HAL open science

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

Dominique Riviere

▶ **To cite this version:**

Dominique Riviere. ¿Qué reestructuraciones metropolitanas hubo en Italia durante la crisis? Roma y sus suburbios (Fiumicino). Ciudad y territorio, estudios territoriales, , inPress, "Trayectorias y recomposiciones metropolitanas en el sur de Europa después de la crisis", José María Feria Toribio & Nacima Baron & Laurent Coudroy de Lille (ed), 198, pp.749-768. hal-01977589

HAL Id: hal-01977589

https://u-paris.hal.science/hal-01977589v1

Submitted on 8 Dec 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Quelles recompositions métropolitaines en Italie pendant la crise ? Rome et sa périphérie (Fiumicino)

Version française avant traduction de l'article « ¿Qué reestructuraciones metropolitanas hubo en Italia durante la crisis? Roma y sus suburbios (Fiumicino) », *Cytet, Ciudad y territorio, estudios territoriales*, Madrid, Ministero de Fomento, número 198, invierno 2018, p 749-768 paru dans hal-01977589 vf « vf le 12 février 2020

Dominique Rivière
Professeur de Géographie, Université Paris-Diderot (Paris VII)
Mail : dr@parisgeo.cnrs.fr

Mots-clés key-words
Système urbain italien, périphérie, Rome, Fiumicino, *città metropolitane*

Résumé
Le cas de la capitale italienne et de ses périphéries permet d'analyser les recompositions métropolitaines dans leurs rapports avec la crise économique, sociale et financière mondiale initiée par la crise des *subprimes*, et avec une action publique marquée par l'institution des *città metropolitane* en 2014 mais aussi une crise de légitimité du pouvoir local. L'article mobilise à la fois la littérature existante, les indicateurs statistiques classiques à l'échelle nationale et européenne, et une enquête de terrain à Fiumicino, banlieue aéroportuaire de la capitale. La crise des périphéries est d'essence pluri-scalaire, dans le sens où elle renvoie à des articulations d'échelles allant du niveau local au niveau national et supra-national. A l'échelle nationale et européenne, Rome, tout en restant une ville riche, apparait comme un des points sensibles de l'arc de crise qui s'est constitué sur la façade sud européenne depuis 2007et la crise a entâché la dynamique de rattrapage vis-à-vis de Milan enclenchée dans les décennies antérieures, même si ses indicateurs économiques et sociaux de la capitale sont ambigus. Par ailleurs, à l'échelle infra-urbaine, la crise des périphéries touche des ensembles morphologiquement complexes, de la borgate faite d'habitat individuel ou de petit collectif, aux grands ensembles privés construits autour des immenses centres commerciaux, en passant par les quartiers d'habitat social. La construction d'un pouvoir métropolitain, lente et incertaine, s'opère en partie sur ces périphéries, et dans le cas romain en particulier à partir des borgate de la ville-centre et d'une partie de sa banlieue, dont Fiumicino.

ARTICLE

Le système métropolitain italien est souvent considéré comme un des atouts de la péninsule, que ce soit du fait de son exceptionnelle richesse patrimoniale, de son polycentrisme fonctionnel ou encore de sa capacité à inventer de nouvelles formes de gouvernance : les années 90 ont ainsi vu la « renaissance urbanistique » de Turin ou encore de Naples tandis que Rome entreprenait une ambitieuse « thérapie du fer » (Delpirou, 2011). Or ce système métropolitain pose doublement question aujourd'hui. D'une part, celle de sa résistance à la crise financière, sociale et économique mondiale enclenchée à la suite de la crise des *subprimes* de 2007. D'autre part, l'institution par l'État italien en 2014 des métropoles –les *città metropolitane* issues de la loi Delrio- interroge la recomposition de l'action publique à l'échelle métropolitaine et ses rapports avec la trame communale qui reste le pivot de l'action publique. Quels rapports construire entre villes-centres et périphéries, mais aussi entre les différents niveaux de l'action publique local, métropolitain-régional, étatique dans un contexte de crise ?

Les périphéries métropolitaines sont au cœur de ces recompositions : issues du modèle de la *città diffusa* de l'après-guerre, très consommateur de sols, elles posent aujourd'hui d'épineux problèmes d'intégration entre les différentes faces de la métropole et sont un enjeu majeur du gouvernement métropolitain en construction. Nombre d'entre elles présentent des stigmates de la crise économique et financière mondiale, avec des grands chantiers en suspens. La thématique de la crise des périphéries domine le débat public : le parti protestaire *5 stelle* a gagné une partie de ses récentes victoires de 2016 (Rome, Turin) sur l'idée de franges de la ville abandonnés par l'action publique. L'État a lancé de son côté en 2016 un Programme extraordinaire d'intervention pour la requalification urbaine et la sécurité des périphéries des *città metropolitane* et des chef-lieux de province, et la même année une commission d'enquête parlementaire a été mise en place sur le malaise des périphéries (Camera, 2017). Pourtant, cette question n'est qu'en partie une nouveauté, car elle était déjà présente dans les années 60 : le cinema néo-réaliste a largement fait connaître les zones populaires de Milan et Turin où s'entassaient alors les *immigrati* méridonaux, Pasolini a célébré les nouveaux quartiers qui surgissaient du néant dans les replis de la campagne romaine. Sur le plan des luttes sociales, l'automne chaud de 1968, qui servit d'arrière-plan à l'institution des régions, explosa à la jonction de questions sociales et urbaines, en particulier le problème des migrations pendulaires de travail.
Si la question n'est donc pas nouvelle, il reste difficile de la définir. Certes, il est patent que l'Italie ne connait pas la focalisation de la recherche et de la vie politique française sur la « crise des banlieues » ou l'opposition parfois binaire « France des métropoles » / « France rurale ». La crise des périphéries métropolitaines italiennes, si crise il y a, semble de prime abord plus diffuse spatialement : alors qu'elle se polarise en France sur les quartiers de grands ensembles, elle touche ici des ensembles morphologiquement complexes, de la *borgate* faite d'habitat individuel ou de petit collectif, aux grands ensembles privés construits autour des immenses centres commerciaux qui ont fleuri en Italie ces dernières décennies, en passant par les quartiers d'habitat social. Elle semble aussi pluri-scalaire, dans le sens où pour comprendre la situation de telle ou telle périphérie romaine ou napolitaine, on ne peut faire abstraction du contexte difficile que traverse la péninsule et plus généralement la façade Sud de l'Europe depuis une décennie : la crise renvoie à des articulations d'échelles allant du niveau local au niveau national et supra-national.

Pour aborder les recompositions métropolitaines, il semble donc utile de les aborder à la fois par le haut, le positionnement national et européen des métropoles et par le bas : les ruptures et/ou les connexions territoriales issues de la métropolisation. Il semble aussi nécessaire de combiner approche socio-spatiale et politico-institutionnelle. Toutefois, cette gymnastique est difficile à construire, tant la question métropolitaine italienne et plus encore romaine est marquée par une certaine fragmentation, qui en rend la lecture difficile.
C'est néanmoins dans cette direction d'une approche intégrée que souhaite aller la présente contribution, à partir de l'exemple de Rome et sa périphérie, en s'appuyant pour la première sur la littérature et l'appareil statistique à disposition, et pour la seconde, en mobilisant une enquête de terrain menée sur la commune de Fiumicino, banlieue aéroportuaire de la capitale. Le littoral romain, aujourd'hui une des zones d'expansion majeures de la métropole (Delpirou et al., 2013) est doublement intéressant pour aborder les recompositions de la métropolisation et la place des périphéries. Tout d'abord, il abrite le principal *hub* italien, *Aeroporti di Roma* (AdR), aujourd'hui affecté par les difficultés de la compagnie Alitalia, ce qui n'empêche pas la poursuite d'un projet conflictuel d'agrandissement de l'aéroport international, décidé par le gouvernement Monti à l'à-pic de la crise des dettes souveraines, qui rencontre une opposition en local. Il s'agit aussi d'une commune récente (1992), dont l'autonomisation visait à la dégager d'une situation de marginalité vis-à-vis de Rome (Rivière et al., 2017). Ce territoire qui avoisine

aujourd'hui les 80 000 habitants sur 222 km^2 est en somme caractéristique à la fois « des périphéries transformées à marche forcée par la croissance résidentielle et constamment inachevées » et de « la construction, lente et conflictuelle, de pouvoirs métropolitains enchâssés entre des entités *infra* (des communes et leurs groupements) et *supra* (les pouvoirs régionaux et étatiques) » qui intéressent ce numéro de *Ciudad y territorio*. Il nous a semblé utile pour observer concrètement, au travers de l'organisation du territoire des points de vue des responsables locaux[1], la tension entre dynamique de périphérisation et d'autonomisation qui se retrouve d'une façon plus générale dans le débat des sciences sociales portant sur les périphéries.

