

## Da area a città metropolitana: una possibile rinascita per l'Italia?

di Gabriella Corona e Antonio di Gennaro

Quasi un terzo dei cittadini italiani, poco meno di una ventina di milioni, vive all'interno di realtà metropolitane, sarebbe a dire in quei sistemi continui di città, a vario grado di conurbazione, di integrazione fisica e funzionale, che si sono venuti formando nel corso dell'ultimo sessantennio di crescita disarmonica del Paese. Alla luce di questo dato, estremamente significativo, che costituisce in qualche misura un fenomeno mai verificatosi nella storia italiana precedente, è lecito chiedersi in che misura la città metropolitana, così come riproposta dalle recenti iniziative legislative, possa rappresentare un progetto politico nazionale volto a colmare quelle fratture, quelle divisioni, quei conflitti tra parti diverse del Paese che partono proprio dal livello locale e dai territori. Ancora, se l'istituzione della città metropolitana costituisca realmente il punto di partenza di un disegno di riqualificazione degli assetti ambientali, di miglioramento della qualità della vita, di eliminazione degli sprechi economici e delle inefficienze, di sollievo per le fasce più deboli ed emarginate della popolazione, e di superamento delle disuguaglianze. In definitiva, se il processo avviato possa configurarsi come un nuovo modo per riunificare il Paese intorno ad una grande idea che nella sostanza si ispira alla «Repubblica delle città» nata durante la stagione dei sindaci all'inizio degli anni novanta del secolo scorso.

I saggi contenuti in questo fascicolo di «Meridiana» colgono l'occasione dell'approvazione della legge Delrio nell'aprile del 2014 che ha abolito le province e istituito a scala nazionale quattordici città metropolitane, per tentare di dare una risposta a questi interrogativi e contribuire così alla riflessione collettiva che sta maturando in varie sedi pubbliche del Paese<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> La legge Delrio (disegno di legge n. 1542 *Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni*, definitivamente convertito nella legge n. 56 del 7 aprile 2014) istituisce direttamente nove città metropolitane (Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Bari, Napoli e Reggio Calabria), alle quali si aggiunge Roma capitale, demandando alle Regioni autonome (Sardegna, Sicilia, Friuli-Venezia Giulia) l'applicazione dei medesimi

Dopo la seconda guerra mondiale si affermava con forza un regime urbano che si è accompagnato ad una straordinaria crescita nel consumo di suoli fertili, energia, habitat e risorse naturali e che portava alla progressiva formazione di via via più estese aree metropolitane, e la trasformazione delle cinture rurali e dei comuni-satellite in sterminate periferie. La città allarga a parti di territorio anche molto lontane il sistema delle sue relazioni e segna una cesura epocale per ciò che riguarda il cambiamento nella destinazione d'uso del suolo, come nei relativi funzionamenti ed impatti ambientali. E, d'altra parte, è proprio su scala planetaria che è profondamente cambiato nel corso di circa due secoli il rapporto urbano/rurale, laddove il primo termine ha acquisito un primato inedito nel passato. Si avvia una fase del tutto nuova in cui le città diventano uno dei principali fattori di pressione sugli equilibri ambientali ed in cui le politiche di gestione del territorio urbano diventano ad essere un elemento fondamentale di controllo dei rapporti tra natura e società, tra uomini e territorio. L'analisi della storia delle città a partire dal secondo dopoguerra ad oggi conferma un dato incontrovertibile: solo il governo pubblico di un bene collettivo come il territorio e l'ambiente, nel pieno rispetto del dettato costituzionale, è in grado di limitare i danni che il consumo dissennato del suolo, la dotazione inadeguata di infrastrutture e servizi essenziali, la contiguità sregolata tra aree industriali e residenziali possono arrecare ai paesaggi, alle identità storiche e naturali, al benessere dei cittadini.

