



CENTRO STUDI SUL FEDERALISMO

research paper

CHIARA GALBERSANINI

**L'ISTITUZIONE DELLA CITTÀ METROPOLITANA
NELLA LEGGE DELRIO**

Giugno 2014



ISSN: 2038-0623
ISBN 9788896871515

Copyright © Centro Studi sul Federalismo 2014

Tutti i diritti sono riservati. Parti di questa pubblicazione possono essere citate nei termini previsti dalla legge che tutela il diritto d'autore e con l'indicazione della fonte.

All rights reserved. Quotations from this document can be made according to copyright law, providing information on the source.

ABSTRACT

A partire da un'analisi della legge Delrio recante “*Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni*”, le osservazioni svolte prendono in considerazione la disciplina relativa all'istituzione della Città metropolitana e cercano innanzitutto di mettere in luce aspetti positivi ed eventuali criticità contenuti nella legge, proponendo possibili interventi migliorativi nella creazione dell'ente. Ci si sofferma, in particolare, sulla scelta operata nell'individuazione delle Città metropolitane e sui criteri adottati per la perimetrazione del relativo territorio, sugli organi del nuovo ente ed infine sui rapporti tra Comuni dell'area e Città metropolitana in merito all'esercizio delle funzioni. In secondo luogo, viene presa in considerazione la dimensione “europea” della Città metropolitana e la creazione di una cooperazione orizzontale tra Città metropolitane europee. Il nuovo ente riveste, infatti, un ruolo chiave anche per le Istituzioni europee, che auspicano la creazione di un modello globale di sviluppo urbano e favoriscono la cooperazione integrata e intersettoriale fra Città metropolitane diverse.

Chiara Galbersanini è dottoranda presso il Dipartimento di Studi internazionali, giuridici e storico politici dell'Università degli Studi di Milano

E-mail: chiara.galbersanini@unimi.it

1. Premessa – 2. La scelta delle Città metropolitane – 3. La perimetrazione del territorio – 4. Gli organi della Città metropolitana – 5. I rapporti tra Comuni dell'area e Città metropolitana in merito all'esercizio delle funzioni – 6. Città metropolitana e dimensione europea

1. Premessa

Nonostante l'iter particolarmente difficoltoso¹, l'istituzione della città metropolitana è, ormai, prevista dalla legge n. 56 del 7 aprile scorso, recante “*Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni*”².

La città metropolitana subentrerà, così, alla Provincia il 1° gennaio 2015, succedendo ad essa in tutti i rapporti attivi e passivi e ne eserciterà le funzioni. Anche il sindaco del comune capoluogo assumerà le funzioni di sindaco metropolitano e la città metropolitana opererà con il proprio statuto e i propri organi, come previsto dalla legge stessa.

È, dunque, di fondamentale importanza che i Comuni, che saranno rappresentati dai sindaci nella futura Conferenza metropolitana, si convincano del comune vantaggio proveniente dalla creazione dell'ente, senza il timore di perdere autonomia o di trovarsi politicamente fagocitati dal Comune di Capoluogo.

Tale timore potrebbe essere, infatti, suscitato dal fatto che le città metropolitane istituite dalla legge presentano dei Comuni di Capoluogo demograficamente ed economicamente dominanti sul resto del territorio e che il Sindaco del Comune di Capoluogo coinciderà, salvo diversa indicazione dello Statuto, con il Sindaco del Comune di Capoluogo³.

2. La scelta delle Città metropolitane

Le Città metropolitane, espressamente previste dalla legge sono nove: Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Bari, Napoli e Reggio Calabria. Viene, poi, istituita, la Città metropolitana di Roma Capitale, il cui Statuto, date le particolari funzioni che Roma è chiamata a svolgere quale sede degli organi costituzionali e delle rappresentanze diplomatiche degli Stati esteri, disciplinerà i rapporti tra la Città metropolitana, il Comune di Roma capitale e gli altri Comuni.

Oltre a tali città, la legge presenta la possibilità che anche le Regioni a Statuto speciale Friuli Venezia Giulia, Sicilia e Sardegna possano costituire Città metropolitane in conformità coi rispettivi Statuti.

In particolare, la legge regionale Sicilia n. 8 del 24 marzo 2014 ha già istituito le città metropolitane di Palermo, Catania, Messina.

