

Igor Giussani SSIS IX ciclo A050
L'AREA METROPOLITANA NEL MONDO
E LA PARTICOLARITÀ ITALIANA

Introduzione

Lo scopo di questo approfondimento è di delineare un profilo generale dell'area metropolitana, ricercando la sua origine storica e individuandone le peculiarità economiche, politiche e sociali. Verrà adottata una visione globale per poi concentrarsi sul caso italiano, che presenta alcuni aspetti propri legati al retaggio storico e culturale del nostro Paese.

**1. L'origine storica della metropoli e la definizione di area
metropolitana**

Il termine 'metropoli' è di origine greca, e deriva dall'unione delle parole *metèr*, 'madre', e *polis*, 'città-cittadinanza', quindi si può tradurre come 'città-madre'. La sua origine risale all'epoca in cui i cittadini delle polis greche cominciarono le migrazioni tra il VII e il VI secolo a.C. verso l'Asia minore, il nord Africa e soprattutto verso le coste italiane, fondando colonie e dando origine a quella che successivamente verrà chiamata 'Magna Grecia': la metropoli era la città di origine dei coloni, con la quale veniva mantenuto un rapporto di indipendenza sul piano politico ed economico, ma di forte comunanza sul piano religioso e militare.

In latino la parola mutò di significato, e fu utilizzata per designare il capoluogo di una provincia o di un'arcidiocesi importante, sede di provincia ecclesiastica: nasce così la figura dell'Arcivescovo metropolita, che originariamente era propria solo della cristianità orientale (non a caso, quella più influenzata dalla cultura greca), e che consisteva in una figura di raccordo tra il Vescovo e il Patriarca; il suo compito era di presiedere l'elezione e l'ordinazione dei vescovi. Al giorno d'oggi, il metropolita presiede direttamente una provincia ecclesiastica (una circoscrizione che raggruppa più diocesi) dipendente direttamente dalla Santa Sede, e la diocesi più importante della provincia ecclesiastica è detta 'sede metropolitana'. Questa figura, la cui legittimità è stata ratificata dal Concilio di Nicea del 325, ha cominciato a diffondersi a partire dal V secolo anche in Occidente, dove in precedenza solo il Papa poteva fregiarsi di questo titolo. Dopo lo scisma tra Chiesa Cattolica e Chiesa Ortodossa le funzioni del metropolita nelle due istituzioni

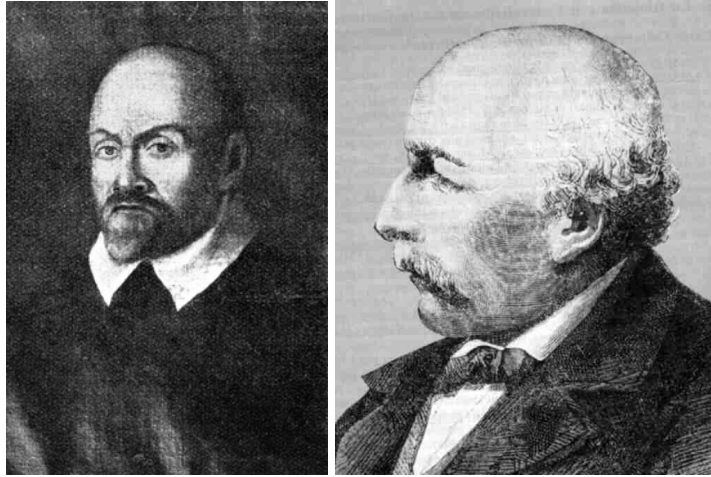
religiose sono leggermente cambiate (a causa soprattutto del costante accentramento di potere nelle mani del Papa nel cattolicesimo), ma resta comunque un arcivescovo residente in una città di grandi dimensioni la cui autorità spirituale si espande su gran parte dei paesi circostanti, con i quali viene sentito un rapporto di dipendenza non solo religiosa ma anche economica e politica.

Nell'accezione moderna la parola 'metropoli' mantiene molti dei significati antichi, perché designa una città di grandi dimensioni (intorno al milione di abitanti), centro economico e culturale di una regione o di un paese e spesso nodo di comunicazioni internazionali. Di fatto, la metropoli è il risultato di una serie di interazioni che hanno origine dalla città, ma interessano anche soggetti esterni, e che in qualche modo portano al superamento stesso del concetto di 'città' così come era stato pensato fino all'Ottocento. Per questa ragione, studiosi di primo piano come Gautmann e Lucio Gambi ritengono più appropriato parlare di *area metropolitana* perché, a differenza di 'metropoli', questo termine è più adatto per indicare una pluralità di fenomeni e soggetti e soprattutto per descrivere il carattere dinamico delle trasformazioni che la città impone al suo hinterland.

Sebbene l'area metropolitana sia connotata da processi dovuti all'industrializzazione e alla terziarizzazione dell'economia, che hanno caratterizzato gli ultimi tre secoli, già alla fine del Cinquecento un pensatore come Giovanni Botero aveva teorizzato un modello che presenta molte affinità con la situazione contemporanea. Nella sua memoria, edita intorno al 1590, si era accorto che la città aveva una 'virtù attrattiva' (così la chiama) nei confronti delle realtà circostanti, tale per cui cercava di 'inglobare' al suo interno anche le zone agricole più produttive; in forza di ciò Botero distingueva tra l'insediamento originario della città (il 'sito') e la rete di relazioni che si viene successivamente a creare, che supera i confini fisici della città. Molto probabilmente, il filosofo aveva elaborato tali riflessioni avendo in mente il passaggio in Italia dai comuni alle signorie, che è stato il primo passo verso la formazione delle regioni così come le conosciamo ora. In epoca risorgimentale Carlo Cattaneo ha ripreso parzialmente le considerazioni di Botero e le ha poste alla base della sua ipotesi di stato federale. Al pari di Botero, Cattaneo si era accorto che la grande città creava un 'corpo inseparabile' con la campagna circostante, realizzando una sua area di pertinenza economica e un suo ambito di esplicazione politica, dando così vita a quella che viene chiamata 'regione'.¹ Il merito principale di

¹ GAMBI 1976, pp. 370-371

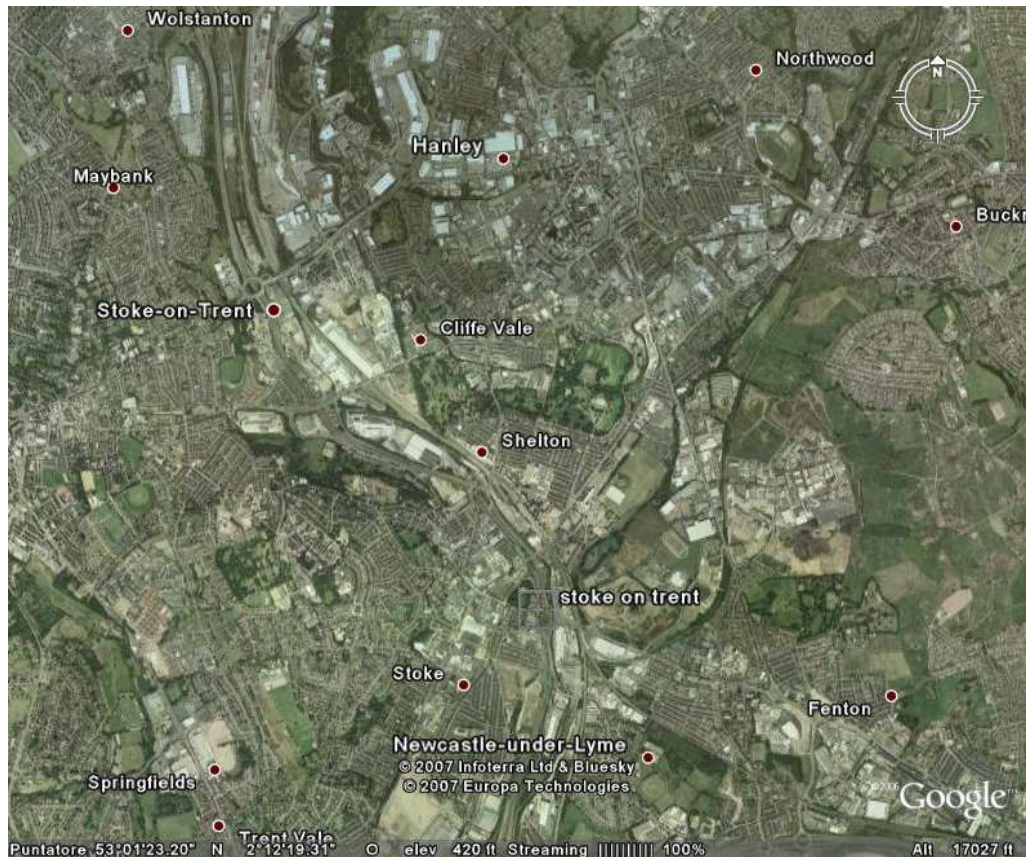
questi due grandi pensatori è stato quello di immaginare la città come un soggetto dinamico e in continua espansione, e non come una realtà chiusa e limitata, il cui confine sono le mura cittadine: queste indicano il termine del *sito* della città, ma la sua *virtù* si concretizza ben al di là.



