di rottura.

Questo, nella consapevolezza che: «non è perché le cose sono difficili che noi non osiamo, è perché non osiamo che sono difficili» (L. A. Seneca).

Verso una “Nuova alleanza” con la natura (eco-metropoli, smart-cities) e l’era post-consumista

I 250 anni della rivoluzione industriale, ovvero della nuova era dell’Antropocene, sono stati dominati per i quattro quinti dallo statuto funzionalista, cioè dal paradigma meccanicista-riduzionista e dal mito dello “sviluppo illimitato” che hanno prodotto insieme all’*affluent society*, patologie oggi incontrollabili.

Ma nell’ultima fase post-industriale, si è aperta una nuova prospettiva, sebbene anticipata da profetiche intuizioni: il paradigma organico-olistico (ecologico) consapevole, viceversa, della realtà dei “limiti dello sviluppo” e orientato verso un’era post-consumista, una nuova frontiera eco-metropolitana e un’architettura che viva in simbiosi con la Natura!

Questo mutamento è in sintonia con le scienze che dal dopoguerra vanno oltre il paradigma riduzionista: la Cibernetica, la Teoria dei sistemi, della Gestalt, l’Ecologia, i Sistemi dinamici complessi, la Biologia olistica, la Scienza del Caos. Esso segna la transizione paradigmatica dal “diritto alla Città” (H. Lefebvre, 1968) al “diritto alla Natura”.

Il paradigma ecologico, “a rete”, scoprendo le leggi che regolano il divenire dei fenomeni fisici e la crescita degli organismi viventi, si incarna nella visione olistica che consente la “pacificazione tra tecnosfera e ecosfera” (B. Commoner) indispensabile per la sopravvivenza del pianeta.

Pertanto, se si vuole liberare la modernità dai “suoi disastrosi inconvenienti”, ormai insostenibili, occorre con urgenza una strategia alternativa capace di perseguire:

1. Il disinnescamento della bomba demografica.
2. Un habitat entropico: da *garden-city*, *living-city*, *arcology*, verso la nuova frontiera eco metropolitana.
3. La rifondazione del modello di sviluppo come sintesi di economia e ecologia.
4. Il riequilibrio eco-metropolitano dell’armatura urbana disimpegnata dai grandi corridoi transnazionali.
5. L’integrazione delle reti hard e soft in un cyberspace aperto, interattivo ma in simbiosi con la biosfera.
6. Una “Nuova alleanza” con la Natura.
7. La tutela del Patrimonio storico e degli abitanti, dei siti antropizzati e delle comunità tar-do-antiche.
8. Dall’economia dello spreco alla sobrietà post-consumista: la liberazione della coscienza omologata dell’uomo-massa.
9. La città dell’era solare (Eliopolis) e delle energie rinnovabili: la riconversione dell’habitat planetario.
10. La nuova civiltà entropica del riciclaggio, del controllo dell’inquinamento e dell’effetto serra.
11. Un’architettura digitale come “protesi della Natura”, diritto alla biodiversità estetica, etica e politica.

A chi obietterà che tale strategia è opinabile o utopica, si può replicare che, viceversa, essa è obbligata e realistica!

Questo per tre ragioni capitali: l'imminente fine dell'era dei combustibili fossili, che indurrà la riconversione ad altre energie del ciclo produttivo e della città planetaria; la minaccia dell'effetto serra alla sopravvivenza del pianeta, che esige una svolta strategica verso la "pacificazione tra tecnosfera e ecosfera"; il fallimento etico del consumismo nichilista responsabile, in nome del superfluo, della distruzione della Natura.

Ma tali smisurati problemi sono irrisolvibili senza la rivoluzionaria transizione culturale dal paradigma meccanicista-riduzionista a quello bio-ecologico capace di rimodellare la modernità sui cicli della Natura.

Questo nella convinzione che: «l'essenza della civiltà non consiste nella moltiplicazione dei desideri, ma nella deliberata e volontaria rinuncia a essi» (M. Gandhi).

Intanto, i tempi per una svolta radicale si riducono sempre più e non la si può delegare a nessuno. Infatti: «di tutti gli organismi viventi sulla terra, solo noi esseri umani abbiamo la capacità di mutare consapevolmente il nostro agire. Se si deve fare pace col Pianeta, siamo noi a doverla fare» (B. Commoner).

La megalopoli europea: struttura e rifondazione post-industriale

Ma come si sta realizzando la transizione della megalopoli europea dell'era tardo-industriale verso quella post-industriale?

All'epoca di Augusto l'Europa contava circa 30 milioni di abitanti, che scesero a un minimo storico di 22 milioni nel 600 d.C.; per poi risalire agli stessi 30 milioni quattrocento anni dopo, nell'XI sec.; quindi, dopo diverse oscillazioni causate da grandi epidemie e carestie, si giunse a 111 milioni alla metà del XVIII sec., cioè, prima della rivoluzione industriale. Da allora si è registrata una crescita demografica progressiva con 146 milioni nel 1800; 209, nel 1850; 295, nel 1900; 395 nel 1950; 500 nel 1990. Come è noto dal 2010 si prevede un declino.

Gottmann, in merito alla formazione di tale armatura urbana, scrive che essa: «si appoggia al grande asse trans-europeo, alla grande strada del commercio medioevale disteso da Venezia a Milano, a Bruges e ad Anversa, tra il Mediterraneo e il Mare del Nord. Più tardi, questo antico e fondamentale asse della storia e della geografia umana d'Europa si prolungherà fino in Gran Bretagna, verso Londra e Liverpool. Evidentemente, esso è interrotto dalle Alpi e dal Mare del Nord, ma sulle carte d'Europa a piccola scala esso appare come un'impressionante catena di aree ad alta densità. Ai nostri giorni, la vitalità di questo grande asse nord-sud è in ripresa, ma è stato interrotto dalla rivoluzione industriale che aveva co-

inciso con un relativo declino del commercio mediterraneo e con la più rapida urbanizzazione di un secondo asse trans-europeo disposto da occidente ad oriente attraverso i bacini carboniferi sub-erciniani che si distribuiscono tra il Lancashire e la Slesia. Ad incrocio di questi due assi nord-sud e est-ovest si sviluppa la prima megalopoli europea, quella di Nord-Ovest che ingloba i Paesi Bassi, il Belgio e la Ruhr-Renania» (*Verso una megalopoli della pianura padana?* in “Megalopoli Mediterranea”, a cura di Calogero Muscarà, ‘78).

Due anni prima lo stesso Gottmann aveva individuato nell’armatura urbana europea tre megalopoli:

«la megalopoli dell’Inghilterra, che è stata riconosciuta e analizzata da P. Hall; la megalopoli dell’Europa nord-occidentale, che si estende da Amsterdam alla Ruhr e fino all’agglomerazione della Francia del Nord, che è stata descritta da I. B. F. Kormoss; mentre un’altra megalopoli di forma diversa sta formandosi nell’Italia del Nord sul triangolo Milano-Torino-Genova, con due braccia che si allungano sulle coste del Mediterraneo fino a Pisa e Firenze, verso sud, e fino a Marsiglia e Avignone verso occidente» (*I sistemi megalopolitani nel mondo*, in “La città invincibile”, ‘87).

Oggi la megalopoli europea è in fase di ristrutturazione, anzitutto, attraverso la formazione dei “Corridoi trans-europei” definiti dall’UE negli anni ‘90 che costituiranno lo scheletro portante della nuova Europa. Essi sono incardinati sulla “Iotaringia”, cioè

sull'asse Reno-Rodano e si estendono secondo i quattro punti cardinali, integrandosi alle "autostrade del mare", al fine di creare un grande sistema intermodale intercontinentale tra Europa, Mediterraneo e Asia.

Oggi i problemi giganteschi della crisi delle *mega-cities* e dell'ambiente si possono affrontare solo promuovendo la transizione epocale dall'era tardo-industriale basata sul paradigma meccanicista-riduzionista indifferente alla Storia e alla Natura, a quella post-industriale basata sul paradigma organico-olistico potenzialmente in equilibrio con l'ambiente, elaborando una nuova strategia di riequilibrio fondata sulla "green economy" quale sintesi di economia e ecologia.