¹ Si ricorda che, dopo la pronuncia di illegittimità della Corte costituzionale n. 220/2013 che aveva annullato l'articolo 18 del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, dove veniva prevista l'istituzione della Città metropolitana, il Governo era nuovamente intervenuto in materia, presentando un disegno di legge il 20 agosto 2013 recante “*Disposizioni sulle Città metropolitane, sulle Province, sulle unioni e fusioni di Comuni*”¹.

² Legge pubblicata in *Gazzetta Ufficiale* n. n.81 del 7 aprile 2014.

³ F.PIZZETTI, *Una grande riforma. Riflessioni su Città metropolitane, Province, Unioni di Comuni*, in *Astrid Rassegna*, 10 febbraio 2014, n.196.

Non viene più previsto, come invece accadeva nel disegno di legge presentato lo scorso agosto alle Camere, che possano essere costituite Città metropolitane “eventuali”, che avrebbero portato ad un aumento eccessivo dei nuovi enti.

Tuttavia, anche con tale assetto, il numero di enti previsti risulta comunque piuttosto elevato rispetto alle esigenze del territorio: il modello cui si sono orientati altri Stati europei, tra cui Spagna, Germania e Francia, è, invece, quello di prevedere un numero ridotto di Città metropolitane in rapporto all'estensione del territorio dello Stato rispetto alla legge in questione, trasformando in enti metropolitani solo quelle città che, per particolari caratteristiche, presentano esigenze specifiche, dovute sia al contesto locale, sia alla capacità di inserirsi in una rete europea⁴.

Sembra inoltre mancare un criterio per l'individuazione delle Città metropolitane e ciò si evince, in particolare, da due ordini di ragioni: il primo è l'eterogeneità in termini di estensione del territorio, densità abitativa, interdipendenza dei centri abitativi, concentrazione di attività produttive, servizi ed infrastrutture che tali città presentano. Realtà come quelle di Roma e della sua Provincia sono difficilmente paragonabili a realtà territorialmente più limitate, come quella di Firenze o Reggio Calabria.

Se la legge avesse voluto utilizzare un criterio di mera dimensione demografica, si evidenzerebbe come solo le province di Roma, Milano, Napoli e Torino si distinguono, in tal senso, dalle altre e non si spiegherebbe come la provincia di Brescia, seppur abbia una popolazione residente superiore a quella di Bari, non venga trasformata in Città metropolitana. Allo stesso modo, le province di Bergamo e Salerno risultano più popolate di quelle di Bologna o Firenze.

Se, invece, l'intento della legge fosse stato quello di utilizzare la densità di popolazione, Napoli risulta la Provincia a più alta densità demografica, ma subito dopo si posiziona la provincia di Monza e Brianza e sorge spontaneo domandarsi se non avrebbe avuto senso inglobare nella Città metropolitana di Milano anche la Provincia monzese.

Inoltre, altre province di cui non viene prevista la trasformazione in Città metropolitane hanno una densità molto alta: Trieste e Varese hanno ad esempio densità doppie di Torino e Bari.

⁴ In Francia, secondo quanto previsto dalla “*Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles*”, promulgata il 27 gennaio 2014, Parigi, Lione e Aix-Marseille-Provence diventeranno città metropolitane a “statuto particolare”, con competenze allargate e rafforzate al fine di promuovere sviluppo sostenibile e competitività del territorio, mentre verranno istituite le “*métropoles*” di Toulouse, Lille, Bordeaux, Nantes, Strasbourg, Rennes, Rouen, Grenoble, Montpellier e Brest, con l'obiettivo di migliorare lo sviluppo economico, educativo, culturale, sociale del territorio, la competitività e la coesione su scala nazionale ed europea; la nuova “*métropole*” di Strasburgo, sede delle istituzioni europee, prenderà in nome di “*eurométropol de Strasbourg*”.

In Spagna, invece, non esiste un riconoscimento istituzionale alle città metropolitane, eccetto che per Barcellona. Tuttavia, le Comunità autonome regionali di Catalogna e Madrid avevano già trovato formule proprie per l'erogazione dei servizi e l'assunzione di competenze. Per quanto riguarda Barcellona, in particolare, fino al 2011 esistevano 3 agenzie per l'erogazione dei Servizi: *l'Entidad metropolitana del Transporte*, *l'Entidad metropolitana del Medio Ambiente* e la *Mancomunidades de Municipios del Area Metropolitana de Barcelona*. Nel luglio 2011, è stata invece istituita *l'Area metropolitana de Barcelona* con la legge 31/2010.