Giovanni Botero e Carlo Cattaneo, teorici precursori delle aree metropolitane

Gli effetti della rivoluzione industriale hanno accentuato esponenzialmente i fenomeni descritti da Botero e Cattaneo, i quali sono inevitabilmente ancorati a una visione di sviluppo e governo della città pianificata in modo accentrato dal potere politico. Fin dall'epoca romana, ogni città doveva dotarsi di una rete viaria per assicurare efficienti comunicazioni con l'esterno, ma con l'industrializzazione l'entità dei trasporti aumenta a dismisura, e la velocità diventa una componente fondamentale; gli sviluppi tecnologici impongono cambiamenti sempre più rapidi e radicali, e il mondo imprenditoriale comincia a ridefinire le realtà cittadine a fronte di un potere politico troppo lento e incapace di stare costantemente al passo delle novità. Se Botero e Cattaneo hanno in mente città di 80.000-100.000 abitanti, la rivoluzione industriale, a causa dell'immigrazione di manodopera dalle campagne, crea delle vere e proprie megalopoli che arrivano a toccare anche il milione di abitanti, in modo troppo rapido perché il potere pubblico possa intervenire efficacemente e quindi con gravissime ricadute sociali sugli strati più bassi della popolazione. L'area metropolitana moderna nasce quando gli effetti della rivoluzione industriale cominciano in qualche modo a 'stabilizzarsi', un tempo che cronologicamente varia da nazione a nazione a seconda di quando ha avuto inizio il processo di industrializzazione, quando potere pubblico e imprenditoria possono quindi pianificare in modo più razionale e meditato lo sviluppo cittadino per riparare ai danni dell'improvvisazione dei decenni precedenti.

Gotmann e Gambi, tra gli altri, definiscono l'area metropolitana come una zona circostante un'agglomerazione urbana che per i vari servizi dipende dalla città centrale (metropoli) ed è caratterizzata dall'integrazione delle funzioni e dall'intensità dei rapporti che si realizzano al suo interno². Non va confusa con la *conurbazione* (anche se può coesistere con essa), fenomeno che si verifica quando varie città, attraverso la crescita della popolazione e l'espansione urbana, si sono fisicamente unite fino a formare un'unica area edificata.



Un esempio di conurbazione sorta nel nord dell'Inghilterra, e che ha per centro Stoke-on-Trent (<http://earth.google.it>)

L'area metropolitana infatti si basa su elementi funzionali e di organizzazione del territorio che, pur non potendo prescindere da alcune infrastrutture fisiche, non sono riducibili a queste; elementi necessari affinché esista una vera e propria area metropolitana sono la presenza di una rete di trasporti che colleghi tra loro i diversi ambiti urbani dell'area e la presenza di forti interazioni economico/sociali al suo interno. È difficile individuare un chiaro confine dell'area metropolitana basandosi esclusivamente su questi elementi, ma spesso proprio l'esistenza di forti scambi tra le diverse parti che la compongono (cioè la grande città e gli ambiti urbani limitrofi),

² GOTTMAN 1983, p.41

obbliga le amministrazioni locali a delegare parte delle proprie competenze a un coordinamento centrale che superi gli ambiti locali al fine di garantire una corretta gestione dell'area metropolitana in alcuni settori specifici (pensiamo, ad esempio, alla gestione della rete dei trasporti, che deve avere una visione complessiva dei problemi)³. I vari ambiti urbani dell'area metropolitana, inoltre, devono essere tra loro integrati sia attraverso una rete di trasporti, sia per l'esistenza di interazioni socio-economiche tra di essi (ecco quindi la differenza sostanziale con la conurbazione), che spesso si riflettono anche nell'esistenza di organi istituzionali per la centralizzazione di funzioni locali: l'estensione della giurisdizione di tali organi delimita, almeno dal punto di vista amministrativo, i confini dell'area metropolitana stessa.

Le aree metropolitane sono state individuate e descritte dai geografi urbani in base a due principali metodologie: la prima si basa sui flussi in entrata verso una località centrale (si parla quindi di 'aree pendolari'), l'altra invece analizza le relazioni economiche e funzionali di un territorio indipendentemente dalla presenza di una grande città (aree economico-funzionali). In ambito italiano, per quanto riguarda la concezione economico-funzionale va annoverato lo studio condotto nel 1970 da Salvatore Cafiero e Alessandro Busca ne *Lo sviluppo metropolitano in Italia*. Quest'opera ha considerato il fenomeno metropolitano non come un "gradiente diffusivo a partire da una località centrale" ma come un *minimum quantum* di mercato, ossia come una particolare densità territoriale di attività extra-agricole⁴. Questa definizione, di conseguenza, non contempla un grande centro con la sua corona di flussi pendolari, ma una condizione di mercato del lavoro che si dispiega sul territorio; la metropoli non solo esercita una 'forza attrattiva' verso se stessa, ma possiede anche una capacità di dispiegare le proprie attività economiche sul territorio, trasformando zone precedentemente adibite all'agricoltura. La definizione di tipo economico-funzionale sembra in qualche modo più vicina agli scenari metropolitani moderni: il pendolarismo infatti, pur essendo un fenomeno rilevante all'interno delle aree metropolitane, sembrerebbe più che altro accidentale, mentre l'integrazione di funzioni, servizi e l'organizzazione delle attività economiche sul territorio rappresentano il vero nucleo fondante. Tutte le città hanno una periferia e dei paesi in qualche modo 'satellite', ma solo la città metropolitana attua una riconfigurazione del territorio sulla base delle proprie necessità economiche, politiche e sociali, al di là di quelli che erano i suoi confini amministrativi originari.

³ GAMBI 1976, pp. 381-82

⁴ CAFIERO-BUSCA 1970, p.20

Veduta aerea della cittadina di Rho (MI), passata nel giro di una cinquantina di anni da importante centro agricolo ad agglomerato industriale di Milano (www.paesionline.it)



2. Le aree metropolitane nel mondo

Dal punto di vista storico, la prima area metropolitana intesa nel senso moderno del termine è sorta a Londra. A metà dell'Ottocento, gli eccessi della rivoluzione industriale avevano trasformato la capitale londinese in una megalopoli tormentata dall'inquinamento e dalla sovrappopolazione, congestionata dal traffico e afflitta da diffuso degrado sociale; i romanzi-denuncia di Charles Dickens sono un'eccellente testimonianza di questo fosco quadro, dilagante in tutta l'Inghilterra ma in modo particolare nella capitale. La concentrazione di strade, servizi, case e fabbriche era avvenuta in modo troppo caotico e deregolamentato, e si profilava il rischio di un forte abbassamento della qualità della vita anche per le classi borghesi più abbienti: per tale ragione le autorità governative londinesi, in accordo con parte della grande imprenditoria, presero provvedimenti drastici per invertire questa pericolosa tendenza.