1) Une crise métropolitaine reflet d'un double décrochement italien et sud-européen

Avant de s'intéresser aux périphéries métropolitaines italiennes et romaines, il importe de resituer les métropoles dans la trajectoire nationale dans laquelle elles s'insèrent, car ce contexte joue à la fois sur les conditions objectives de leur croissance et sur les représentations que s'en font les habitants et les acteurs publics. En effet, alors qu'au début des années 2000, l'Italie, se rangeait pour de nombreux indicateurs de développement plutôt du côté des poids lourds de l'économie européenne (Allemagne, France, Royaume-Uni) ce qui se dégage aujourd'hui est plutôt une dynamique européenne marquée par une césure Nord-Sud, où l'Italie et l'Espagne partagent à bien des égards une position commune, détériorée, et ceci a un impact sur la question métropolitaine.

1.1. Rome dans le polycentrisme italien

Le système urbain italien, est connu, on l'a dit, pour son polycentrisme avéré à la fois entre ses grandes villes pluri millionnaires –Rome, Milan, Turin, Naples - et entre elles et des villes de second rang comme Bologne, Florence, Gènes… mais aussi de plus petites villes, qui leur disputent divers ingrédients de la centralité économico-sociale. La croissance rapide et tumultueuse qu'a connu la péninsule dans l'après-guerre, précédant de peu celle de l'Espagne, puis de la Grèce et du Portugal, s'était traduite par le rééquilibrage d'un système urbain jusqu'alors plutôt dominé par le Nord, avec le Triangle industriel Milan-Gênes-Turin. Rome avait longtemps pu été présentée comme une capitale politique essentiellement « improductive » par rapport à Milan, vraie capitale économique (Dalmasso, 1971, Rozenblat, Cirile, 2004). En 1870, la Ville éternelle avait été choisie comme capitale certes pour sa centralité culturelle pour la nation italienne et pour sa position idéale entre Nord et Sud (Djament-Tran, 2011), mais aussi pour sa faiblesse économique qui précisément « ne menaçait aucune autre grande ville italienne » selon les mots d'un député de l'Unité, et elle était encore considérée au lendemain de la guerre comme relativement pauvre. Or dans l'après-guerre, et surtout à partir des années 70, elle a sinon rattrapé Milan – le Latium pèse cinq fois moins pour les exportations que la Lombardie et deux fois moins que le Piémont (Tab. 1)- tout au moins en grande partie rattrapé son retard. Ainsi, pour la richesse globale, le Latium est au second rang national, ce qui est du à Rome (82,4 % du PIB régional). Avec respectivement 529 000 et 445 000 étrangers, Rome et Milan sont aussi les plus cosmopolites des grandes villes italiennes – les étrangers y représentent respectivement 12,2 et 13% de la population (Istat, 2015). Toutefois, un autre acquis majeur des décennies de l'après-guerre a été l'affirmation de l'Italie « des cent villes », ces villes petites et moyennes, berceaux des fameux districts de la

[1] Une vingtaine d'entretiens ont été menés de 2014 à 2017 auprès des acteurs de la commune, la Région et autres acteurs publics, ainsi que la coopérative *Presenza sociale* et deux comités d'habitants de Fiumicino, mobilisés l'un contre les projets d'agrandissement de l'aéroport, le Comité *Fuori pista*, l'autre en faveur de la valorisation du patrimoine: *(Comitato per il parco archeologico di Ostia Antica e Fiumicino).*

« Troisième Italie » (Bagnasco, 1977) dont la réussite a été spectaculaire : des villes phares du Centre-Nord-Est, comme Bologne en Emilie-Romagne, devancent aujourd'hui la capitale pour le PIB par habitant (respectivement 34 300 et 31 000 euros en 2014, Milan : 44 000 euros, UIL, 2017). Ce modèle productif décentralisé vient en l'occurrence nuancer l'importance des métropoles dans le développement national. Pourtant, il s'appuie au moins indirectement sur elles : Milan en particulier est essentielle au *made in Italy*. Il faut aussi tenir compte de l'évolution des districts eux-mêmes (Froment, 2015), qui nuance la césure initialement notable entre modèle métropolitain et celui des districts, comme l'illustre, dans la banlieue aéroportuaire romaine, la place prise ces deux dernières décennies par la firme Benetton : archétype d'entreprise *leader* d'un district industriel (Trévise), elle est devenue l'actionnaire majeur d'AdR[2].

Autre limite au rayonnement des métropoles, qui relève cette fois d'un échec structurel du modèle de développement italien, l'après-guerre n'a pas permis de réduire de façon significative le dualisme Nord-Sud hérité de l'unification. Naples, métropole du Mezzogiorno, souffre d'un déclassement manifeste (Tab. 1) vis-à-vis de villes de même taille comme Rome ou Milan. A certains égards, sa situation s'est même aggravée : alors qu'elle ressortait encore du reste du Mezzogiorno dans les années 50, tout se passe comme si dans les décennies suivantes, elle avait été comme absorbée par les difficultés macro-régionales qui l'entourent, sans profiter de l'essor de sa voisine romaine : celle-ci a presque rejoint les niveaux d'emploi du Nord (Tab. 2). Ce déclassement napolitain, même s'il doit être nuancé (la ville est par exemple bien reliée à Rome par LGV), distingue d'emblée le modèle italien du cas espagnol, où des métropoles méridionales longtemps en marge du modèle économico-social national, comme Séville par exemple, ont connu une progression notable dès les années 80.

Tableau 1. Le « poids » des régions et *città metropolitane* italiennes en 2017

	Lombardie (Milan*)	Latium (Rome)	Campanie (Naples)	Piémont (Turin)
Pop. (en 1000 hab.) de la *Città metropolitana*	3 228*	4 356	3 117	2 308
Pop. (en 1000 hab.) de la Région Part de la population italienne %	10 019 16,5	5898 9,7	5839 9,6	4 392 7,3
Part de la région dans les exportations italiennes %	26,9	5	2,3	10,8
Part de la région dans la richesse italienne (PIB) (2015) %	21,9	11,1[3]	6,1	7,8

Sources : Istat, * Milan a été amputée de la province de Brianza en 2009 (868 000 hab.).

Le tournant culturel-touristique-patrimonial que connaissent nombre de villes européennes depuis trois décennies a somme toute peu joué sur cette hiérarchie. Certes Rome, Naples, mais aussi en l'occurrence Florence ou Venise, disposent à travers leur riche patrimoine urbain, d'un capital de départ exceptionnel et d'une reconnaissance internationale. L'accentuation de la fréquentation touristique vient ainsi renforcer le poids de l'économie présentielle dans l'économie romaine (Delpirou et al., 2013). Mais la compétition métropolitaine est toujours plus aiguë dans ce domaine culturel et touristique, qui voit sans cesse se développer de nouvelles destinations –à l'instar de Barcelone en Espagne ou de Bologne en Italie. Si la mise en valeur de ce capital territorial par les politiques urbaines s'opère dès les années 90, du Nord au Sud de la péninsule avec un renouveau urbanistique misant sur les centres-villes, ses résultats

[2] Fiat a aussi été présente dans AdR. Le glissement d'une partie de l'industrie italienne vers l'économie des grands chantiers est dénoncé par certains acteurs politiques (Tocci, 2004).

[3] Selon Istat. En revanche, selon Eurostat (2017), ce poids ne serait que de 9,2%.

restent marqués par le dualisme Nord-Sud. Ainsi, malgré la mise en valeur patrimoniale qu'a connu Naples ces dernières décennies, qui, bien au-delà de la seule sphère publique, impliquent les acteurs du secteur *non profit* (Froment, 2015), le Sud italien n'attire toujours globalement que 14% des touristes étrangers qui visitent l'Italie, bien loin là encore du Sud espagnol. Mieux située et s'appuyant sur les ressources de sa centralité historique et économique, Turin a accompli quant à elle sa transformation, de la *città fabbrica* en città *pirotecnica* misant sur la culture et l'économie du savoir (Salone &al, 2017) même si cela ne comble pas tous les manques laissés par le délaissement de la ville par Fiat.

1.2. L'effet de la crise

Qu'apporte la crise mondiale par rapport à ce schéma initial ? La première chose à relever est que dans le cas italien, malgré la brutale mise en cause du pays par les agences de notation au moment de la crise des dettes souveraine et malgré son appauvrissement relatif (Tab. 3), la crise, tout au moins dans sa dimension économique et sociale, a été en elle-même plutôt moins violente que celle qu'a subi l'Espagne, sans parler de la Grèce. Inversement, l'Italie ne connait pas aujourd'hui une reprise comparable à celle de l'économie espagnole. Par ailleurs, la crise mondiale a affecté un système productif qui était déjà touché par ce qu'on peut appeler, en paraphrasant Gramsci, une « crise lente » : dès les années 2000, les régions italiennes connaissaient une faible croissance qui contrastait alors avec le boom espagnol, grec et portugais, et qui n'épargnait pas les régions métropolitaines du Centre-Nord.