Per quanto riguarda la Germania, le città di Brema, Amburgo e Berlino hanno uno *status* giuridico a sé stante, essendo riconosciute a livello istituzionale come Città Stato. Per uno studio sulle città metropolitane nei Paesi Europei cfr. <http://www.federalismi.it/federalismi/document/01062005022812.pdf>

Il secondo ordine di ragioni, che rende evidente l'assenza di un criterio per l'individuazione delle Città metropolitane, si evince confrontando la legge con i precedenti provvedimenti per l'istituzione dell'ente, dal momento che l'elenco delle Città metropolitane è rimasto pressoché immutato: la legge n. 142 del 1990, agli artt. 17-21, individuava direttamente le stesse nove città previste, oggi, dalla legge, delineando per esse un modello unico di governo su un'area comprendente il Comune Capoluogo e gli altri Comuni i cui insediamenti avessero con le relative Città metropolitane rapporti di stretta integrazione in ordine alle attività economiche, ai servizi essenziali alla vita sociale, nonché alle relazioni culturali e alle caratteristiche territoriali.

Tuttavia, è facilmente ipotizzabile che i contesti territoriali siano cambiati rispetto al primo provvedimento per l'istituzione della Città metropolitana, che risale a più di vent'anni fa, ed oggi le città si trovano a dover affrontare problematiche diverse rispetto al ventennio scorso.

Un primo punto su cui, allora, si rende necessaria una riflessione è la scelta delle Città metropolitane: se l'obiettivo è quello di arrivare ad un federalismo "utile" e funzionale alla vita del Paese e dei suoi cittadini, si potrebbe rivedere ed eventualmente modificare l'elenco di Città metropolitane, verificando le ragioni che ne giustificano la creazione.

In particolare, se consideriamo che i fattori di successo di un sistema urbano non dipendono solo da una riduzione dei costi e della spese, ma anche dal grado di specializzazione e interconnessione con altre città su scala nazionale e globale, la creazione del nuove ente dovrebbe essere l'occasione per rendere le Città metropolitane competitive, capaci di fornire servizi ed infrastrutture funzionali a livello locale, ma, allo stesso tempo, in grado di esistere anche su scala globale: realtà come Torino, Milano, Roma, Napoli potrebbero diventare Città metropolitane, mentre realtà che si posizionano nella scala urbana ad un livello inferiore, potrebbero non avere l'esigenza di essere trasformate in Città metropolitane.

3. La perimetrazione del territorio

La legge in questione prevede che il territorio della Città metropolitana coincida con quello della Provincia omonima, ferma restando l'iniziativa dei Comuni, compresi i Comuni di Capoluogo delle province limitrofe, ai sensi dell'articolo 133, primo comma, della Costituzione, per la modifica delle circoscrizioni provinciali limitrofe e per l'adesione alla Città metropolitana.

Tuttavia, in molti contesti territoriali, l'area metropolitana non coincide con quella della Provincia: talvolta, la ingloba, estendendosi su un territorio più vasto, fino ad invadere il territorio di altre Province. Si pensi, ad esempio al caso di Firenze, Prato e Pistoia, per cui, nel 2000, il Consiglio Regionale della Toscana aveva deliberato che l'area metropolitana fiorentina fosse costituita dall'intero territorio delle province di Firenze, Prato e Pistoia⁵.

La legge 142/90, ad esempio, non conteneva la diretta coincidenza del territorio della Provincia con quello della Città metropolitana. Veniva invece previsto che la Regione potesse procedere alla delimitazione territoriale di ciascuna area metropolitana, sentiti i Comuni e le Province interessate, entro un anno dalla data di entrata in vigore della stessa legge, con eventuale

⁵ Delibera del Consiglio Regionale n. 130 del 29 marzo 2000 "Delimitazione dell'Area Metropolitana di Firenze, Prato e Pistoia".

riordino della circoscrizione provinciale se l'area metropolitana non fosse coincisa con il territorio di una provincia.