Come in tutti i paesi a sviluppo avanzato anche in Europa tale transizione è in atto da tempo e tende ad una rifondazione dell'armatura urbana e produttiva, in senso eco-metropolitano, anzitutto attraverso la formazione dei Corridoi trans-europei coordinati in un grande sistema intermodale. Questo potente scheletro infrastrutturale, che unifica le reti dei trasporti su ferro-gomma-acqua-aria, ha innescato soprattutto in Europa un duplice fenomeno di riorganizzazione post-industriale della struttura economico-territoriale di portata storica, peraltro già ampiamente diffuso in America del nord.

Da un lato, ha provocato l'espulsione extra urbana di attività industriali, grande distribuzione, logistica e macroservizi, cresciuti nelle città al punto da risultare incompatibili, che richiede un inquadramento terziario dello spazio metropolitano, rigen-

erando lo *sprawl* in “superluoghi” destinati a macrofunzioni (distretti industriali, interporti, grandi distribuzione, *eco-towns*, *smart-cities*). Dall’altro, ha accelerato la trasformazione quaternaria delle *mega-cities*, liberate da tali funzioni non nobili e ingombranti, in capitali-leader dell’era post-industriale, quali attrattori di funzioni di livello superiore: sedi di centri decisionali, ricerca di eccellenza, servizi rari e scambi internazionali.

Questa rifondazione post-industriale dell’apparato produttivo e dell’armatura urbana ha creato una nuova gerarchia di metropoli classificate in relazione alla specializzazione funzionale, alla potenzialità direzionale-innovativa, al grado di internazionalizzazione, alla qualità della vita dell’habitat.

Nel 2004 il *Rapport intérimaire sur la cohésion territoriale* della Commissione Europea, esaminando 77 MEGA (*Metropolitan European Growth Areas*) mediante indicatori diversi dallo studio di quattordici anni prima, ne ha peraltro confermato la sostanza. Riscoprendo che «i tradizionali distretti dell’industrializzazione (sono) ubicati lungo l’asse centrale dell’Europa comunitaria - l’asse “lotaringio” - segnato dal corso del Reno e del Rodano» (Francesco Compagna, *L’Europa delle regioni*, 1964), lo studio individua un nucleo più potente di MEGA costituito dalla fortezza pentagonale Londra-Parigi-Milano-Monaco-Amburgo, nella quale le prime due, funzionano come “città globali”, mentre le altre tre, con quelle interne al pentagono (Francoforte, Bruxelles, Stoccarda, Zurigo, Amsterdam, Dusseldorf, Colonia) e con le capitali immediatamente esterne

(Madrid, Roma, Copenaghen, Berlino, Vienna Stoccolma) più Barcellona funzionano da “motori” dell’intero sistema.

Nella fascia ancora più esterna sono individuate sette “MEGA forti” (Helsinki, Manchester, Atene, Goteborg, Torino, Ginevra, Oslo). Ancora più distanti dal Pentagono sono individuate 25 “MEGA potenziali” tra cui Napoli; infine alla periferia di tale armatura economico-territoriale ritroviamo le ultime 24 “MEGA deboli”. Tuttavia, Napoli è collocata nella categoria “MEGA potenziali” soprattutto per la “*mass*” (134), mentre per “*competitiveness*” (40), “*connectivity*” (67) e “*knowledge*” (40), è agli ultimi posti.

La crescita esponenziale del modello di sviluppo occidentale e dell’economia consumista dal dopoguerra provocata dalla rivoluzione post-industriale ha prodotto quell’*affluent society* che non ha paragoni nella storia per estensione e potenzialità che comporta un rinnovamento costante della stessa armatura urbana.

Tuttavia questa mutazione genetica della civiltà ha provocato anche una crisi delle *mega-cities* e dell’ambiente a scala planetaria denunciata dalla cultura ecologista, con la suddetta proclamazione della “Prima giornata della Terra”, dimostrando che il “mito dello sviluppo illimitato” era insostenibile!

Pertanto, nell’era post-industriale si è aperta una nuova prospettiva: orientarsi verso una civiltà consapevole della “realtà dei limiti dello sviluppo” cioè verso una “*green economy*”. In altri termini, capace non solo di rigenerare l’apparato produttivo e

l'armatura urbana, ma di creare un habitat espressione della potenza delle metropoli e di un'inderogabile simbiosi con la Natura.

Di fatto, nell'era della globalizzazione nessun paese può svolgere un ruolo rilevante se non programma il suo futuro attraverso una strategia di lungo periodo fondata sul riconoscimento della Natura e della Storia quali "beni unici e irriproducibili" e sull'impegno a trasformare radicalmente il territorio e la città in senso post-industriale.

Se la scienza del territorio vuole contribuire alla costruzione della ineludibile prospettiva di "far pace col pianeta" (Barry Commoner, 1975) ha l'elementare dovere di porre in discussione lo statuto funzionalista ovvero il paradigma meccanicista-riduzionista su cui sono ancora fondate le certezze economiche, tecnocratiche e mercatiste dominanti, ormai palesemente insostenibili, e tendere alla rifondazione del suo statuto sulla base di una "Nuova alleanza" (Ilya Prigogine, 1973) con la Natura.

In tale contesto l'Europa sta ristrutturando la sua armatura produttiva e urbana orientandosi su quattro punti cardinali:

- a. difesa della Natura e del patrimonio storico;*
- b. rifondazione post-industriale del sistema economico-territoriale e potenziamento di formazione-ricerca-innovazione;*
- c. inquadramento terziario del territorio e riqualificazione quaternaria delle città;*
- d. creazione di un sistema intermodale dei trasporti a scala euro-mediterranea.*

In particolare, questi quattro obiettivi sono perseguibili attraverso politiche complementari e sinergiche.

Anzitutto, attraverso la tutela della Natura, degli ecosistemi e delle aree agricole produttive sistematicamente depredate dal dopoguerra; nonché attraverso la salvaguardia generalizzata dei centri storici ormai una parte minoritaria rispetto al patrimonio edilizio costruito dal dopoguerra.

In secondo luogo, mediante la riconversione dell'apparato produttivo e dell'armatura urbana in senso post-industriale. Questo comporta una duplice politica di:

- delocalizzazione dalle *mega-cities* delle attività produttive pesanti e ingombranti ormai incompatibili con esse, in moderni distretti industriali situati sui nodi infrastrutturali primari o addirittura in altri paesi;
- potenziamento e creazione di centri di ricerca di eccellenza, di alta formazione scientifica e culturale, di servizi di livello superiore.

In terzo luogo, attraverso altre due politiche complementari orientate alla:

- delocalizzazione di funzioni mega-terziarie in “superluoghi” extraurbani destinati a macroservizi, attrezzature, grandi distribuzione, piattaforme logistiche, interporti; nonché attraverso la creazione di *eco-towns* e *smart-cities* quali unità urbane ad autosufficienza produttiva, funzionale, energetica, a sviluppo controllato;

- riqualificazione quaternaria dei centri storici e dei complessi monumentali da destinare a *centres de décision, conception, services rares et loisir*, favorendo la civiltà della produzione delle conoscenze, rigenerando il tessuto edilizio post-bellico, privo di qualità e non antisismico.

Infine, attraverso la formazione dei Corridoi trans-europei articolati in modo da creare un grande sistema intermodale dei trasporti ferro-gomma-acqua-aria, a scala trans-nazionale, trans-mediterranea e intercontinentale. In tale sistema si inserirà il Corridoio ferroviario in corso di realizzazione che collegherà, Parigi con Pechino, dimezzando il tempo di percorrenza delle merci rispetto alle rotte marittime che attualmente solcano il Mar Rosso e il Mediterraneo.

Per avere un'idea della straordinaria importanza della prospettiva aperta da quest'ultimo, basti considerare che in essa si inseriscono "*Les dix projets du Grand Paris*" che disegnano il tratto terminale di tale Corridoio. Infatti, alcuni progetti prevedono il riassetto del territorio tra Parigi e il porto di Le Havre al fine di collegare il canale della Manica al Mar Giallo cinese. Questo comporterà la creazione di un super-organismo eco-metropolitano esteso ad una dimensione di circa 180 km, equivalente all'asse di riequilibrio economico-territoriale Roma-Napoli che formerà, prima o dopo, un sistema metropolitano bipolare capace di bilanciare l'armatura urbana italiana oggi polarizzata sul triangolo Milano-Torino-Genova.