Uno dei primi problemi che vennero affrontati riguardava la gestione politico-amministrativa della città: nel suo sviluppo forsennato tra la fine del Settecento e l'inizio dell'Ottocento, Londra si era allargata a dismisura fino ad inglobare altre municipalità autonome, creando gravi conflitti di competenza che avevano finito per avvantaggiare la speculazione edilizia e per rendere vani gli interventi dei piani regolatori; per tale

ragione, nel 1855 vennero accorpati ben 300 uffici pubblici locali, e venne realizzato un unico organismo di controllo.⁵

Per decongestionare il traffico nella *city*, si decise di specializzarla in un nucleo di negozi, laboratori, uffici e soprattutto servizi collettivi: dai 110.000 abitanti del 1861, passò rapidamente ai 20.000 del 1911, diventando il centro economico e finanziario più grande del mondo. Sotto l'influsso del progetto delle città-giardino, fiore all'occhiello dell'architettura britannica in risposta ai problemi dell'inquinamento, si progettarono quartieri residenziali a Letchworth e Welwyn, due sobborghi della capitale, e si realizzarono parchi pubblici (Regent's Park, Victoria Park) nella periferia; l'attività industriale venne invece localizzata ad East End. Tutti questi interventi di riqualificazione si protrassero per gran parte del Novecento, anche perché durante la seconda guerra mondiale la città venne gravemente danneggiata dai bombardamenti. Nel 1944 gli urbanisti Abercrombie e Forshaw proposero (ottenendo l'approvazione del Consiglio della contea) un piano basato sulla visione di Londra non come città, ma come area metropolitana; infatti il piano prevedeva interventi da realizzare:

- nella zona interna, ossia la city e i quartieri periferici più compatti
- nella zona suburbana
- nella zona esterna, che comprende città satellite della capitale, in zone anche a 60-80 km di distanza dal centro⁶.

Oramai, ogni intervento che vedeva coinvolta la città di Londra si ripercuoteva su tutto il suo hinterland, costringendo quindi a un intervento di riordino complessivo. Non a caso, il progetto in questione portava il nome di *Greater London Plan*, dove per 'Grande Londra' bisogna proprio intendere la zona di territorio che oggi è ufficialmente riconosciuta come area metropolitana della capitale; da allora, tutte le opere di riqualificazione urbanistica londinesi hanno assunto questa impostazione concettuale.

⁵ BENEVOLO 1993, p.219

⁶ BENEVOLO 1993, pp.222-224



La Grande Londra nel progetto del 1944, opera di riqualificazione dell'intera area metropolitana londinese (<http://it.wikipedia.org>)

Nel corso del Novecento sono sorte grandi metropoli, da svariati milioni di abitanti, in tutto il pianeta, anche in paesi in via di sviluppo o comunque non assimilabili al 'primo mondo' (come la Cina e l'India), e alcune di queste hanno dato origine ad aree metropolitane che si estendono anche per centinaia di km: è il caso ad esempio di Tokyo, che dal secondo dopoguerra a oggi è cresciuta fino a raggiungere addirittura montagne impervie, con veri e propri capolavori di ingegneria civile per la costruzione di strade e ferrovie; non a caso la sua area metropolitana è la più grande del mondo.

LE 10 MAGGIORI AREE METROPOLITANE AL MONDO⁷

Rank	Area metropolitana	Nazione	Popolazione
1	Tokyo-Yokohama	Giappone	33,190,000
2	New York	USA	21,362,000
3	Seul-Inchon	Corea del Sud	19,920,000
4	Città del Messico	Messico	19,620,000
5	Sao Paulo	Brasile	17,720,000
6	Mumbai (Bombay)	India	17,580,000
7	Osaka-Kobe-Kyoto	Giappone	16,930,000
8	Los Angeles	USA	16,374,000
9	Manila	Filippine	14,140,000
10	Cairo	Egitto	14,000,000

L'enorme sviluppo economico cinese, a partire dagli anni Novanta, ha avuto pesanti conseguenze sul piano urbanistico, a causa della crescente necessità di nuove strade e reti di comunicazione e servizi, e delle ripercussioni del boom economico sulla popolazione. Shanghai, forse la città simbolo di questa forsennata crescita economica, ha generato una

⁷ Fonte: <http://www.demographia.com/db-world-metro2000.htm>

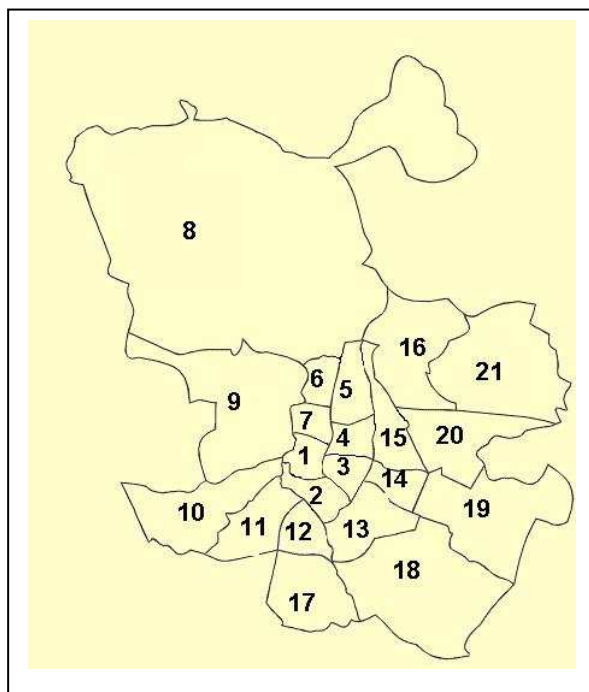
regione metropolitana, così come anche le città delle province di Hubei, Hangkow, Hanyang e Wuhan, ora accomunate dal nome Wuhan nella parte inferiore del fiume Yangtze. In quest'ultimo caso, le aree metropolitane di ogni singola città si sono sviluppate fino a creare un'enorme conurbazione, al punto che diventa praticamente impossibile distinguere una città dall'altra; per tale ragione, le autorità cinesi hanno preferito demandare tutti gli oneri amministrativi alla municipalità di Wuhan.



La megalopoli cinese di Wuhan, risultato della fusione di diverse aree metropolitane

(<http://it.wikipedia.org/wiki/Wuhan>)

Non bisogna commettere l'errore di pensare che una grande città, di per sé, crei automaticamente un'area metropolitana. Ad esempio, Glasgow non ha mai generato un'area metropolitana, nonostante alla fine dell'Ottocento fosse all'avanguardia nello sviluppo dell'industria e della tecnologia, e malgrado i suoi ingegneri e i suoi macchinari fossero ricercati in tutto il mondo. Cinquanta miglia ad est di Glasgow si trova Edimburgo, il centro culturale e commerciale della Scozia: ha avuto momenti di forte espansione economica, ma non è riuscita a creare un'area metropolitana. Nemmeno le economie sommate delle due città, che pure non sono particolarmente distanti, sono



riuscite a creare un sistema denso e ricco di attività economiche in grado di formare una città metropolitana, perché il territorio fra le due maggiori città scozzesi è rimasto fondamentalmente agricolo. Il medesimo discorso vale per città di importanza internazionale come Madrid, Rio de Janeiro, Buenos Aires: le connessioni che hanno creato con il loro hinterland sono ancora

Carta dei distretti di Madrid. La sua municipalità (a differenza di quella di Londra), nel corso dei secoli non ha subito variazioni rilevanti (<http://it.wikipedia.org/wiki/Madrid>)

troppo limitate per parlare di una vera e propria area metropolitana economico-funzionale, cosa che però non ha impedito loro di diventare nodo di una rete internazionale di servizi e trasporti.

In Europa, le aree metropolitane hanno ottenuto un riconoscimento legislativo, con la creazione quindi di propri organi di governo, in Francia (Parigi, Lione, Marsiglia), Germania (Berlino, Brema, Amburgo), Inghilterra (Londra), Portogallo (Lisbona, Porto), Belgio (Bruxelles), Polonia (Varsavia, Cracovia, Poznan) e Paesi Bassi (Amsterdam, Rotterdam, L'Aia, Eindhoven, Arnhem-Nijmegen, Enshede-Hengelo, Utrecht). Dal punto di vista pratico ciò significa che ogni città-metropolitana crea organismi di governo (similmente agli assessorati italiani) per i servizi alle persone, i quali hanno potestà sull'intera area metropolitana e non solo sulla realtà cittadina. La Greater London Authority (GLA), ad esempio, è l'autorità metropolitana che ha competenza specifiche nei seguenti settori:

- trasporti
- forze di Polizia
- vigili del fuoco e protezione civile
- sviluppo economico
- cultura e sistema scolastico
- tutela ambientale
- sanità ⁸.