Dans ce contexte, l'impact de la période récente sur la capitale italienne mérite qu'on s'y arrête, car il est profondément ambigu. Elle fait montre en effet d'indicateurs en partie contradictoires, qui interrogent à la fois la capacité des indicateurs courants à l'échelle nationale et européenne à appréhender le contexte mouvant qui prévaut depuis une dizaine d'années en Europe, et la nature même de la crise romaine : dévissage économique et/ou assainissement brutal mais inévitable après l'éclatement d'une bulle spéculative ? Si l'on en croit Eurostat, la capitale aurait perdu entre 2007 et 2015 jusqu'à 25 points pour le PIB/habitant, passant de l'indice 135 à l'indice 110 (moyenne de l'UE 28 comme indice 100), soit une chute aussi forte que celle que subit, en partant de plus bas, Athènes, tandis que Milan ne perdait « que » 10 points et Madrid 14 (Tab. 2). Selon cette fois des estimations nationales, en valeur absolue, la chute du PIB par habitant est de l'ordre de -17,7%. Ces chiffres vertigineux sont à prendre avec précaution : la place de Rome par rapport aux autres grandes villes italiennes varie sensiblement selon la période de référence : toujours sur données Istat, sur la période 2008-2014, la chute du PIB par habitant est de -12,8%, une évolution pire que celle de la Lombardie (-10%) mais similaire à celle du Piémont et meilleure que celle de la Campanie (-15,7%)[4].

Tableau 2. Le décrochage de quelques régions métropolitaines italiennes et méditerranéennes selon Eurostat : le PIB par habitant

PIB /habitant en SPA	Lombardie	Latium	Campanie	Piémont	*Italie*	*Région d'Athènes*	*Communauté Autonome Madrid*
2015, UE 28 indice 100	127	110	61	103	*94*	*93*	*123*
2007, UE 28 indice 100	137	135	71	116	*105*	*124*	*137*

Source, Eurostat (2017), PPS : standard de pouvoir d'achat.

[4] A l'à-pic de la crise en 2009, l'économie romaine avait mieux résisté que celle de la Lombardie (-3,3 et -6,9%).

Quoiqu'il en soit, ces données sont préoccupantes : l'Union industrielle du Latium (UIL, 2017) les attribue à l'écroulement des investissements (-17,3% entre 2011 et 2014) -avec des signes de reprises à partir de 2016 (Banca d'Italia, 2017). La chute touche aussi l'investissement public : la Commission d'enquête parlementaire (Camera, 2017) estime que ce dernier serait aujourd'hui d'un quart à un tiers de son niveau avant la crise de 2008. La dynamique de rattrapage du Latium en a été écornée: ainsi, il avait réussi à devancer la Lombardie pour la productivité par emploi au cours des années 2000 (contrairement aux clichés régulièrement agités par un parti comme la Ligue du Nord), mais la crise l'a rétrogradé au 6ème rang italien (UIL, id). Le retrait de la candidature de Rome pour les Jeux Olympiques, décision de la municipalité *5 stelle*, témoigne d'une autre façon de l'ambiguïté de la situation romaine. D'un côté, il peut être considéré comme un indice de la « perte de compétitivité du système économico-productif du Latium » (UIL, 2017) et tout particulièrement du secteur de la construction - l'association patronale relève une chute de la valeur ajoutée de -18,5% dans ce secteur sur la période 2011-15, de -5% dans les services ou l'industrie. Le contraste avec Milan et son Exposition universelle (qui a connu il est vrai des déboires initiaux) est à cet égard notable. Mais cette décision peut à l'inverse être interprétée comme le signe d'une volonté de rupture avec l'économie des grands (et petits) travaux publics qui ont porté dans la décennies précédente une partie de la croissance de la capitale. Toutefois, le choix récent de construire un nouveau Stade pour la Roma (Delpirou, Mourlane, 2016) témoigne à cet égard de la pérennité de l'importance du BTP dans le régime romain, malgré la crise qu'il traverse.
Si la nature même de la crise romaine fait débat, divers indicateurs économiques et sociaux conduisent à la nuancer. Ainsi, l'UIL relève que l'exportation s'est maintenue à un niveau stable. Plus étonnant, en ce qui concerne le marché du travail, la région capitale a été une des rares régions à maintenir une évolution positive des emplois sur la période 2007-16 (+ 9,4%, pour seulement +2,1% en Lombardie[5]). Pour le chômage, la capitale, où celui-ci est structurellement élevé (alors que Milan a longtemps bénéficié d'un taux de chômage « bavarois » : Tab. 3) a somme toute moins souffert que d'autres, au prix toutefois d'une sensible précarisation des romains, que ce soit sous la forme de l'augmentation des contrats de travail à durée déterminée (+ 17 % entre 2011 et 2015) ou de ceux à temps partiel, à la suite du *job act* de Matteo Renzi. Mais dans le même temps, sur des bases certes très différentes, les autres grandes villes voyaient leur taux presque doubler entre 2008 et 2015.

Tableau 3. Évolution de quelques indicateurs socio-économiques dans les métropoles (*città metropolitane*) italiennes

%	Milan*	Rome	Naples	Turin	*Italie*
Taux d'emploi 2015	67,4	61,5	37,4	62,8	**56,3**
Taux d'emploi 2008	68,4	62,6	39,7	64,7	**58,6**
Taux de chômage 2015	8	10,7	22,1	11,9	**11,9**
Taux de chômage 2008	3,8	7	13,9	5,6	**6,7**

Source : Istat (2016).

Cette divergence dans les évolutions mesurées par des indicateurs classiques pose question. Il reste que, à ce premier niveau d'analyse, les métropoles italiennes, tout en restant des villes riches à l'échelle européenne, à l'exception notable de Naples et des autres villes du Mezzogiorno, sont impactées par un double déclassement à la fois à l'échelle européenne –la

[5] Relevé sur *Affari italiani,* http://www.affaritaliani.it/ 2016-473471.html.Accès 6 janvier 2018.

place de l'Italie s'est affaiblie au sein de l'Europe- et à l'échelle nationale, Rome s'en sortant moins bien que Milan. Dans ce contexte, la capitale est cependant dans une situation ambiguë. Dans le clivage Nord-Sud italien, elle se rattache toujours au Centre-Nord. Mais, de façon certes moins évidente qu'Athènes ou Naples, elle est un des points sensibles de l'arc de crise qui s'est constitué sur la façade sud européenne depuis 2007. La crise remet donc en cause une partie des équilibres entre les métropoles acquis durant les décennies précédentes et elle souligne l'ambiguïté de leur modèle de développement. Or cette crise affecte tout particulièrement leur périphérie.

2) Une crise des périphéries

Alors que la question d'une crise des périphéries renvoie couramment en France à l'idée de la ville à deux voire trois vitesses (Donzelot, 2004), qu'entend-on par ces termes en Italie ? Cette question a fait ces dernières années l'objet de nombreux travaux, stimulés à l'échelle locale par le contexte du Plan Régulateur Général (PRG) de Rome de 2008 et à l'échelle nationale par la loi Delrio de 2014 sur les *città metropolitane* ou encore par les travaux de la Commission parlementaire sur les périphéries. Sans prétendre résumer ce débat, on relèvera que la question des périphéries joue dans un contexte marqué par l'héritage de la forte croissance urbaine qu'ont connu l'ensemble des grandes villes d'Europe du Sud dans l'après-guerre, où la construction a été un des leviers majeurs de la croissance à Rome comme à Athènes ou dans les grandes villes espagnoles, avec toutes les limites d'une telle orientation. Le rapport parlementaire sur les périphéries dénonce ainsi le fait que Rome soit une « ville avec des coûts de gestion très élevés parce qu'au fil du temps elle s'est dilatée de façon irrationnelle à travers une consommation de sols insensée » (Camera, 2017 : 282). Si les périphéries ont donc pris une place croissante, la question qui se pose est celle de la persistance voire de l'aggravation du modèle centre-périphérie qui a présidé à cette dilatation ou bien de l'esquisse de son dépassement, du fait du poids assumé par les périphéries ? Elle vient rencontrer un autre débat, touchant au rôle du modèle social et familial sud-européen dans l'organisation de l'espace urbain, avec d'un côté des travaux qui mettent l'accent sur la capacité d'absorption de ce modèle méditerranéen dominé par la propriété (Leontidou, 1990), vis-à-vis des aléas dont ceux de la crise, et de l'autre ceux qui estiment que la solidarité familiale comme substitut du *Welfare* a de nombreuses limites[6].

Il faut aussi relever qu'à Rome, ce débat est rendu complexe par l'hétérogénéité du maillage territorial (Fig. 1) : il est difficile de traiter de façon intégrée la commune de Rome avec ses quelques 155 zones urbaines et 15 circonscriptions (*municipi*) et les 121 communes de sa couronne[7] dont Fiumicino, elles-mêmes de taille variable. La diversité des indicateurs usuels[8] contribue elle aussi à rendre difficile une approche systémique de la ville centre et de sa banlieue. Toutefois, outre l'Istat qui dans ses derniers rapports annuels consacre systématiquement un développement à Rome, Milan et Naples, les années récentes ont vu se développer des recherches collectives visant à pallier la dispersion des sources. À titre d'exemple, on relèvera le blog *mappa Roma* animé par le centre de recherche de l'Université

[6] Table-ronde internationale, L'austérité urbaine dans les métropoles d'Europe du Sud, faire face, faire avec, Table-ronde internationale, École Française de Rome, novembre 2017, Programme Métropoles. https://sfhu.hypotheses.org/3217.

