

## **La Città Metropolitana**

**Carmine Piscopo\***

Le Città Metropolitane, nella loro costituzione, hanno incarnato, negli ultimi anni, la principale speranza di cambiamento per il ridisegno di realtà costiere, da troppo tempo chiuse entro enclave consolidate di cortocircuiti normativi che ne bloccano risorse e potenzialità. Seppur tra limiti e proposte di modifica, è con questo spirito, che la Legge Del Rio è stata presentata dalle Istituzioni e rilanciata nelle sedi delle rappresentanze democraticamente elette. Tuttavia, ad uno sguardo ravvicinato della situazione campana, già possiamo dire quanto questo entusiasmo si sia ben presto arenato sotto il peso della sovrapposizione di conflitti di competenza, nonché dell'assenza di un quadro regionale di completamento degli atti costitutivi della Città Metropolitana stessa. È all'interno di questa cornice, che vanno dunque analizzate le relazioni e le contraddizioni intervenute tra la Legge Del Rio, non ancora dotata di strumenti attuativi (non solo su scala regionale), le recenti disposizioni governative contenute nelle Leggi di Stabilità e il contraddittorio reticolo di disposizioni di modifica su base regionale. Tra l'istituzione della Città Metropolitana e il correlato disposto con quanto manifestato dalla Regione in materia di equiparazione tra il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale e il Piano Territoriale della Città Metropolitana. E, ancora, tra quanto previsto dalla Legge Del Rio, dalle disposizioni della Commissione decennale della Legge Regionale 16/2004 e i recenti provvedimenti del Tar Campania in materia, che già di fatto hanno superato, e inficiato, lo Statuto della Città Metropolitana relativamente all'istituzione di un piano Territoriale Generale e di un Piano Operativo, nella sua relazionalità con la forma dei piani locali. Un quadro, questo, che non ha aiutato la programmazione delle realtà portuali nelle relazioni non soltanto con gli altri porti e con la revisione degli assi

strategici, quanto, anche nella definizione delle relazioni tra i singoli porti con la linea di costa, con i suoi entroterra, i suoi retroporti e le realtà interportuali. Ma, senza voler continuare in un elenco puntuale, ciò che più di tutto ha messo in crisi la Città Metropolitana va ricercato nell'astratto dibattito sui suoi confini e sulla suddivisione in "zone" (dibattito, che ha finito con il rendere sterile ogni ipotesi pianificatoria in ambiti omogenei) della Città di Napoli, la cui definizione ha seguito percorsi squisitamente politici e di rappresentatività delle forze politiche, in relazione alla suddivisione della città in "confederazione di municipalità", secondo ragionamenti estranei al disegno del territorio.

Sovrapposizioni, dunque, di competenze (se si pensa alle relazioni città-porto), di scala (si pensi all'individuazione degli ambiti omogenei), di tempo (governance e trasformazioni), di luogo (dislocazioni spaziali). Un quadro di grande eterogeneità con effetti a cascata sull'area urbana di Napoli, sul suo territorio, sul suo abbraccio costiero alla scala metropolitana.

Se in questo quadro di incertezze e sovrapposizioni si è arenato il rilancio dell'istituzione della Città Metropolitana, è tempo, dunque, di tornare a guardare al territorio, come una realtà che chiede diverse regole per il suo governo e una nuova alleanza alla scala metropolitana, alla cui definizione dovranno concorrere tutte le Istituzioni e gli attori competenti.

### **Lockdown e fine dell'emergenza**

Drammaticamente ridimensionati, nell'attuale fase di emergenza sanitaria, che ben presto si è trasformata anche in emergenza economica e sociale, i porti necessitano, come scrive Massimo Clemente

, di un riallineamento del ciclo della logistica, come anche di un ridisegno complessivo, come afferma Rosario Pavia, delle procedure pianificatorie che ne regolano la sopravvivenza. Lo scollamento tra la pianificazione portuale, il mutato quadro delle dinamiche del trasporto, le rinnovate esigenze di ridisegno delle relazioni tra porto, città e linea di costa, da un lato, e tra porti, città e corridoi marittimi, dall'altro, pongono l'urgente necessità di una politica unitaria che regoli flussi, traffici, relazioni con l'entroterra, necessità di rilancio entro

contesti regionali, nazionali e internazionali. Ma, anche, l'emergere di rinnovate relazioni ambientali, entro sistemi di transizione ecologica, di conversione economica e di revisione di legami di interdipendenza dalle politiche industriali.

In questo senso, le città di mare, con i propri entroterra e il complesso sistema di relazioni e di scambi, costituiscono, a partire dall'attuale emergenza, un'opportunità strategica per il radicale ripensamento di politiche pianificatorie e di programmazione di fondi strutturali, per un rinnovato rapporto, non solo di un'antica alleanza tra porto, città e linea di costa, quanto, anche per il rilancio di un sistema che non può più scontare, come negli ultimi decenni, ritardi programmatori, conflitti di competenza e incertezze strutturali.

Occorre, dunque, una revisione profonda, che ripensi, insieme, politiche pianificatorie e modelli globali, in relazione a modelli di specializzazione e regimi di transizione, alle diverse scale.

La sfida, in questo senso, è enorme. E se vorremo –come dovremo– percorrerla, il primo atto sarà certamente l'abbandono di terreni di costruzione di precarietà, di fragilità, di regimi pianificatori instabili, entro cui praticare l'esercizio dell'incertezza.

Fragile è il destino dei porti. Macchine meravigliose ed effimere, essi vivono dell'eloquenza del paesaggio e della sua modificazione, come della sua emergenza e della sua subalternità. Straordinarie macchine civili, da sempre legate alla vita delle città a formare un corpo indissolubile, per noi, oggi si dispongono come *pietre d'attesa* per nuove immagini di città.

\* Assessore ai beni comuni e all'urbanistica del Comune di Napoli