La megalopoli mediterranea

Intanto, emerge in tutta la sua importanza il ruolo dei Corridoi trans-europei da connettere alle “autostrade del mare” al fine di realizzare quel grande sistema intermodale capace di integrare la “megalopoli europea” e la “megalopoli mediterranea” in una nuova prospettiva unitaria.

In Italia questa è realizzabile anzitutto attraverso il potenziamento dell’alta velocità che nell’ultimo decennio è passata dai 249 km della Roma-Firenze a 1000 km, con l’apertura dei tratti Roma-Napoli-Salerno, Torino-Novara, Firenze-Bologna e Milano-Bologna.

Naturalmente tale strategia euro-mediterranea dei trasporti dovrà affrontare non pochi problemi geo-economici-politici per superare la suddetta “faglia tra civiltà diverse” (Samuel P. Huntington, 1996) che attraversa in longitudine il Mediterraneo. Questo ha una grande potenzialità di sviluppo, ma anche grandi problemi irrisolti per cui è alla ricerca di un suo ruolo nell’economia globalizzata.

Scrive Driss Guerraoui (*Le grandi sfide economiche del Mediterraneo*, in AA.VV, “Il Mediterraneo. Economia e sviluppo”, 2001):

«Il bacino del Mediterraneo ingloba all’incirca il 7% della popolazione mondiale (PNUD 2000). Assicura il 16% della produzione industriale complessiva, il 4% di quella siderurgica, il 10% di quella cementiera, l’8% dei processi di raffinazione petrolifera, il 98% della produzione d’olio d’oliva e un terzo del prodotto turistico

mondiale, quota che ne fa il primo polo “turistico nel mondo”. Tuttavia, aggiunge: «bisogna constatare che la caratteristica più saliente del bacino del Mediterraneo è l'esistenza di uno squilibrio tra un Nord ricco, ma afflitto da un sensibile decremento delle nascite, e un Sud in preda a difficoltà economiche e sociali crescenti, in un contesto segnato da sovra-popolazione relativa... (per tanto)... l'area mediterranea dovrà affrontare cinque sfide economiche fondamentali:

- la sfida demografica;
- la sfida dell'occupazione e dell'emigrazione;
- la sfida della globalizzazione degli scambi;
- la sfida dell'impovertimento delle risorse;
- la sfida ambientale».

In merito alla sfida demografica basti rilevare che nella seconda metà del XX secolo l'incremento della popolazione tra le rive nord e sud del Mediterraneo è avvenuto ad un ritmo molto differenziato: nel 1950 quella nord registrava 150 milioni di abitanti, mentre la riva sud aveva meno della metà degli abitanti (73 milioni); nel 1970, rispettivamente 178 ml e 122 ml; ma nel 1990, i valori si invertono, 199 ml contro 200; nel 1997, 202 ml della riva nord contro 233 ml di quella sud. Dunque gli squilibri tra le diverse rive del Mediterraneo sono preoccupanti ed esigono politiche concertate per affrontare la “sfida demografica”.

In particolare, il versante sud dell'Europa è formato da otto metropoli che superano il milione di abitanti: Valenza (1,5), Barcellona (2), Marsiglia

(1,4), Genova (0,9-1), Roma (3), Napoli (3), Atene (3,2) e Istanbul (9). Mentre, sulla sponda opposta africana e su quella medio orientale, ritroviamo altre otto metropoli: Algeri (3,7), Tunisi (1,8), Tripoli (2), Alessandria (4), il Cairo (11), Beirut (1,9), Smirne (2), Damasco (2), in via di sviluppo.

In merito ai porti, scrive Bernard Kayser:

«Nell'epoca contemporanea il petrolio domina decisamente le attività del Mediterraneo, e l'intero bacino conta ben 58 porti destinati alle attività del settore, 60 raffinerie e un centinaio di centrali termiche alimentate con combustibili petroliferi» (*op. cit.*, 2001). Inoltre, precisa che nei porti italiani: «due zone egemoni si suddividono gli sbocchi e i traffici verso le regioni industriali dell'Europa centrale. Il mar Ligure dispone di complessi portuali (Genova, Savona, La Spezia e Livorno) che devono molto alle importazioni petrolifere ma che hanno saputo conseguire - allentando nell'entroterra vie di accesso e piattaforme - una autentica specializzazione del trasporto dei contenitori. L'Alto Adriatico, dal canto suo con Ravenna, Venezia-Marghera, Monfalcone e Trieste, beneficiando provvisoriamente della cancellazione del porto di Rijeka (Fiume) nella ex-Jugoslavia, soddisfa la domanda della pianura padana. Napoli, naturalmente, rimane un porto importante per diversi motivi, e non solo per il Mezzogiorno: industria, turismo, cultura ed esercito beneficiano del sito e della sua situazione eccezionale. Verso la fine degli anni 90 è stato aperto in Calabria il porto di Gioia Tauro. Costruito

dal nulla con l'aiuto di capitali genovesi, ha avuto un rapido e notevole successo. Vicino allo stretto di Messina, con immense piattaforme di stoccaggio e dotato di installazioni ultramoderne, il porto di Gioia Tauro è in grado di stravolgere gli equilibri regionali».

Se si considera che su tale “mare interno” si affacciano venticinque nazioni diverse di tre continenti con una popolazione, al 1997, di circa 435 milioni di abitanti (202,6 della riva nord e 233,2 di quella sud), che nel 1950 erano soltanto la metà (224 milioni), si può avere un'idea del ruolo di crocevia e di frontiera tra Europa, Medio Oriente e Africa che, nel bene e nel male, deve svolgere il Mezzogiorno con i suoi 21 milioni di abitanti. Questa eccezionale situazione geografico-storica è riconosciuta anche dal TEN (*Trans-European Network*) che, tra i nove “corridoi paneuropei” individuati di fondamentale importanza, colloca al primo posto quello tra Berlino e Napoli (*Conferenza di Creta*, '94) prolungato in seguito fino a Palermo. Inoltre, la stessa Napoli è da considerare terminale del Corridoio VIII Bari-Varna che connette l'Adriatico al Mar Nero, appena l'Alta Velocità - Alta Capacità potrà essere estesa alla Bari-Napoli.

D'altra parte, queste odierne potenzialità si moltiplicheranno nella misura in cui si potrà ampliare la tradizionale politica eurocentrica in una prospettiva euro-mediterranea, ricordando che quest'ultimo è: «mille cose insieme. Non un paesaggio, ma innumerevoli paesaggi. Non un mare, ma un susseguirsi di mari. Non una civiltà, ma una serie di civiltà accatastate le une sulle altre. Viaggiare nel Mediterraneo

significa incontrare il mondo romano in Libano, la preistoria in Sardegna, le città greche in Sicilia, la presenza araba in Spagna, l'Islam turco in Jugoslavia. Significa sprofondare nell'abisso dei secoli fino alle costruzioni megalitiche di Malta o alle piramidi d'Egitto. Significa incontrare realtà antichissime, ancora vive, a fianco dell'ultramoderno: accanto a Venezia, nella sua falsa immobilità, l'imponente agglomerato industriale di Mestre; accanto alla barca del pescatore, che è ancora quella di Ulisse, il peschereccio devastatore dei fondi marini o le enormi petroliere. Significa immergersi nell'arcaismo dei mondi insulari e nello stesso tempo stupire di fronte all'estrema giovinezza di città molto antiche, aperte a tutti i venti della cultura e del profitto, e che da secoli sorvegliano e consumano il mare. Tutto questo perché il Mediterraneo è un crocevia antichissimo. Da millenni tutto vi confluisce, complicandone e arricchendone la storia» (Fernand Braudel, *Il Mediterraneo. Lo spazio e la storia, gli uomini e la tradizione*, 1985.)

Intanto, nel 1945 la Conferenza euro-mediterranea di Barcellona aveva indicato la possibilità di creare entro il 2010 una «zona di libero scambio» euro-mediterranea. Come è noto, questa prospettiva di cooperazione ha dato risultati più soddisfacenti sul piano culturale che su quello economico.