[7] En outre, Rome a compté 19 circonscriptions de 2001 à 2013. Ex-14eme circonscription avant son autonomisation en 1992, Fiumicino est avec Guidonia la plus importante des communes périphériques.

[8] L'approche statistique des périphéries est sectorisée, privilégiant les problèmes des familles à bas revenus, des personnes âgées, des jeunes, sur la place des étrangers etc. alors que l'Istat rend difficilement accessible les données socio-professionnelles de base à des niveaux territoriaux fins. Il développe en revanche une approche par indices synthétiques (Istat, 2017, 2018), mais ils ne sont pas accessibles au même degré selon les communes ou les subdivisions communales, et les données restent lacunaires pour Fiumicino.

Roma 3 CROMA (Lelo et al., 2018), ou encore *l'Observatoire Roma* issu du réseau national urban@it (D'Albergo, De Leo, 2018). D'autres recherches se sont structurées sur telle ou telle périphérie, à l'instar pour la partie littorale de la périphérie romaine qui nous occupe ici (Avarello et al., 2004), du groupe *Coda della cometa* de l'Université Sapienza, ou du programme international City, River, Littoral de l'EFR, qui a nourri la présente recherche (Caneva et al., 2017, CI-RI-LI, 2012, Collectif, 2016).
Pour entrer dans ce sujet, on peut prendre comme point de départ la réponse de la *Città metropolitana* de Rome à l'appel à projet lancé par le gouvernement italien portant sur les périphéries des métropoles (CIPE, 2017, De Leo, 2018). Pour classer les projets qui lui ont été soumis (la moitié des communes ont répondu), la *Città metropolitana* a pris en compte comme critères : « dimension démographique et taux de croissance moyen, flux pendulaires en direction de Rome et phénomènes de marginalisation et de dégradation sociale en termes de malaise social et habitatif » (Città, 2017).

INSERT FIG. 1 AROUND HERE'. Fig. 1. Rome et ses périphéries

2.1. Le *sprawl* et la mobilité pendulaire

La dimension démographique s'impose en effet car la croissance de l'après-guerre a été spectaculaire à Rome : alors qu'elle comptait 1,6 million d'habitants en 1951 (244 000 lors de son accession au rang de capitale), elle en compte 2,9 millions aujourd'hui au niveau communal et 4,3 millions au niveau métropolitain –ex-province. La périphérie doit se comprendre dans une double acception : à la fois la face externe de la commune de Rome, située au-delà du Grand raccord annulaire (GRA, le périphérique romain), qui a concentré dans la décennie précédant la crise l'essentiel de la croissance communale et compte aujourd'hui 28% de la population de la *città metropolitana* (Tableau 4), et d'autre part, la périphérie extérieure, en particulier les communes limitrophes. Fiumicino, quasi désert lors de l'Unité italienne, est représentatif de la jonction de ces tendances centrifuges et centripètes : à la suite de l'implantation de l'aéroport de Rome, créé pour les Jeux Olympiques de 1960, la population y a doublé entre 1951 et 2001. D'autres banlieues plus industrielles comme Pomezia au sud (Fig. 1) mais surtout nombre de « communes dortoirs » ceinturent aujourd'hui la capitale. L'ensemble de cette couronne représente 34% de la population de la *città metropolitana*.
L'effet de la crise est sujet à débat : les analyses concordent sur le fait qu'elle a porté un coup d'arrêt au *sprawl* à l'intérieur de la commune de Rome mais s'agit-il d'un tournant lié à la chute du prix de l'immobilier, qui a permis à de nombreuses familles de ne plus avoir à s'éloigner de la zone centrale (Cellamare, 2016, Crisci, 2018) ou simplement des premiers signes d'une saturation de l'espace interne au GRA (Camera, 2017) ? Le *sprawl* a été à peine altéré dans la couronne extérieure : Fiumicino a gagné plus de 12 000 habitants depuis 2011, et ceci pose un réel défi aux collectivités locales soumises à la rigueur de l'austérité budgétaire.

Tableau 4 : Evolution de la population de Rome, de Fiumicino et de la métropole (*Città metropolitana*) de Rome en 1000ers

	1871	1951	2001	2015	2017
Fiumicino commune	3, 2	24,6	50,5	78,9	79,6
Rome commune	244, 5	1 651,7	2 546	2 865	2 873
À l'intérieur du Grand raccord annulaire	*Nd*	*1 423*	*1 720*	*2 075*	*Nd*
À l'extérieur du Grand raccord annulaire (Rome et communes périphériques)	*Nd*	*401*	*1 500*	*2 265*	*Nd*
Rome métropole (ex-province)	433	1,824	3 220	4 340,5	4 355,7

Source : Istat, Tuttitalia, Cremaschi (2010) et Camera dei Deputati, 2018.

La prégnance du système historique centre-périphérie ressort bien aussi dans les migrations pendulaires, qui se sont fortement accrues dans la phase précédant la crise, avec là encore un tassement relatif ces dernières années. Du fait de la taille de la commune-centre, les deux-tiers des 2 037 000 flux de travail quotidien ont lieu à l'intérieur du périmètre municipal -62% des entreprises romaines sont localisées à l'intérieur du Grand raccord annulaire (Mappa Roma, 2016). Pour le reste, sur les 698 000 flux en provenance du reste de l'aire métropolitaine, la moitié vont vers d'autres communes et Rome en représente le tiers. Même si le système local de travail romain va aujourd'hui jusqu'aux confins de la *città metropolitana* issue de la loi Delrio, c'est toujours dans la couronne des communes directement limitrophes de Rome qu'on relève les liens les plus forts entre la capitale et sa banlieue. Fiumicino reçoit 15 000 romains chaque jour, ce qui représente le tiers des déplacements en sortie de Rome (6 000 vont vers Pomezia, au second rang). Inversement, sur les 13000 flux en sortie de Fiumicino, 93% vont à Rome.

2.2. Le « malaise habitatif » des périphéries

Les « phénomènes de marginalisation et de dégradation sociale en termes de malaise social et habitatif » sont ceux le plus mis en avant pour définir les périphéries métropolitaines comme des zones de crise. Là encore, il est nécessaire de revenir sur le contexte des décennies de l'après-guerre, qui ont été celles d'un véritable sac immobilier des périphéries et banlieues romaines, en particulier pour le littoral romain d'Ostie et Fiumicino à l'occasion de l'urbanisation générée par la construction de l'aéroport (Ferraroti, 1979, Seronde-Babonaux, 1980). Conformément au modèle dominant en Europe du Sud, cette urbanisation est liée surtout à la propriété familiale (70% des familles romaines vivent dans un logement qui leur appartient, ce qui est conforme aux moyennes du pays) ce qui n'empêche nullement la présence des grands groupes de promotion immobilière. Mais la forme la plus caractéristique de la primauté du modèle familial romain est celle des *borgate*, soit une forme urbaine à faible densité, faite d'habitat individuel et de petit collectif. Cette version romaine de la *città diffusa* est en partie basée sur l'auto-construction, sous forme non exclusivement mais principalement abusive : il s'agit souvent de constructions illégales ensuite régularisées par l'État[9] (Vallat, 1995), légitimées par la puissance publique nationale et locale comme réponses au manque de logement. Par exemple, au plus fort de la croissance romaine, des années 50 aux années 70, dans la dixième circonscription de Rome ce sont quelque 90 000 personnes qui arrivaient chaque année d'autres régions, surtout méridionales, ou du centre-ville (Coppola e al, 2013). Lors des premières phases de régularisation au tournant des années 1980 et 1990, pas moins de 85 noyaux d'habitat abusifs avaient été identifiés sur le territoire romain, dont 9 sur l'actuelle commune de Fiumicino. Ils ont été l'objet de différentes mesures de requalification dans les années 2000 et dans le cadre du PRG. De son côté, à Fiumicino, la commune estime que 70 % du parc logement est d'origine abusive - la circonscription voisine d'Ostie est davantage marquée par les constructions publiques. C'est le cas d'Isola Sacra, quartier directement lié à l'emploi aéroportuaire, qui rassemble quelque 40 000 habitants (Fig. 2) dans un habitat en large part d'origine informelle. S'il reste difficile de quantifier cette construction abusive – les estimations de l'Istat (2015, 2017) varient d'un rapport à l'autre – tout indique qu'elle a bien résisté bien à la crise : alors que l'immobilier légal s'écroulait, son poids relatif a doublé en Italie depuis 2008, avec un pic de croissance dans le Latium entre 2012 et 2014. La capitale

9 L'État est contradictoire puisque, peu de temps avant la régularisation de 2004, une loi de 2001 (380) impose en théorie aux communes l'obligation de détruire les immeubles illégalement construits. L'occupation abusive de logements est relativement fréquente aussi dans le parc social, par exemple dans le quartier Morandi à Tor Sapienza (Elisei, 2014), situation encore plus courante dans les grandes villes méridionales.