È questa la fase che coincide con la più complessiva trasformazione dell'Italia da Paese prevalentemente rurale a grande potenza industriale. In questo periodo l'estensione del sistema urbano-industriale e l'avvento della società energivora producono un impatto senza precedenti sul territorio. Fin dagli anni cinquanta il consumo del suolo è cresciuto ad un ritmo ben superiore a quello richiesto dall'incremento demografico, con le aree urbanizzate del Paese che sono più che quadruplicate. Si è trattato di quello sviluppo a «macchia d'olio» delle città italiane, descritto da Antonio Cederna sin dalle sue fasi iniziali, che si sono disordinatamente estese, in assenza di confini predefiniti tra rurale ed urbano, senza tenere in minimo conto il rispetto delle cinture verdi, di quelle *green belt* che la legislazione di altri Paesi europei (a partire dall'Inghilterra) aveva regolamentato fin dai decenni successivi alla seconda guerra mondiale. Le realtà urbane italiane – grandi, medie e piccole – si disperdono nella campagna e crescono seguendo un processo di frammentazione casuale e

principi per l'istituzione di altre cinque città metropolitane (Trieste, Palermo, Catania, Messina, Cagliari), in conformità ai rispettivi statuti.

disordinato, finendo non solo con il divorare territori agricoli e paesaggi di pregio, ma anche con l'occupare aree vulnerabili, ad elevato rischio idrogeologico ed ambientale.

A partire dagli anni ottanta poi, le grandi aree metropolitane del Paese, interessate da dinamiche demografiche di grande rilievo, hanno conosciuto processi ancora più profondi e radicali di trasformazione. Tutti i saggi mettono in evidenza alcune dinamiche comuni che riguardano diverse aree metropolitane prese in considerazione in questo volume della rivista e cioè Milano, Roma, Napoli e Firenze. Si tratta in generale di uno sviluppo urbano che ha dato luogo a forme di crescita estensiva, a bassa densità e ad altissimo consumo di suolo, che ha finito con il compromettere territori rurali di pregio, sovente caratterizzati da elevata sensibilità ambientale. Spinte dall'iniziativa privata e in assenza di scelte pubbliche in grado di coordinare su scala extra-urbana le diverse funzioni urbane, le trasformazioni delle aree metropolitane hanno prodotto squilibri e criticità, con uno scadimento complessivo della qualità della vita e dell'ambiente urbano. La dispersione delle aree residenziali, spesso svincolata dalle reti del trasporto pubblico e la divaricazione tra i luoghi della residenza e quelli del lavoro, hanno accentuato il pendolarismo e fortemente influito sulla mobilità. Nel decennio passato, come è messo in evidenza dal saggio di Silvio Casucci e Alessandro Leon che analizza i dati relativi all'intervallo intercensuario 2001-11, lo spostamento di popolazione immigrata e dal Sud Italia verso le aree metropolitane del Centronord ha determinato una crescente domanda di alloggi, producendo gravi fenomeni di ghettizzazione e di emarginazione sociale soprattutto nelle periferie e nell'*hinterland* delle grandi aree metropolitane. Non governata da una strategia complessiva di pianificazione pubblica, essa al contrario è stata accentuata dalle politiche liberiste di uso del suolo che hanno caratterizzato l'ultimo trentennio. Il forte squilibrio che si è venuto a creare tra aree centrali, periferiche e *hinterland* ha avuto ricadute gravi – come si è detto – soprattutto sul consumo del suolo, sulla mobilità, sull'offerta dei servizi essenziali.

A dispetto dei caratteri comuni, le quattro conurbazioni analizzate presentano spiccate differenze. Pur in presenza di alti livelli di reddito e di servizi pubblici efficienti, nell'area metropolitana di Milano, così come descritto nel saggio di Maria Cristina Gibelli, la dispersione insediativa ha conosciuto una forte accelerazione dagli anni novanta in poi. Cresciuta con un ritmo incessante, l'urbanizzazione ha finito con il ricoprire pressoché per intero il territorio dell'alta pianura a Nord e con l'aggregare anche la corona rurale a Sud. Accompagnata da un accentuato pendolarismo e dall'aggravarsi dell'inquinamento atmosferico, la disper-

sione abitativa ha emarginato le fasce deboli con particolare riguardo alle famiglie più giovani. Non governata da una visione complessiva in grado di cogliere e soddisfare un più ampio spettro di interessi e di bisogni collettivi, la pianificazione di quest'area è stata di fatto controllata da gruppi di potere fondati su alleanze tra banche, immobilari e amministrazioni pubbliche. L'inadeguatezza dei meccanismi di programmazione pubblica e controllo, ha finito col rappresentare uno dei principali canali di penetrazione mafiosa e criminale, in settori economici come quello delle costruzioni: organizzazioni criminali hanno travalicato i confini delle regioni a tradizionale presenza mafiosa per approdare al Nord.

