

Intervento

STEFANO BOATO
Università IUAV di Venezia
professore di pianificazione del territorio

Per discutere sulle “Città Metropolitane” occorre tener presente l’equivoco sorto fin dall’elaborazione della prima legge italiana che, nella contrapposizione per il potere, durata anni, tra Province (enti di area vasta) e Comuni, ha imposto di far riferimento nella denominazione ai Comuni capoluogo, definendo impropriamente l’ente “Città” anziché “Provincia” o altra denominazione di area vasta.

Successivamente, le elaborazioni della Commissione speciale straordinaria del Comune di Venezia dal 1991 al 1994 (che ho avuto l’onore di presiedere e coordinare) hanno potuto avvalersi delle analisi e relazioni di IRSEV e CoSES, nonché di studi e singole relazioni di un gruppo scelto di studiosi altamente qualificati¹.

La proposta finale condivisa all’unanimità da tutti i Comuni e dalla Provincia di Venezia ha fatto riferimento con grande chiarezza al concetto di “Sistema Urbano Giornaliero”, con la specificità territoriale prioritaria di dover governare l’intera laguna di Venezia. Si è teso quindi a individuare il sistema geografico-territoriale, di funzioni e di poteri relativo all’ambito socio-economico geograficamente e culturalmente integrato di riferimento della maggior parte della popolazione (dal’85% a oltre il 90%), sia per i servizi superiori che per il mercato del lavoro, della residenza, del commercio e del tempo libero. Si sono così superate le elaborazioni della Regione Veneto, sia quelle precedenti riferite ai distretti scolastici e sanitari alla base dell’individuazione dei troppo piccoli Comprensori regionali, sia la contemporanea proposta di “Città Metropolitana” delimitata ad alcuni e pochi Comuni strettamente conurbati, giungendo infine a individuare un territorio molto più vasto, comprendente l’intera laguna e le aree socio-economiche integrate interconnesse fino alla terza e ultima fascia territoriale, proponendo anche lo “scambio” del di Codevigo (facente parte della conterminazione lagunare) con il di Vigonovo (confinante con Padova) e l’inserimento del Comune di Mogliano (in Provincia di Treviso). Per i territori del Veneto Orientale, del Sandonatese e del Portogruarese si era prevista una possibile autonomia di governo.

Ricordo che in quegli anni valutazioni e verifiche complesse (sul sopra e sottosuolo), del tutto diverse e non scontate, hanno portato l’Autorità di Bacino all’individuazione dei bacini e sottobacini per il Distretto Idrografico, come quello relativo ai 100 Comuni facenti parte del sub-bacino scolante in laguna di Venezia (comprendente correttamente anche parti delle Province di Padova e Treviso).

Per l’individuazione delle funzioni e dei poteri ci si è allora riferiti alla necessità di governare una situazione molto complessa e articolata tra competenze di enti territoriali e settoriali, provinciali, regionali e statali (si pensi solo alle competenze sulle acque, a quelle ambientali o sulla mobilità), facendo riferimento alla legge nazionale, ma avendo come indirizzo ottimale di riferimento le “*città länder*” tedesche (Amburgo e Brema), aventi un retroterra storico e istituzionale analogo.

¹ Le elaborazioni principali per l’istituzione della Città metropolitana sono state le seguenti: Stefano Boato, *Relazione finale sulla delimitazione dell’area e l’individuazione delle competenze*, con allegato *OdG del Consiglio Comunale (approvato con 48 voti favorevoli e 3 astenuti)*; Elia Barbiani e Giuliano Zanon, *Definizione delle problematiche e mercato del lavoro*; Anna de Angelini, *Aspetti di interrelazione, integrazione, gravitazione*; Wladimiro Dorigo, *Indicatori storici dei rapporti fra Venezia e l’entroterra padovano e trevigiano*; Pier Paolo Sandonnini e Piersandro Trevisan, *Infrastrutture e mobilità*; Isabella Scaramuzzi *Per la definizione dell’area metropolitana: il turismo*. Mariolina Toniolo, *Il caso di Venezia tra specificità e normalità*; Marcello Zunica. *Suscettività ambientali per la definizione dell’area metropolitana*.

Ma la proposta di “Città metropolitana”, elaborata con “scienza e coscienza” e condivisa all’unanimità dai Comuni e trasformata in formale proposta di legge dalla Provincia fu frontalmente ostacolata dalla Regione Veneto che la interpretava come una messa in discussione del proprio potere e ruolo. La stessa opposizione dalle rispettive regioni ebbero le contemporanee proposte di Roma e Bologna.

Queste opposizioni da parte delle regioni sono continuate per decenni e, in particolare, persistono a tutt’oggi da parte di una Regione come il Veneto che non ha mai saputo governare le proprie competenze con una visione strategica generale, indirizzando e coordinando realmente le sue articolazioni territoriali (dalle acque, alla mobilità, ai servizi a livello sovracomunale, ai piani territoriali provinciali).

Oggi la Città Metropolitana dovrebbe poter governare gli aspetti ambientali, paesaggistici e funzionali della propria laguna e delle acque (gestendo i poteri dell’ex-Magistrato alle acque d’*intesa* con le determinazioni del Distretto Idrografico dell’Alto Adriatico) e, per poter governare le grandi problematiche e decisioni relative al proprio territorio, dovrebbe almeno poter imporre all’Autorità Portuale (come prescritto dalla legge portuale vigente) e al concessionario privato dell’Aeroporto l’*intesa* su decisioni di grande rilevanza territoriale, ambientale e paesaggistica.

Neppure in occasione dell’elaborazione dello statuto della C.M. è stato fatto un serio dibattito sulle competenze e funzioni, in particolare sulle “ulteriori funzioni attribuibili dallo stato o dalle regioni” (art. 1 della legge n. 56/2014); e intanto la Regione Veneto cerca di togliere alla Città Metropolitana anche le competenze urbanistiche che già aveva la Provincia di Venezia.

Forse, la proposta da parte dei Comuni di una “macroregione triveneta” (come l’analoga macroregione Toscana-Marche-Umbria) potrebbe imporre al parlamento (in base all’articolo 132 della Costituzione e alla legge attuativa 352 del ’70) di discutere un’ipotesi di accorpamento di regioni che darebbe un respiro politico-istituzionale nonché un ruolo e un’autorevolezza adeguati allo svolgimento delle funzioni regionali.

A livello del proprio ambito, la Città Metropolitana, per poter governare realmente le funzioni attribuitele, gli equilibri e le trasformazioni territoriali e, in particolare, per poter definire un Piano Strategico, un Piano Territoriale e un Piano della mobilità (su acqua, ferro e gomma) verso uno sviluppo razionale realmente sostenibile e compatibile (che non si riduca ancora una volta alla sommatoria delle istanze dei diversi potentati economici e di istituzioni settoriali e ai “*desiderata*” dei singoli Comuni) deve poter articolare il territorio in sub-aree di più Comuni geograficamente e socialmente omogenee, così da portare i Comuni a definire insieme scelte sovracomunali condivise (cosa da me avviata a suo tempo in Provincia di Gorizia, sempre fallita con i Piani Intercomunali, mai avviata né dalla Regione né nelle Province venete) in un ambito e con modalità che obblighino a un confronto serrato e a conclusioni definite. Alcune di queste articolazioni territoriali potrebbero arrivare a individuare margini di ragionevole autonomia per situazioni molto differenziate (ad es. per il Veneto Orientale, costituito dal Sandonatese e dal Portogruarese).