reste loin toutefois des records enregistrés dans le Mezzogiorno[10] et on relève un tassement du phénomène à partir de 2016.
Par ailleurs, si dans le modèle urbain italien, les logements sociaux ne représentent qu'une part faible du logement (Fregolent et al., 2018), le PRG de Rome de 1962 leur avait prévu une place non négligeable, avec l'Est comme direction privilégiée. On en trouve l'héritage sous la forme de grands ensembles publics, dont certains sont dégradés à l'instar du fameux Corviale de la périphérie Sud de Rome (1200 logements répartis sur un immeuble d'un kilomètre de long), d'autres sont de moindre gabarit comme le Morandi dans le quartier oriental de Tor Sapienza (1200 habitants). Mais à Fiumicino, Isola Sacra ne compte que quelques rares petits collectifs. Si on manque de chiffres intégrés à l'échelle de la métropole, à titre indicatif, le principal bailleur, l'ATER, géré par la Région, ne gère que 11 000 logements dans l'ensemble de la ceinture métropolitaine[11] pour 46 000 sur la commune de Rome, qui rassemblent environ 170 000 habitants – ce qui est peu sur une population de 2,9 millions, surtout comparé aux quelque 601 000 demandes de *condono* déposées depuis 1985[12] !
Plus récemment, en particulier à partir des années 2000, les périphéries romaines, que ce soit autour du GRA ou dans les communes extérieures, ont vu se développer de vastes programmes immobiliers privés d'un seul tenant, encouragés par les choix du Plan Régulateur de Rome de 2008 qui prévoyait une couronne de nœuds structurants pour la périphérie romaine (Ricci, 2017). À Fiumicino (Fig. 2) ce phénomène est illustré par Parc Leonardo, situé aux confins de la commune de Rome et à proximité de sa nouvelle foire (*Fiera di Roma*). Entièrement produit par l'entreprise immobilière Caltagirone à partir de 2005 (Fig. 1), construit au bord du Tibre mais lui tournant le dos, il prévoit, autour d'un centre commercial de 120 000 m^2 et d'un complexe de salles de cinéma, quelque 12 000 habitants dans 4000 logements, dont la moitié seulement sont construits. Ces grandes opérations spéculatives sont celles qui ont été le plus marquées par la crise immobilière : ce n'est que récemment que les grues sont à nouveau entrées en fonctionnement à Parc Leonardo. Mais on peut considérer que même avant 2007, elles sont un éléments majeur de la crise des périphéries romaines car, que ce soit dans les périphéries extérieures comme Fiumicino ou celles internes au GRA, leur insertion dans le tissu urbain préexistant a été très faible, certains auteurs comme A. Coppola (2013) évoquent une « déflagration » qui « n'a répondu en aucune manière aux besoins de relations » des ensembles » préexistants. La juxtaposition de formes urbaines hétéroclites est à cette égard une composante structurelle de la crise des périphéries romaines, même si la capitale italienne n'en n'a pas le monopole.

INSERT FIG. 2 AROUND HERE' Fig. 2. Fiumicino, une périphérie métropolitaine et aéroportuaire

Une autre conséquence de ce modèle, qui joue aujourd'hui dans la crise de ces périphéries, est la faiblesse de l'idée même d'action publique, dans un système où l' « expansion non gouvernée de la construction » (Cellamare, 2016) a été et reste la norme (D'Albergo, Moini, 2015). Elle touche particulièrement les franges urbaines, et on la retrouve dans l'étude de cas : la force conjuguée d'une part des grands promoteurs, ces « pouvoirs forts » selon une expression souvent utilisée par la sphère politique -que ce soit celle du *Partito Democratico* (PD) qui domine actuellement à Fiumicino ou de *5 stelle* qui domine à Rome-, celle de l'auto-

[10] Elle serait passée de 9,7% à 15,1% de la construction légale à l'échelle du Latium, de 45 à 60% dans certaines régions du Sud (Istat, 2015). Dans une estimation plus récente (Istat, 2017), elle représente 23,8 % des constructions légales du Latium pour 6,2% en Lombardie. 1600 procédures de *condono* ont été ouvertes à Rome entre juin 2015 et juin 2016.
[11] Hormis Civitavecchia, classée à part. Il faut aussi relever des expériences de *social housing* à base privée comme celle lancée en 2014, qui prévoyait un millier de logements, principalement dans des zones abusives.
[12] Un tiers seulement de ces demandes ont été finalisées, entre-deux légal/illégal qui est une autre dimension de la crise des périphéries (Camera, 2017: 303).

construction d'autre part qui dans le cas de Fiumicino est venue grignoter jusqu'à des zones protégées comme la zone archéologique d'Isola Sacra (Fig. 2), est présentée lors des entretiens avec les acteurs politiques et techniques comme un élément à part entière du jeu d'acteurs. C'est un état de fait dont ils doivent bon gré mal gré s'accommoder, dans un modèle où la négociation prime : « convention urbanistique, jamais d'expropriation, toujours convention !» s'exclame un responsable du service de l'urbanisme de Fiumicino[13]. Que ce soit dans les rapports entre les communes et les grands promoteurs qui réalisent les grands projets (Delpirou, 2011, 2016) ou entre elles et les habitants, lors d'opération de requalification urbaine de l'existant, cette logique prime.

Pour autant, ceci n'exclut pas des conflits entre acteurs, dans un contexte marqué, comme le reste de l'Europe, par la montée en puissance dans la dernière décennie de controverses territoriales (Fregolent, 2015). Ainsi à Fiumicino la municipalité PD issue des élections de 2013 a été ces dernières années vent debout contre le projet d'extension de l'aéroport porté par AdR, qui concerne des zones agricoles de forte valeur, mais aussi des zones naturelles protégées pour leur intérêt paysager et patrimonial. La firme Benetton évoquée plus haut possède en outre l'essentiel des terres sur lesquelles doit se faire cette extension, au grand dam des riverains –un comité d'opposants s'est constitué face au projet. Une adjointe de la municipalité mentionne dans ce contexte l'usage de l'expropriation comme l'arme ultime : « il faudra qu'ils nous passent par-dessus la tête, c'est-à-dire, ils devront utiliser les expropriations » [14]. Ces conflits posent parfois plus directement encore la question des rapports de subordination entre la périphéries et la ville-centre : ainsi, la commune de Fiumicino s'oppose à celle de Rome à propos d'un projet d'extension d'une décharge. Mais plus encore que l'action publique, c'est la crise de 2008 elle-même qui, comme en Espagne, a (pour combien de temps ?) conduit à l'arrêt ou à la mise en suspens de nombreux grands projet. Sur la seule zone centrale de Fiumicino (Fig. 2), un port de commerce, pêche et croisière reste en attente de financements, un autre projet de port touristique, situé aux bouches du Tibre, a été bloqué par la Justice.

3.3. Entre marginalisation sociale et auto-développement

Il est plus difficile d'apprécier dans quelle mesure la complexité morphologique des périphéries romaines recoupe des questions de ségrégation sociale, et si celles-ci s'aggravent ou non. Pour autant qu'on puisse l'appréhender –car l'Istat diffuse peu, on l'a dit, les données socio-professionnelles-, les clivages centre-périphérie sont sensibles. Le revenu moyen des résidents de *Roma Capitale* était en 2013 de 25 650 euros, pour 19 700 dans l'arrière-pays metropolitain. Mais 49% des résidents à Rome déclaraient moins de 15 000 euros, en particulier à l'Est, qui enregistre aussi les plus forts taux de chômage (Mappa Roma, 2016). La périphérie externe est elle-même diverse : Fiumicino (12 500 euros) est très en-dessous des moyennes. Toutefois, malgré l'embourgeoisement et la touristification de son centre, Rome présente une moindre ségrégation que Milan ou Naples. Par exemple, si on considère les approches développées par l'Istat à partir respectivement d'une combinaison de critères socio-professionnels, revenus, instruction, qualification, densité, structure par âge… et d'un indice synthétique de la vulnérabilité sociale, associant des indicateurs sociaux et démographiques (Istat, 2017, 2018), le fait majeur est que ces indicateurs ne coïncident que rarement à Rome, constat que l'on retrouve dans diverses recherches universitaires (Sorana, 2013[15]). Si les zones environnant le GRA sont souvent pointées pour leur vulnérabilité sociale, celle-ci n'est pas absente de la zone centrale, y compris dans des zones à valeur immobilière élevée (Place Vittorio par exemple).

13 Rencontre entre le Service *urbanistica* et le master d'aménagement de Paris Diderot le 5 février 2016.

[14] L'adjointe Galluzo , rencontre, id, le 5 février 2016.

[15] La vulnérabilité « habitative » (mesurée en m^2/hab., confort etc.) est plus accentuée au niveau des périphéries hors raccord annulaire, en particulier à l'Est, mais la « vulnérabilité sociale » (renvoyant surtout à l'insertion familiale) est plus forte à l'intérieur du GRA, du fait d'un plus grand isolement des individus. (Sorana, 2013).

Le rôle conjugué de la faiblesse des grands ensembles, de l'importance du modèle familial et enfin de la présence historique, dans différentes parties centrales et péri-centrales de la ville, aussi bien de quartiers populaires (à l'Est et au Sud du centre-ville) que des quartiers bourgeois (les zones immédiatement au Nord du centre-ville mais aussi le quartier de l'EUR au Sud)… a dans une certaine mesure limité les abcès de fixation ultérieurs, tout au moins à l'échelle des circonscriptions. La complexité des mouvements successifs de desserrement a encore complexifié la situation.