Nel caso di Roma, raccontato nel saggio di Carlo Carminucci, Silvio Casucci e Georg Frisch, il boom demografico che la città ha conosciuto a partire dagli anni ottanta, ha determinato una espansione delle periferie, con formazione di «ghetti urbani» spesso abitati da immigrati nell'*hinterland* esterno al Grande raccordo anulare. I confini dell'area metropolitana si sono dunque estesi ricoprendo un territorio che travalica quello provinciale: verso Ostia e Fiumicino, a oriente nella direzione dei Castelli, lungo la via Aurelia e la via dei Laghi, e nell'entroterra lungo la via Flaminia e la via Cassia. Nonostante ciò, è proprio nell'ambito del territorio comunale che il consumo di suolo è stato più rapido, con le aree urbanizzate di Roma che crescono al ritmo impressionante di un ettaro al giorno. La forte divaricazione tra i luoghi del lavoro e quelli della residenza ha determinato una forte domanda di mobilità alla quale le politiche comunali e provinciali non hanno saputo rispondere. A causa del massiccio ricorso al trasporto privato e all'esigua rete di quello pubblico «sostenibile» – tramvie, autobus, metropolitane – la capitale raggiunge il più alto tasso di motorizzazione privata dopo Catania con 64 autovetture su 100 abitanti.

Mauro Baioni, nel suo saggio, ci spiega come la città metropolitana così come prefigurata nella legge Delrio rappresenti per Firenze una seconda occasione. A ben vedere, infatti, il tentativo di dare un governo unitario all'area fiorentina risale agli anni ottanta del secolo scorso con l'approvazione da parte della Regione Toscana dello «schema strutturale Firenze-Prato-Pistoia». Il progetto si era posto come obiettivo quello di contrastare il processo di urbanizzazione caotica che stava interessando quell'area. Si è trattato, tuttavia, di un tentativo fallito, in assenza di una visione unitaria e della necessaria cooperazione istituzionale tra Regione, province e comuni. Come ricorda l'autore, è rimasto inattuato il potenziamento della rete infrastrutturale e il riordino del sistema produttivo, mentre il contenimento del consumo del suolo si è rivelato assai debole, e molti ostacoli hanno incontrato gli obiettivi di riassetto ambientale.

Antonio di Gennaro traccia la storia dell'area metropolitana di Napoli dal punto di vista ecosistemico, a partire dalle analisi e dalle proposte di Francesco Saverio Nitti di inizio Novecento, mettendo in evidenza come ancora negli anni sessanta questo territorio presentasse una struttura ecologica ed un rapporto tra spazi urbani e spazi rurali rimasto pressoché inalterato fin dal Settecento. È dunque nel corso degli ultimi cinquant'anni che l'area si è profondamente trasformata, nella sostanziale assenza di pianificazione pubblica, passando da un assetto «policentrico» a quello di «conurbazione metropolitana», con un peso demografico del capoluogo rispetto all'*hinterland* via via decrescente. Un cambiamento che, come scrive di Gennaro, ha prodotto la distruzione dei suoli più fertili del globo, la frammentazione del territorio rurale residuo, la crescita disordinata della superficie urbanizzata in aree ad alto rischio vulcanico ed idrogeologico. È in questo rapporto squilibrato tra la componente rurale e quella urbana, con la progressiva trasformazione delle aree agricole in «spazi vuoti», che l'emergenza ambientale della «Terra dei fuochi» si è potuta manifestare, in desolante continuità con le altre crisi che, a partire dal colera di fine Ottocento, hanno giustificato per l'area napoletana l'adozione di interventi legislativi straordinari.

All'analisi di Antonio di Gennaro si lega il quadro davvero drammatico disegnato da Vezio De Lucia per l'area metropolitana di Napoli, che si estende ormai da Caserta a Salerno, e che manifesta le patologie da cui sono affette le altre aree, registrando una serie consistente di primati negativi. L'autore ne prende in esame alcuni: l'alta densità abitativa e la ridotta superficie territoriale dove vivono tre milioni di abitanti; l'alta frammentazione amministrativa (una superficie media del territorio dei comuni di 1.281 ettari – seconda solo a Milano – contro i 3.301 della media nazionale); il consumo di suolo per cui occupa il secondo posto nella classifica nazionale dopo Monza e la Brianza; il primato assoluto per quanto riguarda i reati di abusivismo. Analogamente a quanto è avvenuto a Roma, ma con livelli di reddito più bassi e con un'egemonia criminale più forte nel settore delle costruzioni, quella dell'area metropolitana di Napoli si configura come una espansione non governata da piani fondati su una visione organica e complessiva, bensì l'esito di scelte frammentarie fondate sull'accordo tra le amministrazioni pubbliche e gli interessi immobiliari.