Esisteva, dunque, un coinvolgimento della Regione nella perimetrazione del territorio della Città metropolitana, sentiti i Comuni e le Province. Inoltre, nella medesima legge si prevedeva che i confini del territorio della Città metropolitana venissero definiti entro un arco di tempo proporzionato alla complessità della materia, ovvero di un anno dall'entrata in vigore della legge.

La legge n. 56 del 2014 presenta invece un modello unico, dove la coincidenza del territorio della Provincia con quello della Città metropolitana sembra un dato di fatto, salvo la possibilità di una modifica delle circoscrizioni provinciali per l'adesione alla città metropolitana, mentre la Regione viene esclusa da tale valutazione.

L'intervento della Regione è stato previsto solo attraverso la possibilità di esprimere un parere negativo rispetto alla modifica di una circoscrizione provinciale. In particolare, se la Regione interessata esprime parere negativo, entro trenta giorni dalla richiesta nell'ambito della procedura prevista dall'art. 133 Cost., il Governo promuove un'intesa tra la Regione e i comuni interessati, da definire entro novanta giorni dalla data di espressione del parere.

In caso di mancato raggiungimento dell'intesa, è il Consiglio dei ministri, a decidere in via definitiva in ordine all'approvazione e alla presentazione al Parlamento del disegno di legge contenente modifiche territoriali.

Tuttavia, se fosse stato previsto un coinvolgimento della Regione, insieme ai Comuni e alle Province, nella perimetrazione della Città metropolitana, sarebbe stato possibile tenere preventivamente in considerazione la presenza di esigenze diverse o pareri contrastanti e valutare, nel caso specifico, l'applicazione dei criteri per l'individuazione dell'area metropolitana.

Oppure, sarebbe stato utile valutare un previo riordino delle Province che fosse funzionale all'istituzione della Città metropolitana, partendo dalle Province risultanti dal riordino per poi istituire le relative Città metropolitane⁶.

È stata invece soppressa, rispetto al disegno di legge iniziale, la possibilità per i Comuni di uscire dalla Città metropolitana per rimanere nell'omonima Provincia: si trattava di una sorta di "opting out" dal territorio della Città metropolitana, mantenendo in vita la Provincia.

Tale possibilità, infatti, andava in direzione opposta rispetto agli obiettivi dell'intervento, che intende operare una razionalizzazione nella gestione del governo del territorio, e all'istituzione della Città metropolitana, che dovrebbe prendere il posto proprio della Provincia.

Inoltre, l'opting-out dal territorio metropolitano avrebbe rischiato di andare in senso contrario agli obiettivi che la nascita del nuovo ente si pone, come, ad esempio, l'accorpamento delle funzioni: avrebbe potuto accadere, ad esempio, che un Comune avesse deciso di uscire dalla Città metropolitana per la presenza di interessi divergenti rispetto ai Comuni dell'area metropolitana o al Comune di Capoluogo.

Infine, un ulteriore aspetto che suscita qualche perplessità riguarda il fatto che le Città metropolitane previste dalla legge risultano territorialmente molto più limitate rispetto alle Città

⁶ B. CARAVITA, *Abrogazione o razionalizzazione delle Province?*, in *Federalismi.it*, 20 settembre 2006.

metropolitane europee: a tal proposito, potrebbe essere utile provare a diminuire il numero di Città metropolitane, allargandone però il territorio. Ciò risulterebbe importante anche per il posizionamento del sistema urbano italiano all'interno di una rete europea di città metropolitane.

4. Gli organi della Città metropolitana

Per quanto riguarda gli organi delle Città metropolitane, la legge non prevede, come, invece, accadeva nel d.l. n. 95 del 2012, giudicato incostituzionale, che il Sindaco possa essere eletto indirettamente, secondo le modalità stabilite per l'elezione del Presidente della provincia: la legge stabilisce, invece, che il Sindaco metropolitano sia di diritto il Sindaco del Comune di Capoluogo.

Tuttavia, lo Statuto metropolitano potrà optare anche per una elezione diretta del Sindaco, ma ad una condizione: la previa articolazione alla data di indizione delle elezioni del Comune di Capoluogo in più Comuni, deliberata dal Consiglio comunale secondo la procedura prevista dall'art. 6 del testo unico al comma quarto, e sottoposta a referendum tra tutti i cittadini della Città metropolitana, con approvazione a maggioranza dei partecipanti, e conseguente legge regionale di istituzione dei Comuni.