Ma certamente una tale prospettiva è da considerare come strategica per realizzare un dialogo continuo quanto indispensabili tra le civiltà che si affacciano su Mediterraneo. E questo può essere favorito anzitutto dalla creazione di un sistema intermodale dei trasporti tra le rive del "mare interno".

Ma se l'Italia svolgerà sempre più una funzione di cerniera tra la megalopoli europea e la megalopoli mediterranea, quale sarà il ruolo del Mezzogiorno in tale contesto?

In realtà questo ruolo emergerà naturalmente nella misura in cui si realizzerà la suddetta “zona di libero scambio” euro-mediterranea.

L'Italia come cerniera tra la megalopoli europea e la megalopoli mediterranea. Il Mezzogiorno come piattaforma logistica intermodale proiettata nella "zona di libero scambio".

In Italia la suddetta rivoluzione dell'armatura economico-territoriale si sta realizzando in modo occasionale, perché mancano organismi interministeriali capaci di guidare una tale mutazione genetica della geografia urbana.

Questo è dimostrato dalla proliferazione casuale dei distretti industriali, della grande distribuzione, degli outlet, dei "superluoghi terziari", degli interporti, lungo le grandi arterie autostradali.

Ma è possibile governare una tale mutazione genetica del modello di sviluppo occidentale, oggi decisa soprattutto dalla tecnocrazia al servizio di grandi lobby trans-nazionali? In caso affermativo, come si può mettere in moto un tale processo di rifondazione dell'armatura produttiva e urbana anche in aree più arretrate, ma coinvolte dai Corridoi trans-europei in una nuova prospettiva di sviluppo euro-mediterraneo?

L'Italia - sebbene attraversata da quattro Corridoi (I Berlino-Roma-Palermo, V Lisbona-Milano-Kiev, VIII Bari-Sofia-Varna, dei "Due Mari" Rotterdam-Strasburgo-Genova) e lambita dalle "autostrade del mare" adriatica e tirrenica - tarda a ristrutturare il suo antico sistema produttivo e urbano in tale prospettiva.

Questo, soprattutto, perché si proietta nel Mediterraneo che è tagliato in due dalla suddetta “faglia tra diverse civiltà” che separa la megalopoli della riva sud dell’Europa, dalla megalopoli delle rive nord, dell’Africa, e a est dell’Asia minore.

Per inciso osserviamo che essa è singolarmente analoga alla faglia geo-tettonica che attraversa il Mediterraneo separando i tre continenti, Europa, Asia e Africa.

Dunque emerge il ruolo centrale del Mezzogiorno articolato in tre piattaforme logistiche: la *Tirrenica-sud*, formata dalla piattaforma ferroviaria di Marcianise, dal nodo di Nola e dai porti di Napoli, Salerno e Gioia Tauro; l’*Adriatica-sud*, costituita dal nodo di Pescara, dal nodo ferroviario e portuale di Bari e Brindisi-Taranto; la *Mediterraneo-sud*, con i porti di Palermo, Catania e Cagliari (*hub*).

La piattaforma logistica *Tirrenica-sud* - che può contare su due porti mercantili di Napoli e di Salerno, i quali da soli movimentano il 20% del traffico containers nazionale e coprono il 25% delle linee dedicate alle “Autostrade del mare” (Servizi di linea merci-passeggeri) - è concentrata sulla Campania, la sola tra quelle del Mezzogiorno attraversata da due Corridoi trans-europei, I e VIII, innestati sul Grande Raccordo Anulare (G.R.A.) di Napoli, collegato a sua volta a quello di Roma attraverso l’asse di riequilibrio economico-territoriale RO-SA.

Alla luce di tali dinamiche e delle tendenze prevedibili è del tutto ragionevole prevedere un Mezzogiorno come un’unica grande *Piattaforma Logistica Intermodale* proiettata nel Mediterraneo.

Questo obiettivo è perseguito attraverso la rivoluzione trasportistica in atto basata sull'integrazione tra: la *rete ferroviaria* e la *metropolitana regionale*, la *rete stradale* e *autostradale*, il sistema *aero-portuale*, il sistema *logistico* e quello dei *porti turistici*, in un sistema intermodale regionale agganciato ai Corridoi trans-europei I e VIII e alle cosiddette "autostrade del mare".

In tale contesto è da ricordare che l'Italia ha una conformazione economica "dualistica", cioè a due velocità di sviluppo, emblematicamente rappresentata dalla classificazione di una ex-capitale come Napoli tra le "aree urbane in crisi strutturale".

Inoltre, l'Italia è suddivisa in unità amministrative, alle diverse scale di dimensioni molto modeste. Infatti, il territorio nazionale, poco più di 300 mila kmq, è frazionato in 8.101 comuni, 103 province, 20 regioni e 39 aree urbane delle quali: solo 3 di "dimensioni metropolitane" (Milano, Roma, Napoli); 11 di "grande dimensione" (Torino, Verona-Vicenza, Venezia-Padova, Bologna, Genova, Firenze, Chieti-Pescara, Bari, Reggio-Messina, Catania, Palermo); e 25 minori.

In merito alla dimensione dei comuni basti osservare che solo 6 (Roma, Napoli, Milano, Torino, Genova e Palermo) superano i 500 mila abitanti, 43 ne hanno più di 100 mila, 662 più di 15 mila, mentre 2.660 (circa un terzo) si collocano tra i 3 mila e mille abitanti, infine 2 mila sono inferiori a mille abitanti, dei quali ben 846 meno di 500! D'altra parte rileviamo che la sola "megalopoli padana" supera i 27 milioni di abitanti, cioè di oltre 2 milioni la dimensione ritenuta adeguata per una megalopoli.

In relazione al patrimonio edilizio ricordiamo che, mentre dall'unità d'Italia al 1945 il numero dei vani è raddoppiato (da 17.621.000 a 34.534.000), la popolazione è cresciuta di circa 20 milioni (da 26.128.000 a 45.222.000) conservando, tuttavia, un misurato equilibrio con la Natura. Ma nei successivi 64 anni l'esplosivo sviluppo edilizio e economico ha travolto tale equilibrio pre-bellico senza realizzarne uno alternativo moderno. La popolazione è aumentata di 15 ml (da 45 a 60), ma i vani di ben 85 ml (dai circa 35 milioni suddetti, ai 120 odierni).

Tale esplosione urbana ha richiesto dal 1955 una moltiplicazione delle autostrade per oltre 13 volte (da 479 km a 6.487); mentre i veicoli sono aumentati, dal 1945 ad oggi, di circa 134 volte (da 300 mila a quasi 40 milioni); viceversa la rete ferroviaria, dal 1941, si è ridotta di circa 7.000 km (da 23.062 km a 15.965).

In sintesi, l'Italia dal dopoguerra ha quadruplicato le aree urbanizzate e moltiplicato per circa 20 volte la rete viaria con un consumo scandaloso di aree agricole produttive al punto da risultare oggi sovraurbanizzata, con circa 20 milioni di vani vuoti; mentre i "vani storici" sono circa 30 milioni, cioè un quarto dell'intero patrimonio edilizio italiano mentre quelli post-bellici privi di qualità e non antisismici altri 45 milioni.