Al tema della città metropolitana come strumento istituzionale e politico di superamento della frammentazione amministrativa e del gap di rappresentanza politica delle realtà locali si ricollega il contributo di Marco Demarco sulla Terra dei fuochi. Si tratta di un territorio compreso tra la provincia di Caserta e quella di Napoli, particolarmente colpito, fin dagli anni ottanta del secolo scorso, dal sotterramento di rifiuti

sia domestici che industriali, provenienti da fuori regione, oltre che da pratiche illegali di combustione a cielo aperto. Questo territorio tradito e dimenticato, le cui criticità erano già state descritte nel Rapporto Ecomafie 2003, ed ancora raccontate nel documentario *Biutiful cauntri* (2007) e nel libro di R. Saviano *Gomorra*, conquista prepotentemente l'interesse dei media a partire dal 2012, grazie all'azione di Don Maurizio Patriciello, parroco del Rione Verde di Caivano. Quella di Don Patriciello – ricorda Demarco, che con lui ha scritto il libro *Non aspettiamo l'apocalisse* – è la storia della reazione esasperata di una comunità e di un territorio marginalizzati dai media, inascoltati dal mondo politico, vessata dalle organizzazioni criminali. È la domanda pressante di riscatto di una terra abbandonata, nella quale si addensano disagi abitativi, emarginazione, malessere sociale, degrado ambientale, cattiva qualità della vita: l'espressione di un movimento antagonista che, pur esprimendo profonde contraddizioni, evidenzia e denuncia innanzitutto la drammatica paralisi dei poteri locali, malamente compensata dai tentativi velleitari di intervento del governo centrale. Non si può non concordare con l'autore quando, nell'interpretare il fenomeno della Terra dei fuochi, ci riconduce ai fattori strutturali, a un contesto istituzionale e politico di decisioni non prese, sempre rinviate perché «scomode», a partire da quelle relative all'impiantistica necessaria a dare soluzione una volta e per tutte al ciclo locale dei rifiuti.

La storia delle conurbazioni metropolitane, pur nelle diverse situazioni, specificità, contesti, esprime dunque una medesima, indifferibile domanda di riorganizzazione istituzionale, di ridefinizione di funzioni e di poteri; di ricomposizione di una regia e di un coordinamento unitari delle politiche territoriali, per superare le patologie gravi derivanti dalla frammentazione amministrativa e dall'assenza di orizzonti strategici. La risposta italiana è arrivata di recente con la legge Delrio. Esso prevede, a fronte della generale soppressione di tutte le province italiane, l'istituzione di quattordici città metropolitane che vengono a coincidere con i rispettivi territori provinciali. Alle città metropolitane sono attribuite funzioni che riguardano la pianificazione strategica e del territorio, il coordinamento della gestione dei servizi pubblici, della mobilità e della viabilità, la promozione dello sviluppo economico e dei sistemi di informatizzazione.

Gli autori dei saggi contenuti in questo numero di «Meridiana» concordano nell'individuare una serie di limiti e di inadeguatezze nella legge, che sembrerebbero in qualche misura scaturire proprio dal complesso dalle ragioni fondanti che ne hanno determinato l'approvazione. Scrive Vezio De Lucia in proposito che la legge «Non è il frutto di un disegno riformatore che aspira a migliorare l'efficienza dell'amministrazione lo-

cale nell'erogazione dei servizi ai cittadini e alle imprese o la qualità della rappresentanza della collettività». A ben vedere, infatti, lo spirito generale che informa la legge che istituisce la città metropolitana consiste nella soppressione delle province (la legge è anche chiamata «svuota province») per finalità di contenimento della spesa. Da questo punto di vista essa rappresenta la prosecuzione ideale del precedente decreto legislativo n. 95 del 2012, nel quale l'istituzione delle città metropolitane veniva collocata all'interno di una riorganizzazione degli enti locali che rispondeva ad esigenze di riduzione della spesa pubblica, nell'ambito di una più generale strategia ispirata all'esigenza di ridurre i «costi della politica». Il provvedimento prevedeva la riduzione di un certo numero di province sulla base delle proposte avanzate dalle Regioni e l'istituzione di dieci città metropolitane che sarebbero andate a sostituire le rispettive province.

