

¿Qué reestructuraciones metropolitanas hubo en Italia durante la crisis? Roma y sus suburbios (Fiumicino)

Dominique RIVIÈRE

Profesora de Geografía, Universidad Paris-Diderot (París VII)
Codirectora del Máster en Planificación y Desarrollo Urbano, Ciencias Empresariales, Consultoría e Intervención

RESUMEN: El caso de la capital italiana y sus periferias permite analizar las reestructuraciones metropolitanas en conexión con la crisis económica, social y financiera mundial causada por la crisis *subprime*, y con una acción pública marcada por la institución de las *città metropolitane* en 2014, pero también una crisis de legitimidad del poder local. El artículo moviliza tanto la literatura existente como los indicadores estadísticos clásicos a nivel nacional y europeo, y una investigación de campo en Fiumicino, el suburbio aeroportuario de la capital. La crisis de las periferias es multiescalar, en el sentido de que se refiere a articulaciones de escalas que van del nivel local al nivel nacional y supranacional. A nivel nacional y europeo, Roma, aunque sigue siendo una ciudad rica, aparece como uno de los puntos sensibles del arco de crisis que se ha generado en la fachada sur de Europa desde 2007, y la crisis ha afectado el proceso de recuperación respecto de Milán iniciado en las décadas anteriores, incluso si sus indicadores económicos y sociales de la capital son ambiguos. Además, en la escala suburbana, la crisis de las periferias afecta a complejos morfológicamente complejos, desde el borgate formado por viviendas individuales o pequeños colectivos, hasta los grandes complejos privados construidos alrededor de los inmensos centros comerciales, pasando por los barrios de la vivienda social. La construcción de una potencia metropolitana, lenta e incierta, tiene lugar en parte en estas periferias, y en el caso romano, especialmente desde los borgate del centro de la ciudad y de parte de sus suburbios, incluido Fiumicino

PALABRAS CLAVE: Sistema urbano italiano. Periferia. Roma. Fiumicino. *Città metropolitane*.

What sort of metropolitan restructuring took place in Italy during the crisis? Rome and its suburbs (Fiumicino)

ABSTRACT: The case of the Italian capital and its peripheries makes it possible to analyze metropolitan restructuring in connection with the global economic, social and financial crisis caused by the subprime crisis, and with a public action marked by the 'città metropolitane' institution in 2014, but also with a crisis of legitimacy of local power. The article mobilizes both existing literature and classic statistical indicators at national and European level, and a field investigation in Fiumicino, the airport suburb of the capital. The

Recibido: 14.03.2018; Revisado: 19.09.2018

Correo electrónico: dr@parisgeo.cnrs.fr Nº ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1421-6411>

La autora agradece los comentarios y sugerencias realizados por los evaluadores anónimos, que han contribuido a mejorar y enriquecer el manuscrito original.

crisis of the peripheries is multi-scale, in the sense that it refers to articulations of scales that go from the local level to the national and supranational levels. At national and European level, Rome -although it is still a rich city- appears as one of the more sensitive points of the crisis arc that has been generated in the south facade of Europe since 2007; and the crisis has affected the recovery process with respect to Milan which had began in previous decades, even if taking into account that the economic and social indicators of the capital are ambiguous. In addition, on the suburban scale, the crisis of the peripheries affects morphologically complex urban developments, from the 'borgate' formed by individual or small collective housing, to large private housing complexes built around immense shopping centers, or social housing neighborhoods. The construction of a metropolitan power -slow and uncertain- takes place partly in these peripheries, and in the Roman case, particularly from these 'borgate' of downtown and from other parts of its suburban area, including Fiumicino.

KEYWORDS: Italian urban system. Periphery. Rome. Fiumicino Città metropolitane.

Introducción

El sistema metropolitano italiano a menudo es considerado una de las ventajas de la península, ya sea por su riqueza patrimonial excepcional, su policentrismo funcional o su capacidad de inventar nuevas formas de gobierno: los años noventa fueron testigo del «renacimiento urbanístico» de Turín o Nápoles, mientras que Roma emprendió una ambiciosa «terapia del hierro» (DELPIROU, 2011). Pero este sistema metropolitano plantea una doble cuestión en la actualidad. Por un lado, la de su resistencia a la crisis financiera, social y económica mundial desencadenada tras la crisis de las *subprime* en 2007. Por otro lado, la institución por parte del Estado italiano en 2014 de metrópolis —las *città metropolitane* derivadas de la ley Delrio— cuestiona la reestructuración de la acción pública a escala metropolitana y su relación con el tejido municipal, que sigue siendo el pivote de la acción pública. ¿Qué relaciones se pueden construir entre las ciudades-centro y las periferias, pero también entre los diferentes niveles de acción pública local, metropolitano-regional, a nivel estatal, en un contexto de crisis?

Las periferias metropolitanas forman parte del núcleo de estas recomposiciones: provienen del modelo de la *città diffusa* de la posguerra, que consume mucho suelo y plantean hoy difíciles problemas de integración entre las diferentes caras de la metrópolis y representan un gran desafío para el gobierno metropolitano en construcción. Muchas de ellos están estigmatizadas por la crisis económica y financiera mundial; además tienen grandes proyectos en espera. El asunto de la crisis de las periferias domina el debate público: el contestatario partido Movimiento 5 Estrellas (*Movimento 5 Stelle*) ha obtenido algunas de sus recientes victorias en 2016 (Roma, Turín) con el argumento de que existen franjas de la ciudad abandonadas por la acción pública. En 2016, el Estado, por

su parte, lanzó un Programa extraordinario de intervención para la recalificación urbana y en pos de la seguridad de las periferias de las *città metropolitane* y las capitales de provincia, y el mismo año se formó una comisión parlamentaria de investigación configurada respecto del malestar de las periferias (CAMERA, 2017). Sin embargo, esta pregunta es solo en parte una novedad, ya que ya estaba presente en los años 60: el cine neorrealista ha dado a conocer las zonas populares de Milán y Turín, donde se hacían entonces los *immigrati* meridionales, y Pasolini rindió homenaje a los nuevos barrios que emergían de la nada en el relieve de la campaña romana. En términos de lucha social, el “caluroso otoño” de 1968, que sirvió de telón de fondo para la institución de las regiones, explotó como producto del conjunto de problemas sociales y urbanos, en particular el problema de las migraciones laborales pendulares.

Si bien el concepto no es nuevo, sigue siendo difícil de definir. Es cierto que está claro que Italia desconoce el foco de la investigación y la vida política en Francia sobre la “crisis de los suburbios” o la oposición a veces binaria “Francia de las metrópolis” / “Francia rural”. La crisis de las periferias metropolitanas italianas, de existir, parece, a primera vista, más difusa si se considera el espacio: mientras que en Francia se enfoca en los barrios de grandes conjuntos, aquí toca conjuntos morfológicamente complejos, desde el *borgate* que consiste en viviendas individuales o pequeños colectivos, hasta grandes complejos privados construidos alrededor de enormes centros comerciales que han florecido en Italia en las últimas décadas, pasando por barrios de viviendas sociales. También parece multiescalar, en el sentido de que para comprender la situación de esta o aquella periferia romana o napolitana, no podemos ignorar el contexto difícil que atraviesa la península y, en general, la fachada sur de Europa hace una década: la crisis se extiende a articulaciones de escala local, nacional y supranacional.

Para abordar las reestructuraciones metropolitanas, parece útil considerarlas al mismo tiempo desde la cima, considerando el posicionamiento nacional y europeo de las metrópolis, y desde abajo: las rupturas o conexiones territoriales resultantes de la metropolización. También parece necesario combinar un enfoque socio-espacial y uno político-institucional. Sin embargo, es difícil realizar este ejercicio; la cuestión metropolitana italiana e, incluso más, la romana están marcadas por una cierta fragmentación, lo que dificulta la lectura.

No obstante, la presente contribución tiene como objetivo un enfoque integrado, basado en el ejemplo de Roma y su periferia, confiando por primera vez en la literatura y el esquema estadístico disponible, y también mediante la realización de una investigación de campo en la comuna de Fiumicino, suburbio aeroportuario de la capital. El litoral romano, hoy una de las principales áreas de expansión de la metrópolis (DELPIROU & al., 2013), es doblemente interesante para abordar las reestructuraciones de la metropolización y el rol de las periferias. En primer lugar, alberga el principal *hub* italiano, *Aeroporti di Roma* (AdR), hoy afectado por las dificultades de la empresa Alitalia, lo que no impide la continuación de un proyecto conflictivo de expansión del aeropuerto internacional que fue decidido por el gobierno de Monti en el pico de la crisis de la deuda soberana, que se enfrenta a cierta oposición a nivel local. También se trata de una comuna reciente (1992), cuyo empoderamiento tenía como objetivo liberar dicha comuna de una situación de marginalidad respecto de Roma (RIVIÈRE & al., 2017). Este territorio, que hoy tiene cerca de 80.000 habitantes en más de 222 km², es de hecho característico tanto “de periferias transformadas de forma forzada por el crecimiento residencial y constantemente incompletas” como de “la construcción lenta y conflictiva de poderes metropolitanos ubicados entre las entidades que se encuentran por debajo (de las comunas y sus agrupaciones) y aquellas que se encuentran por encima (los poderes regionales y estatales)”, que interesan a este número de *Ciudad y territorio*. Nos pareció útil observar concretamente, a través de la organización del territorio, los puntos de vista de los funcionarios locales¹, la tensión entre la dinámica de periferización y de empoderamiento, que se encuentra más generalmente en el debate de las ciencias sociales sobre las periferias.

¹ Se realizaron una veintena de entrevistas entre 2014 y 2017 con actores de la comuna, la Región y otros actores públicos, así como la cooperativa Presenza Social y dos comités de habitantes de Fiumicino: uno, movilizó contra los proyectos de expansión del aeropuerto, el Comité Fuori

1. Una crisis metropolitana que refleja un doble estancamiento, en Italia y en el sur de Europa

Antes de centrarnos en las periferias metropolitanas de Italia y Roma, es importante reubicar a las metrópolis en la trayectoria nacional en la que se insertan, porque este contexto actúa al mismo tiempo en las condiciones objetivas de su crecimiento y en las representaciones que se hacen los habitantes y los actores públicos al respecto. Mientras que, a principios del siglo XXI, según muchos indicadores de desarrollo, Italia se alineaba del lado de los pesos pesados de la economía europea (Alemania, Francia, Reino Unido), hoy en día está emergiendo más bien una dinámica europea marcada por una ruptura norte-sur, donde Italia y España comparten de muchas maneras una posición común, deteriorada, con el impacto consiguiente en la cuestión metropolitana.