En revanche, du fait de processus ségrégatifs jouant à une échelle fine, Rome est fréquemment décrite comme une mosaïque « composée de petits fragments spatiaux» (Istat, 2017). La situation de certains quartiers d'habitat social est difficile à l'instar par exemple du quartier Morandi à Tor Sapienza, où ont éclaté ces dernières années divers incidents graves (Elisei et al., 2014) : l'essentiel des habitants (beaucoup de chômeurs mais aussi de retraités) y disposeraient de moins de 1000 euros par mois. La situation sociale des borgate est plus complexe : initialement le fait de populations pauvres et exclues, vis-à-vis desquels les pouvoirs publics avaient en quelque sorte une dette (Ferrarotti, 1979), elles ont rapidement pris une coloration sociale diversifiée[16]. L'irruption, à proximité de ces formes urbaines lâches, des grands complexes immobiliers issus de l'urbanisme commercial des années 2000 comme Parc Leonardo a encore changé la donne, car plus que des poches de pauvreté dans l'absolu, ces énormes quartiers dortoirs définissent aujourd'hui une problématique de déclassement de classes moyennes, qui se trouvent privées des services qu'elles pensaient avoir (chèrement) acquis en achetant des appartements censés être équipés de toutes les commodités, et que la crise, conjuguant ses effets à ceux du système spéculatif qui l'a fait naître, a réduites à la portion congrue.

En somme, ce qui unifie le mieux la problématique des périphéries romaines est l'idée d'une crise diffuse et avant tout urbaine dans le sens où elle relève de la « ville inachevée » : le manque de services, de transports, parfois de sécurité publique, d'espaces publics et d'espaces verts, d'équipements comme les services pour les enfants, les bibliothèques, etc., définit une insatisfaction commune aussi bien aux qu'aux quartiers d'habitat social qu'aux borgate et aux nouveaux quartiers (Erbani, 2013). Le manque d'accessibilité est criant pour la borgate d'Isola Sacra : trois ponts et une passerelle piétonne seulement la relient au reste de l'agglomération (Fig. 2). Par ailleurs, alors que l'équipement automobile a pâti de la crise, le centre-ville de Fiumicino n'a plus de gare, la ligne ferroviaire ayant été déroutée vers l'aéroport –le quartier de Parc Leonardo est bien relié au reste de Rome par une gare et des grands axes routiers, en revanche il est peu accessible depuis Fiumicino. Les hiatus urbains, au demeurant banals dans les périphéries aéroportuaires, rendent problématique les interventions publiques visant à améliorer la qualité de vie ou à valoriser le patrimoine paysager et/ou historique. Certains espaces publics ont été réalisés par la commune avec le parc Guglielmi, héritage d'une ancienne villa, et un auditorium est en projet à partir de la requalification d'une ex-centrale de l'Enel (Fig. 2[17]). Mais non loin du centre, le parc archéologique du port impérial de Trajan (Porto Traiano), géré par le Ministère de la culture présente un potentiel à la fois patrimonial et de loisir qui reste pour l'heure sous-utilisé, et a longtemps été rendu comme invisible aux habitants par la prégnance des infrastructures routières et aéroportuaires toutes proches (collectif, 2010, 2016). Ce n'est que récemment que la municipalité a entrepris d'aménager ses environs et ses accès, en lien avec une opération de valorisation portée par la Surintendance de la culture –avec le soutien de Benetton, qui y voit une façon de « reconnecter » l'aéroport à son environnement et d'améliorer son acceptabilité sociale (Ci-Ri-Li, 2012). Le récent programme

[16] À titre indicatif, malgré leur origine informelle, seulement 2,6% des logements de Fiumicino sont indignes (manque de wc, douche etc.), à Rome : 2,9%. Source : Commune de Fiumicino, relevé 2018.

[17] Un autre équipement culturel, le musée *delle navi* situé à la lisière de l'espace aéroportuaire, est fermé au public depuis plusieurs décennies (Fig. 2).

d'investissement de la *Città Metropolitana* de Rome (2017) cité plus haut relève que « là où la dégradation physique est moins évidente, celle culturelle, plus difficile à repérer, est fortement ressentie par les citadins : c'est le cas à Fiumicino où, pour les consommations culturelles, les habitants dépendent totalement de Rome ».
Pour autant, là encore la situation des borgate romaines suscite un débat : si le récent rapport parlementaire sur les périphéries insiste sur leur très faible qualité urbaine, ces formes hétérogènes peuvent aussi être envisagées dans une certaine mesure comme des ressources potentielles à la crise des périphéries, du fait de la vitalité sociale que connaissent certaines d'entre elles, avec souvent des formes d'autogestion : jardins partagés, mouvements pour le logement, centres sociaux etc. (Ferrucci, 2014) qu'on retrouve dans d'autres périphéries urbaines sud-européennes (Baron, Romero, 2018). Les opérations de requalification urbaine y mobilisent des formes originales de gestion de la ville : les consortiums d'habitants sont à Rome une réalité ancienne (Coppola, 2013) que la crise vient réactiver -120 sont actifs. Le programme de la *Città metropolitana* pour les périphéries (2017) oppose ainsi d'un côté les « quartiers dortoirs » présents en particulier à l'Est, « dans lesquels la majorité de la population vit confinée physiquement et imaginairement dans une réalité périphérique romaine distante de celle du centre de la ville et donc privée de la possibilité d'en faire partie intégrante », de l'autre des périphéries présentes en particulier sur sa face littorale comme à Fiumicino, où « existent des ressources importantes qui peuvent diriger le développement dans un sens opposé à la périphérisation et à la marginalisation : des quartiers *self-made* de longue date ont développé un sentiment de communauté et une cohésion sociale, bien qu'elle soit à fort risque de fragmentation ; des héritages immobiliers (…) qui peuvent représenter d'importantes ressources structurelles dans les processus de régénération urbaine. »

3) Une gouvernance métropolitaine en suspens

Dans quelle mesure la gouvernance métropolitaine permet-elle d'affronter cette crise pluri-scalaire et/ou de renforcer les ferment d'autonomie des périphéries ? Sans pouvoir évoquer ici des éléments majeurs comme les plans régulateurs (Ricci, 2017, Delpirou, 2017) on se limitera à un aspect de cette problématique, le contexte métropolitain institutionnel, qui est l'un des plus liée à la question de l'impact de la crise sur les périphéries.
La création des *Città metropolitane* s'est en effet réalisée sous le sceau de la crise, à la fois sur la forme et sur le fond. Sur la forme car le projet métropolitain, de même qu'en France avec la loi Maptam de 2014, a été l'occasion pour l'État de s'affirmer comme étant aux commandes du pays dans une phase de tensions, par sa prise de décision rapide sur un projet depuis longtemps débattu –les premières phases de ce projet remontent à la loi 142 de 1990. Sur le fond, car un argument fréquemment employé en la faveur des *Città metropolitane* est qu'elles visent à faire retrouver sa compétitivité au « système Italie » en s'appuyant sur les métropoles : par exemple un rapport récent (Vetrito, 2017) affirme que celles-ci « dans un contexte où les villes sont redevenues les pôles entraînant des systèmes économiques nationaux, leurs principaux hubs de développement (à la fois au sens de croissance économique et celui du maintien d'un système d'inculsion sociale durable), sont en train de manquer dans une large mesure le rendez-vous que la modernité leur a fixé », avec l'idée que la réforme permettra un redressement de la situation. Dans le cadre d'un système européen où les régions métropolitaines au sens large[18] portent les deux tiers de la richesse (Eurostat, 2017), il s'agit donc de pallier certaines limites du polycentrisme italien. Il s'agit aussi, comme en France, d'adapter le gouvernement du territoire aux bassins de vie métropolitains.

[18] Il s'agit des NUTS III comportant une agglomération d'au moins 250 000 habitants.

3.1. La création des *città metropolitane* dans un contexte de crise

Mais dans quelle mesure ce vieux projet récemment remis sur la sellette est-il consensuel ? Si l'idée date de 1990, elle avait été dans un premier temps dépassée par le contexte politico-institutionnel issu de l'opération « mains propres » de 1993 (Rivière, 2004). Le système d'action publique dessiné par la Constitution de 1948, réformé en 2001, est marqué par la force des régions, certes à un moindre degré qu'en Espagne, et par l'importance du niveau communal. Tous les auteurs concordent sur l'importance des réformes administratives et politiques des années 1990 qui ont renforcé la territorialisation de l'action publique : avec l'élection directe des maires à partir de 1993, des présidents de région en 1999, la décentralisation a fait se développer une problématique entrepreneuriale dans nombre de grandes villes, dont l'ex premier ministre, Matteo Renzi, ex-maire de Florence, est un bon représentant. Le pouvoir régional voit son rôle renforcé pour la planification, et pour le logement social, mais c'est l'échelle locale qui, avec les Plans régulateurs et leurs variantes, reste l'échelle fondamentale. Dans ce cadre général, Rome dispose, en tant que commune abritant la capitale du pays, d'une place à part, résumée par son statut de *Roma capitale* qui, conjugué à l'ampleur de son territoire (Fig. 1), en fait d'emblée un contre-pouvoir notable aussi bien pour la Région que pour la métropole naissante.

