

Nordest, un nuovo modello

UNA CITTÀ-RETE PER IL VENETO

di **Luca Romano**

Il Nordest del miracolo economico non funziona più. La principale discontinuità del Nordest da se stesso si chiama area metropolitana. Insistono su questo, con sempre maggiore convinzione, gli industriali, i sindacati, i centri di ricerca. La respinge, invece, il governatore Zaia, che su questo punto, forse l'unico, ripete il suo predecessore Galan: «tutto il Veneto è metropolitano». E siamo da capo. La rifiuta il sindaco di Padova Bitonci richiamando il tema, importante, dell'identità. Ma chi ha detto che la necessità di un'area metropolitana mette in discussione l'identità? Non c'è una correlazione necessaria tra le due: molti Comuni della provincia di Venezia non si riconoscono nella città metropolitana di Venezia. E viceversa, convinto del fascino del «brand» (l'identità!), da tempo il sindaco di Abano invoca Venezia. D'altro canto, Venezia è una città fortemente indebitata – su questo ha ragione Bitonci – e sarebbe un disastro se l'istituzione della città metropolitana si risolvesse solo in dotazioni supplementari per coprire i buchi. L'area

metropolitana non mette a repentaglio neppure la consistenza policentrica del Veneto. Ormai tre quarti dei veneti abitano in forma sparsa, in un qualcosa che si può definire campagna urbanizzata. E la centralità del territorio è anche un fiore all'occhiello del modello veneto di welfare socio-sanitario. Proprio in questi giorni, agli Stati Generali, si sta giustamente discutendo di spostare risorse dall'ospedale al territorio affinché la sanità risponda in modo appropriato ai bisogni di cura. Il localismo dal basso, inteso come spirito di intrapresa, collaborazione, solidarietà, è un'energia ed è un valore. La questione dell'area metropolitana, invece, è quella di una nuova economia che si è ormai inesorabilmente affermata nella globalizzazione. Simultaneità, saperi, reti e flussi. All'ordine del giorno per il Nordest è come agevolare l'affermazione di questo paradigma di «nuova economia» che rappresenta anche un notevole salto culturale. Le aree metropolitane producono il 70% del Pil complessivo del pianeta, la produttività delle imprese è del 25% più intensa che nei sistemi a semplice specializzazione territoriale, la varietà delle attività si articola in servizi ad alto contenuto intellettuale e valore aggiunto. Sono aree attrattive di competenze, investimenti, servizi pregiati e reti di connessione; sono i fulcri della mobilità sia delle persone che delle merci per le autonomie trasportistiche e le reti infrastrutturali. Ebbene, il Nordest ha le carte per generare delle aree metropolitane, non le ha già: di sicuro ci sono eccellenze formative e sanitarie, industrie evolute e ottime risorse umane.

L'editoriale

Una città-rete per il Veneto

SEGUE DALLA PRIMA

Ma, allo stesso tempo, non nascondiamoci i ritardi e i veri e propri «buchi»: carenza di certi servizi avanzati, incontro tra domanda e offerta di lavoro altamente qualificato (i cervelli che emigrano!), asfittica natalità di imprese high tech, incompletezza di un sistema logistico e infrastrutturale di rango, poca attrazione di investimenti. E' per quest'incompletezza metropolitana che il Nordest perde competitività e attrattività. Va onestamente rilevato che la politica è in buona compagnia in questo

ritardo di consapevolezza e, soprattutto, di governo di azioni concrete: anche le Università, gli enti camerali, le rappresentanze hanno per lo più ricalcato la geografia più vecchia e artificiosa che ci sia: quella, napoleonica, delle **province**. Analizzando i processi oggi sono riconoscibili i profili della Pa.Tre.Ve. su cui grava anche il Pordenonese; di Verona e del Garda con forti connessioni sull'asse del Brennero; di una città-rete del Veneto centrale. La montagna è un discorso a parte. Pertanto il problema dell'area metropolitana è una questione di governo: va progettata con due requisiti fondamentali. Il primo è che non unifichi i Comuni e le rispettive strutture amministrative, ma costituisca un livello di governo autonomo a cui conferire alcune funzioni, rimanendo i Comuni titolari di tutto ciò che è

locale: servizi al cittadino, istruzione, sociale, patrimonio edilizio e abitativo, servizi pubblici locali ecc... Il secondo requisito è che non sia solo spontanea, ma capace di programmazione: e qui la Regione non si può chiamare fuori. Programmazione non dirigista, ma negoziata, con i diversi nuclei metropolitani. Un po' di strategia dall'alto, per decidere e integrare, su tutti quei problemi che sono irrisolvibili a scala comunale: trasporti e infrastrutture, ambiente e sicurezza del territorio, reti, aree industriali dismesse. Insisto: il governo metropolitano non deve decidere per concentrare, ma decidere come integrare. Non è un caso che il miglior modello finora sperimentato – da un soggetto privato! – è quello aeroportuale di Save. Prima associa Treviso a

Venezia, ora anche Verona (e Montichiari). L' autonomia dell'area metropolitana deve permettere di sperimentare una maggiore velocità ed efficienza non contro gli altri, ma per costituire un elemento di emulazione per le altre formazioni territoriali.

Luca Romano

© RIPRODUZIONE RISERVATA