Si tratta di competenze fondamentali, la cui efficienza risulta molto maggiore se vengono gestiti da un unico coordinamento metropolitano, anziché dalle singole municipalità. Queste invece possono dedicarsi con maggior attenzione a servizi meno onerosi e più specifici, soprattutto per quanto concerne l'amministrazione burocratica, snellendo un processo che, se gestito in modo centralizzato, porterebbe a inevitabili disagi a causa del trattamento e della conservazione di una mole di dati enorme, che si ripercuoterebbe negativamente sui servizi alla cittadinanza.

3.La situazione italiana

Il caso delle aree metropolitane italiane è particolare perché il nostro Paese ha cominciato il processo di industrializzazione molto più tardi rispetto ai principali paesi europei (a partire dalla seconda metà dell'Ottocento), ed esso è stato limitato solo ad alcune regioni; la caratterizzazione agricola dell'Italia ha avuto forti riflessi sullo

⁸ Informazioni reperibili dal sito della GLA, <http://www.london.gov.uk/gla/>

sviluppo urbanistico delle città e sulle relazioni città-campagna. Ancora in epoca napoleonica, gli insediamenti di almeno 80.000-100.000 abitanti in Italia erano solo 8, ed erano diventati appena 12 nel pieno del Risorgimento. Settanta anni dopo la formazione dello stato unitario, nel 1930, il loro numero era cresciuto a 18, poi la svolta dopo la seconda guerra mondiale: grazie anche agli aiuti economici del piano Marshall, lo sviluppo industriale porta al boom degli anni Cinquanta e Sessanta, al punto che negli anni Ottanta si possono contare nella nostra penisola 71 insediamenti con più di 100.000 abitanti.⁹ Inevitabilmente, lo sviluppo non graduale ha avuto pesanti ripercussioni: in molti casi, similmente a quanto avvenuto in Inghilterra tra Settecento e Ottocento, sono mancati progetti di regolamentazione dello sviluppo industriale e ciò ha avuto gravi riflessi sul piano urbanistico, perché è stato permesso all'economia di rimodellare il territorio, e soprattutto l'impianto architettonico delle città, senza un adeguato controllo politico (o con la sua connivenza). Nel dopoguerra, avendo come riferimento quanto accaduto in Europa cinquant'anni prima, era però molto più semplice prevedere le problematiche che sarebbero poi sorte e sarebbe stato possibile prevenirle tempestivamente.

Possiamo riassumere quindi la formazione delle aree metropolitane in Italia in tre fasi distinte:

1) le grandi città si ampliano a dismisura, a causa dell'immigrazione dalla campagna ma anche per effetto della speculazione edilizia, un fenomeno che in Italia assumerà presto caratteri parossistici. La semplice esposizione dei dati relativi all'aumento della popolazione rispetto alla crescita dell'edificazione di abitazioni di alcune delle maggiori città italiane tra gli anni Cinquanta e Settanta parla da sola¹⁰:

CITTÀ	AUMENTO POPOLAZIONE	CRESCITA EDIFICAZIONE ABITAZIONI
1951-1961		
Milano	25%	40%
Torino	40%	55%

⁹ GAMBI 1976, pp.373-74

¹⁰ GAMBI 1976, pp. 396-397

Bologna	33%	66%
Roma	33%	80%
Napoli	16%	40%
1961-1971		
Milano	9%	20%
Torino	15%	31%
Bologna	12,5%	24%
Roma	30%	51%
Napoli	6,4%	20%

Il risultato di questa massiccia opera di edificazione, dal punto di vista paesaggistico, è la creazione di gigantesche conurbazioni, dove sorgono ripetutamente conflitti di attribuzione di competenze tra le diverse autorità municipali. Bisogna anche ricordare che, fino al 1968, il titolo V della Costituzione, concernente le prerogative delle regioni, non aveva ancora trovato attuazione, e quindi le autorità dei grandi capoluoghi di provincia non avevano un contro-potere a livello locale che potesse porre dei freni ai loro interventi sul territorio.

2) A partire dagli anni Settanta, il sistema produttivo italiano, con tutte le sue contraddizioni e i suoi limiti, comincia a consolidarsi (almeno per quanto riguarda i grandi gruppi, come FIAT, Pirelli, ecc.) e si trova a dover competere a livello europeo (dove viene istituito il mercato unico) e internazionale. Per reggere il passo, occorre riorganizzare il territorio e istituire reti di servizi sempre più efficienti, creando anche centri di smistamento e coordinamento; la rete dei trasporti, sia autostradale che ferroviaria, necessita di continui potenziamenti e di integrazioni con quella europea, e i paesi e le cittadine periferiche cominciano a ricoprire funzioni che la metropoli non è più in grado di gestire in modo efficace. In questa nuova fase le regioni ricoprono un importante ruolo di coordinamento, ma permangono situazioni di contrasto tra le diverse amministrazioni locali.

3) Alla fine degli anni Ottanta, le aree metropolitane italiane sono una realtà effettiva finalmente riconosciuta anche a livello legislativo..

4.La legislazione italiana sulle aree metropolitane

La legge n. 142/1990 (poi confluita nel Testo Unico degli Enti Locali, Dlgs 267/2000), all'art. 17 prevede quanto segue:

1. Sono considerate aree metropolitane le zone comprendenti i comuni di Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Bari, Napoli¹¹ e gli altri comuni i cui insediamenti abbiano con essi rapporti di stretta integrazione in ordine alle attività economiche, ai servizi essenziali alla vita sociale, nonché alle relazioni culturali e alle caratteristiche territoriali.

2. La regione procede alla delimitazione territoriale di ciascuna area metropolitana, sentiti i comuni e le province interessate, entro un anno dalla data di entrata in vigore dalla presente legge.

3. Quando l'area metropolitana non coincide con il territorio di una provincia si procede alla nuova delimitazione delle circoscrizioni provinciali o all'istituzione di nuove province ai sensi dell'articolo 16 considerando l'area metropolitana come territorio di una nuova provincia.

All'articolo 19 sono definite esplicitamente le funzioni della città metropolitana:

- a) pianificazione territoriale dell'area metropolitana;
- b) viabilità, traffico e trasporti;
- c) tutela e valorizzazione dei beni culturali e dell'ambiente;
- d) difesa del suolo, tutela idrogeologica, tutela e valorizzazione delle risorse idriche, smaltimento dei rifiuti;
- e) raccolta e distribuzione delle acque e delle fonti energetiche;
- f) servizi per lo sviluppo economico e grande distribuzione commerciale;
- g) servizi di area vasta nei settori della sanità, della scuola e della formazione professionale e degli altri servizi urbani di livello metropolitano.

Questa legge si ispira a provvedimenti simili realizzati in altri paesi europei, e riconosce formalmente l'esistenza di un 'comune metropolitano' determinato da rapporti economici e funzionali; ammette altresì uno *status* superiore al sindaco e alla giunta della città metropolitana, ufficialmente investiti di potere di intervento su aree che non sarebbero di loro pertinenza. Lo spirito che anima questa legge è di risolvere i contrasti che negli anni precedenti avevano paralizzato la costruzione di infrastrutture legate ai trasporti, e di mettere un argine ai disservizi legati ai conflitti di attribuzione. Allo stesso tempo, la città metropolitana viene responsabilizzata, perché alla sua influenza economica sull'hinterland corrispondono finalmente delle precise funzioni che ne garantiscano la tutela e non la releghino in una situazione di totale subordinazione.

¹¹ A queste bisogna aggiungere quelle stabilite dalle regioni a statuto speciale: Cagliari, Catania, Messina, Palermo, Sassari, Trieste.

