

# 3

## LA DESIDERABILITÀ SOCIALE DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI TRIESTE

*Giovanni Carrosio  
Marco Cesa  
Giorgio Osti*

1. LA DESIDERABILITÀ SOCIALE DELLA CITTÀ  
METROPOLITANA DI TRIESTE

2. LE ORGANIZZAZIONI, LE POPOLAZIONI, L'INDIVIDUO  
NELLA MORFOLOGIA DELLA CITTÀ

3. TRIESTE NASCE COME CITTÀ METROPOLITANA

4. LA CITTÀ METROPOLITANA DI TRIESTE NELLE OPINIONI  
DEGLI ATTORI

## 1. LA DESIDERABILITÀ SOCIALE DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI TRIESTE

Nell'Unione Europea tre cittadini su quattro vivono in insediamenti definiti, dalle statistiche ufficiali, come "aree metropolitane". E se i nuclei centrali delle aree metropolitane continuano a perdere abitanti, l'urbanizzazione cresce a macchia d'olio attorno ad essi, in forma discontinua e policentrica; in sostanza si sta verificando una diffusione dell'*effetto città* su territori sempre più vasti. «A loro volta le città centrali hanno perso, in parte, il loro carattere residenziale, ma hanno aumentato la loro importanza: lì si concentrano le attività finanziarie, i centri direzionali delle grandi imprese, i musei, gli spettacoli, le attività culturali. Nelle metropoli si realizza nello stesso tempo una straordinaria concentrazione di opportunità (tanto negli affari quanto nella cultura) e un'altrettanto eccezionale concentrazione di problemi (povertà, squilibri sociali, insicurezza, congestione, traffico, degrado, inquinamento atmosferico e acustico)» (Bobbio 2002, p. 111).

Risulta evidente che per governare entrambi gli aspetti, ossia sviluppare quelle opportunità e affrontare e risolvere quei problemi, occorrerebbero una visione d'insieme e una capacità di intervento che abbraccino l'area metropolitana nel suo complesso, occorre quindi un governo di scala metropolitana.

La necessità di un governo di grandi dimensioni, di *area vasta*, è incentrata su quattro temi principali: due di natura economica, relativi all'efficienza dei governi locali (economie di scala ed esternalità) e due di tipo politico istituzionale, relativi al rafforzamento delle autonomie locali e al loro personale politico (Bobbio 2002). Il principale argomento a favore delle grandi dimensioni è costituito dalle economie di scala: con l'aumentare degli abitanti serviti dal governo locale tende a diminuire il costo dei servizi, grazie alla ripartizione delle spese generali su più attività, e crescono quindi il numero e la qualità dei servizi offerti. Bisogna però evidenziare che non è detto che la dimensione ottimale di un governo locale sia identica per tutti i servizi che esso fornisce. In secondo luogo non è detto che il governo che fornisce un servizio debba anche produrlo, la separazione tra fornitura e produzione permette di sfruttare le economie di scala anche da parte di governi locali di piccole dimensioni.

Un altro argomento a favore delle grandi dimensioni è quello delle esternalità: gli effetti di una politica o di un servizio di un ente locale possono travalicare i suoi confini amministrativi, possono generare benefici o scaricare costi sulle comunità confinanti. Questo ragionamento conduce a definire i confini am-

ministrativi degli enti locali così che essi coincidano con l'area su cui ricadono gli effetti (positivi o negativi) delle loro politiche. «L'idea di far coincidere le circoscrizioni amministrative con le aree di ricaduta dei benefici (o dei costi) delle politiche ha però un inconveniente: ogni intervento pubblico ha infatti un proprio specifico raggio d'influenza diverso dagli altri. Preso alla lettera, tale criterio comporterebbe una moltiplicazione incontrollabile dei livelli di governo locale» (Bobbio 2002, p. 79).

A favore della fusione dei comuni vengono avanzati anche argomenti di ordine politico-istituzionale, come il fatto che l'esistenza di unità più grandi è una condizione imprescindibile per il rafforzamento dell'autonomia locale. Solo una rete di governi locali abbastanza robusti, sul piano finanziario e amministrativo, può porsi come interlocutore credibile sul piano nazionale; inoltre le grandi strutture tendono ad essere più democratiche perché si sottraggono al localismo e all'egoismo delle micro-comunità. Di contro si deve notare che la forza delle autonomie locali si regge soprattutto sull'identità delle comunità municipali.

Un altro argomento di carattere politico-istituzionale che ha influenzato la scelta a favore delle grandi dimensioni è la possibilità di disporre di un ceto politico locale più professionale e selezionato. «Ma anche il dilettantismo ha i suoi pregi. La diffusa partecipazione dei cittadini alla gestione della cosa pubblica è il sale della democrazia» (Bobbio 2002, p. 81).