1.1. Roma en el policentrismo italiano

El sistema urbano italiano es conocido, como se ha dicho, por su policentrismo, establecido entre sus grandes ciudades multimillonarias (Roma, Milán, Turín, Nápoles), y entre estas y ciudades de segundo rango, como Bolonia, Florencia, Génova, etcétera, pero también ciudades más pequeñas, que les disputan varios ingredientes de la centralidad económica y social. El crecimiento rápido y tumultuoso experimentado por la península en el período de la posguerra, apenas previo al de España, y luego al de Grecia y Portugal, había dado como resultado el reequilibrio de un sistema urbano hasta entonces más bien dominado por el Norte, con el Triángulo industrial Milán-Génova-Turín. Durante mucho tiempo, se había presentado a Roma como una capital política, esencialmente «improductiva» en comparación con Milán, la verdadera capital económica (DALMASSO, 1971; ROZENBLAT & CIRILE, 2004). Es cierto que, en 1870, la Ciudad eterna había sido elegida como capital por su centralidad cultural para la nación italiana y por su posición ideal entre Norte y Sur (DJAMENT-TRAN, 2011), pero también por su debilidad económica, que, precisamente, “no amenazaba a ninguna otra ciudad italiana grande”, en palabras de un diputado de la Unidad, y aún se la consideraba relativamente

pista; el otro, a favor de la valoración del patrimonio (Comitato per il parco archeologico di Ostia Antica y Fiumicino).

pobre después de la posguerra. Pero, en los años de la posguerra, y especialmente a partir de los años setenta, si no ha alcanzado a Milán (el Lacio exporta cinco veces menos que la Lombardía y la mitad que el Piemonte (FIG. 1) sí que se ha puesto al día de su atraso en gran medida. Por lo tanto, para la riqueza general, Lacio ocupa el segundo lugar en el país, que se debe a Roma (82,4% del PIB regional). Con una presencia de habitantes extranjeros de 529.000 y 445.000 respectivamente, Roma y Milán son también las más cosmopolitas de las principales ciudades italianas: los extranjeros representan, respectivamente, el 12,2% y el 13% de la población (ISTAT, 2015). Sin embargo, otro logro importante de las décadas de posguerra fue la afirmación de Italia de “las cien ciudades”, ciudades pequeñas y medianas, cunas de los famosos distritos industriales de la “Tercera Italia” (BAGNASCO, 1977), cuyo éxito ha sido espectacular: Las ciudades emblemáticas del centro-norte-este, como Bolonia en Emilia-Romaña, están ahora por delante de la capital, gracias a su PIB per cápita (34.300 y 31.000 euros respectivamente en 2014, Milán: 44.000 euros, UIL, 2017). En este caso, este modelo productivo descentralizado, matiza la importancia de las metrópolis en el desarrollo nacional. Sin embargo, depende, al menos indirectamente, de ellas: Milán, en particular, es esencial para el *made in Italy*. También es necesario tener en cuenta la evolución de los distritos en sí mismos (FROMENT, 2015), la cual matiza la diferencia inicialmente perceptible entre el modelo metropolitano y el de los distritos, como

lo ilustra, en el suburbio romano aeroportuario, el lugar tomado por la firma Benetton en estas últimas dos décadas: siendo el arquetipo de la empresa *líder* de un distrito industrial (Treviso), se convirtió en el principal accionista de AdR².

Por otro lado, la posguerra no permitió reducir de forma significativa el dualismo norte-sur heredado de la unificación, lo que constituye otra limitación a la influencia de las metrópolis y evidencia un fallo estructural del modelo de desarrollo italiano. Nápoles, la metrópolis del Mezzogiorno, sufre una clara desclasificación (FIG. 1) frente a ciudades del mismo tamaño como Roma o Milán. En algunos aspectos, su situación incluso ha empeorado: mientras que en los años cincuenta todavía destacaba entre las ciudades del Mezzogiorno, parece como si, en las décadas siguientes, hubiera sido absorbida por las dificultades macrorregionales que la rodean, sin aprovechar el crecimiento de su vecina romana, que casi ha alcanzado los niveles de empleo del Norte (FIG. 2). Esta desclasificación napolitana, incluso si debe ser matizada (la ciudad está, por ejemplo, bien conectada con Roma por LGV), distingue desde el principio el modelo italiano del caso español, donde las metrópolis meridionales, durante tanto tiempo al margen del modelo económico-social nacional, como Sevilla, por ejemplo, han crecido significativamente desde la década de los 80.

El giro cultural, turístico y patrimonial que muchas ciudades europeas han experimentado

	Lombardía (Milán*)	Lacio (Roma)	Campania	Población 2017
Pobl. (en 1000 habitantes) de la <i>Città metropolitana</i>	3228 *	4356	3117	2308
Pobl. (en 1000 habitantes) de la Región	10.019	5898	5839	4392
Porcentaje de la población italiana %	16,5	9,7	9,6	7,3
Porcentaje de la población italiana %	26,9	5	2,3	10,8
Porcentaje de la región en las exportaciones italianas %	21,9	11,1 ³	6,1	7,8

FIG. 1/ El “peso” de las regiones y las “città metropolitane” italianas en 2017

Fuente: ISTAT

* Milán fue separada de la provincia de Brianza en 2009 (868.000 habitantes).

² Fiat también ha estado presente en AdR. El cambio de parte de la industria italiana hacia la economía de los grandes proyectos es denunciado por algunos actores políticos (Tocci, 2004).

³ Según el ISTAT. Por otro lado, según EUROSTAT (2017), este peso sería solo del 9,2%.

desde hace tres décadas no ha jugado un papel importante en esta jerarquía. Roma y Nápoles, pero también en la actualidad Florencia o Venecia, disponen, gracias a su rico patrimonio urbano, de un excepcional capital inicial y de un importante reconocimiento internacional. La acentuación de la frecuentación turística refuerza, de este modo, el peso de la economía presente en la economía romana (DELPIROU & al., 2013). Pero la competencia metropolitana es todavía más intensa en el área cultural y turística, en la que constantemente surgen nuevos destinos, como Barcelona en España o Bolonia en Italia. A pesar del desarrollo de este capital territorial, mediante políticas urbanas, que tuvo lugar en los años noventa del norte al sur de la península y que supuso una renovación de la planificación urbana de los centros de las ciudades, sus resultados siguen estando marcados por el dualismo norte-sur. Así, a pesar de la puesta en valor del patrimonio experimentada por Nápoles en las últimas décadas, que, mucho más allá de la esfera pública, involucra a actores del sector sin fines de lucro (FROMENT, 2015), el sur de Italia aún no atrae más del 14% de los turistas extranjeros que visitan Italia, muy lejos de los resultados para el sur de España. Turín, mejor situada y dependiente de los recursos de su centralidad histórica y económica, ha hecho su transformación, de città fabbrica a città pirotecnica, centrándose en la cultura y la economía del conocimiento (SALONE & AL., 2017), incluso si esto no llena todos los vacíos dejados por el abandono de la ciudad de parte de Fiat.

1.2. El efecto de la crisis

¿Qué supone la crisis global respecto a este esquema inicial? Lo primero que se debe tener en cuenta es que, en el caso de Italia, a pesar del brutal desafío que le plantean al país las agencias de calificación en el momento de la

crisis de la deuda soberana y de su empobrecimiento relativo (FIG. 3), la crisis, al menos en su dimensión económica y social, fue menos violenta que la sufrida por España, y aun mucho menos que la de Grecia. Por el contrario, Italia no está experimentando actualmente una recuperación comparable a la de la economía española. Por otro lado, la crisis global ha afectado a un sistema productivo que ya se vio afectado por lo que podría llamarse, parafraseando a Gramsci, una “crisis lenta”: desde la primera década del siglo XXI, las regiones italianas han experimentado un crecimiento débil que contrasta con el auge español, griego y portugués, y que no ha perdonado a las áreas metropolitanas del centro-norte.

En este contexto, el impacto del período reciente sobre la capital italiana merece un análisis detallado, ya que es profundamente ambiguo. Muestra indicadores parcialmente contradictorios, que cuestionan tanto la capacidad de los indicadores actuales a nivel nacional como europeo para interpretar el contexto cambiante que ha prevalecido en Europa en los últimos diez años, como la naturaleza misma de la crisis romana: ¿desenfoque económico, limpieza repentina pero inevitable después del estallido de una burbuja especulativa o ambas? Según EUROSTAT, la capital habría perdido entre 2007 y 2015 hasta 25 puntos, por el PIB per cápita, del índice 135 al índice 110 (promedio de la UE 28 como índice 100), es decir, una caída tan fuerte como la experimentada, empezando desde abajo, Atenas, mientras que Milán perdió solo 10 puntos y Madrid 14 (FIG. 2). Teniendo en cuenta, en esta ocasión, las estimaciones nacionales en valor absoluto, la caída del PIB per cápita fue del orden del -17,7%. Estas figuras vertiginosas deben tomarse con cuidado: el lugar de Roma en comparación con las demás ciudades italianas principales varía significativamente según el período de referencia. Aun considerando los datos del ISTAT, para el período 2008-2014, la caída en

PIB/per cápita en SPA	Lombardía	Lacio	Campania	Población 2017	Italia	Región de Atenas	Comunidad autónoma de Madrid
2015, UE 28 índice 100	127	110	61	103	94	93	123
2007, UE 28 índice 100	137	135	71	116	105	124	137

Fig. 2/ El descolgamiento de algunas áreas metropolitanas italianas y mediterráneas según el EUROSTAT: PIB per cápita

Fuente: EUROSTAT (2017), PPS: estándar de poder adquisitivo.

el PIB per cápita es -12,8%, una evolución peor que la de Lombardía (-10%), pero similar a la de Piamonte y mejor que la de Campania (-15,7%)⁴.

En cualquier caso, se trata de datos preocupantes: la Unión Industrial de Lacio (UIL, 2017) los atribuye al colapso de las inversiones (-17,3% entre 2011 y 2014), a pesar de los signos de recuperación desde 2016 (BANCA como la Liga del Norte), pero la crisis ha causado su descenso al sexto rango italiano (UIL, id). La retirada de la candidatura de Roma para los Juegos Olímpicos, decisión de las autoridades municipales del *Movimiento 5 Estrellas*, atestigua de otra manera la ambigüedad de la situación romana. Por un lado, puede considerarse como un índice de la "pérdida de competitividad del sistema económico-productivo de Lacio" (UIL, 2017) y especialmente del sector de la construcción: la asociación patronal observa una caída en el valor agregado de -18.5% en este sector durante el periodo 2011-15, -5% en servicios o industria. El contraste con Milán y su Exposición Universal (que debe admitirse que se ha topado con contratiempos iniciales) es, en este sentido, notable. Pero esta decisión puede interpretarse, por el contrario, como un signo de un deseo de romper con la economía de grandes (y pequeñas) obras públicas que han generado, en la década precedente, parte del crecimiento de la capital. Sin embargo, la reciente decisión de construir un nuevo estadio para Roma (DELPIROU & MOURLANE, 2016) da cuenta, a este respecto, de la continuidad de la importancia de la industria de la construcción en el régimen romano, a pesar de la crisis que atraviesa.

