



Quaderni

DOCUMENTI SULLA MANUTENZIONE URBANA DI VENEZIA

NUMERO 14 • ANNO V

FEBBRAIO 2003

La città metropolitana



Quaderni

DOCUMENTI SULLA MANUTENZIONE URBANA DI VENEZIA

N. 14 • ANNO V

FEBBRAIO 2003

La città metropolitana

a cura di Maria de Fanis e Davide Papotti

Indice

- 3 **Introduzione**
di Paolo Costa
- 5 **La città metropolitana nel nordest**
di Maria de Fanis
- 5 Che cos'è la città metropolitana Centro Veneta?
8 Un problema di funzioni
10 Solo un problema di funzioni? La natura multiforme della metropoli
13 La città metropolitana: un nuovo "centro di gravità" del territorio
15 Il governo della metropoli
17 La voce del luogo: la città vasta come questione sociale
- 23 **Le metafore dell'urbano: riflessioni per l'area metropolitana centro-veneta**
di Davide Papotti
- 23 Le scoperte e le invenzioni di nuove forme territoriali
24 Le caratteristiche fondanti della città metropolitana
28 Tre similitudini per la città metropolitana
32 Le diverse 'cronologie' della città metropolitana
33 La città immateriale: una strategia d'immagine per la città metropolitana
35 La riscoperta delle identità come invito a una nuova educazione territoriale
36 Conclusioni: lo sguardo interno e lo sguardo esterno
- 39 **La metropoli europea**
di Alessandro Costa
- 40 Caratteristiche dello sviluppo metropolitano continentale
43 Il ciclo di vita delle città
45 Due problematiche urbane di grande attualità

| | |
|----|--|
| 47 | Spazio e tempo della metropoli: dagli antichi Eneti all'agorà elettronica <i>di Stefania Bertazzon</i> |
| 47 | Qui e ora: Terra e Cielo |
| 47 | Città e spazio |
| 48 | La metropoli o città madre |
| 50 | La mappa del presente |
| 52 | La metropoli nordamericana: poco tempo e molto spazio |
| 55 | La nuova geografia: luogo e città tra presente e futuro |
| 57 | Venezia, Mestre e la questione identitaria: esperienze per la metropoli futura <i>di Michele Casarin</i> |
| 58 | Memoria |
| 60 | Percezioni, rappresentazioni |
| 65 | Perché una città metropolitana e quale città? <i>di Gilberto Muraro</i> |
| 69 | Schede <i>a cura di Maria de Fanis e Davide Papotti</i> |
| 71 | Aeronavali di Venezia |
| 72 | Autorità portuale di Venezia |
| 74 | Banca popolare etica |
| 75 | Fincantieri di Venezia |
| 76 | Fondazione Benetton studi e ricerche |
| 77 | Fondazione Cassa di risparmio di Padova e di Rovigo |
| 78 | Fondazione Cassa di risparmio di Venezia |
| 79 | Fondazione Cassamarca |
| 80 | Fondazione Eni Enrico Mattei |
| 82 | Fondazione Giorgio Cini |
| 84 | Fondazione NordEst |
| 85 | Fondazione Querini Stampalia |
| 86 | Insula, società per la manutenzione urbana di Venezia |
| 88 | Interporto di Padova |
| 90 | La Biennale di Venezia società di cultura (La Biennale) |
| 92 | PadovaFiere |
| 93 | Parco scientifico tecnologico Galileo di Padova |
| 94 | Parco scientifico tecnologico Vega di Venezia |
| 96 | Sistema Aeroportuale Venezia |
| 98 | Venice International University |

In copertina, L'area centro veneta in una foto satellitare (fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
– Magistrato alle Acque di Venezia – tramite il suo concessionario Consorzio Venezia Nuova, Servizio informativo)
in controcopertina, La tangenziale di Mestre

Introduzione

di PAOLO COSTA
Sindaco di Venezia

***I**l tema dell'area metropolitana e del ruolo metropolitano di Venezia si pone oggi con un nuovo significato.*

Negli anni sessanta e settanta le questioni al centro del dibattito si riferivano essenzialmente alla convenienza di rafforzare l'organizzazione urbana regionale attorno al triangolo Venezia, Padova e Treviso o di mantenere una struttura territoriale fortemente policentrica. Oggi, invece, si affronta la transizione dal modello produttivo industriale a quello basato sull'informazione e sulla dimensione globale di questo fenomeno, che mettono in luce la necessità, per le aree urbane, di competere per attrarre la localizzazione dei servizi rari.

La preoccupazione che il rafforzamento di un polo urbano potesse costituire un fattore eversore di quella struttura insediativa regionale policentrica e diffusa, che ha di fatto costituito uno dei fattori di successo del "modello Veneto" nelle fasi di profonda trasformazione delle modalità produttive dei nostri settori industriali, è infatti presente nel dibattito regionale fin dagli anni sessanta.

Di fatto, indipendentemente dall'opportunità "politica", fino dagli anni settanta le aree di influenza urbana di Venezia, Padova e Treviso sono andate sovrapponendosi, dando forma ad un continuum urbano in senso funzionale, articolato al proprio interno in più poli urbani. L'area metropolitana centro veneta ha continuato a rafforzarsi, ed oggi è giunta a quella soglia dell'interdipendenza funzionale oltre la quale la mancanza di coordinamento nelle decisioni di sviluppo viola sia il principio di democraticità sia il principio di efficienza.