La rivoluzione della mobilità e la nuova prospettiva euro-mediterranea

Dagli anni '90 il decollo della globalizzazione economica innesca una rivoluzione trasportistica planetaria che moltiplica le reti infrastrutturali in modo esponenziale. A scala europea l'Unione promuove l'integrazione di ferrovie, autostrade, aeroporti, porti, interporti, in un organico sistema di corridoi trans-europei che sottendono la ristrutturazione dell'armatura urbana del vecchio continente. A scala transcontinentale tale rivoluzione connette le reti nazionali alle tre più grandi rotte globali. In particolare: «Fino agli anni '90 il sistema portuale mediterraneo era centrato sul traffico regionale, di breve raggio, e sui servizi secondari. L'affermazione del sistema *hub and spoke*, con l'incremento degli scambi tra Europa e Estremo Oriente e tra Europa e America, ne ha modificato il luogo; [per cui] è divenuto un bacino cruciale per il trasporto intermodale di lungo raggio. Sottraendo così quote a quelli che fino ad allora erano stati gli unici destinatari delle merci che arrivavano in Europa via Suez: i grandi porti del Northern Range, scaglionati sul mare del nord tra Le Havre e Amburgo; [pertanto] il trasporto di merci su scala globale è oggi assorbito per l'80% dalla modalità marittima, che si muove su tre principali rotte: transatlantica (Europa-Nord America orientale); transindiana (Asia-Europa, via Mar Rosso-Mediterraneo-Mare del Nord); transpacifico (Asia-Nord America). Negli ultimi 110 anni con la forte delocalizzazione dei centri

produttivi verso l'area dell'estremo oriente-pacifico, il Mediterraneo ha assunto un ruolo di crescente centralità nelle strategie delle compagnie *liner shipping* che. lo considerano un corridoio fondamentale per raggiungere velocemente i mercati di destinazione» (Marco Caruso, 2009). Tale rivoluzione trasportistica sta modificando la geografia urbana delle aree attraversate e può segnare una svolta nel destino dello stesso Mezzogiorno, periferia d'Europa, ma baricentro del Mediterraneo. Questo a condizione di attrezzarsi come una piattaforma logistica, ovvero, una cerniera polifunzionale tra la megalopoli europea e la megalopoli mediterranea, che formano una galassia intercontinentale di 750 milioni di abitanti.

In tale prospettiva occorre trasformare i corridoi trans-europei che attraversano l'Italia, in assi di sviluppo da collegare alle rotte transoceaniche che fanno scalo nei porti di *transshipment* del Mediterraneo: Gioia Tauro, Taranto, Malta, Port Said, Damietta, Tobruk; e nei grandi porti passeggeri di Napoli, Genova, Venezia, Marsiglia-Fos, Pireo. Intanto, emergerà sempre più il corridoio I (Berlino-Verona-Napoli-Palermo), quale asse mediano e spina dorsale dell'armatura urbana euro-mediterranea. Esso disimpegnerà:

- a sud, il grande porto di Gioia Tauro che “ha avuto in breve tempo un formidabile decollo raggiungendo la quota di 3 milioni di container/annuo” classificato “di rilevanza internazionale” (Legge 30/98);
- al centro, il corridoio VIII (Napoli-Bari-Sofia-Varna sul Mar Nero) aperto ai mercati di Grecia, Ucraina e Balcani; e V (Lisbona-Madrid-

Milano-Kiev) che collega la costa atlantica alla Russia;

- a nord, il corridoio ferroviario Parigi-Varsavia-Mosca-Pechino (*Trans-Eurasia Express*, in corso di attuazione), che collegherà il Canale della Manica al Mar Giallo cinese, dimezzando i tempi del trasporto merci rispetto alla rotta trans-indiana-mediterranea, da 37 giorni a 18.

Dunque Napoli, maggior porto crocieristico italiano, baricentro della galassia euro-mediterranea, è l'unica tra le grandi città servita da due corridoi trans-europei.

Intanto l'incontenibile espansione mercantile cinese che realizza il corridoio ferroviario Pechino - Parigi (16 mila km), propone un altro progetto sorprendente: un super-aeroporto trans-continentale nel cuore della Sicilia. Esso disporrebbe di piste di 5 km per voli diretti di 380 airbus al giorno per 365 giorni all'anno, di passeggeri e merci smistabili nelle capitali europee, medio-orientali e africane. Il mega-hub "Cinacria" sarebbe ubicato nel comune di Centuripe (Enna) che dista 30 km dall'aeroporto di Catania e vicinissimo alla base militare di Sigonella, al punto da preoccupare il Segretario di Stato americano, Hillary Clinton; sollevando speranze e discussioni.

Insomma, nell'era della rivoluzione permanente post-industriale, il Mezzogiorno ha potenzialità di sviluppo senza precedenti. Anche perché la rivolta della "primavera araba" in nome della libertà e della democrazia, apre nuove possibilità di dialogo per superare quella "faglia geo-politica" (Samuel Hun-

tington, 1996) innalzata nel VII secolo che provocò: “la separazione definitiva dell’Oriente dall’Occidente mettendo fine all’unità del Mediterraneo” (Henry Pirenne, 1937).

Gli eventi suddetti sembrano indicare che, per uscire dal labirinto del sottosviluppo, è decisivo un piano strategico per inserire il Mezzogiorno nella grande prospettiva euro-mediterranea.

Né deve sorprendere più del necessario questa grande prospettiva perché essa ha straordinari precedenti storici, tra i quali ricorderemo, quello arcaico greco-fenicio; ma soprattutto quello imperiale-romano che nella sua massima estensione con Traiano, aveva una rete stradale di oltre 150 mila km integrato alle rotte marittime che unificavano tutto il mondo conosciuto articolato intorno al “mare interno”. Una potente rete infrastrutturale che è sopravvissuta in gran parte sino alle soglie della modernità, nonostante i conflitti periodici tra le diverse civiltà latina, bizantina, araba, turca.

In conclusione nella nuova prospettiva euro-mediterranea in fase di attuazione emerge in tutta evidenza il ruolo dell’Italia quale cerniera tra le due megalopoli, europea e mediterranea; e, in particolare, quella del Mezzogiorno proiettata nel Mediterraneo, quale “zona di libero scambio”. Questa nuova centralità geo-economica in tale contesto sempre più dinamico, interattivo, mercatista, richiede l’elaborazione di un piano strategico per il Sud e un di *masterplan* dell’area metropolitana di Napoli, epicentro del malessere della Campania, del Mezzogiorno e della stessa Italia.

Se si volesse ridurre la complessità di tale prospettiva ad un solo obiettivo strategico generale, lo si potrebbe riassumere nel seguente modo.

Agli inizi del XX secolo la Legge Speciale per Napoli promossa da Francesco Saverio Nitti avviò una mutazione genetica di Napoli al fine di trasformare la città da paleo-industriale e pre-moderno in una città industriale moderna. Questo processo, sia pure incompiuto e con specifici limiti, fu possibile anche con l'aggregazione di alcuni comuni limitrofi nella "più grande Napoli", che raddoppiò la sua estensione urbana da 5.200 ettari a 11.727. Una tale metamorfosi avveniva nella convinzione che il turismo poteva «diventare ancor più un'industria importante, ma una tra le tante e non mai né l'unica, né la principale» (Francesco Saverio Nitti, 1903).

Oggi agli inizi del XXI secolo, un *masterplan* per l'area metropolitana di Napoli e della Campania può realizzare una ulteriore mutazione genetica dell'armatura produttiva e urbana nella misura in cui si attuerà la transizione dall'era tardo-industriale in post-industriale. Una tale strategia tenderà al riequilibrio dell'ex capitale, proiettandola verso la piana campana in una eco-metropoli di 3.810 kmq e 3.970.000 abitanti; cioè come Atene (3.808 kmq e 3.807.000 abitanti) e poco meno di Roma (5.352 kmq e 3.807.000 abitanti). Questo in continuità col monito di Francesco Saverio Nitti, ribadendo: «Se pensiamo che un grande paese possa vivere di servizi... il discorso diventa a un tempo ridicolo e pericoloso» (Romano Prodi, 1993).

Verso la “Grande Napoli”, ecometropoli proiettata nella piana campana e baricentro del mediterraneo

Napoli è la città a più alta densità abitativa e edilizia d'Italia! Dal dopoguerra è dilagata la più grande espansione della storia della città che ha generato una conurbazione informe e invertebrata, travolgendo il paesaggio e il centro storico considerati come riserve illimitate da distruggere a volontà. Questa sovraurbanizzazione è la madre di tutte le patologie che affliggono la città riassumibili nel seguente decalogo.

