



Perché una città metropolitana e quale città?

di GILBERTO MURARO

Il messaggio del Quaderno

Città metropolitana del Veneto centrale: una realtà in attesa di istituzioni. Sembra questo il messaggio principale delle analisi raccolte nel presente volume. Ed è un messaggio rassicurante, perché il pericolo maggiore nell'ingegneria istituzionale è di progettare e realizzare scatole vuote che nessuno vuole riempire. Al contrario, l'ideale è di intervenire, senza ritardi ma anche senza anticipi, non appena l'evoluzione reale abbia dato sufficienti indicazioni sui contenuti possibili e auspicabili, fornendo quindi suggerimenti impliciti anche su come costruire il contenitore. Da questo punto di vista, benvenuto il ritardo nella realizzazione della città metropolitana di Padova-Treviso-Venezia (Patreve), di cui si parla a vuoto da oltre un decennio ma che ora potrebbe essere istituita in fretta e bene, sfruttando le sinergie già visibili tra le strutture economiche, sociali e culturali dei tre territori provinciali e realizzando opportunamente molte nuove sinergie. Il testo, tuttavia, non esplora a fondo la questione istituzionale, soffermandosi invece sulla dimostrazione che i tempi sono maturi per affrontarla decisamente.

Il significato della città metropolitana

Di fronte a tali analisi e conclusioni, in questa mia breve nota di commento mi asterrò anch'io dall'approfondire gli aspetti istituzionali. Mi chiederò invece cosa significhi e se convenga muoversi genericamente nella direzione di una città metropolitana.

Nel *mix* di collaborazione e competizione che si ritrova nella storia del Veneto ricco e industriale, cioè nell'ultimo quarantennio, andare verso la città metropolitana, comunque sia poi definita nei suoi precisi contenuti istituzionali, significa aumentare le dosi di collaborazione e ridurre quella di competizione. Significa, più precisamente, "imporre" più collaborazione: obbligando a fare scelte concordate o trasferendo più in alto il potere decisionale in determinati campi ora di competenza di comuni e province.

Convieni muoversi verso la città metropolitana?

Convieni? Finora i confini comunali e provinciali ereditati dalla storia si sono dimostrati in armonia con il senso di appartenenza della gente: un sentimento che essi hanno contribuito a creare e dal quale, in un gioco di luci riflesse, sono stati ulteriormente legittimati. La sfera locale ha costituito un riferimento protettivo e al contempo stimolante. Il confronto che ogni cittadino di questa Regione ha in testa, più o meno consapevolmente, è tra Veneto e Italia; ma poi, e con maggiore intensità, è tra la propria e le altre città venete.

Ciò non ha impedito forme spontanee e importanti di collaborazione: i distretti, sia pure con i loro confini labili, sono realtà sociali ed economiche indiscutibili e vitali; ed essi riuniscono a volte comuni che appartengono a province diverse. Imprese di diversa ubicazione nel Veneto, spalleggiate dalle rispettive associazioni provinciali, si trovano a creare insieme nuovi distretti industriali in stati esteri dove hanno trasferito segmenti rilevanti di attività produttiva. Gli atenei veneti, che sotto più profili sono in reciproca competizione, collaborano spontaneamente nelle iniziative decentrate a Vicenza e Treviso. Altri esempi significativi si possono trovare nella movimentazione delle merci, nel turismo, nello spettacolo, nella cultura.

Siamo sicuri che convenga forzare la realtà spontanea? La mia personale risposta è sì: con senso di misura e con le cautele procedurali imposte dai tanti fallimenti della programmazione e del dirigismo; ma occorre accelerare la tendenza alla collaborazione. Lo impone l'evoluzione dello scenario nazionale e internazionale, dove si manifesta una competizione sempre più accesa tra "aree forti". E la forza deriva essenzialmente da tre fattori: la competitività a scala mondiale nella produzione di beni e servizi; la qualità della vita per i residenti e i visitatori; la capacità di produrre ricerca e innovazione.

Le tre linee di forza sono in parte complementari.

Una maggiore qualità della vita è infatti fattore di sviluppo, oltre che componente del benessere individuale e sociale, perché attira i ceti protagonisti dell'economia postindustriale – ricercatori, artisti, creativi, innovatori, fornitori di servizi alla persona – che sono altamente mobili e sensibili al contesto urbano in cui si inseriscono; essa contribuisce quindi a creare l'ambito in cui far fiorire la ricerca e l'innovazione, che a sua volta aiuta ad accrescere la competitività nella produzione di beni e servizi. Facendo il percorso inverso, la maggiore competitività fa realizzare il *surplus* economico che consente di alimentare la ricerca e servizi e di aumentare la qualità della vita.

In parte, invece, le tre linee di forza possono essere viste come sostituibili, nel senso che la debolezza in un fattore può essere, per un certo tempo e fino a un certo livello, sanata dallo sviluppo di un altro fattore.

Ma ciò che conta qui sottolineare è che le tre linee di forza hanno come elemento comune l'esistenza, almeno fino a una certa dimensione, di economie di scala territoriali: operando su ambiti più vasti, si possono ottenere risultati maggiori a parità di risorse. È tutto qui il segreto delle aree forti: esse portano a livello di generale struttura socioeconomica e culturale in area vasta la ricetta dei distretti industriali, in cui operatori molto individualisti – attraverso la circolazione delle idee, l'articolazione delle linee produttive e lo sviluppo di imprese a rete, la creazione di servizi comuni, ecc. – concorrono a creare reciproche economie esterne che rafforzano i singoli e l'insieme.

Le linee di azione

Portare la filosofia del distretto a livello di generale struttura socioeconomica e culturale in area vasta implica molte azioni concomitanti, come dimostrano i contributi raccolti nel presente volume.