Tutto ciò avrebbe rappresentato una rivoluzione di gestione degli enti locali, e forse anche per questa ragione il mondo politico è rimasto molto titubante nel decidere se dotarsi di questo strumento: a 19 anni di distanza, infatti, non è stata ufficialmente creata nessuna città metropolitana, sebbene la riforma dell'Ordinamento della Repubblica del 2001 ne abbia riconosciuto l'esistenza all'articolo 114 della Costituzione. Inoltre, nel 2007 il Governo Prodi II aveva approvato un disegno di legge-delega (allo scopo di redigere la Carta delle autonomie locali), che avrebbe dovuto abrogare il Testo Unico degli Enti Locali e fornire un nuovo e più chiaro assetto legislativo. Secondo il predetto d.d.l., potevano far parte delle aree metropolitane le Circoscrizioni del Comune capoluogo, trasformate ed eventualmente accorpate in Municipi, nonché i Comuni limitrofi strettamente integrati all'area urbana. L'iniziativa della costituzione della città metropolitana spettava al comune capoluogo o al 30% dei comuni della provincia o delle province interessate, che rappresentassero il 60% della relativa popolazione, oppure ad una o più province insieme al 30% dei comuni della provincia proponente. Sulla proposta la Regione doveva esprimere un parere e successivamente sarebbero stati chiamati ad esprimersi anche i cittadini con un referendum, che non avrebbe avuto un quorum se il parere della Regione fosse stato favorevole o ne avrebbe richiesto uno del 30% in caso contrario. Nel 2008 lo scioglimento anticipato delle Camere ha rinviato il compito di istituire le città metropolitane al Parlamento della XVI legislatura, ma il provvedimento a oggi è ancora da discutere sia alla Camera che al Senato.

Al di là delle leggi, sarebbe forse necessaria una nuova visione della politica locale. Vale la pena di riportare per intero quanto appare su di una pagina Web del comune di Firenze: “La costituzione della Città Metropolitana rappresenta un traguardo complesso ed impegnativo, realmente conseguibile solo attraverso un percorso culturale, sociale e politico che, pare corretto dire, difficilmente potrà svolgersi compiutamente se tra i cittadini e le istituzioni non riuscirà ad affermarsi il diffuso convincimento di un'effettiva appartenenza a comunità più estese di quelle originarie, condividenti problematiche di più ampia portata, e per questo necessitanti, in ossequio ai principi di differenziazione ed adeguatezza, di un livello istituzionale di governo nuovo, forte di accresciuti poteri ma nel contempo rispettoso delle identità di base”¹².

In attesa dell'attuazione effettiva di una prerogativa costituzionale, alcune regioni hanno già delimitato le aree metropolitane

¹² Tratto dal sito web del comune di Firenze, www.comune.firenze.it

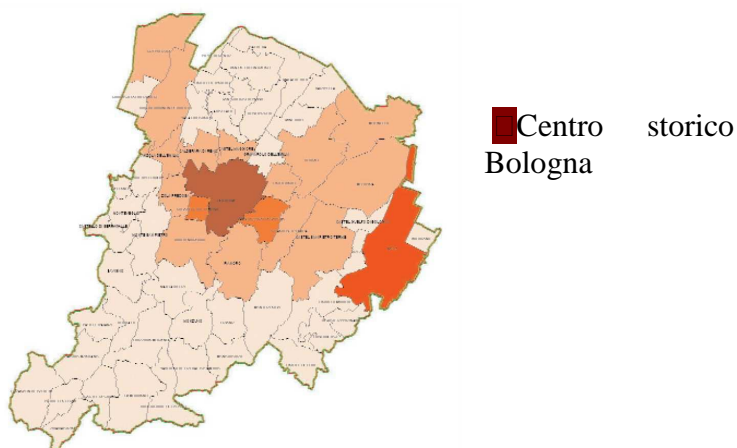
:

SITUAZIONE RELATIVA ALLA DELIMITAZIONE DELLE AREE METROPOLITANE¹³		
AREA METROPOLITANA	DELIMITAZIONE	PROVVEDIMENTO
Torino	non delimitata	
Milano	non delimitata	
Venezia	individuata un'area di cui fanno parte 5 comuni	LR 36/12.08.1993
Trieste	non delimitata	
Genova	individuata un'area di cui fanno parte 41 comuni	LR 12/22.07.1991 e LR 7/24.02.1997
Bologna	individuata in un'area di cui fanno parte 10 comuni	LR 33/12.04.1995 e LR 20/24.03.2000
Firenze	Individuata un'area coincidente con le Province di Firenze, Prato e Pistoia	DCR 130/29.03.2000
Roma	non delimitata	
Napoli	non delimitata	
Bari	non delimitata	
Catania	individuata un'area di cui fanno parte 27 comuni	LR 9/1986 e Decreto Presidente Regione 10/8/1995
Messina	individuata un'area di cui fanno parte 51 comuni	LR 9/1986 e Decreto Presidente Regione 10/8/1995
Palermo	individuata un'area di cui fanno parte 27 comuni	LR 9/1986 e Decreto Presidente Regione 10/8/1995
Cagliari	non delimitata	

¹³ CAMPILONGO 2008, pp.20-21

5.L'esempio dell'area metropolitana di Bologna

La città di Bologna, d'intesa con dieci comuni della sua provincia, non solo ha delimitato la sua area metropolitana, ma ha anche realizzato un protocollo dove vengono esplicitati gli obiettivi che si intende conseguire: si tratta dell'Accordo per la Città Metropolitana di Bologna, siglato il 14 febbraio 1994 e perfezionato con interventi legislativi successivi. Tra i principali comuni che hanno aderito all'accordo vanno ricordati Anzola dell'Emilia, Calderara di Reno, Casalecchio di Reno, Castel Maggiore, Castenaso, Granarolo dell'Emilia, Pianoro, San Lazzaro di Savena, Sasso Marconi, Zola Predosa, per un'estensione complessiva di 579 km/q e una popolazione di 553.938 abitanti (il 67% dei quali stabiliti a Bologna)¹⁴. Non hanno invece firmato i comuni di Borgo Tossignano, Casalfiumanese, Castel del Rio, Fontanelice, Gaggio Montano, Galliera, Imola, Mordano, Porretta Terme: molti di questi gravitano nell'orbita economica di Imola che, dopo aver ricevuto il titolo di città, mira a creare una propria area metropolitana autonoma da quella di Bologna.



Area metropolitana di Bologna

L'organo politico che sovrintende questo accordo è la Conferenza Metropolitana, composto dal presidente della Provincia e dai sindaci dei comuni sottoscrittori. Questi ultimi non godono del medesimo diritto di voto, che varia in relazione al numero di abitanti: un voto ai comuni con popolazione fino a 5.000 abitanti; due voti ai comuni con popolazione da 5.001 a 10.000 abitanti; tre voti ai comuni con popolazione da 10.001 a 15.000; quattro voti ai comuni con popolazione da 15.001 a 25.000 abitanti; sei voti ai

¹⁴ Dati Istat relativi a fine periodo di marzo 2008 (<http://demo.istat.it/bilmens2008gen/index.html>)

comuni con popolazione da 25.001 a 40.000 abitanti; cinquantanove voti al Comune di Bologna. Alla Provincia di Bologna viene assegnato un voto.

L'intesa distingue tre grandi aree di cooperazione, coordinamento e integrazione:

a) area economico-territoriale:

- sviluppo economico e pianificazione strategica
- mercato del lavoro
- formazione professionale
- pianificazione territoriale e urbanistica
- mobilità e trasporti
- pianificazione e controllo ambientale
- grandi infrastrutture e progetti d'investimento;

b) area socio-culturale:

- servizi sanitari
- servizi sociali ed assistenziali
- servizi scolastici
- servizi sportivi e ricreativi
- servizi culturali e informativi;

c) area amministrativo-finanziaria:

- bilancio, politiche tributarie e tariffarie
- servizi generali
- assistenza giuridico-amministrativa
- personale e controllo di gestione
- forme di gestione dei servizi.