Per le sole città metropolitane con popolazione superiore a tre milioni di abitanti e', inoltre, previsto, per l'elezione diretta del sindaco, che lo Statuto della città metropolitana preveda la costituzione di "zone omogenee"⁷ e che il Comune Capoluogo abbia realizzato la ripartizione del proprio territorio in zone dotate di autonomia amministrativa, in coerenza con lo statuto della città metropolitana.

L'elezione del sindaco potrebbe evitare un'assoluta preminenza del Comune di Capoluogo, ma sembra difficilmente ipotizzabile. Appare maggiormente plausibile che il Sindaco del Comune di Capoluogo rimanga anche quello della Città metropolitana. Inoltre, questa possibilità appare anche la più opportuna per evitare ulteriori costi e spese.

Per quanto riguarda, invece, l'esecutivo, non viene prevista l'istituzione di una Giunta metropolitana, ma il Sindaco metropolitano potrà assegnare deleghe a Consiglieri metropolitani secondo le modalità e nei limiti previsti dallo Statuto.

Oltre al Sindaco, gli altri due organi previsti sono, infatti, il Consiglio metropolitano e la Conferenza metropolitana.

La Conferenza metropolitana, composta dal Sindaco della Città metropolitana e dai sindaci dei Comuni appartenenti alla Città metropolitana è competente per l'adozione dello statuto e ha potere consultivo per l'approvazione dei bilanci; lo statuto può attribuirle altri poteri propositivi e consultivi.

Il Consiglio metropolitano, invece, è l'organo di indirizzo e controllo. Ha il compito di proporre alla conferenza lo statuto e le sue modifiche, di approvare i regolamenti, i piani e i programmi, oltre

⁷ Per "zone omogenee" si intendono, secondo la legge, delle zone in cui esista un particolare coordinamento con gli organi della città metropolitana in merito a determinate specificità territoriali.

ad ogni altro atto ad esso sottoposto dal Sindaco metropolitano. Eserciterà, poi, le funzioni che gli verranno attribuite dallo Statuto.

La legge prevede che sia un organo elettivo di secondo grado e dura in carica 5 anni; hanno diritto di elettorato attivo e passivo i sindaci e i consiglieri dei comuni della città metropolitana.

Ha, inoltre, una composizione numerica variabile, a seconda della popolazione residente: è composto da 24 componenti per una popolazione superiore a 3.000.000, 18 componenti per una popolazione tra i 800.001 e i 3.000.000 e 14 per una popolazione fino a 800.000.

Tale composizione appare maggiormente “proporzionata” ai fini della rappresentatività in seno al Consiglio rispetto a quanto prevedeva, invece, il precedente decreto legislativo, che riduceva il numero dei Consiglieri a soli sedici Consiglieri nelle città con popolazione superiore ai 3.000.000 di abitanti, da dodici nelle Città metropolitane con popolazione superiore a 800.000 e inferiore o pari a 3.000.000 di abitanti e da dieci Consiglieri nelle altre Città metropolitane.

E' inoltre previsto che il Consiglio metropolitano, su indicazione dello Statuto, possa essere eletto a suffragio universale, ma alle condizioni previste per l'elezione del Sindaco.

5. I rapporti tra Comuni dell'area e Città metropolitana in merito all'esercizio delle funzioni

Uno dei nodi principali, ancora da sciogliere, riguarda i rapporti tra Città metropolitana e Comuni dell'area: la legge prevede, infatti, che sia lo Statuto a disciplinare i rapporti tra i Comuni facenti parte dell'area metropolitana e la Città metropolitana in ordine alle modalità di organizzazione ed esercizio delle funzioni metropolitane e comunali, prevedendo anche forme di organizzazione in comune, eventualmente differenziate per aree territoriali.