Implica innanzitutto un'azione nel campo dell'informazione e della formazione, volta ad aumentare il livello di accettazione e fruizione della realtà metropolitana. Ognuna delle nostre città venete offre molto, insieme offrono molto di più; perché ognuna ha punti di eccellenza (nodi di trasporto, centri produttivi, università, musei, banche, istituzioni culturali, ecc.) che promettono, una volta collegati, sinergie significative. Bisogna che di ciò si rendano conto appieno sia i responsabili della gestione e dello sviluppo dei punti di eccellenza sia i loro fruitori. Si tratta insomma di

creare imprenditori, consumatori, cittadini metropolitani e non più soltanto comunali o provinciali.

Implica in secondo luogo un'azione nel campo delle comunicazioni e dei trasporti per realizzare le anzidette sinergie e per dare possibilità a cittadini e consumatori, una volta resi sensibili alle potenzialità nell'area metropolitana, di giovarsene effettivamente.

Implica in terzo luogo un'azione di pianificazione e realizzazione di singoli insediamenti di rango metropolitano.

Questo è il punto più difficile, perché ogni istituzione esistente vorrebbe avere nel proprio territorio gli insediamenti positivi (centri di cultura, istituti di ricerca, sedi direzionali, stazioni, ecc.), mentre vorrebbe che fossero altrove quelli negativi (nodi di traffico, inceneritori, centrali termiche, ecc.); ma è anche il punto più qualificante ai fini del discorso istituzionale. Rispetto alle altre due azioni, infatti, un'istituzione metropolitana presenta un vantaggio significativo, in termini di accelerazione ed efficienza degli interventi, nei confronti di un approccio basato sul libero coordinamento di comuni e province; ma non è un vantaggio enorme, dal momento che dette azioni, in quanto portatrici di guadagni diffusi, potrebbero effettivamente nascere da un approccio collaborativo tra gli esistenti enti locali. È l'azione che crea asimmetrie di trattamento che diventa enormemente facilitata dal trasferimento del potere decisionale al livello di ente sovraprovinciale o addirittura diventa possibile solo in presenza di tale ente.

Città metropolitana o Regione?

Ammesso che quanto sin qui detto sia convincente, rimane da dire perché questo insieme di azioni metropolitane debba portare alla creazione di un nuovo ente territoriale: c'è già la Regione Veneto come ente sovraprovinciale; e la Regione potrebbe benissimo studiare e realizzare un piano particolare per quel particolare sottoambito del territorio regionale che si conviene di definire metropolitano, così come la Provincia può realizzare un piano comprensoriale senza bisogno di creare un'istituzione comprensoriale stabile (ricordando che sull'ipotesi di comprensorio come nuovo ente locale si è registrato negli anni sessanta e settanta uno degli episodi più deludenti della storia delle istituzioni locali in Italia).

Qui soccorre il principio di sussidiarietà che impone di preferire l'istituzione più vicina ai cittadini, salvo

dimostrare la necessità o l'opportunità di passare a un'istituzione più vasta per ragioni di efficienza o di efficacia. È un principio cui la recente riforma del titolo V della Costituzione ha conferito rango costituzionale, e ciò basterebbe a fini operativi; ma è confortante dichiarare che è anche principio convincente sul piano sostanziale, sicché la via imposta può apparire effettivamente la migliore. Allo stesso tempo occorre ricordare, secondo la saggezza antica, che il meglio può essere nemico del bene. Il che significa che se l'ente Città metropolitana non riesce a decollare, le azioni di livello metropolitano vanno comunque attuate: con decisione della Regione, quando non sia possibile realizzarle attraverso il coordinamento dal basso tra Comuni e Province.

Patreve o Vipatreve?

Ultimo punto, la configurazione fisica della città metropolitana del Veneto centrale. Il presente Quaderno assume come postulato il riferimento al triangolo Padova-Treviso-Venezia. In realtà non esistono postulati in questo campo. Personalmente, non posso nascondere di avere più volte preso pubblicamente posizione a favore del quadrilatero Vicenza-Padova-Treviso-Venezia. Ancora oggi, considerando i costi e i benefici dell'allargamento della Patreve (più è ampia l'area, più è difficile creare e gestire l'ente, ma più significative possono essere le sinergie), penso che l'anzidetto quadrilatero costituirebbe la preferibile area di

riferimento. In particolare va sottolineato il vantaggio di integrare pienamente il territorio del Veneto centrale a più accentuata caratterizzazione industriale, ricadente nelle province di Vicenza e Treviso, con l'area padovana e veneziana con maggiore vocazione ai servizi.

Ciò detto, ricordo di nuovo, questa volta ad ammonimento per me stesso, che il meglio può essere nemico del bene. E quindi si realizzi pure la Patreve se la Vipatreve appare obiettivo troppo incerto, magari tenendo la porta aperta all'allargamento quando dovesse diventare possibile.

Auguri

Chiudo con un plauso all'iniziativa editoriale che ha portato alla stesura e alla pubblicazione delle ricerche contenute nel presente Quaderno di Insula. Si tratta di analisi di elevata originalità e professionalità, che illuminano su vari aspetti della tematica metropolitana e della realtà socioeconomica e culturale di Patreve. In questo modo il volume fornisce un importante contributo alla creazione e alla diffusione di quella "attitudine metropolitana" che in più saggi viene giustamente considerata una condizione essenziale per rendere realizzabile l'ipotesi del nuovo ente territoriale città metropolitana e soprattutto per dare a esso legittimazione sostanziale. Auguri, quindi, di ampia circolazione e di acceso dibattito.