D'ITALIA, 2017). La caída también afecta la inversión pública: la Comisión parlamentaria de investigación (CAMERA, 2017) estima que este último sería hoy entre un cuarto y un tercio de su nivel anterior a la crisis de 2008. La dinámica de recuperación de Lacio se ha empañado: había logrado superar a Lombardía por productividad por trabajo en la década de 2000 (en contra de los clichés agitados regularmente por un partido Si se debate la naturaleza misma de la crisis romana, varios indicadores económicos y sociales contribuyen a matizarla. En este sentido, la UIL afirma que la exportación se ha mantenido en un nivel estable. Lo más sorprendente es que, con respecto al mercado laboral, la región de la capital fue una de las pocas regiones que mantuvo una evolución positiva de los empleos durante el período 2007-2016 (+9,4%, frente a solo +2, 1% en Lombardía)⁵. Respecto del desempleo, la capital, donde aquél es estructuralmente alto (mientras que Milán ha disfrutado durante mucho tiempo de una tasa de desempleo "bávara": FIG. 3), ha sufrido menos que otros lugares; el precio, sin embargo, de una sensible precarización de los romanos, ya sea en forma de un aumento de los contratos de trabajo de duración determinada (+17% entre 2011 y 2015) o de contratos a tiempo parcial, tras del job act de Matteo Renzi. Pero, al mismo tiempo, en bases muy diferentes, las otras grandes ciudades vieron su tasa casi duplicarse entre 2008 y 2015.

Esta divergencia en las evoluciones medidas según indicadores convencionales plantea algunas dudas. Sin embargo, en este primer nivel de análisis, las metrópolis italianas, aunque siguen siendo ciudades ricas a escala europea,

%	Milán*	Roma	Nápoles	Turín	Italia
Tasa de empleo 2015	67,4	61,5	37,4	62,8	56,3
Tasa de empleo 2008	68,4	62,6	39,7	64,7	58,6
Tasa de desempleo 2015	8,0	10,7	22,1	11,9	11,9
Tasa de desempleo 2008	3,8	7,0	13,9	5,6	6,7

Fig.3/ Evolución de algunos indicadores socio-económicos en ciudades metropolitanas italianas (*città metropolitane*)

Fuente: ISTAT (2016).

⁴ Llegado el pico de la crisis, en 2009, la economía romana había resistido mejor que la de Lombardía (-3.3 y -6.9%).

⁵ Informe sobre Affari italiani, <http://www.affaritaliani.it/2016-473471.html>, consultado el 6 de enero de 2018.

con la notable excepción de Nápoles y las otras ciudades del Mezzogiorno, se ven afectadas por una doble degradación a la vez a nivel europeo (el lugar de Italia se ha debilitado dentro de Europa) y a nivel nacional; Roma ha quedado en peor posición que Milán. En este contexto, sin embargo, la capital se encuentra en una situación ambigua. En la división italiana Norte-Sur, todavía está conectada con el Centro-Norte. Pero, ciertamente, de forma menos evidente que en el caso de Atenas o Nápoles, es uno de los puntos sensibles del arco de crisis que se ha formado en la fachada sur de Europa desde 2007. Por lo tanto, la crisis cuestiona parte del equilibrio entre las metrópolis adquiridas durante las décadas anteriores y subraya la ambigüedad de su modelo de desarrollo. Sin embargo, dicha crisis afecta particularmente a sus periferias.

2. Una crisis de las periferias

Mientras que la cuestión de una crisis de las periferias comúnmente se refiere, en Francia, a la idea de la ciudad con dos, o incluso tres, velocidades (DONZELOT, 2004), ¿qué se quiere decir con estos términos en Italia? Este tema ha sido objeto de numerosos trabajos en los últimos años, estimulados a nivel local por el contexto del Plan Regulador General (PRG) de Roma de 2008 y, a nivel nacional, por la Ley Delrio de 2014 sobre las *città metropolitane* o incluso por las obras de la Comisión parlamentaria de las periferias. Sin intención de resumir este debate, notaremos que el problema de las periferias se desarrolla en un contexto marcado por el legado del sólido crecimiento urbano experimentado por todas las principales ciudades del sur de Europa en la posguerra, en el que la construcción ha sido una de las principales palancas de desarrollo en Roma, Atenas o en las grandes ciudades españolas, con todos los límites de dicha orientación. El informe parlamentario sobre las periferias denuncia el hecho de que Roma es una

“ciudad con costos administrativos muy altos porque con el tiempo se ha expandido irracionalmente a través del uso irrazonable de la tierra” (CÁMARA, 2017; 282).

⁶ Mesa Redonda Internacional, L'austérité urbaine dans les métropoles d'Europe du Sud, faire face, faire avec (“La austeridad urbana en las metrópolis del sur de Europa, enfrentarse y adaptarse a la situación”), taller de la Mesa Redonda Internacional, Escuela de Francés de Roma, noviembre de 2017, Programa Metrópolis. <https://sfhu.hypotheses.org/3217>.

⁷ Además, Roma contó 19 distritos electorales entre 2001 y 2013. Fiumicino, el decimocuarto distrito electoral antes de que obtuviera su autonomía en 1992, se encuentra, con Guidonia, entre las dos comunas periféricas más importan-

tes. Si las periferias han ocupado, en consecuencia, un lugar cada vez mayor, la pregunta que surge es la de la persistencia o incluso la agravación del modelo centro-periferia que presidió esta dilatación o bien el esbozo de su adelantamiento, ¿debido al peso asumido por las periferias? Dicha pregunta viene a encontrarse con otro debate, relacionado con el papel del modelo social y familiar del sur de Europa en la organización del espacio urbano, con, por un lado, trabajos que resaltan la capacidad de absorción de este modelo mediterráneo dominado por la propiedad (LEONTIDOU, 1990), frente a los riesgos entre los que se encuentran los de la crisis, y, por el otro, aquellos que creen que la solidaridad familiar como sustituto del Welfare tiene muchas limitaciones⁶.

También debe señalarse que, en Roma, este debate se complica por la heterogeneidad de la red territorial (FIG. 4): es difícil tratar de manera integrada la comuna de Roma con sus 155 áreas urbanas y 15 distritos electorales (municipio) y las 121 comunas de su corona⁷, incluida Fiumicino, cada una de diferente tamaño. La diversidad de los indicadores habituales⁸ también contribuye a dificultar el empleo de un enfoque sistémico de la ciudad central y sus suburbios. Sin embargo, además del ISTAT, que en sus últimos informes anuales le dedica sistemáticamente un desarrollo a Roma, Milán y Nápoles, los últimos años han presenciado el desarrollo de las investigaciones colectivas destinadas a superar la dispersión de las fuentes. Por ejemplo, pondremos de relieve el blog *mappa Roma* del que se encarga el centro de investigación de la Universidad de Roma 3 CROMA (LELO & al., 2018), o el Observatorio Roma de la red nacional *urban@it* (D'ALBERGO, DE LEO, 2018). Otras investigaciones se han estructurado en una u otra periferia, como en la parte litoral de la periferia romana que nos concierne aquí (AVARELLO & al., 2004), del grupo Coda della cometa de la Universidad de Sapienza, o del programa internacional City, River, Littoral del EFR, que contribuyó a la presente investigación (CANEVA & al., 2017, CI-RI-LI, 2012, COLLECTIF, 2016).

Para entrar en este tema, podemos tomar como punto de partida la respuesta de la *Città*

tes.

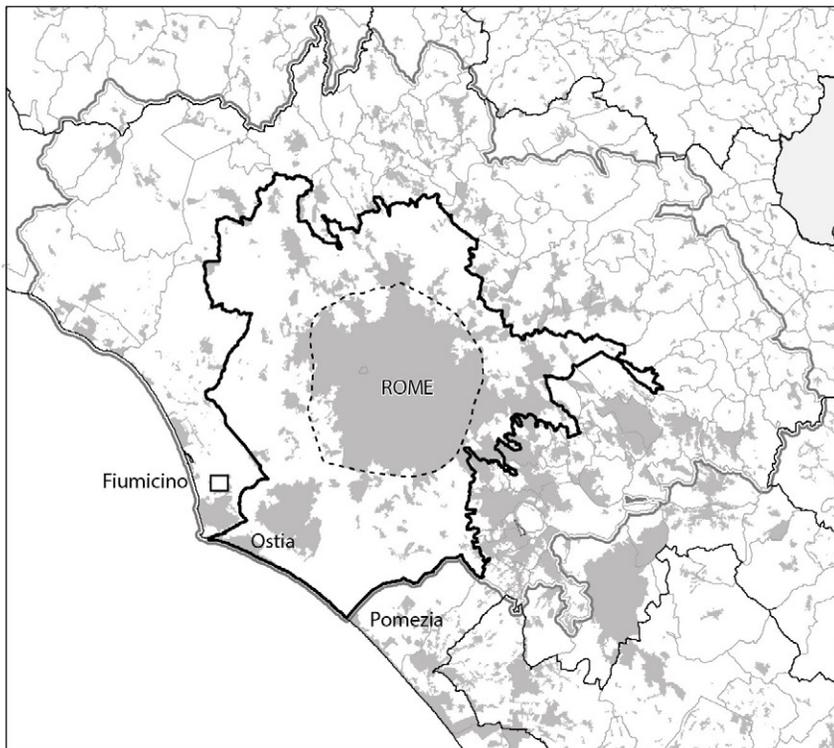
⁸ El enfoque estadístico de las periferias está sectorizado, priorizando los problemas de las familias de bajos ingresos, de las personas de edad avanzada y los jóvenes en vez de los de extranjeros, etc. mientras que el ISTAT dificulta el acceso a los datos socio-profesionales básicos en los niveles territoriales adecuados. Por otro lado, desarrolla un enfoque por índices sintéticos (ISTAT, 2017, 2018), pero no son accesibles en la misma medida según las comunas o las subdivisiones comunales, y los datos permanecen incompletos para Fiumicino.

metropolitana de Roma a la convocatoria a proyecto lanzada por el gobierno italiano en las periferias de las metrópolis (CIPE, 2017, DE LEO, 2018). Para clasificar los proyectos que se le presentaron (respondieron la mitad de las comunas), la *Città metropolitana* tuvo en cuenta, como criterios, los siguientes:

“dimensión demográfica y tasa media de crecimiento, flujos pendulares de Roma y fenómenos de marginación y degradación social en términos de bienestar social y de vivienda” (CITTÀ, 2017).