Si ce projet des métropoles est resté présent dans le débat public italien pendant un quart de siècle, cela renvoie certes en partie à un débat plus général présent aussi en France (Cremaschi et al., 2015), portant sur l'opportunité ou non d'appuyer la métropolisation sur des « mailles » institutionnelles ou plutôt sur le jeu plus flexible du projet urbain –à l'instar par exemple de Turin, qui dans ses programmes stratégiques des années 90 et 2000 s'est inspirée du modèle barcelonais. Mais cela renvoie aussi à un complexe et mouvant jeu d'équilibre de pouvoir entre Régions, État et pouvoir urbain : à travers les résurgences du projet métropolitain et aussi les fluctuations du pouvoir régional -triomphant dans les années 90 et 2000, plus en retrait aujourd'hui-, ce mouvement de balancier orchestré par l'État a fait des métropoles (par procuration en quelque sorte puisqu'elles étaient virtuelles) un élément non négligeable pour « contenir » les forces centrifuges, en particulier lors des menaces de sécession un temps brandies par la Ligue du Nord.

La situation change toutefois aujourd'hui puisque, de simple hypothèse, les métropoles sont devenues des faits de loi. Toutefois, à quatre ans de la loi Delrio, leur situation est loin d'être claire. Dans la presse nationale, elles sont souvent décrites comme en attente voire en échec. Leur capacité d'intervention sur le local est plus limitée que celles des métropoles françaises auxquelles la loi Notre attribue le contrôle des plans locaux d'urbanisme, tandis que la loi Delrio leur attribue davantage un rôle « stratégique ». Leur champ de compétence couvre quand même aussi bien les services publics, la planification générale territoriale, la mobilité, que la promotion du développement économique et social, et vient donc empiéter sur le rôle des régions. De ce fait, elles sont souvent décrites comme « devant faire face à l'opposition des Régions et des communes, qui craignent devoir dédier des compétences aux nouveaux organismes » comme le résume un journaliste de *Il Mattino*[19]. En Lombardie, une loi régionale de 2015 a réduit les pouvoirs de la *Città metropolitana* de Milan.

On aurait pu penser que ces nouvelles institutions métropolitaines seraient, au moins indirectement, portées par le contexte socio-économique et urbain qui vient d'être évoqué, de la même façon que l'affirmation du pouvoir local et régional l'avait été dans les années 90 par la crise à la fois de l'État et de l'économie induite par l'opération « mains propres ». Or il n'en est rien, bien au contraire. Elles arrivent dans un contexte de perte de légitimité globale du gouvernement du territoire, du haut en bas de l'échelle, pour le citoyen ordinaire. La

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

fragilisation plus particulière du pouvoir municipal, induite par les affaires qui ont éclaté ces dernières années -la crise *mafia capitale* à Rome[20] bien sûr, mais au-delà de ce cas, Milan Naples ou encore Venise ont enregistré de notables crises de corruption- a même eu un effet plutôt inhibant sur le pouvoir métropolitain naissant. Ces situations de crise politico-juridique à l'échelle locale ne sont pas une nouveauté absolue, ni l'apanage des villes-centres : si l'on revient à Fiumicino, la municipalité en place avant 2013 a elle aussi été entachée par un scandale judiciaire lié au projet de port touristique évoqué plus haut (Fig. 2). Mais la crise politique romaine a directement retardé l'institution de la métropole, puisque la loi italienne attribue, au moins dans un premier temps, la présidence de celle-ci au maire de la ville chef-lieu, or la capitale a été mise un temps sous tutelle, et l'actuelle *giuntà* s'y intéresse peu. Plus généralement, alors que l'Espagne a vu récemment l'arrivée d'agendas urbains de rupture, qui se sont posés en défenseurs d'une nouvelle culture territoriale, le cas italien et en particulier romain s'avère difficile à interpréter : les élus de *5 stelle* à Rome se posent certes en rupture avec ce qui précédait, mais leur positionnement politique, comme leur capacité d'action vis-à-vis de l'agenda urbain dans un contexte dominé par une dette publique de plusieurs milliards d'euros sont pour l'heure incertains. Plus que la *città metropolitana*, c'est le statut spécial de la capitale (Giglioni, 2018) et ses moyens financiers qui occupent le devant de la scène.

3.2. Le programme pour les périphéries métropolitaines

Enfin, si l'État est à l'origine de la revitalisation du projet des métropoles, il faut s'interroger néanmoins sur l'ampleur de son engagement, dans un contexte dominé par la rigueur et le *spending review*. D'emblée le problème des faibles moyens des métropoles a été dénoncé, il l'est encore aujourd'hui. Cela étant, le programme évoqué plus haut portant sur les périphéries métropolitaines, n'est pas négligeable –même si c'est l'État qui tient les cordons de la bourse, en l'occurrence le Fonds national de cohésion. Quelque 120 projets ont été classés entre 2016 et 2017 pour un montant total de 2 milliards d'euros, dont 126 millions pour le Latium…et 40 millions pour la *città metropolitana* de Rome. Point révélateur de la concurrence d'échelles entre niveau local/métropolitain, sur ce même concours, la commune de Rome a obtenu 18 millions d'euros[21], au titre cette fois de son statut de chef-lieu de province (Tab. 5). Là encore, on ne peut que relever le paradoxe d'une mesure mettant sur le même pied chefs-lieux de provinces et *città metropolitane* : en principe, les provinces autres que métropolitaines sont pourtant promises à la disparition à plus ou moins brève échéance, mais la situation est confuse, suite à l'échec du référendum promu par Matteo Renzi.

Tableau 5. Les financements du Programme pour les périphéries dans le Latium

	Financements (millions d'euros)	Classement national par le CIPE
Commune de Latina	18,000	14
Commune de Rome	18,000	22
Commune de Rieti	15,1	25
Commune de Frosinone	18	89
Commune de Viterbe	17,5	91
Città metropolitana de Rome	40	104
Communes chefs-lieux du Latium	86,6	

[20] L'infiltration mafieuse des bains du littoral romain a été, avec la gestion des migrant, le déclencheur du scandale *mafia capitale,* qui a entraîné l'arrivée en 2016 de *5 stelle* et de Virginia Raggi, actuelle maire de Rome.

[21] Le projet défini à l'échelle métropolitaine, mal classé à l'échelle nationale, n'a été éligible qu'à l'occasion de la loi de finance 2017 alors que Rome en tant que chef-lieu a fait partie des lauréats dès 2016.

Total Latium	126,7	
Città metropolitana de Turin	40	38
Total Italie	2 061, 3	120

Source : CIPE, 3 mars 2017 Art. 3 et DPCM 25 mai 2016.

Toujours à l'échelle nationale, mais aussi dans une démarche d'européanisation, le Programme Opérationnel National des fonds structurels 2014-20 METRO, limité cette fois aux seules *città metropolitane*, peut être lui aussi considéré comme une bouffée d'air car il dégage pour 37,7 millions pour Rome –là encore, en pratique, il s'agit dans une cogestion entre l'État et la commune de Rome, destinataire des fonds de la programmation européenne, dans une approche centrée sur les services, l'agenda digital, l'inclusion sociale...

INSERT FIG. 3 AROUND HERE' Fig. 3. Les zones d'intervention du programme pour les périphéries métropolitaines de la *Città metropolitana* de Rome

Outre la question des moyens et des compétences, l'autre point qui pose question est la dimension territoriale des nouvelles mailles. Le choix du gouvernement Renzi a été d'adopter comme périmètre des *città metropolitane* les provinces. Ceci recoupe plus ou moins l'aire du bassin de vie dans le cas de Rome (Rivière, 2015). Ce n'est pas le cas dans d'autres réalités métropolitaines, comme à Turin ou dans des villes de petite taille comme Reggio de Calabre. Dans le cas de Milan, pour laquelle il s'avère difficile de délimiter la réalité métropolitaine, que ce soit par la maille fonctionnelle des systèmes locaux de travail ou la maille institutionnelle provinciale (elle-même mouvante), la notion de *city region* semblerait plus adaptée mais ne coïncide pas non plus avec la Lombardie existante.
Mais tout dépend de comment ce périmètre est appliqué à la fois par les *città metropolitane* elles-mêmes et par l'État. Pour autant qu'on puisse en juger avec les premières expériences évoquées plus haut, le périmètre provincial n'est pas un corset : ainsi, dans le cadre de l'appel à projet du CIPE, on relève les choix similaires des *città metropolitane* de Turin et de Rome, de cibler la requalification urbaine sur les premières couronnes interne et externe. Dans le cas de Turin, il s'agit de la ville-centre et des 11 communes contiguës (sur 315 communes), dans le cas de Rome, la *città metropolitana* concentre son action d'une part sur le quadrant Nord-Ouest de la ville, suivant les propositions de la commune, et d'autre part sur Fiumicino et 4 autres communes, soit 22% de la superficie métropolitaine (Fig. 3). Dans les deux cas, les principaux acteurs restent les communes : ainsi à Fiumicino le programme permet d'envisager la réalisation de l'Auditorium de la mer évoqué plus haut (9,3 millions d'euros) à Isola Sacra (Fig. 2). Mais dans son propre programme, la commune de Rome donne la priorité au Nord-Est…saupoudrage qui est aussi un révélateur de la complexité de la situation socio-spatiale de la capitale évoquée plus haut.