La capacità competitiva di una città non dipende solo dalle risorse economiche, produttive, imprenditoriali, culturali o dal capitale umano di cui dispone, ma anche dalle sue risorse istituzionali, ossia dal modo con cui sono strutturati i suoi processi di governo (o di *governance*). Numerose ricerche hanno infatti mostrato che la capacità di un'area metropolitana di presentarsi, in quanto tale, come un attore sulla scena internazionale può fare la differenza nel rapporto con le altre metropoli. Un'efficace struttura di *governance* può infatti mobilitare e coordinare le risorse presenti nell'area metropolitana, creare valore aggiunto e proporsi come interlocutore credibile al di fuori dei suoi confini. L'esigenza di dare un governo alle aree metropolitane entra però in conflitto con l'ordinamento tradizionale dei governi locali; le grandi metropoli si estendono sul territorio di diversi comuni, alcuni di essi sono ormai fisicamente integrati tra loro, altri rimangono separati ma si trovano in un rapporto di scambio intensissimo con il centro. «E tuttavia spesso i comuni metropolitani, anche quelli più fisicamente connessi, conservano una propria individualità e si trovano in conflitto tra loro: i comuni

della periferia con quelli del centro, i comuni residenziali con quelli industriali o terziari» (Bobbio 2002, p. 112).

Inoltre le aree metropolitane nella loro espansione tendono a scavalcare anche i confini amministrativi tra le province, le regioni, o anche gli stati. Le metropoli, infatti, sono entità territoriali fluide, estese, policentriche e poco compatte; i loro confini sono difficili da definire (perché basati su troppi criteri e troppe tensioni: dai criteri tecnici alle questioni di identità), sono imprecisi e tendono a variare a seconda del problema specifico che si intende considerare.

La costruzione delle istituzioni di governo di scala metropolitana è stata, nel panorama europeo dell'ultimo mezzo secolo, una delle vicende istituzionali più tormentate e controverse. Tutte le aree metropolitane si sono poste il problema, le soluzioni sono state assai difformi tra di loro, molte di esse sono risultate instabili nel tempo: i passi in avanti sono stati almeno altrettanto frequenti dei passi indietro. I modelli istituzionali effettivamente realizzati possono essere classificati nei cinque tipi proposti da Bobbio (2002). Nella tabella i modelli di governo metropolitano sono ordinati secondo la loro forza istituzionale. Scendendo dall'alto verso il basso troviamo soluzioni sempre più morbide. Questo non è un giudizio di valore: non è affatto detto che le soluzioni *hard* siano più efficaci delle soluzioni *soft*. Al contrario l'esperienza ha mostrato che non esiste alcun modello che possa ambire a presentarsi come *one best way*.

|  | Soluzione istituzionale | Caratteristiche  | Esempi  |
|--|-------------------------|--|---|
|  | 1                       | Annessione   | Il comune centrale si espande assorbendo i comuni minori  |
|  | 2                       | Governo metropolitano di secondo livello direttamente elettivo                             | Nell'area metropolitana, è istituito un governo direttamente elettivo. Sopravvivono i governi comunali al suo interno sia pure con poteri ridotti. Talvolta il comune centrale viene suddiviso in comuni più piccoli.   |
|  | 3                       | Governo metropolitano di secondo livello espresso dai comuni dell'area metropolitana       | Nell'area metropolitana è istituito un governo non direttamente elettivo che si configura come un'associazione obbligatoria dei comuni che ne fanno parte. Dispone di poteri legali e talvolta di una propria fiscalità.  |
|  | 4                       | Associazione volontaria di comuni  | Il governo metropolitano si configura come un'associazione volontaria tra i comuni che accettano di farne parte. È dotato dei poteri legali che gli vengono delegati.   |
|  | 5                       | Agenzie funzionali di scala metropolitana e altre forme di <i>governance</i> metropolitana | Non esiste alcun governo metropolitano "generalista", ma esistono agenzie specializzate in alcune politiche che agiscono su scala metropolitana e associazioni, formate da diversi soggetti pubblici e privati, che si occupano di discutere e sostenere progetti di scala metropolitana. |

tabella 1

La costruzione di un governo speciale per le aree metropolitane va incontro a diversi tipi di dilemmi. Si può procedere *dall'alto* attraverso un intervento dello stato nazionale, oppure *dal basso* attraverso la cooperazione volontaria tra i comuni interessati; si può dare vita a istituzioni *unitarie* oppure *associative*, *sovracomunali* o *intercomunali*. «Più in generale si può distinguere tra un approccio di tipo razional-sinottico e un approccio di tipo incrementale. Nel primo caso le istituzioni ottimali sono quelle disegnate in modo da riflettere le caratteristiche del problema decisionale: se il problema è massimizzare il coordinamento tra i comuni dell'area, ciò sarà ottenuto meglio da un'organizzazione integrata per via gerarchica. Nel secondo caso viene respinta l'idea di un'istituzione "ottima" e si cerca piuttosto di progettare forme istituzionali che consentano agli attori di interagire tra di loro in modo proficuo e di trovare di volta in volta soluzioni pertinenti ai problemi di scala metropolitana» (Bobbio 2002, p. 125).