Per ognuno di questi ambiti viene previsto un unico centro di coordinamento e valutazione, che avrà anche il compito in via preliminare di omogeneizzare gli statuti, integrare i sistemi informativi e le tipologie di servizi tra i diversi comuni. In particolare, la Conferenza metropolitana si adopera al fine di assumere posizioni comuni nei confronti delle politiche statali e regionali, individuare forme e misure comuni di finanziamento di opere o interventi di interesse metropolitano, sostenere la realizzazione di una organizzazione ospedaliera efficace sul territorio, coordinare le politiche relative alla mobilità e ai provvedimenti restrittivi della circolazione in ambito metropolitano, coordinare la determinazione delle tariffe per la prestazione dei servizi, con particolare riferimento ai servizi educativi, scolastici, socio-assistenziali, ai rifiuti, all'acqua e al gas, ai trasporti.

La programmazione finanziaria unica, inoltre, permette alle singole municipalit  di far fronte in modo congiunto ai vincoli posti dal rispetto del cosiddetto ‘Patto di stabilit ’, che impone forti limitazioni agli interventi economici degli enti locali: razionalizzando il numero e le dotazioni degli organismi di amministrazione e controllo,   possibile ovviamente allargare le risorse per i servizi alla cittadinanza. Nell’accordo non   prevista alcuna divisione aprioristica del territorio metropolitano in zone funzionali, demandata ad un piano strategico annuale realizzato in base a un’indagine socio-economica della realt  territoriale.

Nel complesso, l’area metropolitana di Bologna rappresenta un’anteprima abbastanza compiuta dello scenario che potrebbe delinearsi quando le prerogative costituzionali riguardo le citt  metropolitane entreranno finalmente in vigore, anche se forse la sua estensione   ancora troppo limitata rispetto alle intenzioni del legislatore, che mirava a realizzare progetti di aree metropolitane che potessero sostituire le attuali province; restano alcuni dubbi riguardo al sistema di votazione della Conferenza Metropolitana, che di fatto istituzionalizza il predominio economico di Bologna. .

6. Aree funzionali, progettazione e problematiche delle aree metropolitane

Come gi    stato precedentemente spiegato, la caratteristica precipua dell’area metropolitana   l’interconnessione a livello territoriale di servizi, che comporta l’individuazione di aree funzionali a determinate attivit . Questa progettazione urbanistica, per , risulta molto difficile dal momento che gli sviluppi tecnologici si sono fatti sempre pi  rapidi: si pensi ad esempio al passaggio epocale, nei paesi avanzati, da un’economia basata prevalentemente sull’industria a una basata prevalentemente sul terziario (la cosiddetta terziarizzazione o economia post-industriale), durato non pi  di vent’anni. Inoltre, tale progettazione non pu  operare *ex novo* sul territorio, ma si sovrappone all’azione urbanistica che, nel caso delle citt  europee e asiatiche, ha agito per secoli se non addirittura per millenni, e non   quindi facilmente rimodellabile in base alle esigenze dell’economia moderna; e queste spesso si scontrano con le istanze culturali di preservazione dei beni storici.

Fino al XVIII secolo, le attuali citt  metropolitane erano i centri dell’amministrazione civile e religiosa, sedi di imponenti edifici delle grandi autorit  e delle residenze delle famiglie pi  nobili e facoltose: i servizi che dovevano erogare erano ristretti e limitati all’ambito urbano. Con l’avvento dell’industrializzazione, la metropoli si trova in

costante collegamento con centri periferici e, soprattutto, aumenta esponenzialmente il volume dei traffici verso e dalla città: ma la rete viaria, spesso di origine medievale se non addirittura romana, non è più in grado di sopportarli, e non è possibile ampliarla a dismisura. È a questo punto che inizia l'opera di delocalizzazione verso i centri periferici, ed è questo il momento in cui nasce l'area metropolitana. Risulta più conveniente liberare il centro dai depositi di merci e dai magazzini, per concentrarli nell'hinterland, dove sorgono nuove stazioni e infrastrutture stradali in un territorio in precedenza dedicato alle attività agricole; il centro invece diventa la sede delle amministrazioni delle imprese e dei negozi, e degli istituti di cultura (che costituiscono i cosiddetti "nuclei direzionali" o 'quaternari', cioè settore terziario ad alta specializzazione). Schematizzando, le aree funzionali si possono così riassumere:

AREA FUNZIONALE	FUNZIONI	LOCALIZZAZIONE
Nucleo direzionale	Sede dei vertici del potere amministrativo ed economico e dei negozi di maggior prestigio - residenza delle famiglie più abbienti	Centro storico della metropoli
Appendice del nucleo direzionale	Sede delle filiali e degli uffici amministrativi minori delle grandi imprese – quartieri residenziali della piccola-media borghesia, di più antica edificazione	Aree prossime al centro
Centro coordinatore locale	Sede delle industrie a elevata specializzazione – residenza delle famiglie operaie e meno abbienti – sede dei servizi pubblici primari, come gli ospedali	Periferia della metropoli
Centro di smistamento e coordinamento regionale	Sede delle industrie a basse specializzazione, dei magazzini delle grandi imprese e degli scali merci	Hinterland della metropoli
Aree residenziali di nuova edificazione	Quartieri residenziali della piccola-media borghesia	Hinterland della metropoli

Questo quadro si applica perfettamente alle aree metropolitane italiane,¹⁵ sviluppatesi tra gli anni Cinquanta e Ottanta attraverso interventi urbanistici che ricordano molto da vicino quelli adottati a Londra per sgravare la city dall'eccessiva mole di traffico; la grande differenza tra i due contesti, però, consiste nel fatto che Londra è stata riprogettata a tavolino nella seconda metà dell'Ottocento e poi durante la seconda guerra mondiale, quando era stata in gran parte distrutta dai bombardamenti e quando soprattutto l'economia aveva sviluppi meno rapidi e dinamici. Le città italiane, invece, solo parzialmente hanno subito un'opera di regolamentazione del loro sviluppo, e sono state per lo più riplasmate da dinamiche economiche che, come sottolinea Gambi, non hanno "la minima considerazione per l'istanza di rendere soddisfacente la vita al maggior numero di coloro che vi dimorano"¹⁶. Gambi infatti nota come la grande imprenditoria vorrebbe specializzare alcune aree cittadine prossime al centro, per adibirle a nuove funzioni dirigenziali o per realizzare infrastrutture di raccordo più efficienti: desideri che si scontrano però con i diritti della popolazione residente. Di conseguenza, invece di vere e proprie aree funzionali si creano situazioni 'ibride', dove vengono sacrificati il verde pubblico e i servizi alla persona per far coesistere insieme ambizioni economiche e diritti di residenza dei cittadini.

Esistono anche situazioni limite dove il funzionalismo deve fare i conti con la natura fisica del territorio: a quel punto la città deve decidere se rinunciare agli ambiziosi piani di espansione o se adattare l'ambiente 'ostile' ai propri fini, e il più delle volte è la seconda scelta a prevalere. Genova ha cercato di ovviare alla mancanza di pianura sottraendo spazio al mare (è stato il caso dell'ampliamento dell'aeroporto) e costruendo quartieri residenziali sulle colline, laddove solo fino agli anni Settanta si trovavano piccoli paesi, e il tutto si è inevitabilmente tradotto in una massiccia opera di cementificazione e di distruzione della macchia mediterranea. Anche le foci dei fiumi Polcevera e Bisagno sono state oggetto di edificazione, malgrado questi due corsi d'acqua abbiano carattere torrentizio e siano a rischio di esondazione in caso di forti precipitazioni. Nel 2005, il consiglio comunale ha addirittura previsto la costruzione di un 'villaggio tecnologico' (un polo industriale che riunirebbe diverse aziende operanti nell'hi-tech) sulla collina degli Erzelli, una delle ultime oasi verdi della città, che prevederebbe una cementificazione da 105.000 mq¹⁷. In questo caso, l'area funzionale

¹⁵ TURRI 2000, p.80

¹⁶ GAMBI 1976, p. 391

¹⁷ PREVE, SANSA 2008, p229

non sarebbe soltanto una delocalizzazione in un centro coordinatore locale, ma si andrebbe a sovrapporre a una zona di territorio che in precedenza aveva visto sperimentato solo qualche modesto impiego agricolo, e che per il resto era rimasta immune dall'intervento umano: senza alcuna gradualità, si passerebbe direttamente dal verde ai grattacieli¹⁸.