In questo senso la legge Delrio guarda all'istituzione della città metropolitana da un punto di vista esplicitamente criticato dagli autori del volume, profondamente diverso da quello che aveva ispirato l'iter normativo avviato nel 1990 con la legge n. 142 e proseguito con la legge 267 del 2000. Questi provvedimenti infatti, pur riconoscendo l'esistenza di otto aree metropolitane, non prevedevano l'estinzione delle province. Né, d'altra parte, le nascenti città metropolitane dovevano – come invece previsto dalla legge Delrio – necessariamente coincidere con il territorio provinciale. Spettava infatti alle Regioni, con il parere degli enti locali interessati, definire la perimetrazione della città metropolitana che potevano, qualora necessario, travalicare i confini provinciali. Nei casi di Milano, Roma, Napoli e Firenze analizzati nei saggi qui presentati, risulta evidente come la coincidenza della città metropolitana con la provincia finisca con il rappresentare una soluzione astratta, che non tiene conto degli effettivi e concreti processi di formazione ed estensione territoriale delle aree metropolitane, che – come si è visto – travalicano ampiamente i confini provinciali.

L'abolizione *tout court* delle province, e la coincidenza della città metropolitana con il preesistente territorio provinciale, non rappresentano le sole criticità della città metropolitana configurata dalla legge Delrio, messe in evidenza dai saggi del volume. Ad esse occorre aggiungere le ambiguità riguardo gli aspetti di rappresentatività democratica e di debole legittimità popolare del nuovo istituto, che contrastano con l'esigenza più volte proclamata di favorire processi di governo dal basso. Infatti, come spiega Gennaro Macri nel suo saggio, dei tre organi istituzionali previsti, solo la Conferenza dei sindaci, dotata di limitati poteri, è formata da membri direttamente scelti dagli elettori. Il Consiglio metropolitano, invece, al quale fanno capo i poteri di pianificazione territoriale – di importanza cruciale ai fini di un governo coordinato della città metropolitana –, è un organo

di secondo grado, in quanto composto da membri eletti dai sindaci e dai consiglieri dei comuni della città metropolitana. A ciò si aggiunge l'estrema farraginosità dei meccanismi decisionali prefigurati, e la non chiara attribuzione delle competenze tra comuni e città metropolitana, proprio in merito alla gestione coordinata dei servizi e delle infrastrutture, che contrasta con le istanze di sburocratizzazione, rapidità ed efficienza che pure ispirano l'istituzione delle nuove città.

Se si confronta poi, come ancora illustrato dall'articolo di Macri, il sistema italiano delineato dalla legge Delrio, con alcuni modelli europei riconosciuti come virtuosi e di successo, emergono con chiarezza alcune scelte che non sembrano rispondere a pieno alla domanda di governo espressa dalle realtà metropolitane italiane. Nel caso della Greater London City, ad esempio, istituita con una legge del 1999, i poteri sono esercitati dal sindaco e dall'Assemblea scelti con elezione diretta dei cittadini. Oltre alla stesura del *London Plan*, sono demandate al sindaco le decisioni in merito a settori cruciali quali la mobilità, l'ambiente, lo sviluppo economico e così via. Sottoposto ad un insieme di controlli e di verifiche, il sistema londinese prevede anche forme di partecipazione e di coinvolgimento della cittadinanza. «Si assiste in questo modo – scrive l'autore – a una efficace coniugazione tra esigenze di rapidità, efficienza, speditezza e flessibilità dell'azione amministrativa (che deriva dall'attribuzione al sindaco della gran parte dei poteri decisionali), e controllo della stessa da parte degli organi rappresentativi collegiali». Inoltre sia l'autorità metropolitana di Barcellona istituita nel 2010 che la Métropole du Grand Paris nata nel 2014, pur essendo istituzioni recenti, rappresentano il risultato di ampi e profondi processi di discussione ed elaborazione dal basso, in cui negli anni sono stati chiamati a pronunciarsi una molteplicità di enti e soggetti istituzionali e collettivi. Angelino Mazza, nel suo articolo, mette in evidenza i vantaggi territoriali prodotti dalla elaborazione di politiche pubbliche che fanno riferimento ad un governo unico e che scaturiscono da un processo di accordi tra diverse istituzioni locali, come dimostra l'esperimento del Piano territoriale di Barcellona adottato nel 2010, che si propone il coordinamento delle strategie di tutela dell'ambiente, di salvaguardia delle aree agricole, di riduzione del consumo del suolo, di accessibilità e mobilità sostenibile, di efficienza amministrativa.