2.1. El *sprawl* y la movilidad pendular

La dimensión demográfica se impone, en efecto, porque el crecimiento del período de la posguerra fue espectacular en Roma: mientras que tenía 1,6 millones de habitantes en 1951 (244.000 cuando se convirtió en la capital), ahora tiene 2,9 millones a nivel comunal y 4,3 millones a nivel metropolitano (exprovincia). La periferia debe entenderse en dos sentidos: Al mismo tiempo, la cara externa de la comuna de Roma, situada más allá de la autopista Grande Raccordo Annulare (GRA, la periferia



Maille institutionnelle (2011)

- Ville métropolitaine (ex-province)
- Commune
- Commune de Rome

Maille statistique (RGP)

- Agglomération morphologique urbaine (2001)
- Système local de travail de Rome (2011)
- Aéroport de Rome
- GRA (Grand Raccordo Annulaire)

Source : ISTAT

FIG. 4/ Roma y sus alrededores

Fuente: ISTAT

romana), que concentró, en la década anterior a la crisis, lo esencial del crecimiento comunal y cuenta hoy con el 28% de la población de la *città metropolitana* (FIG. 5), y en segundo lugar, la periferia exterior, especialmente las comunas limítrofes. Fiumicino, casi desierta durante la Unidad italiana, es representativa de la unión de estas tendencias centrífugas y centrípetas: tras el establecimiento del aeropuerto de Roma, creado para los Juegos Olímpicos de 1960, la población se duplicó entre 1951 y 2001. Otros suburbios más industriales, como Pomezia al sur (FIG. 4) pero, sobre todo, muchas “ciudades dormitorio” rodean la capital en la actualidad. La totalidad de esta corona representa el 34% de la población de la *città metropolitana*.

El efecto de la crisis está sujeto a debate: los análisis coinciden en que la crisis detuvo el *sprawl* dentro de la comuna de Roma, pero ¿es este un punto de inflexión vinculado a la caída en el precio de los bienes inmuebles, que ha permitido a muchas familias ya no tener que alejarse de

la zona central (CELLAMARE, 2016; CRISCI, 2018) o simplemente se trata de los primeros signos de una saturación del espacio interno en la GRA (CÁMARA, 2017)? El *sprawl* apenas se ha alterado en la corona exterior: Fiumicino ha ganado más de 12.000 habitantes desde 2011, y esto representa un verdadero desafío para las comunidades locales sujetas a los rigores de la austeridad fiscal.

2.2. El “hábitat de malestar” de las periferias

Los “fenómenos de marginación y degradación social en términos de malestar social y de la vivienda” son los que más se presentan para definir las periferias metropolitanas como zonas de crisis. Aquí también es necesario volver al contexto de las décadas de posguerra, seno de una verdadera bolsa inmobiliaria en las periferias y suburbios de Roma, especialmente

	1871	1951	2001	2015	2017
Fiumicino, comuna	3, 2	24,6	50,5	78,9	79,6
Roma, comuna	244, 5	1651,7	2546	2865	2873
Dentro del GRA	Sin datos	1423	1720	2075	Sin datos
Fuera del GRA (Roma y comunas periféricas)	Sin datos	401	1500	2265	Sin datos
Metrópolis de Roma (exprovincia)	433	1824	3220	4340,5	4355,7

Fig.5/ Evolución de la población de Roma, Fiumicino y la metrópolis (*Città metropolitana*) de Roma en miles

Fuente: ISTAT, TUTTITALIA, CREMASCHI (2010) y CAMERA DEI DEPUTATI (2018).

para el litoral romano de Ostia y Fiumicino dada la urbanización generada por la construcción del aeropuerto (FERRAROTI, 1979; SERONDE-BABONAUX, 1980). En línea con el modelo dominante en el sur de Europa, esta urbanización está relacionada principalmente con la propiedad familiar (el 70% de las familias romanas vive en una vivienda que le pertenece, lo que se adecua a los promedios del país), lo que no excluye la presencia de grandes grupos de promoción inmobiliaria. Pero la forma más característica de la primacía del modelo familiar romano es la de los *borgate*, una forma urbana de baja densidad

formada por viviendas individuales y un colectivo pequeño. Esta versión romana de *città diffusa* se basa en parte en la autoconstrucción, bajo una forma no exclusiva sino principalmente abusiva: a menudo se trata de construcciones ilegales que han sido regularizadas por el Estado⁹ (VALLAT, 1995), legitimadas por las autoridades públicas nacionales y locales en respuesta a la falta de vivienda. Por ejemplo, en la cima del crecimiento romano, desde la década de 1950 hasta la década de 1970, en el décimo distrito de Roma, unas 90.000 personas llegaban cada año desde otras regiones, especialmente las regiones del sur o el

⁹ El Estado es contradictorio, ya que, poco antes de la regularización de 2004, una ley de 2001 (380) en teoría impuso a las comunas la obligación de destruir edificios construidos ilegalmente. La ocupación abusiva de los inmuebles tam-

bién es relativamente frecuente en las viviendas sociales, por ejemplo en el distrito Morandi de Tor Sapienza (ELISEI, 2014), una situación que es aun más común en las grandes ciudades del sur.

centro de la ciudad (COPPOLA & al., 2013). Durante las primeras fases de la regularización a fines de los años ochenta y noventa, se identificaron no menos de 85 núcleos de viviendas abusivas en territorio romano, incluidos 9 en la actual comuna de Fiumicino. Fueron objeto de diversas medidas de recalificación en la década de 2000 y en el contexto del PRG. Por su parte, en Fiumicino, la comuna estima que el 70% del parque de viviendas es de origen abusivo; el distrito vecino de Ostia se ve especialmente marcado por las construcciones públicas. Este es el caso de Isola Sacra, un vecindario directamente ligado al empleo aeroportuario, que tiene unos 40.000 habitantes (FIG. 6) en un hábitat en gran parte de origen informal. Aunque sigue siendo difícil cuantificar esta construcción abusiva —las estimaciones del ISTAT (2015, 2017) varían de un informe a otro—, todo indica que ha superado la crisis: mientras que se derrumbaba el mercado inmobiliario legal, su peso relativo se duplicó en Italia desde 2008, con un pico de crecimiento en Lacio entre 2012 y 2014. No obstante, la capital permanece lejos de los registros que corresponden al Mezzogiorno¹⁰ y se ha percibido una desaceleración en el fenómeno desde 2016.

Por otro lado, mientras que en el modelo urbano italiano, la vivienda social representa solo una pequeña proporción de la vivienda (FREGOLENT & al., 2018), el PRG de Roma de 1962 les había dado un lugar significativo, con el Este como dirección privilegiada. Encontramos su legado en la forma de grandes edificios públicos, algunos de los cuales se degradan como el famoso Corviale en las afueras del sur de Roma (1200 unidades de vivienda en un edificio de un kilómetro de largo), otros son de menor tamaño, como el Morandi en el distrito oriental de Tor Sapienza (1200 habitantes). Pero, en Fiumicino, Isola Sacra cuenta solo con unos pocos colectivos pequeños. Si no tenemos cifras de escala metropolitana, como indicación, el principal donante, el ATER, administrado por la Región, administra solo 11.000 viviendas en todo el cinturón metropolitano¹¹, por 46.000 en la comuna de Roma, que reúnen alrededor de 170.000 habitantes —que es poco en una población de 2,9 millones, ¡especialmente en comparación con alrededor de 601.000 solicitudes de condono presentadas desde 1985!¹²

Más recientemente, especialmente desde la

década de 2000, las periferias de Roma, ya sea alrededor de la GRA o en las comunas exteriores, se han beneficiado con el desarrollo de vastos programas inmobiliarios privados de un solo responsable, alentados por las elecciones del Plan Regulador de Roma de 2008, que preveía una corona de nudos estructurales para la periferia romana (RICCI, 2017). En Fiumicino (FIG. 6) este fenómeno es ilustrado por Parque Leonardo, ubicado en las fronteras de la comuna de Roma y cerca de su nueva feria (*Fiera di Roma*). Completamente producido por la empresa inmobiliaria Caltagirone desde 2005, construido a las orillas del Tíber, pero de espaldas a él, rodeando un centro comercial de 120.000 m² y un complejo de salas de cine, cuenta con alrededor de 12.000 habitantes en 4000 unidades de vivienda; solo la mitad de estas viviendas está construida. Estas importantes operaciones especulativas son las que se han visto más afectadas por la crisis inmobiliaria: es solo recientemente que las grúas han entrado nuevamente en operación en el Parque Leonardo. Pero podemos considerar que incluso antes de 2007, son un elemento importante de la crisis de las periferias romanas porque, ya sea en las periferias exteriores como Fiumicino o las internas de la GRA, su inserción en el tejido urbano preexistente era muy débil, algunos autores como A. COPPOLA (2013) evocan una “deflagración” que “no responde de ninguna manera a las necesidades de las relaciones de los conjuntos” preexistentes. La yuxtaposición de formas urbanas heterogéneas es, a este respecto, un componente estructural de la crisis de las periferias romanas, incluso si la capital italiana no tiene un monopolio de ellas.

Otra consecuencia de este modelo, que juega hoy en la crisis de estas periferias, es la debilidad de la idea misma de acción pública, en un sistema donde la “expansión de la construcción sin gobierno” (CELLAMARE, 2016) ha sido y sigue siendo la norma (D’ALBERGO & MOINI, 2015). Afecta particularmente a las franjas urbanas, y la encontramos en el estudio de caso: la fuerza combinada, por un lado, de los grandes promotores, estos “poderes fuertes” según una expresión utilizada a menudo por la esfera política —ya sea del Partido Democrático (PD), que actualmente domina en Fiumicino o de *5 stelle*, que domina en Roma—, la de la autoconstrucción, por otro lado, que, en el caso

¹⁰ Habría pasado del 9,7% al 15,1% de la construcción legal a escala en Lacio, del 45 al 60% en algunas áreas del Sur (ISTAT, 2015). En una estimación más reciente (ISTAT, 2017), representa el 23,8% de las construcciones legales en Lacio y el 6,2% en Lombardía. Se iniciaron 1600 procedimientos condono en Roma entre junio de 2015 y junio de 2016.

¹¹ Salvo Civitavecchia, clasificada por separado. También es importante considerar las experiencias privadas de social housing, como la iniciada en 2014, que proporcionó unas mil viviendas, principalmente en áreas abusivas.

¹² Únicamente se ha finalizado un tercio de estas solicitudes, encrucijada de lo legal e ilegal que es otra dimensión de la crisis periférica (CAMERA, 2017: 303).