Le aree metropolitane del sud Italia meritano un discorso a parte, perché rispetto al nord l'industrializzazione è stata più recente, più rapida e nella maggior parte dei casi non si è consolidata. Tra gli anni Cinquanta e Settanta, per effetto degli incentivi pubblici per le aree depresse del Paese e per le politiche di intervento dell'I.R.I., si è assistito a una certa fioritura industriale, ma si è trattato di un processo di sviluppo guidato dall'alto dove le forze locali sono state scarsamente coinvolte, e che spesso mascherava tentativi di conquista economica da parte dei grandi gruppi imprenditoriali settentrionali.¹⁹ Ne è conseguita una trasformazione coatta di intere aree, in precedenza agricole o ad alto valore paesaggistico, invase da insediamenti industriali, ferrovie, reti stradali e altre infrastrutture, dando vita a una configurazione economica non integrata, dove convivono insieme retaggi culturali arcaici e alta tecnologia²⁰. Secondo Gambi, la politica applicata in Italia in queste regioni del paese ricorda molto quella adottata dalle potenze coloniali in Africa e Asia; e più in generale, senza un attento controllo pubblico sulle opere di edificazione, non bisogna stupirsi se si vengono a creare situazioni drammatiche sul piano sociale e scarsamente efficienti su quello pratico. Dietro la pretesa del funzionalismo si muovono infatti ben altri e lucrosi interessi: "...L'onda edilizia che muove dal nucleo direzionale pone in più chiaro risalto una contraddizione di base della città in regime capitalista, fra zone d'abitazione e servizi. Cioè due funzioni che, se si vuol usare l'abitato urbano in modo razionale, devono progredire in modo proporzionale; ma in che realtà s'incrementano in misura ora ineguale, perché la rendita fondiaria delle superfici della città può ricavare utili molto più elevati da ogni area destinata ad abitazioni, a industrie e specialmente a compiti direzionali, che non da aree a servizi collettivi"²¹. Benevolo ritiene che, per quanto escluse dai processi economici e politici, anche le classi più povere partecipino in qualche modo alla funzionalizzazione della metropoli. Non abbastanza ricche per vivere nei quartieri residenziali e popolari, queste

¹⁸ Il progetto originario di Renzo Piano (poi bocciato) prevedeva la costruzione di torri molto simili a quelle che aveva realizzato a Osaka, in un contesto territoriale completamente pianeggiante e quindi molto diverso da quello genovese.

¹⁹ GAMBI 1976, p. 420-21

²⁰ DE MATTEIS, BONAVERO 1997, p.390

²¹ GAMBI 1976, p.400

masse emarginate costruiscono enormi baraccopoli e case fatiscenti senza licenza edilizia, realizzando così la loro area funzionale (per quanto malsana e precaria) ai margini immediati di quella città ricca ed confortevole che incarna la speranza di un'esistenza dignitosa: è la città 'irregolare', con cui la pianificazione politica ed economica deve fare costantemente i conti. Il quadro appena descritto non si applica solo alle megalopoli asiatiche o del Sudamerica, ma anche alle metropoli statunitensi ed europee: solo per fare un esempio, a Roma un numero di cittadini variabile tra gli 800.000 e il milione vive in abitazioni abusive²².

Nel contesto italiano, l'assenza di una progettualità di ampio respiro e di un controllo pubblico efficace sulle manovre speculative dell'economia ha portato anche alla reazione da parte dei cittadini dell'hinterland, che si sono sentiti oppressi da un modello di sviluppo che li ha considerati solo come strumento per l'arricchimento di una metropoli che, anziché una città 'madre' si è rivelata, piuttosto una 'matrigna' poco propensa a ridistribuire sul territorio la sua ricchezza e l'efficienza dei propri servizi. La nascita negli ultimi anni delle nuove province di Lodi, Lecco, Monza, Fermo, Barletta-Andria-Trani, Verbano-Cusio-Ossola, ecc. per quanto facilmente criticabile come manovra politica che causerà un inutile aggravio finanziario per lo Stato con la moltiplicazione di nuovi centri di spesa, è stata fortemente sostenuta dai cittadini di queste realtà, e dove si sono svolti i referendum i fautori della scissione hanno quasi sempre ottenuto maggioranze schiaccianti. Anche se questa nuova autonomia politica non sembra di per sé sufficiente per riequilibrare rapporti economici oramai cristallizzati nel corso di decine di anni, devono sicuramente far riflettere sulla necessità di rivedere il rapporto economia-politica-cittadini anche per quanto riguarda il governo delle aree metropolitane.

5. Le prospettive future: verso il superamento dell'area metropolitana?

L'architettura moderna si sta seriamente interrogando sulle conseguenze dovute alle logiche urbanistiche del Novecento, figlie di concezioni classiste che hanno condannato intere fasce della popolazione in una condizione di subalternità. Secondo le visioni attuali, la città dovrebbe essere riorganizzata assegnando ai quartieri spontanei le posizioni migliori e non le peggiori; le reti di comunicazione, dovrebbero essere modificate dando la precedenza ai percorsi pedonali e ai trasporti pubblici, penalizzando

²² BENEVOLO 1993, p.325

i trasporti privati concentrati sulle autostrade²³. Più in generale, la metropoli dovrebbe diventare più 'snella', liberandosi di parte delle sue sovrastrutture e restituendo spazi verdi per una migliore sostenibilità ambientale. L'idea stessa di un centro propulsore che coordina delle realtà satelliti, elemento cardine delle aree metropolitane, è visto con molto sospetto perché ritenuto una delle principali cause di disparità sociale. Non è azzardato immaginare che l'attuale crisi economica globale, che ha portato al fallimento di molti istituti economici e finanziari esponenti del 'nucleo direzionale' della metropoli, possa portare alla rivalutazione e riqualificazione dei centri periferici anche come ispiratori di politiche urbanistiche (come soggetti attivi e non solo passivi), perché la recessione comporterà inevitabilmente un drastico taglio alla costruzione di infrastrutture 'faraoniche' tipiche della metropoli (come gli enormi grattacieli) in favore di opere più piccole, più efficienti e soprattutto meno dispendiose, che possono trovare una collocazione più adatta nell'hinterland piuttosto che nel centro cittadino, più colpito dalla crisi. Anche l'allarme ambientale e la fine dell'economia basata sui combustibili fossili non depongono a favore delle aree metropolitane così come sono strutturate attualmente. L'economista Jeremy Rifkin²⁴ ritiene che una società basata sull'idrogeno come fonte energetica primaria, ad esempio, dovrebbe avere una struttura molto simile a quella del World Wide Web, e basarsi sull'interdipendenza di tanti piccoli nodi locali di una rete globale: in linea generale, tutte le energie 'alternative' (solare, eolico, ecc.) possono garantire efficienza a patto di coprire un territorio sostanzialmente uniforme per quanto concerne gli apporti energetici, mentre non possono erogare energia in modo massiccio e continuativo a piccole porzioni; nella pratica, si può pensare di alimentare l'intera New York, se rivista secondo questo schema, ma non certo l'attuale Manhattan. Si impone quindi uno sviluppo più ridistribuito ed egualitario, che secondo l'economista americano avrebbe inevitabili riflessi politici, e che in ogni caso, richiederebbe una radicale revisione dell'assetto urbanistico odierno.