1. *Ipertrafia urbana*. L'espansione “a macchia d'olio” è passata da 900 ettari del 1945, a 2.312 nel '61, a 7.537 nell'85, agli 8.700 odierni, dilapidando il 75% degli 11.720 ettari del comune; mentre continuano gli assalti alle ultime aree verdi. Oggi Napoli è città obesa, soffocata dall'edilizia post-bellica senza qualità espressione del fallimento della politica dal dopoguerra!
2. *Fragilità dell'apparato produttivo*. Tale tsunami non ha favorito affatto lo sviluppo economico. La popolazione di circa 960 mila abitanti è la stessa del 1951; il «contributo al PIL nazionale delle regioni del sud alla fine del 2009 è al 23,9%, esattamente come nel 1951» (Oscar Giannino, 2010). La transizione dell'era tardo-industriale a quella post-industriale è del tutto marginale.

3. *Indifferenza al rischio ambientale*, Si continua ad ignorare che Napoli è chiusa tra due aree vulcaniche definite dalla Commissione Nazionale Grandi Rischi: “ad alto rischio permanente”! Nel caso di eruzione subpliniana sarà investita, ad oriente, un’area di 180 kmq; a occidente, di 150 kmq; se l’evento è pliniano (come a Pompei nel 79 d.C.) le due circonferenze di distruzione si sovrappongono su Napoli. La situazione è schizoide: da un lato, si fanno piani di evacuazione, dall’altro si costruiscono altri vani!
4. *Assenza di una prospettiva metropolitana*. Nel Piano regolatore generale (Prg) vigente non c’è un solo rigo su tale argomento. Nel Piano Comprensoriale (’63-’64) coordinato da Piccinato si legge che Napoli: “trae la sua involuzione da un’endemica assenza di direzionalità negli sviluppi. La città si è chiusa in se stessa e ha raggiunto in forma diffusa le più assurde densità edilizie”. Da allora l’area edificata è aumentata di 3,5 volte, senza individuare assi di riequilibrio economico-territoriali.
5. *Consumo scandaloso di aree verdi*. Nel periodo 1960-’98: «la popolazione campana è aumentata del 21,6%, passando da 4.756.097 a 5.835.561 abitanti, mentre la superficie urbanizzata è più che quadruplicata passando da 22.250 ettari a 93 mila (+321%)» (Antonio Di Gennaro, 2006).

6. *Degrado del centro storico.* I 720 ettari individuati dal Prg ('72) e riconosciuti dall'Unesco (con l'aggiunta di alcuni parchi verdi) come Patrimonio Mondiale dell'Umanità, sono quasi la metà del centro storico di Roma (1.400 ettari) e la dodicesima parte dell'area edificata di Napoli. Esso comprende 253.411 vani e circa 300 chiese delle quali 220 chiuse, abbandonate o ruderizzate; mentre dal dopoguerra è stato invaso dalla spazzatura edilizia post-bellica non antisismica.
7. *Vulnerabilità del patrimonio edilizio.* Su un milione e mezzo di vani, circa 300 mila sono pre-bellici, definibili "storici"; altri 450 mila circa costruiti nel trentennio '45-'74, quando non erano richiesti calcoli statici antisismici; il resto dovrebbe essere a norma. Dunque, due terzi del patrimonio edilizio è a rischio.
8. *Criticità delle reti infrastrutturali.* La sovraurbanizzazione ha prodotto: una paralisi progressiva del traffico affrontata tra grandi difficoltà; una crisi cronica della vecchia rete fognaria e degli impianti di depurazione e di quella idrica che perde oltre un terzo del flusso; una deficienza della rete elettrica che attende una profonda ristrutturazione mentre il sottosuolo è abbandonato.
9. *Disastro ambientale.* La sovrappopolazione produce nella provincia di Napoli 4.500 tonnellate/giorno di rifiuti contro 1.400 delle altre quattro. Pia Bucella, direttrice alla DG

ambiente della commissione europea dichiarò nel 2008: «la direttiva europea sui rifiuti esiste da 33 anni. E non è troppo ambizioso chiedere alla Campania di rispettarla». Oggi ha rilevato «negli ultimi due anni nulla è cambiato».

10. *Declino demografico*. La sinergia tra tali patologie moltiplica i singoli effetti perversi, provocando una invivibilità crescente e un declino demografico. L'esodo da Napoli di un quinto della popolazione è in atto dal '71; nella previsione Istat 2007-2051 quello dalla provincia (penultima tra le 107 italiane) oscillerà tra 330 mila ab. e 615 mila; e dalla regione, fra 350 mila e 970 mila. Questi problemi non sono più rinviabili.

Profilo di un masterplan per Napoli metropolitana nell'era post-fordista e eco-sostenibile

Il *masterplan* per Napoli metropolitana e la piana campana può essere articolato nelle seguenti «sette opzioni territoriali» sinergiche e sostenibili, come introduzione ai «dieci progetti obiettivo» alternativi al decalogo delle patologie suddette.

A. La rivoluzione trasportistica come scheletro portante della «Grande Napoli» della dimensione di Roma o Atene

L'esodo della popolazione dall'ex capitale e dalla provincia verso la piana campana dimostra, come si è detto, che i problemi dell'invivibilità dell'area metropolitana non si possono risolvere all'interno degli asfittici confini del capoluogo e della provincia ormai sature.

Ma tale esodo che conduce alla formazione di un unico organismo metropolitano, ha bisogno di essere governato attraverso un *masterplan* capace di riequilibrare l'armatura urbana e rilanciare l'apparato produttivo perseguendo due grandi obiettivi strategici.

Anzitutto tale *masterplan* poggerà sulla rivoluzione trasportistica accelerata dal 2000.

Essa sta realizzando un sistema intermodale ferro-gomma-acqua-aria che può essere l'occasione storica per integrare l'ex-capitale e la piana campana ai Corridoi trans-europei e alle «autostrade del mare», ma anche per rigenerare le informi e invertebrate perifer-

ie, per riqualificare i centri urbani e storici reinserendoli in un sistema urbano eco-politano sempre più coeso disimpegnato da una fitta rete di stazioni metrò e scambiatori intermodali.

Ma soprattutto un tale riassetto della piana campana è complementare alla politica di decongestione dell'area metropolitana. Deve governare l'attuale esodo demografico dall'ex-capitale e dalla provincia favorendo la redistribuzione dei pesi demografici e urbani sul territorio con la creazione di *frammenti metropolitani polifunzionali, eco-cities e smart-cities*.

In tal modo si può riammagliare il caotico tessuto urbano esistente disarticolato su un territorio metropolitano che per estensione e popolazione è analogo a Roma o Atene.

B. La formazione di un Grande Raccordo Anulare (G.R.A.) come connessione tra i grandi nodi del sistema intermodale dei trasporti transnazionale

A scala territoriale tale rivoluzione trasportistica può correggere anzitutto l'anomalia dell'unico accesso autostradale alla città da est, attraverso due progetti già finanziati:

- una «nuova porta autostradale» occidentale, potenziando la *Domitiana Quater* fino a Castelvolturno;
- il collegamento di quest'ultimo con Capua in modo da formare un *Grande Raccordo Anulare* (G.R.A.) analogo a quello di Roma che ha un diametro di circa 23 km e una circonferenza di circa 90 km con oltre 30 uscite.

Questo, collegato attraverso una bretella Sparanise-Grazzanise all'autostrada del sole, risolverà tre problemi capitali:

- a. ridurrà il traffico sulla tangenziale;
- b. innescherà la riqualificazione dei comuni depressi che assediano l'ex capitale;
- c. consentirà di ubicare i nuovi distretti produttivi post-industriali, la logistica e servizi sulle grandi direttrici transnazionali. Nel contesto dell'al'matura urbana, il G.R.A. svolgerà un duplice ruolo:
 - a scala macro-territoriale, formerà un interscambio tra i due Corridori trans-europei I, Berlino-Roma-Napoli-Palermo, e VIII, Napoli-Bari-Sofia-Varna;
 - a scala regionale, collegherà i grandi nodi del sistema intermodale dei trasporti:
 - o la nuova stazione dell'alta velocità di Afragola;
 - o il grande porto di Napoli;
 - o l'antico sistema portuale Nisida-Pozzuoli-Baia-Miseno;
 - o il porto turistico di San Bartolomeo;
 - o l'aeroporto internazionale di Grazzanise;
 - o - gli interporti di Nola-Marcianise;
 - o l'eventuale porto fluviale di Capua da ripristinare.

