

Riflessioni dei membri del comitato scientifico del Progetto Start City

La Città Metropolitana è, principalmente, un fenomeno del 20° secolo. Prima di allora, solo poche città avevano una dimensione o una complessità tali da potersi permettere questo nome. Tuttavia, nel corso dell'ultimo secolo, e soprattutto nella sua seconda metà, le città di tutto il mondo hanno continuato a crescere. I comuni, che fino ad allora erano stati relativamente autonomi nelle loro attività di amministrazione quotidiana, hanno iniziato a fondersi fisicamente e a formare specifici organi socio-economici. Oggi, quelle che noi definiamo "città" sono, in larga misura, agglomerati urbani che comprendono al loro interno diversi comuni, abbiano queste o meno lo *status* o strutture di governo metropolitano.

Due fattori chiave alla base di questo processo sono stati, da un lato, la rapida crescita della popolazione urbana – più veloce della crescita della popolazione generale – e, dall'altro, la maggiore facilità di mobilità offerta dalla diffusione dell'auto privata e dal concomitante investimento nelle reti stradali. Il risultato è stato un modello di sviluppo in tutto il territorio, che ha ignorato i confini comunali, ha difettato di pianificazione generale ed ha adottato spesso un approccio opportunistico nell'uso dei terreni disponibili e nelle infrastrutture pubbliche. Lo sviluppo residenziale – che rappresenta la maggior parte del patrimonio edilizio – si è diffuso su vasta scala, generando urban sprawl, mentre le aree commerciali ed amministrative si sono concentrate nei più tradizionali centri urbani o in nuovi poli. Man mano che questo processo si è accentuato, sono aumentate anche le inefficienze, di cui i problemi di congestione sono solo alcuni dei più visibili.

Anche se molte città si sono dotate di alcuni strumenti per gestire la scala metropolitana (reti di trasporto, infrastrutture idriche e fognarie, ecc.), è ancora relativamente raro trovare soggetti metropolitani con l'autorità e la competenza necessarie per affrontare questioni che superano i confini comunali. E questo costituisce un handicap, in cima al quale una serie di tendenze globali determina ulteriori sfide per il futuro:

- **Demografia:** in Italia, con più morti che nascite, solo l'immigrazione può consentire una modesta, e potenzialmente volatile, crescita della popolazione un po' più a lungo, dal momento che le previsioni indicano che la popolazione inizierà a diminuire in circa 25 anni. Questo significa che le città dovranno attrarre costantemente popolazione solo per "mantenersi stabili", se non per crescere. E in aggiunta al processo di sostituzione graduale, in cui i nuovi arrivati sostituiranno i "locali", la popolazione continuerà ad invecchiare, con una contrazione della quota di persone attive sul fronte economico.

L'accessibilità nelle città è destinata a peggiorare per le persone che hanno sempre fatto affidamento sulle autovetture, ma che potrebbero non essere più in grado di guidare al loro progressivo invecchiare.

- **Riscaldamento globale:** gli impegni nazionali per ridurlo al minimo richiederanno lo sforzo delle aree metropolitane per ridurre le emissioni di gas ad effetto serra. Dal momento che le principali fonti di emissioni in città sono i trasporti e gli edifici, i modelli di mobilità e di urbanizzazione – causa profonda della mobilità – dovranno anch'essi cambiare.
- **Aspetti socio-economici:** la recente crisi finanziaria ha rivelato una società più fragile del previsto, con impatti avvertiti con intensità diversa tra i vari livelli sociali. Occupazione e redditi stanno lottando per recuperare, in particolare per le classi medie e basse, che stanno anche avvertendo la concorrenza dei progressi tecnologici. Nuove competenze, formazione permanente e un ambiente socio-economico più creativo e dinamico saranno essenziali.

Quest'ultimo punto mette in evidenza l'importanza delle aree metropolitane. Esse sono dove più si concentrano le attività socio-economiche e dove si genera la maggior parte dell'innovazione e della conoscenza. Le aree metropolitane sono diventate *"de facto"* le componenti centrali delle nostre società ed economie e il nostro futuro dipende dal loro successo.

Per poter affrontare le attuali ristrettezze e le sfide che si prospettano, le Città Metropolitane devono diventare più efficienti nei loro assetti fisici e gestionali. Per questo, hanno bisogno di dotarsi di strutture di *governance* che permettano loro di gestire e coordinare le problematiche di scala metropolitana, come l'uso del territorio e la pianificazione delle infrastrutture, tra le altre. Hanno bisogno di essere in grado di pensare, progettare e agire in chiave strategica, per offrire tanto ai propri cittadini, quanto ai residenti e alle imprese che verranno, una migliore e più efficiente esperienza di vita urbana.

L'Italia ha avviato il processo di riconoscimento delle Città Metropolitane come gli enti socio-economici che di fatto sono. È fondamentale che le loro esigenze siano soddisfatte fornendo loro le adeguate strutture di *governance* e risorse finanziarie per poter pianificare il proprio futuro.

Juan A. Alayo

*Esperto di pianificazione urbana
già Direttore Pianificazione, Bilbao Ría 2000*