Per quanto riguarda l'esercizio delle funzioni, si prevede che alla Città metropolitana spettino le funzioni fondamentali delle Province, quelle delle Città metropolitane attribuite entro il processo di riordino delle funzioni delle Province e alcune specifiche funzioni fondamentali: adozione del piano strategico del territorio metropolitano; pianificazione territoriale generale; organizzazione dei servizi pubblici di interesse generale di ambito metropolitano; mobilità e viabilità; promozione e coordinamento dello sviluppo economico e sociale; sistemi di informatizzazione e di digitalizzazione in ambito metropolitano. Ulteriori funzioni potranno essere attribuite alle città metropolitane dallo Stato o dalle Regioni.

Attraverso il riordino delle funzioni delle Province e attraverso lo Statuto, sarà fondamentale evitare una sovrapposizione di funzioni tra Città metropolitana e Comuni, compreso il Comune di Capoluogo.

A tal proposito, rispetto ai rapporti tra Città metropolitana e Comuni, una funzione particolarmente delicata e complessa è costituita dalla pianificazione territoriale generale che spetta alla Città metropolitana, mentre l'elaborazione dei piani regolatori è una funzione propria dei Comuni facenti parte dell'area.

Proprio per evitare sovrapposizioni, una possibile soluzione potrebbe essere quella di mantenere a livello comunale una pianificazione di tipo attuativo, ovvero operativa, sottoposta invece ai

vincoli della pianificazione generale attribuita alla Città metropolitana. Il piano regolatore comunale dovrebbe allora essere subordinato al piano regolatore della Città metropolitana.

Anche per quanto riguarda la pianificazione dei trasporti tra i Comuni appartenenti allo stesso territorio metropolitano, sarebbe importante che tale competenza venisse assunta dalla Città metropolitana, cui spettano, tra le funzioni, quelle relative alla mobilità e viabilità, proprio per evitare, anche in questo settore, una sovrapposizione di funzioni.

Eventualmente, i trasporti interni al Comune o ad una unione di Comuni potranno rimanere di competenza del livello comunale; oppure, potranno essere trasferiti alla Città metropolitana, sulla base di esigenze organizzative o finanziarie, specialmente nei Comuni di piccole dimensione.

Risulterebbe, infine, utile prevedere forme di cooperazione e sviluppo in rete fra Città metropolitane rispetto a specifici settori, a seconda delle esigenze particolari: alla fornitura dei servizi, alle infrastrutture, alla gestione del patrimonio culturale, alla collaborazione fra centri di ricerca; oppure creare sinergie o sistemi di raccordo rafforzati fra aree metropolitane che presentano caratteristiche simili o secondo esigenze particolari. Si pensi al caso di Torino e Milano e all'elevata percentuale di mobilità esistente fra le due città: pur non costituendo un'unica Città metropolitana, potrebbero essere create forme di coordinamento nel settore dei trasporti e della viabilità, per raggiungere una razionalizzazione maggiore in termini di servizi per la mobilità.

E possibile, secondo la legge, costituire delle “zone omogenee” su proposta della Regione per specifiche funzioni di coordinamento con gli organi della città metropolitana, ma questo andrebbe tenuto in considerazione non soltanto per i Comuni facenti parte della stessa area metropolitana, quanto, piuttosto, anche per città metropolitane diverse.

6. Città metropolitana e dimensione europea

Anche a livello europeo, l'istituzione di Città metropolitane nei diversi Stati Membri ha assunto un certo interesse: la Commissione Europea ha già elaborato una definizione di “*Metropolitan Region*” e di “*Urban city*”⁸, al fine di armonizzare i criteri di classificazione delle aree metropolitane. Tali criteri, sulla base dei quali le regioni metropolitane sono definite come “*larger urban zones with more than 250 000 inhabitants*”, andrebbero tenuti in considerazione anche a livello nazionale, per la creazione del nuovo ente.

La Città metropolitana, infatti, riveste un ruolo chiave⁹ anche per le Istituzioni europee, che auspicano la creazione di un modello globale di sviluppo urbano: tale modello dovrebbe, infatti,

⁸ Le Regioni metropolitane sarebbero secondo la nomenclature delle unità territoriali locali elaborate da Eurostat quelle regioni cosiddette NUTS3, ovvero con una soglia di popolazione compresa fra i 150.000 e gli 800.000 abitanti, o combinazioni di regioni NUTS3 che rappresentano delle “agglomerazioni di almeno 250 000 abitanti”. L'assenza di una definizione armonizzata di città ha condotto la Commissione Europea in collaborazione con L'OECD ad elaborare una definizione comune, basata sul concetto di “*Urban center*”, a sua volta fondato sulla densità di popolazione.