Intanto questa proposta è stata adottata dal Sistema Logistico Campania con la realizzazione di una strada che: «chiuderà il grande anello formato da A1, tangenziale di Napoli e domiziana (come un vero e

proprio raccordo anulare sul modello di quello di Roma» (*Dossier Logica*, 7 luglio 2011).

C. La «Grande Napoli» come «randstadt»

In particolare il G.R.A, agganciato ai due Corridoi trans-europei I e VIII, disimpegna: anzitutto un equilibrato sistema eco-politano formato dalle più importanti città campane come: Capua Vetere (la più grande metropoli etrusca a sud di Roma), Capua Nuova (la «Porta del Regno di Napoli»), Cuma (la più antica metropoli della Magna Grecia), Miseno-Baia-Pozzuoli-Fusaro (il più potente sistema portuale dell'antichità greco-romana in Italia formato da otto specchi d'acqua), Napoli (la più popolosa metropoli italiana dal XVI al XIX sec. e la terza d'Europa), Aversa (il primo insediamento normanno in Italia), Nola (più grande di Napoli in epoca romana), Caserta (la splendida neo-capitale borbonica).

Ma tale «città anulare» includerà l'antica riserva agricola dell'*ager campanus* da vincolare perché di vitale interesse economico-ambientale - non a caso mai edificata come testimonia l'assenza di centri storici - da disinquinare, bonificando le numerose discariche che l'hanno deturpata negli ultimi decenni, e riqualificare con la creazione dei parchi fluviali del Volturno e dei Regi Lagni e parchi paesaggistici. Intanto nella fascia costiera napoletana, sovraurbanizzata e a rischio, si stanno realizzando i due parchi naturali (Flegreo e Vesuvio) e i tre parchi urbani (Sebeto, Coroglio, collinare) previsti già da *Eco-Neapolis* nel 1986-'87.

Questa strategia di riequilibrio potrà investire il patrimonio edilizio dell'ex-capitale e delle tre province costiere attraverso due politiche complementari di incentivi orientate: da un lato, alla salvaguardia degli ecosistemi e dei centri storici (da considerare beni unici e irriproducibili); dall'altro alla rottamazione e riqualificazione di almeno una parte della «spazzatura edilizia» post-bellica e non antisismica costruita nel primo trentennio post-bellico, come si dirà di seguito.

D. I quattro quadranti del G.R.A, come «assi di sviluppo»

I quadranti del G.R.A, (settori di circa 20 km di lunghezza) si articoleranno come «assi di sviluppo» a funzioni differenziate e complementari:

- il tratto Napoli est-Caserta, che connette il Centro Direzionale e il parco orientale di Napoli alla Reggia e al Parco di Caserta, servito al centro dalla stazione dell'alta velocità di Afragola, attrarrà funzioni pubbliche di livello superiore, divenendo l'asse direzionale regionale, previsto già da Luigi Piccinato nel Piano Comprensoriale del 1964;
- la litoranea domizia, seguirà la sua vocazione naturale come *asse del tempo libero*, dotato di attrezzature balneari, centri sportivi, attracchi turistici nel sistema portuale Miseno-Baia-Pozzuoli, parchi archeologici, naturali e paesaggistici;
- la tangenziale, sarà un *asse attrezzato* con servizi e scambiatori ferro-gomma per drenare ai margini della città le auto dei non residenti;

- il tratto Castelvoturno-Capua si configurerà come *asse logistico intermodale* che collegherà il porto turistico di San Bartolomeo sulla costa domizia, l'aeroporto internazionale di Grazzanise, gli interporti di Nola e Marcianise e la stazione dell'alta velocità di Afragola.

I due opposti quadranti dell'asse direzionale Napoli est-Caserta e dell'*asse domiziano del tempo libero* sono interconnessi dall'asse mediano e dall'*asse di supporto* che attraversano la grande riserva agricola interna alla *randstadt*, ma sono anche incrociati da bretelle nord-sud che collegheranno i centri abitati della riserva agricola al G.R.A.

E. L'asse di riequilibrio economico-territoriale RO-SA come tratto del Corridoio trans- europeo I Berlino-Palermo

Ma la funzione del G.R.A. si esalterà ulteriormente nella misura in cui sarà integrata all'*asse di riequilibrio economico-territoriale Roma-Caserta-Salerno*, una lungimirante idea degli anni '60, quale tratta del Corridoio I. Quest'asse, che ripercorre le antiche vie *Latina-Casilina* e *Popilia* non solo collega le tre unità geomorfologiche della piana campana (distinta inopportuno nelle due province di Napoli e Caserta), della piana del Sele e della zona appenninica (anch'essa impropriamente divisa nelle due province di Benevento e Avellino), ma può integrare le due più grandi metropoli del centro-sud, Roma e Napoli, in un super-organismo eco-metropolitano laziale-campano, pari per peso demografico, alla «Grande Parigi» (11 milioni di abitanti), ma senza la congestione di quest'ultima.

Tale *sistema bipolare macroterritoriale*, comprende:

- i terreni agricoli più fertili delle due regioni (agro romano, pianure di Fondi e Garigliano, Terra di Lavoro, agro nocerino-sarnese, pianura del Sele);
- le aree industriali più vitali;
- i «superluoghi» della grande distribuzione, dei macroservizi e della logistica;
- le attrezzature di livello superiore (Università, centri di ricerca, servizi di eccellenza).

Insomma tale asse di riequilibrio economico-territoriale potenzierà la sinergia tra attività primarie, secondarie, terziarie e quaternarie, moltiplicandone la vitalità.

Pertanto il sistema bipolare eco-metropolitano, in quanto disimpegnato dal Corridoio trans-europeo I Berlino-Palermo, potrà avere un peso sulla stessa armatura urbana italiana tale da bilanciare il più forte sistema bipolare Milano-Torino in fase di potenziamento con l'alta velocità.

F. Il sistema bipolare RO-NA come superorganismo eco-metropolitano di antica formazione

In particolare tale asse di riequilibrio disimpegnerà lo straordinario patrimonio archeologico-storico-paesaggistico, compreso tra il Tevere e il Sele corrispondente all'arcaico corridoio villanoviano, poi etrusco e al territorio della "*regio prima*" augustea, ed è dotato di circa 600 km di costa balneabile e altrettanti di parchi naturali lungo

l'Appennino, che possono rilanciare adeguatamente il turismo.

A tale proposito il presidente della Camera di Commercio di Roma e Provincia, Mondello ha dichiarato: «nel campo turistico vedo le due città alleate per catturare i primi flussi turistici dalla Cina. Che colpo sarebbe un pacchetto Colosseo-San Pietro-Pompei-Capri. Parigi tremerebbe».

Intanto le due fasce per il tempo libero, montana e costiera, saranno raccordate all'asse di riequilibrio economico-territoriale RO-NA attraverso:

- le *sette direttrici montane sannite* da potenziare con aree produttive e servizi per rivitalizzare le due province interne collegate a monte da un «corridoio ecologico» coincidente con la *via Minucia*, Sulmona-Benevento, dotato di una serie ininterrotta di parchi paesaggistici, con grandi prospettive di turismo montano;
- le *sette direttrici marine opposte* capaci di decongestionare le tre province costiere da attrezzare con attività ricettive, balneari e porti turistici collegati alle “autostrade del mare”, nel rispetto dei valori paesaggistici.

Tale asse di riequilibrio, disimpegnato dall'alta velocità in 55 minuti, nel tratto Roma-Napoli è servito:

- anzitutto dal quarto aeroporto europeo, l'*hub* di Fiumicino (25 milioni di utenti annui) coordinato a quello internazionale programmato per Grazzanise;
- dal più grande porto passeggeri italiano, Napoli (9 milioni);

- da sette interporti (Orte, Civitavecchia, Colleferro, Frosinone, Marcellinara, Nola e Battipaglia).