Conclusion

Qu'apporte cette esquisse d'approche pluri scalaire de la capitale italienne et de ses périphéries à travers l'exemple de Fiumicino ? Tout d'abord, sur le plan factuel, la crise est une réalité pour les métropoles italiennes, et en particulier pour Rome. Bien que la capitale reste une ville riche et dispose d'atouts notables, bien que sa morphologie urbaine et sa géographie sociale complexe la dotent d'une certaine plasticité comparativement à d'autres villes plus ségrégées, ses périphéries sont particulièrement touchées par cette crise qui est à la fois socio-économique et politique, mais aussi urbaine. Dans ce contexte, le pouvoir métropolitain semble être une solution aussi lointaine qu'incertaine, et ce plus particulièrement dans le cas romain –même s'il faut, dans le modèle italien, se garder d'un facile pessimisme car le modèle régional lui-même est resté vingt ans dans les limbes entre 1948 et la fin des années 60 avant de voir le jour.

Par ailleurs, la crise a bien une dimension pluri-scalaire, elle fait jouer de façon articulée la place de la métropole à l'échelle nationale et européenne et une dimension locale en pleine recomposition. Si on prend l'exemple rapidement évoqué de Fiumicino et de ses rapports avec l'aéroport de Rome (AdR), ce qui se joue aujourd'hui dans cette périphérie est certes en large part le reflet de la restructuration que connait le secteur aérien italien d'une part, et d'autre part celui du décrochement relatif de Rome par rapport à Milan et au-delà l'Europe du Nord. Mais réciproquement, les fragilités urbaines de cette périphérie, les conflits d'usage qui accompagnent l'aéroport et ses projets, participent des incertitudes de la métropolisation romaine dans la compétition nationale et internationale, tout autant que des difficultés que doivent affronter quotidiennement les habitants comme les décideurs locaux. Ces relations de réciprocité jouent également de façon horizontale : l'autonomisation de cette ancienne circonscription romaine la dote d'une certaine marge de manœuvre, mais la crise de la gouvernance urbaine qu'a traversé la ville-centre affecte sa banlieue, même si celle-ci connait pour l'heure une stabilité politique.
Si la complexité des articulations d'échelles est bien une dimension à part entière de la métropolisation et de la question des périphéries, pour autant, l'exemple de Rome et de Fiumicino montre aussi l'ambivalence de l'idée de crise des périphéries : à de nombreux égards, la situation a empiré dans les périphéries romaines et à Fiumicino, mais la crise a redimensionné (pour combien de temps ?) le *sprawl* et a aussi permis, comme le montre l'exemple de Fiumicino, l'émergence possible d'autres ressources. Si sur le plan des disparités socio-spatiales le débat, comme ailleurs en Europe, se focalise sur l'idée d'« une perte progressive de la frontière entre centre et périphérie » (Istat, 2017, p 217), celle-ci reste forte sur le plan politico-institutionnel, mais laisse néanmoins entrevoir des dynamiques d'autonomisation encore fragiles. Au-delà de la crise, c'est aussi une mutation possible du système métropolitain romain qui se fait jour, que reflète le débat des sciences sociales et urbaines sur la capitale. Reste à voir s'il s'agit de tendances durables.

Bibliographie et sources

Avarello, P., d'Errico, R., Palazzo, A., Travaglini, C. (a cura di) : (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/ accès 18 septembre 2018.
Bagnasco, A. (1977) Tre Italia, *Tre Italie, la problematica territoriale dello sviluppo italiano*, Bologna, Il Mulino
Baron, N. e 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/ accès 18 septembre 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 peripferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia, mars 2017, http://www.programmagoverno.gov.it accès 18 septembre 2018
Collectif, (2016) 'Portus, archeologia alle porte di Roma', Forma urbis, anno XXI, 12, dic.
CI-RI-LI,(2012-): Carnet du Séminaire permament sur les bouches du Tibre,http://romatevere.hypotheses.org, accès 11 décembre 2017

Collectif, (2000, rééd. 2014): Fiumicino tra cielo e mare, una storia da vedere, Viterbo
Coppola A. (2013): 'Vetero-liberismo di borgata, Urbanistica e 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, accès 11 décembre 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/, accès 11 décembre 2017.
Cremaschi M., Delpirou A, Rivière D, Salone C. (2015): Métropoles et régions, entre concurrences et complémentarités, regards croisés France-Italie, *Planum, the Journal of urbanism,* http://www.planum.net
Cremaschi M. (2010), Riqualificazione e rigenerazione urbana a Roma, Università Roma 3, Roma.
Crisci, M. (2018) « Il rallentamento della diffusione residenziale nell'area romana:un fenomeno da governare », dans 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.
D'Albergo, E., 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, éditions 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
De Leo, D., 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 cura di 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.
Delpirou, A. , Canepar, E., Parent, S., Rosso, E., (2013) Atlas historique de Rome : IXe siècle avant J.-C.-XXIe siècle, Autrement, Paris.
Delpirou, A., Rivière D. (2013) translated by Waine O., « The metropolisation of «Roma Capitale »: the view from the Tiber delta », Metropolitics, 6 November 2013, http://www.metropolitiques.eu/ accès 8 novembre 2013.
Delpirou A., Mourlane St. (2016) 'Le stade olympique de Rome : entre vitrine politique et levier d'aménagement urbain', *Métropolitiques*, 27 juin 2016. http://www.metropolitiques.eu/ accès 30 juin 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): Vienna, Realcorp, http://www.corp.at/archive/ accès 8 novembre 2015.
Erbani F. (2013) Il Tramonto della cosa pubblica, Bari, Laterza
Eurostat, 2017, PIB au niveau régional, mars 2017, http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/GDP_at_regional_level/fr, accès 7 janvier 2018.
Ferrarotti, F. (1979) Roma da capitale a periferia, Laterza, Rome et Bari.
Ferruccio R., Severi I. (2014): 'Città Contese Spazi urbani e frontiere Sociali', Zapruder, Rivista di storia della conflittualità sociale, 35: 2-7.

Fregolent, L., Torri, R., (2018): L'Italia senza casa. Bisogni emergenti e politiche per l'abitare, Franco Angeli, Milano.
Fregolent, L., (2015): 'Las protestas de los ciudadanos. Características y peculiaridades de la movilización territorial en el Véneto', Documents D'Anàlisi Geogràfica, 61/1 : 161-182.
Froment P. (2015) Villes méditerranéennes en clair-obscur, de l'artisan à l'artiste ? Trajectoires et modèles, unpublished HDR thesis, Université Paris-Diderot, Paris
Giglioni, F. , (2018) 'Una risorsa ignorata : la Città Metropolitana', D'Albergo, De Leo (2018): 47-58
Guidi, S., 'La nueva sede del Banco BNP Paribas – BNL en Roma. Un ejemplo de buenas prácticas en un edificio de oficinas', Ciudad y territorio, 194: 799-804.
Leontidou, L. (1990): The mediterranean city in transition, Cambridge University press, Cambridge.
ISTAT, Carrozzi P., Villani V. (2016): Primo Rapporto statistico sull'area metropolitana romana, http://www.istat.it/ accès 7 janvier 2018
ISTAT, Rapporto annuale 2018, La situazione del paese, http://www.istat.it, accès 7 septembre 2018.
ISTAT, Rapporto annuale 2017, La situazione del paese, accès 7 septembre 2018.
ISTAT, Rapporto annuale 2015, La situazione del paese, accès 4 septembre 2017.
Lelo,K., Monni,S., Tomassi, F. (2018) : 'Disuguaglianze metropolitane: un confronto con Milano e Napoli', D'Albergho, De Leo (2018): 17-36
MappaRoma, blog, *Lelo K., Monni S., Tomassi F.* (2016) : http:/www.mapparoma.blogspot.fr/2016/03/accès 7 septembre 2018
Ricci, L., (2017) : 'Roma: una estrategia de reequilibrio urbano y metropolitano', Ciudad y territorio, 193, VOL XLX, : 533-552.
Rivière D. (2015) : 'Métropoles et territoires institutionnels : quelques pistes d'analyse à partir des cas français et italien', L'Espace Politique, http://espacepolitique.revues.org/3642
Rivière D., (2004) : L'Italie, des Régions à l'Europe, A. Colin, Paris.
Rivière D., Delpirou A., Perrin C., (2017) : 'Le foce del Tevere nella metropolizzazione del territorio romano', CIRILI. City, River, Littoral, CIRILI. https://cirili.hypotheses.org
Rozenblat C., Cicille P. (2004): Les villes européennes, éléments de comparaison, Documentation française-Datar, Paris.
Salone, C., Bonini Baraldi S., and 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 delleperiferie http://www.cittametropolitana.torino.it/cms/ accès 7 janvier 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/ accès 8 janvier 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 cura di) (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 : http://www.affariregionali.it/ accès 6 janvier 2018.