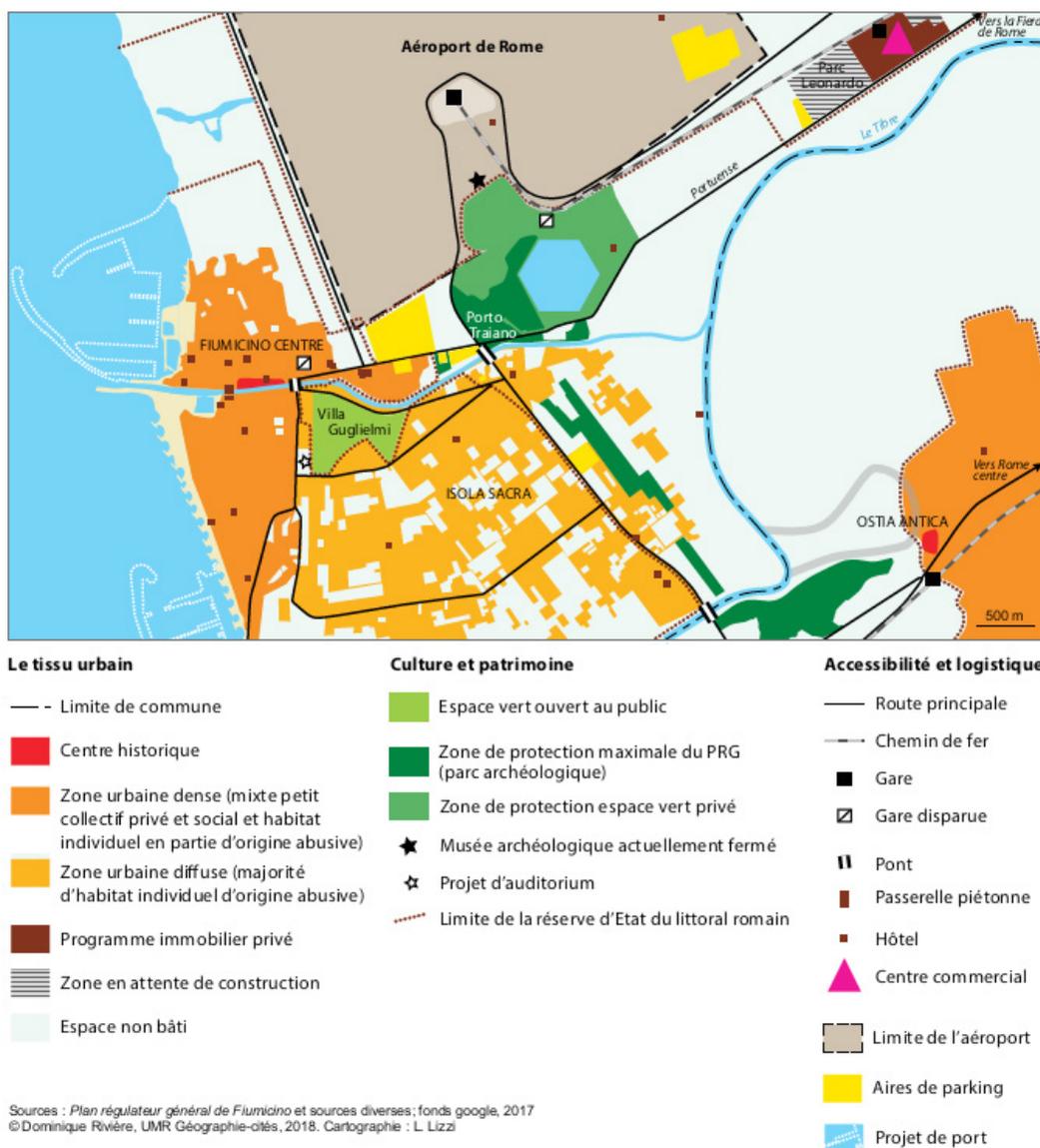


Fig. 6/ Fiumicino, periferia metropolitana y periferia aeroportuaria.

Fuente: Plan régulateur général de Fiumicino et sources diverses: fonds google, 2017 © D. RIVIERE. UMR Géographie-cités, 2018. Cartographié: L. LIZZI

de Fiumicino, ha mordisqueado áreas protegidas como el área arqueológica de Isola Sacra (Fig. 6), se presenta en entrevistas con actores políticos y técnicos como parte integral del juego de los actores. Es una situación que deben aceptar a las buenas o a las malas, en un modelo donde prima la negociación: “¡Convención

de planificación urbana, nunca expropiación, siempre convención!”, exclama un funcionario del departamento de planificación urbana de Fiumicino¹³. Ya sea en las relaciones entre las comunas y los grandes desarrolladores que llevan a cabo los grandes proyectos (DELPIROU, 2011, 2016) o entre las comunas y los habitantes,

¹³ Reunión entre el Departamento de Urbanística y el master de planificación de París Diderot el 5 de febrero de 2016.

durante la operación de renovación urbana de lo existente, esta lógica prevalece.

Sin embargo, esto no excluye los conflictos entre actores, en un contexto marcado, como el resto de Europa, por el aumento de poder en la última década de controversias territoriales (FREGOLENT, 2015). De este modo, en Fiumicino, la municipalidad del PD que surgió de las elecciones de 2013 se ha opuesto, en los últimos años, al proyecto de extensión del aeropuerto por AdR, que concierne áreas agrícolas de gran valor, pero también áreas naturales protegidas por su interés paisajístico y patrimonial. La firma Benetton mencionada anteriormente también tiene la mayor proporción de las tierras sobre las cuales debe realizarse esta extensión, para disgusto de los residentes (se formó un comité de opositores frente al proyecto). Un asistente de la municipalidad menciona en este contexto el uso de la expropiación como el arma definitiva: "Tendrán que pasar por encima de nosotros, es decir, deberán usar las expropiaciones"¹⁴. Estos conflictos a veces plantean aún más directamente la cuestión de las relaciones de subordinación entre las periferias y la ciudad central: así es que la comuna de Fiumicino se opone a la de Roma respecto de un proyecto de extensión de un vertedero. Pero incluso más que la acción pública, es la crisis de 2008 en sí misma, que, como en España (¿por cuánto tiempo?), llevó a detener o a poner en suspenso numerosos proyectos grandes. En la sola área central de Fiumicino (FIG. 6), un puerto de comercio, pesca y crucero espera financiación, otro proyecto de puerto turístico, ubicado en la boca del Tíber, fue bloqueado por Justicia.

2.3. Entre la marginación social y el autodesarrollo

Es más difícil evaluar hasta qué punto la complejidad morfológica de las periferias romanas se solapa con los problemas de la segregación social y si estos problemas empeoran o no. En la medida de lo que se puede captar (dado que el ISTAT difunde poco, como hemos dicho, los datos socio-profesionales), las divisiones centro-periferia son sensibles. El ingreso promedio de los residentes de *Roma Capitale* en 2013 fue de 25.650 euros, en comparación con los 19.700 euros del interior metropolitano. Pero el 49%

de los residentes en Roma declararon menos de 15.000 euros, especialmente en el Este, que también tiene las tasas de desempleo más altas (MAPPA ROMA, 2016). La periferia exterior es, en sí misma, diversa: Fiumicino (12.500 euros) está muy por debajo de los promedios. Sin embargo, a pesar de la gentrificación y la turistización de su centro, Roma presenta una segregación menor que Milán o Nápoles. Por ejemplo, si consideramos los enfoques desarrollados por el ISTAT de, respectivamente, una combinación de criterios socio-profesionales, ingresos, educación, calificación, densidad, estructura de edad... y un índice sintético de la vulnerabilidad social, asociando Indicadores sociales y demográficos (ISTAT, 2017, 2018), el hecho más importante es que estos indicadores rara vez coinciden en Roma, un hallazgo que se encuentra en diversas investigaciones académicas (SORANA, 2013¹⁵). Aunque las áreas que rodean la GRA a menudo se señalan por su vulnerabilidad social, no está ausente de la zona central, incluso en áreas con alto valor de bienes raíces (por ejemplo, la Place Vittorio). El papel combinado de la debilidad de los grandes conjuntos, la importancia del modelo familiar y, finalmente, la presencia histórica, en diferentes partes centrales y peri-centrales de la ciudad, así como en los vecindarios populares (este y sur del centro de la ciudad) y los vecindarios ricos (las áreas inmediatamente al norte del centro de la ciudad, pero también en el distrito del EUR al sur)... hasta cierto punto ha limitado abscesos de fijación posteriores, al menos en la escala de distritos. La complejidad de los sucesivos movimientos de alojamiento ha complicado aún más la situación.

Por otro lado, debido a los procesos segregativos que actúan en una escala fina, Roma a menudo se describe como un mosaico compuesto de pequeños fragmentos espaciales (ISTAT, 2017). La situación de algunos vecindarios de viviendas sociales es difícil, por ejemplo, en el vecindario de Morandi, en Tor Sapienza, donde en los últimos años han tenido lugar varios incidentes graves (ELISEI & al., 2014): la mayoría de los habitantes (muchos desempleados pero también jubilados) dispondrían de menos de 1000 euros por mes. La situación social de los "borgate" es más compleja: Inicialmente, las poblaciones pobres y excluidas, frente a las cuales las autoridades públicas tenían algún tipo de deuda (FERRAROTTI, 1979), tomaron rápidamente una posición social diversificada¹⁶. La irrupción, cerca de estas formas urbanas

¹⁴ Empleada adjunta Galluzzo, reunión, id., 5 de febrero de 2016.

¹⁵ La vulnerabilidad "de vivienda" (medida en m²/hab., comodidad, etc.) es más pronunciada a nivel de las periferias fuera de la conexión anular, especialmente en el Este, pero la "vulnerabilidad social" (referida principalmente a integra-

ción familiar) es más fuerte dentro de la GRA, debido a un mayor aislamiento de las personas. (SORANA, 2013).

¹⁶ Como indicación, a pesar de su origen informal, solo el 2,6% de las unidades de vivienda de Fiumicino son indignas (falta de inodoros, duchas, etc.) en Roma: 2,9%. Fuente: Comuna de Fiumicino, encuesta 2018.

sueltas, de los grandes complejos inmobiliarios resultantes de la planificación urbana comercial de la década de 2000 como Parc Leonardo ha cambiado nuevamente la situación, porque, más que bolsillos de pobreza en absoluto, estos enormes vecindarios dormitorio definen hoy un problema de desclasificación de clases medias, que se ven privadas de los servicios que pensaban que habían adquirido (con esfuerzo) comprando apartamentos que supuestamente estaban equipados con todas las comodidades, y que la crisis, combinando sus efectos con los del sistema especulativo que le dio a luz, ha reducido a la mínima expresión.

En resumen, lo que mejor unifica la problemática de las periferias romanas es la idea de una crisis difusa y sobre todo urbana en el sentido de que se destaca en la “ciudad inconclusa”: la falta de servicios, transporte, a veces falta de seguridad pública, de espacios públicos y espacios verdes, equipos como servicios para niños, bibliotecas, etc., define una insatisfacción común tanto en los vecindarios de vivienda social como en los “borgate” y los nuevos vecindarios (ERBANI, 2013). La falta de accesibilidad es sorprendente para el “borgate” Isola Sacra: solo tres puentes y una pasarela lo conectan con el resto de la aglomeración (FIG. 6). Además, mientras que el equipo automotriz sufrió la crisis, el centro de la ciudad de Fiumicino no tiene más estación, la línea de ferrocarril se ha desviado hacia el aeropuerto (el distrito de Parque Leonardo está bien conectado con el resto de Roma por la estación de tren y las principales autopistas; sin embargo, no es muy accesible desde Fiumicino). Los hiatos urbanos, lugares comunes en las periferias aeroportuarias, hacen problemáticas las intervenciones públicas que apuntan a mejorar la calidad de vida o a valorar el paisaje, el patrimonio histórico o ambas cosas. Algunos espacios públicos han sido creados por la comuna con el parque Guglielmi, el legado de una antigua villa, y se ha planificado un auditorio a partir de la requalificación de una antigua central eléctrica de Enel (FIG. 6)¹⁷. Pero, no muy lejos del centro, el parque arqueológico del puerto imperial de Trajano (Porto Traiano), administrado por el Ministerio de Cultura, tiene un potencial tanto patrimonial como recreativo que, por el momento, continúa siendo infrutilizado, y ha sido durante mucho tiempo invisibilizado a los habitantes por la preponderancia de las infraestructuras viales y aeroportuarias cercanas (COLECTIVO, 2010, 2016). Recientemente, la municipalidad se ha comprometido a desarrollar su entorno y sus

accesos, en conexión con una operación de puesta en valor llevada a cabo por la Superintendencia de Cultura, con el apoyo de Benetton, que ve allí una manera de “conectar nuevamente” el aeropuerto a su entorno y mejorar su aprobación social (Ci-Ri-Li, 2012). El reciente programa de inversión de la *città metropolitana* de Roma (2017) citado anteriormente afirma que

«allá donde el deterioro físico es menos evidente, los habitantes se resienten fuertemente del deterioro cultural, más difícil de detectar: este es el caso de Fiumicino donde los habitantes dependen totalmente de Roma en el aspecto cultural».