G. Il masterplan come transizione verso l'era post-industriale

Negli anni '60 quando l'avvento dell'era "neotecnica" o "post-industriale" era ancora ignoto alle forze politiche massimaliste, Francesco Compagna individuava le risorse naturali per far decollare la nuova rivoluzione: «c'è ancora un problema di materia prima e naturalmente essa non riguarda quelle che una volta erano le materie prime indispensabili ai fini dell'industrializzazione, il carbone o i minerali. Del carbone e dei minerali si può fare a meno; una regione può seguire una vocazione industriale anche se priva di carbone e di minerale. La sola materia prima indispensabile, ai fini dello sviluppo economico e civile, è la "materia grigia". Ma quali sono i giacimenti della materia grigia? Le città. E quali sono i "laboratori" dove la materia grigia può essere convenientemente valorizzata? Le università, gli istituti di insegnamento superiore, i centri di ricerca scientifica, di base ed applicate» (*La politica delle città*, 1967).

La Campania può partecipare alla sfida della terza rivoluzione industriale (*high-tech*) perché è dotata di «sette atenei, circa 90 centri di ricerca, oltre 7 mila addetti, di cui 5.500 nelle università, 1.500 negli enti di ricerca pubblici, 200 in altre strutture pubbliche di ricerca, poco più di 2.600 imprese private» (fonte *Atlante della ricerca in Campania*, Cesvitec, 2002); mentre nelle università 8 mila docenti insegnano a 200 mila studenti.

Questo potenziale adeguatamente gestito può consentire alla Campania di partecipare alla sfida *high-tech*, della creatività e della innovazione permanente, che inserisce «le città nell'economia globale» (Saskia Sassen).

Queste «sette opzioni territoriali» introducono i «dieci progetti-obiettivo» alternativi alle suddette patologie della piana campana. In particolare essi tenderanno alla:

1. Salvaguardia degli ecosistemi e delle aree agricole e produttive quali beni unici e irriproducibili;
2. Tutela dei siti archeologici, dei centri storici e del paesaggio, anch'essi unici e irriproducibili;
3. decongestione delle aree ad «alto rischio permanente» e rottamazione incentivata della «spazzatura edilizia» post-bellica e non antisismica da trasformare in unità urbane a servizi integrati, *eco-cities*, *smart-cities*, in frammenti eco-metropolitani polifunzionali;
4. Formazione del sistema integrato dei trasporti a scala euro-mediterranea basato sul Grande Raccordo Anulare di Napoli;
5. Rifondazione post-industriale dell'apparato produttivo, delocalizzando gli impianti pesanti dai centri urbani in moderni *distretti industriali* ubicati all'incrocio delle grandi direttrici trans-europee e formazione di centri di ricerca e innovazione *high tech*;
6. Inquadramento terziario dello spazio metropolitano attraverso la creazione di macro-

servizi, mega-distribuzione commerciale, interporti, piattaforme logistiche, grandi depositi, etc.

7. Riqualificazione in senso quaternario dell'ex capitale e delle città medie aspiranti al ruolo di attrattori di attività post-industriali;
8. Controllo dell'inquinamento ambientale e bonifica degli oltre 2500 siti «potenzialmente inquinati» della Campania;
9. Individuazione delle aree per il ciclo integrato dei rifiuti;
10. Attuazione di un piano per la produzione di energie rinnovabili.

Al fine di elaborare questi dieci progetti-obiettivo congruenti col *masterplan* e dopo la fine del «mito dello sviluppo illimitato» sotteso allo statuto funzionalista, è di fondamentale interesse individuare le potenzialità dei predetti dieci settori operativi, sia nella loro complessità dinamica, che nella loro articolazione nei 92 comuni componenti. Tale monitoraggio sarà d'importanza decisiva anche nella fase iniziale dell'attuazione del *masterplan* che dovrà contrastare, come si dirà di seguito, le emergenze croniche utilizzando anzitutto le nuove opportunità offerte dall'esodo demografico dalla ex capitale, anzitutto verso la piana campana.

In conclusione la provincia metropolitana di Napoli, ultima tra le 107 italiane, è ormai di fronte a un bivio:

- continuare, per la falsa scorciatoia della «urbanizzazione senza sviluppo», della dissipazione delle ultime aree verdi, della de-industrializ-

zazione senza alternative, dell'equivoco dell'era post-industriale come «eldorado del tempo libero» e del turismo, affidandosi alla «Grande Industria della Nostalgia»;

- oppure, svoltare verso il futuro, cioè: la difesa del patrimonio naturale e storico come beni unici e irriproducibili di valore universale, la riqualificazione dell'armatura urbana attraverso la rottamazione della spazzatura edilizia post-bellica e non antisismica, la rivoluzione post-fordista come ricerca e innovazione ad «alta intensità di conoscenza»(Luciano Gallino, 2003), la *green economy* come rifondazione eco-sostenibile dell'apparato produttivo, e verso una Napoli transnazionale come baricentro del sistema economico e intermodale euro-mediterraneo.

Oggi su tale scelta si gioca il destino dell'ex capitale. Mentre si sa tutto (o quasi) della sua storia, della genesi dell'alto deficit di spirito civico, dell'emarginazione dalle tre rivoluzioni, industriale, liberale e democratica, del perché a Napoli più che altrove il diritto al lavoro è una vaga aspirazione, il diritto alla libertà è tradotto in abusivismo, il diritto all'uguaglianza in parassitismo, d'altra parte non si sa come uscire dal labirinto del sottosviluppo, né si sa prefigurare un futuro possibile per un'antica e grande capitale che possiede, nonostante tutto, rilevanti potenzialità.

Di fronte alla gravità delle suddette patologie è sempre più illusorio pensare a scorciatoie.

Nell'era post-riduzionista del «paradigma della complessità», dell'economia delle reti, della “creatività” e dell'innovazione permanente, della mobilità *on line* del capitale finanziario anonimo, un'area metropolitana come Napoli se non vuole essere tagliata fuori dalla civiltà della competizione delle conoscenze e della qualità deve dotarsi di un *masterplan* strategico che la proietti verso un futuro post-fordista conquistando, in particolare, un ruolo di cerniera tra la megalopoli europea e la megalopoli mediterranea.

Tale *masterplan* dovrà avere una struttura aperta, flessibile quanto realistica, articolata nelle suddette “sette opzioni territoriali”, propedeutiche ai “dieci progetti integrati” alternativi al decalogo delle sue patologie, capaci di affrontare anche l'emergenza della fase di decollo dello stesso *masterplan*.

Questa articolazione consente di garantire: anzitutto, una realizzabilità per stralci funzionali compiuti; inoltre, una modificabilità in corso d'opera; infine, un coinvolgimento sinergico degli investimenti privati. Evidentemente, una tale strategia non può che coincidere con lo stesso rinnovamento etico-politico e civile-culturale della società napoletana.

Senza un tale *masterplan* e una volontà politica adeguata, Napoli e la piana campana continueranno ad andare dove vanno: verso il nulla e perdere l'occasione storica per inserirsi nella grande prospettiva che tende a realizzare il riequilibrio ecologico della *weltstadt* nell'era post-consumista.

Indice

L'Antropocene come minaccia alla sopravvivenza del pianeta	3
Verso una "Nuova alleanza" con la natura (eco-metropoli, smart-cities) e l'era post-consumista	11
La megalopoli europea: struttura e rifondazione post-industriale	14
La megalopoli mediterranea	22
L'Italia come cerniera tra la megalopoli europea e la megalopoli mediterranea. Il Mezzogiorno come piattaforma logistica intermodale proiettata nella "zona di libero scambio"	28
La rivoluzione della mobilità e la nuova prospettiva euro-mediterranea	32
Verso la "Grande Napoli", ecometropoli proiettata nella piana campana e baricentro del mediterraneo	37
Profilo di un masterplan per Napoli metropolitana nell'era post-fordista e eco-sostenibile	41
A. La rivoluzione trasportistica come scheletro portante della «Grande Napoli» della dimensione di Roma o Atene	41
B. La formazione di un Grande Raccordo Anulare (G.R.A.) come connessione tra i grandi nodi del sistema intermodale dei trasporti transnazionale	42
C. La «Grande Napoli» come «randstadt»	44
D. I quattro quadranti del G.R.A. come «assi di sviluppo»	45
E. L'asse di riequilibrio economico-territoriale RO-SA come tratto del Corridoio trans-europeo I Berlino-Palermo	46
F. Il sistema bipolare RO-NA come superorganismo eco-metropolitano di antica formazione	47
G. Il masterplan come transizione verso l'era post-industriale	49