Gli studi sulla sua struttura funzionale documentano ormai da anni l'evoluzione della sua continua riorganizzazione.

Oltre ad esistere ed evolversi velocemente per tutti quei fenomeni che riguardano il rapporto casa – lavoro, casa – consumo, casa – divertimento, la dimensione metropolitana è testimoniata dalla solidità dei "servizi rari" che infrastrutturano l'area e dai loro livelli di collaborazione ed integrazione. Ne sono un chiaro esempio le relazioni tra l'Università di Padova ed il Parco scientifico e tecnologico di Venezia che consentiranno l'integrazione tra la ricerca e la produzione nel campo delle nanotecnologie, la gestione integrata degli aeroporti di Venezia e Treviso, l'integrazione dei servizi culturali come il teatro del Veneto, la collaborazione tra il teatro La Fenice ed il teatro Verdi.

Allo stesso modo è chiaro come solo a scala metropolitana si possono affrontare in maniera efficace i problemi di accessibilità: dal passante e la sua viabilità complementare, al coordinamento del Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale con il servizio di trasporto pubblico su gomma, dalle decisioni che riguardano l'attraversamento dei mezzi pesanti, alla gestione dei livelli di qualità dell'aria, ecc. Inoltre, le ragioni che ci impongono di consolidare, anche dal punto di vista istituzionale, il livello metropolitano dipendono oggi da due fattori chiave:

- dalle prospettive di medio-lungo periodo dei processi in atto a scala sovraregionale (italiana ed europea) in conseguenza del passaggio deciso a una fase post industriale dello sviluppo;*
- dalle misure che, in conseguenza della presa d'atto di questi processi e nella prospettiva dell'affermarsi del mercato continentale, stanno prendendo le regioni e i paesi concorrenti del Veneto e dell'Italia.*

Lo spostamento dei poteri politico amministrativi dal livello nazionale a quello dell'Unione europea modificherà le gerarchie urbane nazionali, mentre l'intera gerarchia urbana europea verrà influenzata dalle scelte comunitarie in tema di trasporti e di comunicazioni.

È sempre più necessario, infatti, rendersi conto del fatto che in questi anni stiamo assistendo in Europa ad una svolta epocale. Continueremo a produrre i beni materiali, sia agricoli, sia industriali, ma si produrranno sempre più beni immateriali e nella produzione di servizi saranno impiegate quote sempre più ampie della forza lavoro. I "fuochi" dello sviluppo economico e sociale, che durante gli anni settanta si erano allontanati dai centri urbani di grandi e medie dimensioni per rendere possibile il decentramento proprio della fase di standardizzazione della produzione industriale di massa, stanno ritornando ad occupare il centro. La "periferia", le piccole città e la campagna urbanizzata restano i luoghi della produzione industriale perché consentono di evitare i costi delle grandi aree urbane e tanto più quando si tratta di produzioni standardizzate e rutinierie, le città medie restano i luoghi di espansione di quelle attività sviluppatesi nelle grandi città nella loro fase innovativa, ma tutte le attività innovative – ed intuitivamente in questa categoria rientrano le attività caratteristiche della società dell'informazione (ricerca scientifica e tecnologica, progettazione, formazione universitaria e post universitaria, telecomunicazioni, ecc.) hanno bisogno delle grandi città.

È difficile – e forse non necessario – definire a priori quali siano i confini dello spazio metropolitano da costruire nell'area centro-veneta. Quello che si può dire fin da ora è che questa costruzione deve avere carattere graduale, partendo dalla riorganizzazione interna ai diversi comuni – specie dei comuni capoluogo – e dando vita a municipalità di dimensione commisurata ai circuiti di relazione locale (ossia della vita quotidiana: casa, scuola, lavoro).

È ovvio che non è la città metropolitana che fa l'area metropolitana. È comunque sicuro che un organismo democratico capace di prendere giorno dopo giorno e a maggioranza tutte le decisioni necessarie, anche se riferite alle scelte strategiche da collegare alle scelte operative dei comuni appartenenti all'area metropolitana, risulta decisivo per accelerare la formazione e la miglior organizzazione della grande città centro veneta. Possiamo definire oggi questo nucleo "città plurale" ispirandoci a due principi complementari:

- il riconoscimento e l'autonomia delle diverse identità che coesistono nello spazio urbano;*
- l'intensificazione delle relazioni che ciascuna di esse ha con le altre e con l'esterno.*

Non si tratta cioè di un processo di frammentazione della città in tante autonomie ed anime, affermando una logica separatista che si limita a fare emergere le differenze già presenti nello spazio urbano. Si tratta, semmai, esattamente del contrario: la città plurale dà spazio alle differenze perché ciascuna di esse possa diventare il nodo intelligente, auto-organizzatore, di una rete che mette ciascuna differenza in relazione e in comunicazione con le altre, entrando a far parte di un sistema ampio e fortemente connesso.

La città plurale è per sua natura una città aperta in cui i confini tra interno ed esterno, tra comune capoluogo e comuni della cintura sfumano fino a diventare impercettibili. Proprio perché la rete delle connessioni non si arresta sui confini amministrativi della città, ma si estende naturalmente oltre.

La città plurale è una città che riduce programmaticamente le barriere che la separavano dal suo hinterland, intensificando invece la densità delle relazioni tra interno ed esterno.

In questo modo, anche a livello istituzionale, si apre al dialogo e alla cooperazione con gli insediamenti che una volta facevano parte della cintura e che devono entrare a far parte dello spazio di relazione e comunicazione urbano.