⁹ La Commissione nel suo documento “*Città del futuro. Sfide, idee, anticipazioni*” ha individuato un ruolo chiave proprio nello sviluppo della città per il raggiungimento degli obiettivi dell'Unione e nell'attuazione, in particolare, della strategia “Europa 2020”.

http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/citiesoftomorrow/citiesoftomorrow_summary_it.pdf

favorire la cooperazione integrata e intersettoriale fra Città metropolitane europee, secondo un coordinamento non soltanto verticale, fra livelli di governo, ma anche orizzontale, fra città.

A tal proposito, un esempio di cooperazione è costituito dalla rete di EUROCITIES, di cui fanno parte 135 città europee con almeno 250.000 abitanti. Tale rete ha l'obiettivo di creare una piattaforma politica per favorire la gestione di politiche di interesse comune tra città di Stati Membri diversi: tra le Città metropolitane previste dalla legge Bologna, Firenze, Genova, Palermo, Roma, Torino, Venezia ne fanno già parte.

Sarebbe, allora, utile che i *working groups* a cui tali città già partecipano venissero maggiormente sviluppati e che si instaurasse anche una cooperazione in tema di “*metropolitan areas*”, come già avviene per Amsterdam, Barcellona, Berlino, Strasburgo e altre città europee: ciò favorirebbe infatti lo scambio di *best-practices* e la collaborazione nella gestione di politiche di comune interesse.

Rispetto, ad esempio, alla politica dei trasporti, alcune città che fanno parte di Eurocities hanno già sviluppato una *TransEuropean Transport Networks (TEN-T) Strategy* per la costruzione e lo sviluppo di ferrovie, vie di trasporto aereo, marittimo e strade che colleghino fra loro diverse città europee¹⁰.

Anche la rete Metrex, *The Network of European Metropolitan Regions and Areas*, favorisce la connessione fra città, raggruppando circa 50 regioni urbane e costituendo una piattaforma per lo scambio di conoscenze, competenze ed esperienze, finalizzata ad incrementare quelle azioni congiunte fra Città metropolitane su temi di comune interesse. Tale rete ha più volte sottolineato come le aree metropolitane debbano essere definite e riconosciute come componenti chiave dell'Agenda Territoriale dell'Unione Europea, sollecitando la necessità di produrre dati sulle aree metropolitane che siano comparabili a livello europeo, dal momento che le aree metropolitane hanno un ruolo chiave nella realizzazione degli obiettivi di Lisbona, in particolare per il cambiamento climatico, l'invecchiamento demografico e l'immigrazione.

Sarebbe, infatti, importante che anche le Città metropolitane europee venissero coinvolte regolarmente, come le Regioni e gli enti locali, a livello dell'Unione europea per l'elaborazione di tutte quelle politiche europee che incidono sul governo delle aree metropolitane.

Inoltre, a tal proposito, è opportuno sottolineare come le politiche strutturali dell'UE programmate per l'arco di tempo 2014-2020 siano già orientate ad un approccio “*place based*”, al fine di valorizzare gli investimenti territoriali integrati, che consentono agli Stati Membri dell'Unione di accorpare fondi diversi per interventi pluridimensionali e intersettoriali, e di finanziare progetti “*community led local development*”, ovvero finalizzati allo sviluppo sub-regionale ed, in particolare, urbano. A questo scopo, almeno il 5% delle risorse del FESR dovrà essere destinato allo sviluppo urbano sostenibile delle città¹¹.

¹⁰ Un esempio è costituito dalla *Trans-European Network Priority Project N°6 from Lyon to Budapest via Turin*, che ha coinvolto la Commissione Europea, i Governi francese, italiano, sloveno e ungherese.

¹¹ C. PACENTE, *Città metropolitana nell'Unione Europea. Programmazione comunitaria, esperienze europee a confronto e nuove prospettive*, Egea, 2013.

CENTRO STUDI SUL FEDERALISMO

Via Real Collegio 30
10024 Moncalieri (TO) - Italy
Tel. +39 011 670 5024
Fax. +39 011 670 5081
www.csfederalismo.it
info@csfederalismo.it