Sin embargo, aquí nuevamente la situación de los borgate romanos plantea un debate: aunque el reciente informe parlamentario sobre las periferias insiste en su muy pobre calidad urbana, estas formas heterogéneas también pueden considerarse en cierta medida como recursos potenciales para la crisis de las periferias, debido a la vitalidad social que algunas de ellas experimentan, con frecuencia con formas de autogestión: jardines compartidos, movimientos por la vivienda, centros sociales, etc. (FERRUCCI, 2014) que se encuentran en otras periferias urbanas del sur de Europa (BARON & ROMERO, 2018). Las operaciones de requalificación urbana movilizan allí formas originales de gestión de la ciudad: los consorcios de habitantes representan para Roma una vieja realidad (COPPOLA, 2013) que la crisis viene a reactivar (120 están activos). El programa de la *Città metropolitana* para las periferias (2017) contrasta, por un lado, los “barrios dormitorio” presentes en particular en el este,

“donde la mayoría de la población vive física e imaginariamente confinada a una realidad romana periférica lejana del centro de la ciudad y así es privada de la posibilidad de ser parte integrante de la ciudad”,

y, por el otro lado, las periferias presentes en particular en su cara litoral, como en Fiumicino, donde

“existen recursos importantes que pueden dirigir el desarrollo en un sentido opuesto a la periferización y la marginación: los barrios *self-made* construidos hace mucho tiempo han desarrollado un sentimiento de comunidad y de cohesión social, aunque corren un alto riesgo de fragmentación; las herencias inmobiliarias [...] que pueden representar importantes recursos estructurales en los procesos de regeneración urbana”.

¹⁷ Otra instalación cultural, el museo *delle navi*, ubicado en el borde del espacio aeroportuario, ha estado cerrado al público hace varias décadas (FIG. 6).

3. Una gobernanza metropolitana en suspenso

¿En qué medida la gobernanza metropolitana puede hacer frente a esta crisis multiescalar, reforzar el fermento de la autonomía de las periferias o ambas cosas? Sin poder evocar aquí elementos mayores, como los planes regulatorios (RICCI, 2017; DELPIROU, 2017), nos limitaremos a un aspecto de este problema, el contexto metropolitano institucional, que es uno de los que guardan una relación más fuerte con la cuestión del impacto de la crisis en las periferias.

En efecto, la creación de las *città metropolitane* se ha llevado a cabo bajo el sello de la crisis, tanto en la forma como en el fondo. En la forma porque el proyecto metropolitano, como en Francia con la ley Maptam de 2014, fue una oportunidad para que el Estado se afirme en su rol de control del país en una fase de tensiones, por su decisión rápida sobre un proyecto largamente debatido — las primeras fases de este proyecto se remontan a la ley 142 de 1990. En cuanto al fondo, porque un argumento frecuentemente utilizado a favor de las *Città metropolitane* es que apuntan a restaurar la competitividad del sistema de Italia dependiendo de las metrópolis: por ejemplo, un informe reciente (VETRITO, 2017) afirma respecto de estas que,

“en un contexto en el que las ciudades se convirtieron una vez más en los polos que impulsan los sistemas económicos nacionales, sus principales centros de desarrollo (a la vez en el sentido de crecimiento económico y en el sentido de mantenimiento de un sistema de inclusión social sostenible), en gran medida, carecen del compromiso que les ha marcado la modernidad”,

con la idea de que la reforma permitirá un cambio de situación. En el contexto de un sistema europeo donde las áreas metropolitanas, en el sentido amplio del término¹⁸, representan dos tercios de la riqueza (EUROSTAT, 2017), es necesario paliar algunas limitaciones del policentrismo italiano. También se trata, como en Francia, de adaptar el gobierno territorial a las áreas de vida metropolitana.

3.1. La creación de *città metropolitane* en un contexto de crisis

Pero ¿en qué medida este viejo proyecto recientemente puesto una vez más bajo la mira

¹⁸ Se trata de NUTS III con una aglomeración de al menos 250.000 habitantes.

es consensuado? Aunque la idea data de 1990, inicialmente fue superada por el contexto político-institucional resultante de la operación de “manos limpias” de 1993 (RIVIÈRE, 2004). El sistema de acción pública diseñado por la Constitución de 1948, reformado en 2001, está marcado por la fuerza de las regiones, aunque en menor grado que en España, y por la importancia del nivel municipal. Todos los autores coinciden en la importancia de las reformas administrativas y políticas de los años noventa, que reforzaron la territorialización de la acción pública: Con la elección directa de alcaldes desde 1993, y de presidentes regionales en 1999, la descentralización ha causado al desarrollo de un problema empresarial en un gran número de ciudades grandes, incluido el ex primer ministro Matteo Renzi, exalcalde de Florencia, que es un buen ejemplo. El poder regional ve fortalecido su papel mediante la planificación y las viviendas sociales, pero es la escala local la que, con los Planes Regulatorios y sus variantes, sigue siendo la escala fundamental. Dentro de este marco general, Roma, en calidad de comuna que alberga la capital del país, tiene un lugar especial, resumido por su condición de *Roma capitale*, que, junto con el tamaño de su territorio (FIG. 4), de hecho, desde el principio, un contrapoder significativo tanto para la Región como para la naciente metrópolis.

Si este proyecto de las metrópolis ha estado presente en el debate público italiano durante un cuarto de siglo, ciertamente se refiere en parte a un debate más general, también presente en Francia (CREMASCHI & al., 2015), sobre la conveniencia (o su falta) de apoyar la metropolización en “mallas” institucionales o más bien en el juego más flexible del proyecto urbano, como por ejemplo en Turín, que en sus programas estratégicos de las décadas de 1990 y 2000 se inspiró en el modelo de Barcelona. Pero también se refiere a un complejo y conmovedor juego de equilibrio de poder entre las Regiones, el Estado y el poder urbano: a través del resurgimiento del proyecto metropolitano y también de las fluctuaciones de poder regionales —triumfantes en las décadas de 1990 y 2000; hoy en día, en retracción—, este movimiento de péndulo articulado por el Estado ha hecho de las metrópolis (por procuración de alguna manera, ya que eran virtuales) un elemento significativo para “contener” las fuerzas centrífugas, especialmente durante las amenazas de secesión blandidas en una ocasión por la Liga del Norte.

Sin embargo, la situación está cambiando en la actualidad porque, de simples hipótesis, las

metrópolis se han convertido en hechos de derecho. Sin embargo, cuatro años después de la ley Delrio, su situación está lejos de ser clara. En la prensa nacional, a menudo se las describe como un concepto en espera o incluso fracasado. Su capacidad para intervenir a nivel local es más limitada que la de las metrópolis francesas a las que la ley Notre concede el control de los planes urbanos locales, mientras que la ley Delrio les asigna un papel más “estratégico”. Su ámbito de competencia abarca, en cualquier caso, tanto los servicios públicos, la planificación territorial general y la movilidad como la promoción del desarrollo económico y social, y, por lo tanto, se solapa con las competencias de las regiones. Como resultado, a menudo se dice de ellas que «deben hacer frente a la oposición de las regiones y de los municipios, que temen tener que ceder competencias a los nuevos organismos», como lo resume un periodista de *Il Mattino*¹⁹. En la Lombardía, una ley regional de 2015 redujo los poderes de la *città metropolitana* de Milán.

Uno podría haber pensado que estas nuevas instituciones metropolitanas serían, al menos indirectamente, impulsadas por el contexto socio-económico y urbano que acabamos de mencionar, de la misma manera que la afirmación del poder local y regional lo había sido en la década de 1990 por la crisis del Estado y la economía inducida por la operación de “manos limpias”. Sin embargo, no es el caso, sino todo lo contrario. Dichas instituciones llegan en un contexto de pérdida de legitimidad global del gobierno territorial, desde la parte superior hasta la inferior de la escala, para el ciudadano común. De forma más particular, el debilitamiento del poder municipal, provocado por los casos que han surgido en los últimos años (destaca la crisis del caso *mafia capitale* en Roma²⁰ pero, más allá de este caso, Milán, Nápoles e incluso Venecia han registrado crisis significativas provocadas por la corrupción) ha tenido un efecto inhibitor sobre el naciente poder metropolitano. Estas situaciones de crisis político-jurídica a nivel local no son una novedad absoluta, ni exclusivas del centro de las ciudades: si volvemos a Fiumicino, la municipalidad en vigor antes de 2013 también estuvo contaminada por un escándalo judicial relacionado con el proyecto del puerto turístico mencionado anteriormente (FIG. 6). Pero la crisis política romana demoró directamente la institución de la metrópolis, ya que la ley italiana le otorga, al menos al principio, la presidencia de

esta al alcalde de la ciudad principal; aunque la capital se quedó en un momento bajo supervisión, y la actual *giuntà* se ocupa poco del asunto. En términos más generales, mientras que España ha visto recientemente la llegada de agendas urbanas de ruptura, que se presentaban como defensoras de una nueva cultura territorial, el caso italiano y, en particular, el romano resulta difícil de interpretar: los funcionarios electos de 5 stelle para Roma, es verdad, se muestran en desacuerdo con su predecesor, pero su posición política, como su capacidad de acción respecto de la agenda urbana en un contexto dominado por una deuda pública de varios miles de millones de euros son inciertas por el momento. Más que la *città metropolitana*, es el estatus especial de la capital (GIGLIONI, 2018) y sus medios financieros lo que ocupa el lugar central.