A voler, tuttavia, cogliere le opportunità e gli spazi posti in essere nonostante tutto dalla legge Delrio, alcuni autori individuano una serie di temi e di strumenti che gli statuti delle città potrebbero e dovrebbero prendere in considerazione, ai fini di controllo delle patologie urbane esaminate dai casi studio, portatrici non solo di degrado urbano e civile, ma anche di inefficienza e spreco di risorse. Maria Cristina Gibelli consiglia

l'applicazione, per il soddisfacimento dei fabbisogni abitativi e di servizi, di un principio unico di azzeramento del consumo del suolo in aree esterne al territorio urbanizzato. Oltre a ciò suggerisce una misura importante: l'obbligo di certificazioni di trasparenza nel rapporto pubblico/privato e di utilizzazione di una quota di risorse per incentivare i comuni virtuosi. Mauro Baioni raccomanda che l'istituzione della città metropolitana non si limiti al coordinamento di piani comunali e programmi di settore concepiti con vecchie regole, ma si faccia «interprete di nuovi modi di produzione e scambio più attenti al valore d'uso e all'interesse collettivo, capaci di garantire la costruzione di un ambiente sociale vitale e inclusivo». Carlo Carminucci, Silvio Casucci, Georg Frisch auspicano che la pianificazione territoriale generale di area vasta sia realmente riconducibile ad una regia unica e che non sia solo il riflesso della sommatoria delle scelte dei singoli comuni. Analogamente, spetterebbe alla città metropolitana il compito di dare un governo unico ai sistemi di mobilità non solo dal punto di vista della pianificazione, ma anche della gestione e regolazione. Vezio De Lucia, dal canto suo, propone di far rientrare i Beni culturali nel nuovo assetto istituzionale, attivando un coordinamento tra Stato, Regione e città metropolitana e gli altri soggetti, pubblici e privati, che operano nell'ambito della tutela e della valorizzazione. Antonio di Gennaro, da parte sua, ritiene che una strategia per la nascente città metropolitana di Napoli dovrà porsi l'obiettivo di impostare in un'ottica globale il governo e la tutela di uno straordinario patrimonio di risorse, che comprende in un territorio circoscritto luoghi come la Penisola sorrentina, il Vesuvio, i Campi Flegrei, gli scavi di Pompei e quelli di Ercolano, l'acropoli di Cuma, il centro storico di Napoli, i paesaggi mozzafiato del litorale, senza dimenticare la *green belt* di 70.000 ettari di aree agricole, boschi ed aree naturali, da valorizzare come spazio fondamentale per la produzione primaria e la rigenerazione ecologica. Ancora, di Gennaro osserva che, se in altri contesti nazionali la costruzione di istituzioni metropolitane può rappresentare l'occasione per razionalizzare la dotazione di servizi e funzioni offerti al livello di municipalità, nell'area napoletana la situazione è diversa: qui la città metropolitana costituisce l'ultima occasione per assicurare a un sistema territoriale congestionato e sofferente quegli standard minimi di qualità della vita e di diritti di cittadinanza che un cinquantennio di non-governo, centrale e locale, non è riuscito a garantire..

Gennaro Macri, infine, conclude raccomandando di tener presente negli sviluppi futuri i modelli europei più virtuosi e di successo. In particolare l'attenzione che essi pongono al carattere al contempo democratico ed unitario degli organi istituzionali della città metropolitana e al processo di costruzione dal basso delle politiche di area vasta messe in atto. Affinché

ciò possa accadere, occorre abbandonare la pratica dei proclami, ispirata alla mera ricerca di consenso a breve termine, per passare all'elaborazione di politiche di passo lungo, orientate alla riduzione, oltre che dei famigerati «costi della politica», di quelli ben più rilevanti derivanti dalla frammentazione amministrativa, fonte di inaccettabili disuguaglianze tra territori e gruppi sociali, di giganteschi sprechi finanziari e sperpero di risorse ambientali; di penetrazioni malavitose nella vita pubblica e di perverse forme di corruzione.

Parole chiave: trasformazioni urbane, rinascita dell'Italia, aree metropolitane, unificazione dei governi locali