Anche a livello politico italiano, benché le aree metropolitane non siano ancora effettive a quasi dieci anni dal riconoscimento nella carta costituzionale, c'è chi dubita della loro attualità: secondo alcuni, si finirebbe per accentrare tutte le funzioni penalizzando le municipalità minori e la piccola imprenditoria locale, a cui invece dovrebbe essere lasciata la massima azione propositiva essendo più vicine ai cittadini. È interessante chiudere l'approfondimento riportando quanto affermato nell'ottobre del

²³ BENEVOLO 1993, p.326

²⁴ RIFKIN 2002

2008 da Guglielmo Allodi, assessore alle risorse strategiche della provincia di Napoli: “Occorre una nuova fase di concertazione tra impresa privata e istituzioni pubbliche, con un confronto serrato e trasparente dal quale discenda una redistribuzione delle funzioni.. A Napoli e provincia, da due anni è stato sperimentato un modo nuovo di intervenire: sono le istituzioni locali che, dopo aver concordato con i livelli superiori le azioni necessarie, finanziano con risorse proprie le iniziative che servono a riaffermare la sicurezza... Per quanto riguarda l’istituzione delle aree metropolitane, si tratta di un ragionamento inutile e obsoleto, un'operazione di ingegneria istituzionale che contrasta con la realtà. Nel resto d'Europa le aree metropolitane nei decenni scorsi sono state destrutturate per fare spazio a consorzi incentrati su singoli obiettivi. Insomma, c'è bisogno di un sistema istituzionale più veloce, efficiente ed efficace, non di nuovi livelli che faticherebbero a rispondere alle esigenze reali della collettività”²⁵.

GLOSSARIO

(si rimanda al Wiki per la consultazione dell’origine delle fonti)

Area funzionale: in urbanistica, una zona di territorio che viene adibita a particolari funzioni economiche, politiche o di integrazione sociale.

Area metropolitana: l'area metropolitana è una zona circostante un'agglomerazione (o una conurbazione) che per i vari servizi dipende dalla città centrale (metropoli) ed è caratterizzata dall'integrazione delle funzioni e dall'intensità dei rapporti che si realizzano al suo interno.

Città metropolitana: la Città metropolitana è un ente amministrativo italiano, previsto dall'art. 114 della Costituzione della Repubblica italiana (dopo la riforma dell'Ordinamento della Repubblica del 2001, con la modifica del Titolo V della Costituzione).

Corrisponde al concetto internazionale di metropoli.

Conurbazione: una conurbazione è un'area urbana comprendente alcune città che, attraverso la crescita della popolazione e l'espansione urbana, si sono fisicamente unite a formare un'unica area edificata. La conurbazione è dunque una forma policentrica di area urbana differente dall'agglomerazione che, invece, nasce su un forte nucleo centrale formato da una città più grande delle altre, che nella sua espansione va ad inglobare centri minori. La conurbazione, al contrario, si forma dall'espansione di diversi nuclei più o meno della stessa importanza che vanno a fondersi. Attorno ad una conurbazione può organizzarsi un'area metropolitana. Diventa molto complicato per le conurbazioni trovare una forma amministrativa in cui migrare. Infatti per le agglomerazioni si ha un centro ben definito e chiaro su cui è facile costruire un'area metropolitana, mentre per zone particolari come la Ruhr, ad esempio, diventa complicato individuare un centro.

²⁵ Intervista disponibile sul sito <http://www.openpolis.it/dichiarazione/375234>

Hinterland: con la parola tedesca hinterland (corrispondente all'italiano retroterra, a volte italianizzata in interland) si intende la cintura urbana di una città, un complesso di centri abitati che costituiscono i comuni facenti parte delle aree metropolitane delle grandi città. Detti comuni sono sempre confinanti con il capoluogo ma alcune volte hanno il territorio di altri comuni che si inseriscono fra il proprio territorio e quello del capoluogo.

Megalopoli: la parola megalopoli sottintende una grande metropoli o grande città, un'area molto vasta a dimensione regionale urbanizzata, dove diverse aree metropolitane si uniscono e si amalgamano in un continuo ambiente costruito di grande dimensione. Il nuovo insieme assume i caratteri di una diversa e più ampia struttura urbana legata ed interconnessa.

Metropoli: una metropoli (in greco antico *metèr* = madre e *polis* = città/popolazione) è una città di grandi dimensioni la cui area metropolitana si aggira intorno o supera il milione di abitanti, centro economico e culturale di una regione o di un paese e spesso nodo di comunicazioni internazionali.

Metropolitano: il termine metropolitano ha due differenti significati, uno per la Chiesa cattolica, e uno per quella ortodossa.

* Per la Chiesa cattolica si definisce Arcivescovo metropolitano il titolo portato da quegli Arcivescovi che presiedono una provincia ecclesiastica (una circoscrizione che raggruppa più diocesi) e che dipendono direttamente dalla Santa Sede. Una arcidiocesi metropolitana è quindi una arcidiocesi retta da un metropolitano. L'arcivescovo metropolitano ha il diritto ad indossare, nelle celebrazioni liturgiche, sopra i paramenti liturgici, il pallio, da qui l'uso di chiamarlo arcivescovo palliato. In realtà quasi tutti gli arcivescovi sono metropolitani. Il titolo è connesso alla sede vescovile: la diocesi più importante della provincia ecclesiastica è detta sede metropolitana. Le diocesi che fanno capo a un'Arcidiocesi sede di un Metropolitano sono dette suffraganee. Secondo una interpretazione il termine suffraganeo deriva dal fatto che, nel concilio provinciale presieduto dal metropolitano, spettava ai vescovi lo *ius suffragii*, mentre secondo un'altra interpretazione il *suffragium* era invece la partecipazione comune alle preghiere. Le diocesi che dipendono direttamente dalla Santa Sede sono, invece dette esenti o sui iuris. Nelle Chiese ortodosse il titolo ha diverse valenze:

* Nelle Chiese elleniche il rango dei Metropoliti è inferiore a quello degli Arcivescovi e i Primate delle Chiese locali sono generalmente designati con quest'ultimo titolo.

* Per le Chiese slave vale invece l'inverso: il rango di metropolitano supera quello di arcivescovo, e con il primo sono designati i primati delle più importanti città.

Pendolarismo: il pendolarismo è il fenomeno consistente nel reiterato spostamento, quotidiano o a cadenza settimanale, di persone che si muovono dal proprio luogo di residenza per motivi di studio, lavoro o comunque regolarmente, ad altra destinazione. Tipicamente i pendolari si spostano giornalmente per i motivi suddetti da aree periferiche di metropoli all'interno di queste ultime. I mezzi più usati per gli spostamenti sono treno, automobile e autobus. Il fenomeno del pendolarismo si è diffuso con l'evolversi dei mezzi di trasporto, infatti era pressoché sconosciuto prima del XIX secolo quando il luogo di lavoro era raggiungibile solamente a piedi o con mezzi a trazione animale.

Terziarizzazione: questo termine indica il progressivo crescere della quota di addetti e di prodotto in settori diversi da quello dell'agricoltura e dell'industria, e cioè nel settore del

commercio, degli esercizi pubblici, dei trasporti e telecomunicazioni, dei crediti e delle assicurazioni, dei servizi professionali e della locazione di immobili, e nella pubblica amministrazione.

Bibliografia

- Benevolo Leonardo, *Storia della città. 4. La città contemporanea*, Laterza, Roma-Bari 1993
- Cafiero Salvatore_Busca Alessandro, *Lo sviluppo metropolitano in Italia*, Svimez, Roma. 1970
- Campilongo Giuseppe, *Aree metropolitane, città metropolitane: l'individuazione dell'area metropolitana*, e-book 2008
- Dematteis Giuseppe-Bonavero Piero, *Il sistema urbano italiano nello spazio unificato europeo*, Il Mulino, Bologna 1997
- Gambi Lucio, *Da città ad aerea metropolitana*, in AAVV, *Storia d'Italia. Volume quinto. I documenti*, Einaudi, Torino 1976
- Gottman Joan, *La città invisibile. Una confutazione dell'urbanistica negativa*, Milano Franco Angeli 1983
- Preve Marco-Sansa Feruccio, *Il partito del cemento*, Chiare Lettere, Milano 2008
- Rifkin Jeremy, *Economia all'idrogeno. La creazione del Worldwide Energy Web e la redistribuzione del potere sulla terra*, Mondadori, Milano 2002
- Turri Eugenio, *La megalopoli padana*, Marsilio, Venezia 2000.

Sitografia

- www.comune.firenze.it
- <http://earth.google.it>
- www.paesionline.it
- <http://it.wikipedia.org>
- <http://www.london.gov.uk/gla/>
- <http://www.openpolis.it/dichiarazione/375234>
- <http://demo.istat.it/bilmens2008gen/index.html>