3.2. El programa para las periferias metropolitanas

Finalmente, aunque el Estado está detrás de la revitalización del proyecto de las metrópolis, debemos considerar el alcance de su compromiso, en un contexto dominado por el rigor y el *spending review*. Desde el principio se han denunciado los reducidos recursos disponibles para las metrópolis, problema aún vigente hoy. Sin embargo, el programa mencionado anteriormente activo en las periferias metropolitanas no es desdeñable, incluso si es el Estado el que posee el control financiero, en este caso el Fondo nacional de cohesión. Unos 120 proyectos fueron clasificados entre 2016 y 2017 por un monto total de 2 mil millones de euros, de los cuales 126 millones fueron destinados a Lacio... y 40 millones a la *città metropolitana* de Roma. Punto revelador de la competencia de escalas entre nivel local / metropolitano, en este mismo concurso: la comuna de Roma obtuvo 18 millones de euros²¹, esta vez su título de capital provincial (FIG. 7). Aquí nuevamente, solo podemos notar la paradoja de una medida que coloca a las capitales de provincia en el mismo pie de igualdad que las *città metropolitane*: en principio, las provincias no metropolitanas están destinadas, sin embargo, tarde o temprano, a desaparecer, pero la situación es confusa, después del fracaso del referéndum promovido por Matteo Renzi.

El Programa Operativo Nacional de los fondos

¹⁹ Bruno DISCEPOLO, *Il Mattino*, 5-12-2017, La sfida persa delle città metropolitane.

²⁰ La infiltración mafiosa en los baños del litoral romano fue, con la gestión de los migrantes, el disparador del escándalo mafia capitale, que llevó a la llegada en 2016 de 5 stelle y

Virginia Raggi, actual alcaldesa de Roma.

²¹ El proyecto definido a nivel metropolitano, mal clasificado a nivel nacional, solo fue elegible durante la ley de finanzas de 2017, mientras que Roma como la capital provincial fue una de las ganadoras en 2016.

estructurales 2014-2020 METRO, todavía a nivel nacional, pero también en un proceso de europeización, limitado esta vez a las únicas *città metropolitane*, también puede considerarse una bocanada de aire fresco, porque genera 37,7 millones para Roma —en la práctica, se trata de una gestión conjunta entre el Estado y

la comuna de Roma, destinataria de los fondos de la programación europea, en un enfoque orientado a los servicios, la agenda digital, la inclusión social...

	Financiamiento (millones de euros)	Clasificación nacional según el CIPE
Municipio de Latina	18.000	14
Municipio de Roma	18.000	22
Municipio de Rieti	15,1	25
Municipio de Frosinone	18	89
Municipio de Viterbo	17,5	91
Città metropolitana de Roma	40	104
Comunas capitales en Lacio	86,6	
Total Lacio	126,7	
Città metropolitana de Turín	40	38
Total Italia	2061,3	120

Fig.7/ Financiación en el marco del Programa para las periferias en el Lacio

Fuente: CIPE, 3 de marzo de 2017 Art. 3 y DPCM, 25 de mayo de 2016.

Además de la cuestión de los recursos y las competencias, el otro interrogante es la dimensión territorial de los nuevos trazados. La elección del gobierno de Renzi fue adoptar como perímetro de las *città metropolitane* a las provincias. Esto más o menos se cruza con el área de la cuenca de la vida en el caso de Roma (RIVIÈRE, 2015). Sin embargo, no ocurre así en otras realidades metropolitanas, como en Turín, o en ciudades más pequeñas, como es el caso de Reggio Calabria. En el caso de Milán, para la cual es difícil delimitar la realidad metropolitana, ya sea por la malla funcional de los sistemas locales de trabajo o la malla institucional provincial (en sí misma en movimiento), la noción de *city region* parecería más adecuada pero tampoco coincide con la Lombardía existente.

Pero todo depende de cómo este perímetro se aplica tanto por las mismas *città metropolitane* como por el Estado. Por lo que podemos juzgar a partir de las primeras experiencias mencionadas

anteriormente, el perímetro provincial no es un corsé. Por lo tanto, en el contexto de la convocatoria de proyectos del CIPE, observamos las elecciones similares de las *città metropolitane* de Turín y Roma, para apuntar a la recualificación urbana en las primeras coronas interna y externa. En el caso de Turín, se trata del centro de la ciudad y las 11 comunas contiguas (de 315 comunas), en el caso de Roma, la città metropolitana concentra su acción, por un lado, en el cuadrante noroeste de la ciudad, de acuerdo con las propuestas de la comuna, y, por otro lado en Fiumicino y otras 4 comunas, o el 22% del área metropolitana (Fig. 8). En ambos casos, los principales agentes siguen siendo los municipios: así en Fiumicino el programa permite contemplar la realización del Auditorio del mar mencionado anteriormente (9,3 millones de euros) en Isola Sacra (Fig. 6). Pero, en su propio programa, la comuna de Roma da prioridad al Nordeste... lo que revela también la complejidad de la situación socio-espacial de la capital mencionada anteriormente.

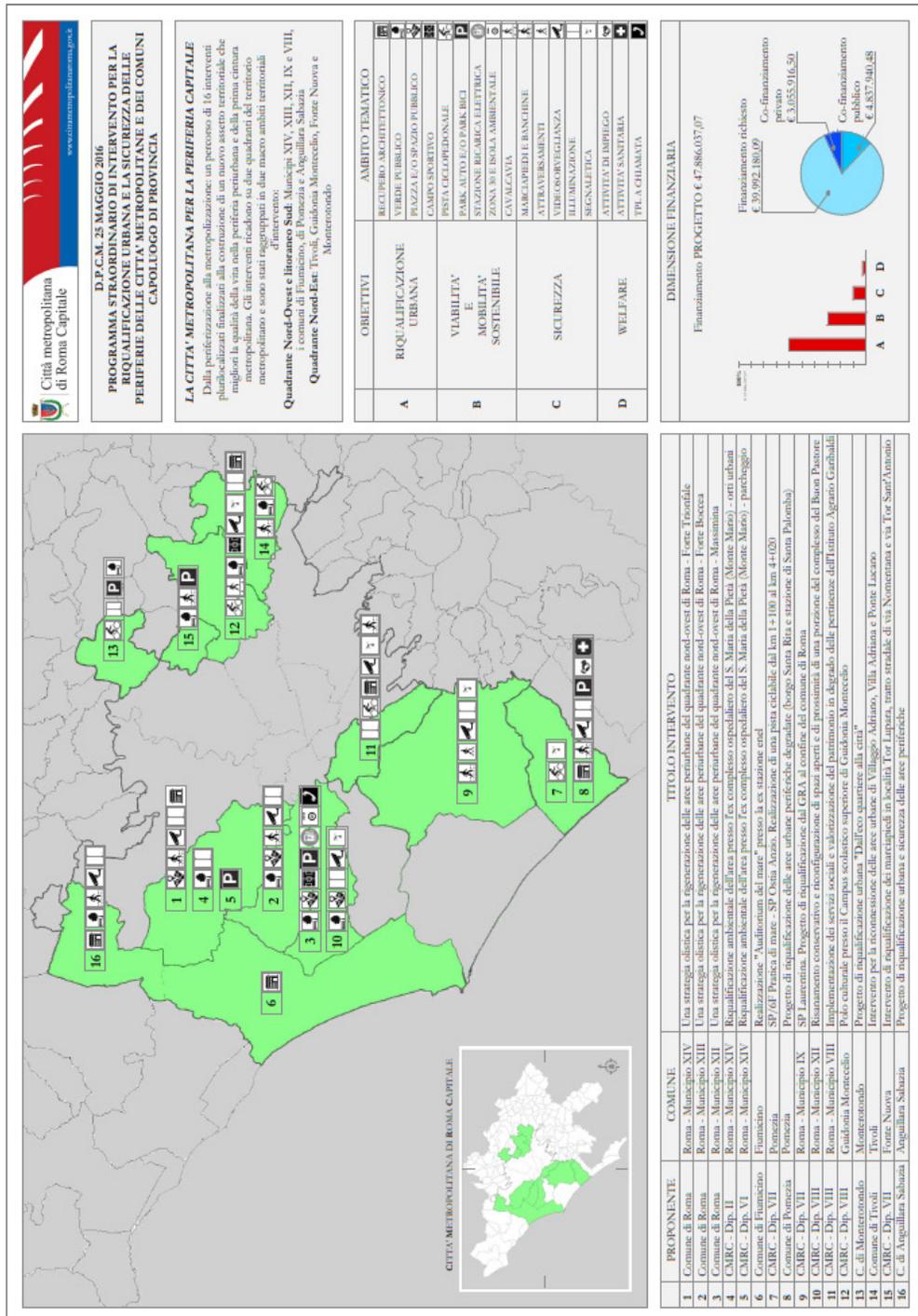


Fig. 8/ Las áreas de intervención del programa para las periferias metropolitanas de la Città metropolitana de Roma

Fuente: Città metropolitana de Roma

Conclusión

¿Qué ofrece este esbozo de un enfoque multiescalar de la capital italiana y sus periferias a través del ejemplo de Fiumicino? En primer lugar, en el plano fáctico, la crisis es una realidad para las metrópolis italianas, y en particular para Roma. Aunque la capital sigue siendo una ciudad rica y posee activos significativos, aunque su morfología urbana y su compleja geografía social la dotan de cierta plasticidad en comparación con otras ciudades más segregadas, sus periferias se ven especialmente afectadas por esta crisis, que es tanto socio-económica como política, pero también urbana. En este contexto, el poder metropolitano parece ser una solución tan remota como incierta, especialmente en el caso romano —incluso si en el modelo italiano es necesario evitar el pesimismo fácil, porque el propio modelo regional permaneció durante veinte años en el limbo, entre 1948 y el final de la década de 1960, antes de nacer.

Además, la crisis tiene una dimensión multiescalar, incluye de forma articulada el lugar de la metrópolis a escala nacional y europea y en la una dimensión local en plena reestructuración. Si tomamos el ejemplo de Fiumicino y sus relaciones con el Aeropuerto de Roma (AdR), lo que está sucediendo hoy en esta periferia en verdad es en gran medida un reflejo de la reestructuración experimentada por el sector de la aviación italiana, por un lado; y, por otro lado, el relativo retroceso de Roma en relación con Milán y más allá del norte de Europa. Pero, de forma recíproca, las fragilidades urbanas de esta periferia, los conflictos de uso que acompañan al aeropuerto y sus proyectos, contribuyen a las incertidumbres de la metropolización romana en la competencia nacional e internacional, así como a las dificultades que los habitantes deben enfrentar diariamente como tomadores de decisiones locales. Estas relaciones de reciprocidad también actúan de forma horizontal: el empoderamiento de este antiguo distrito romano le da un cierto margen de maniobra, pero la crisis de la gobernanza urbana que atravesó el centro de la ciudad afecta a sus suburbios, incluso si dicho centro está atravesando una estabilidad política por el momento.

Aunque la complejidad de las articulaciones de escala es una dimensión completa de la metropolización y de la cuestión de las periferias, el ejemplo de Roma y Fiumicino también muestra la ambivalencia de la idea de crisis de las periferias: en muchos sentidos, la situación ha empeorado en las periferias romanas y en Fiumicino, pero la crisis ha cambiado de dimensión (¿por cuánto tiempo?) el *sprawl* y también ha permitido,

como lo muestra el ejemplo de Fiumicino, la emergencia de otros posibles recursos. Si, en términos de disparidades socio-espaciales, el debate, como en el resto de Europa, se centra en la idea de “una pérdida gradual de la frontera entre el centro y la periferia” (ISTAT, 2017, p 217), esta continúa teniendo una presencia marcada en el nivel político-institucional, pero sin embargo deja entrever las dinámicas de autonomización, que todavía son frágiles. Más allá de la crisis, también está surgiendo una posible mutación del sistema metropolitano romano, que se refleja en el debate de las ciencias sociales y urbanas sobre la capital. Queda por ver si estas son tendencias sostenibles.

Bibliografía

- AVARELLO, P. (ed) & al. (2004): *Il quadrante Ostiense tra otto e novecento*, Università degli studi Roma 3, Roma.
- BANCA D'ITALIA (2017): *Economie regionali, L'economia del Lazio*, 12, <https://www.bancaditalia.it/> consultada el 18 de septiembre de 2018.
- BAGNASCO, A. (1977) *Tre Italia, Tre Italie, la problematica territoriale dello sviluppo italiano*, Bologna, Il Mulino
- BARON, N. & ROMERO, J. (eds) (2018): *Cultura territori Dal e innovacion social, ¿Hacia un nuevo modelo metropolitano en Europa del Sur?*, Valencia, PUV.
- CAMERA DEI DEPUTATI (2017): *Commissione parlamentare di inchiesta sulle condizioni di sicurezza e sullo stato di degrado delle città e delle loro periferie Relazione (relatore: Roberto Morassut): Approvata dalla Commissione nella seduta del 14 dicembre 2017*, <http://documenti.camera.it/dati/leg17/lavori/documentiparlamentari/IndiceETesti/022bis/019/INTERO.pdf> consultada el 18 de septiembre de 2018.
- CANEVA, G., TRAVAGLINI, C., VIRLOUVET, C. (a cura di) (2017): “Roma, Tevere, Litorale, Ricerche tra passato e presente, Roma, École française de Rome”, *Università degli studi Roma Tre - Centro per lo studio di Roma* (CROMA): Roma.
- CELLAMARE, C. (a cura di) (2016): *Fuori raccordo, Abitare l'altra Roma*, Donzelli editore, Roma.
- CIPE (2017): *Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia*, marzo de 2017, <http://www.programmagoverno.gov.it> , consultada el 18 de septiembre de 2018.
- COLLECTIF (2000, reedición de 2014): *Fiumicino tra cielo e mare, una storia da vedere*, Viterbo.
- (2016) “Portus, archeologia alle porte di Roma”, *Forma urbis*, anno XXI, 12, dic.
- CI-RI-LI, (2012-): *Carnet du Séminaire permanent sur les bouches du Tibre*, <http://romatevere.hypotheses.org> , consultada el 11 de diciembre de 2017.

- COPPOLA A. (2013): "Vetere-liberismo di borgata, Urbanistica y attivazione degli abitanti nella 'città da ristrutturare'. I casi delle borgate Morena e Centroni", Le forme della periferia, Rapporto finale della ricerca, Roma, Centro Riforma dello Stato: 82-140, <https://www.centroriformastato.it>, consultada el 11 de diciembre de 2017.
- CITTÀ METROPOLITANA DI ROMA CAPITALE (2017): Decreto N. 109 del 1.12.2017, "Approvazione schema di Convenzione tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri e la Città metropolitana di Roma Capitale relativa al Progetto ammesso a finanziamento sul Bando delle periferie di cui al D.P.C.M. 25/05/2016", <http://www.static.cittametropolitanaroma.gov.it/> consultada el 11 de diciembre de 2017.
- CREMASCHI M. (2010), *Riqualificazione e rigenerazione urbana en Roma*, Università Roma 3, Roma.
- & al. (2015): Métropoles et régions, entre concurrences et complémentarités, regards croisés France-Italie, Planum, the Journal of urbanism, <http://www.planum.net>
- CRISCI, M. (2018): "Il rallentamento della diffusione residenziale nell'area romana: un fenomeno da governare", en D'Albergho, De Leo, 2018: 37-46
- D'ALBERGO, E. & MOINI, G. (2015): "Il regime dell'Urbe. Politica, economia e potere a Roma", Carocci, Roma.
- & DE LEO, D., (2018) : "Politiche urbane per Roma. Le sfide di una Capitale debole, Roma", Sapienza Università editrice.
- DALMASSO, É. (1971): "Milan, Capitale économique de l'Italie", Paris, editorial Ophrys
- DE LEO, D. (2018): "Comune e Città Metropolitana alla prova del 'Bando periferie': cose fatte e cose da fare", D'ALBERGO, DE LEO (2018): 69-82
- & OMBUEN, S. (2018): "Strategie e politiche nazionali: una nuova attenzione per le città", Urban@it, Mind the gap. Il distacco tra politiche e città. III Rapporto Urban@it sulle città (a cargo de A. Balducci, O. De Leonardis e V. Fedeli): Bologna, Il Mulino.
- DELPIROU, A. (2011). "La 'thérapie du chemin de fer' à Rome : les impasses de l'articulation entre urbanisme et transport", L'Espace géographique, 40(4): 352-366.
- & al. (2013) Atlas historique de Rome : IXe siècle avant J.-C.-XXIe siècle, Autrement, Paris.
- & RIVIÈRE D. (2013) traducido por Wayne O., "The metropolisation of 'Roma Capitale': the view from the Tiber delta", Metropolitiques, 6 de noviembre de 2013, <http://www.metropolitiques.eu/>, consultada el 8 de noviembre de 2013.
- & MOURLANE ST. (2016): "Le stade olympique de Rome : entre vitrine politique et levier d'aménagement urbain", Métropolitiques, 27 de junio de 2016. <http://www.metropolitiques.eu/> consultada el 30 de junio de 2016.
- DJAMENT-TRAN, G. (2011): *Rome éternelle, les métamorphoses de la capitale*, Belin, Paris
- DONZELOT, J. (2004): *La ville à trois vitesses, relégation, périurbanisation, gentrification*, Esprit, mars-avril, 14-40.
- ELISEI P. & D'ORAZIO A. & PREZIOSO M. (2014): "Smart Governance Answers to Metropolitan Peripheries: Regenerating the Deprived Area of the Morandi Block in the Tor Sapienza Neighbourhood (Rome): Viena", Realcorp, <http://www.corp.at/archive/> consultada el 8 de noviembre de 2015.
- ERBANI F. (2013): *Il Tramonto della cosa pubblica*, Bari, Laterza
- EUROSTAT (2017): PIB au niveau régional, mars 2017, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=GDP_at_regional_level consultada el 7 de enero de 2018.
- FERRAROTTI, F. (1979): *Roma da capitale a periferia, Laterza, Rome y Bari*. Ferruccio R., Severi I. (2014): "Città Contese Spazi urbani e frontiere Sociali", Zaprunder, Rivista di storia della conflittualità sociale, 35: 2-7.
- & TORRI, R. (2018): *L'Italia senza casa. Bisogni emergenti e politiche per l'abitare*, Franco Angeli, Milano.
- (2015): "Las protestas de los ciudadanos. Características y peculiaridades de la movilización territorial en el Véneto", Documenti D'Anàlisi Geogràfica, 61/1: 161-182.
- FROMENT P. (2015): "Villes méditerranéennes en clair-obscur, de l'artisan à l'artiste ? Trajectoires et modèles," tesis con habilitación para dirigir investigaciones (HDR, por sus siglas en francés) inédita, Université Paris-Diderot, Paris.
- GIGLIONI, F. (2018) "Una risorsa ignorata: la Città Metropolitana", D'ALBERGO, DE LEO (2018): 47-58
- GUIDI, S., "La nuova sede del Banco BNP Paribas - BNL en Roma. Un ejemplo de buenas prácticas en un edificio de oficinas", *Ciudad y territorio*, 194: 795-800.
- LEONTIDOU, L. (1990): *The mediterranean city in transition*, Cambridge University press, Cambridge.
- ISTAT, CARROZZI P., VILLANI V. (2016): "Primo Reporto statistico sull'area metropolitana romana", <http://www.istat.it/> consultada el 7 de enero de 2018.
- Rapporto annuale 2018: "La situazione del paese", <http://www.istat.it> consultada el 7 de septiembre de 2018.
- Rapporto annuale 2017: "La situazione del paese", consultado el 7 de septiembre de 2018.
- Rapporto annuale 2015: "La situazione del paese", consultado el 4 de septiembre de 2017.
- LELO, K. & MONNI, S. & TOMASSI, F. (2018): "Disuguaglianze metropolitane: un enfrentamiento con Milano e Napoli", D'Albergho, De Leo (2018): 17-36
- MAPPAROMA, BLOG, Lelo K., Monni S., Tomassi F. (2016): <http://mapparoma.blogspot.com/2016/03/> consultada el 7 de septiembre de 2018.
- RICCI, L., (2017): "Roma: una strategia de reequilibrio urbano y metropolitano", *Ciudad y territorio*, 193, VOL XLIX,533-552.
- RIVIERE D., (2004): *L'Italie, des Régions à l'Europe*, A. Colin, Paris.
- (2015) : "Métropoles et territoires institutionnels : algunos análisis de casos franceses e italianos", L'Espace Politique, <<http://espacepolitique.revues.org/3642>>.

- & DELPIROU A. & PERRIN C., (2017): “Le foce del Tevere nella metropolizzazione del territorio romano”, CIRILI. Ciudad, Río, Costa, CIRILI. <https://cirili.hypotheses.org>.
- ROZENBLAT C. & CICILLE P. (2004): *Les villes européennes, éléments de comparaison*, Documentation française-Datar, París.
- SALONE, C. & BONINI BARALDI S. & PAZZOLA G. (2017): “Cultural production in peripheral urban spaces: lessons from Barriera, Turin (Italy)”, *European Planning Studies*, 1-21.
- SERONDE-BABONAUX A-M. (1980): *De L'urbs à la ville, Rome, croissance d'une capitale*, Edisud, Aix.
- Sorana S. (2013): *Vulnerabilità sociale e segregazione urbana: la configurazione dei rischi sociali nel comune di Roma*, unpublished Doctoral Thesis, Università Politecnica delle Marche, Peasaro.
- TOCCI W. (2008): *Avanti c'è posto*, Donzelli Editore, Roma.
- TOP TORINO (2016): “Un progetto metropolitano per la riqualificazione delle periferie” <http://www.cittametropolitana.torino.it/cms/> consultada el 7 de enero de 2018.
- UIL di Roma e del Lazio-Eures (2017): “Produzione di ricchezza e la dinamica del PIL, Il Lazio nel quadro italiano”, <https://www.eures.it/> consultada el 8 de enero de 2018.
- VALLAT, C. (1995): “Rome et ses borgate (1960-1980): des marques urbaines à la ville diffuse”, Rome: École française de Rome
- VETRITO, G. (a cargo) (2017): “I dossier delle Città Metropolitane. Città metropolitana di Roma, Presidenza del consiglio dei ministri, dipartimento per gli affari regionali e autonomie”, prima edizione, <http://www.affariregionali.it/> consultada el 6 de enero de 2018.