In altre parole si può puntare sul *government* (ossia su una forte istituzione di governo) o piuttosto sulla *governance* (ossia sullo sviluppo di capacità di governo, anche in assenza di istituzioni forti). In realtà ogni modello presenta vantaggi e svantaggi. Le forme istituzionali morbide intercomunali e non elettive rischiano di dare troppo spazio alle istanze localistiche, di essere paralizzate dai veti e di impedire il raggiungimento di una visione d'insieme, se non sono sostenute da una forte regia, e richiedono un'esplicita mobilitazione del comune capoluogo. A loro volta le forme istituzionali "dure" sovracomunali ed elettive vanno incontro a ogni genere di difficoltà (e non hanno quasi mai vissuto a lungo). I governi metropolitani sono istituzioni ingombranti per la loro dimensione e per il peso politico che esercitano. Essi tendono a incontrare ostilità e diffidenze da parte di governi di rango provinciale o regionale che vedono così indebolita la loro influenza proprio nelle aree più importanti e più ricche dei loro

tabella 1 – Il governo delle aree metropolitane: le soluzioni istituzionali. Fonte: Bobbio, Rosso 2003.

territori e non sono ben visti neppure dai governi locali che stanno "sotto". I comuni delle periferie possono temere che l'autorità metropolitana tenderà a fare gli interessi del comune centrale, e a relegarli in una posizione marginale. D'altra parte il comune capoluogo può vedere il governo metropolitano come un rivale. Le popolazioni sono, a loro volta, indifferenti o ostili: le singole identità municipali appaiono più forti di un'identità metropolitana spesso evanescente. Dai casi concreti analizzati in letteratura, si possono trarre delle lezioni circa le difficoltà e le debolezze di questi esperimenti di governo metropolitano (Gasparini 2010).

- Il primo tipo di problematica riguarda il tema della *legittimità*. La difficoltà di molti esperimenti a durare nel tempo non viene attribuita semplicemente al fatto che queste città metropolitane siano state spesso calate dall'alto e in maniera autoritaria. Quanto gli studiosi sottolineano è proprio la fondamentale tensione tra ragioni funzionali (efficienza, economie di scala, ecc.) che in genere spingono alla costituzione di unità metropolitane, e il sentimento di appartenenza locale della popolazione, che tende a seguire modalità e a rispondere a processi incoerenti con le citate opportunità funzionali.
- Un secondo tipo di ostacoli può ravvivarsi più direttamente *nell'opposizione delle vigenti unità amministrative* a vedersi ridimensionare il proprio potere dalla costituenda Città Metropolitana. Come scrivono Bonora e Cervellati (2003, p. 208) a proposito di quello peraltro considerato l'esperimento più avanzato, Bologna: «Dal 1990 si parla di *Bologna Città Metropolitana*. Ma Bologna Città Metropolitana fa paura. Non la vuole la Regione; tanto meno la Provincia. Non la vuole il Comune capoluogo perché teme di perdere la propria supremazia. Non la vogliono i comuni limitrofi perché si sentono schiacciati da Bologna». La conclusione paradossale di Lefèbvre (1993) è che «la legittimità dei governi metropolitani è dipesa dalla capacità del governo centrale di persistere nonostante la resistenza del sistema politico locale».
- Un terzo ordine di problemi può riguardare la società civile, e le sue articolazioni in partiti, associazioni, ecc., le quali sovente sono strutturate e organizzate in unità diverse da quella metropolitana: unità più piccole ad esempio comunali, o più grandi cioè provinciali. Questo aspetto può risultare

decisivo se incrociato al problema 1: i portatori di interesse possono infatti giocare un ruolo fondamentale se si schierano a favore della riforma in senso “metropolitano”, dandole così la legittimità sociale necessaria.

- Infine, vi è il generale ostacolo derivante dalla scarsa informazione e comunicazione ai cittadini circa le caratteristiche e l'utilità di un governo metropolitano e dalla mancanza di coinvolgimento nella sua costruzione e articolazione. Ciò ha a che fare anche con la costruzione del senso di appartenenza, in mancanza del quale la legittimità della Città Metropolitana assume soltanto connotati formali e non sostanziali (punto 1).

## 2. LE ORGANIZZAZIONI, LE POPOLAZIONI, L'INDIVIDUO NELLA MORFOLOGIA DELLA CITTÀ

La città fin dalla sua nascita è stata un punto di arrivo e di partenza di gente e di gruppi sociali speciali. Questa gente e questi gruppi sociali poi potevano restare per molto tempo nella città, radicarsi, oppure essere particolarmente mobili. La relazione della città, o meglio della sua gente, con l'esterno è stata perciò un aspetto fondante della città stessa. Tale coscienza ha fatto sì che si vedesse la città come nodo in un sistema di città oppure come centrale o periferica in una rete di relazioni interne ed esterne. Gli studi sull'attrazione della città sono molto antichi, raffinati e quantitativi (Christaller, Prost, altri autori.). Nonostante una tale coscienza consolidata, però, l'organizzazione degli spazi urbani, della viabilità, dei parcheggi, dei servizi e delle residenze, dei posti di lavoro, delle statistiche (che stanno alla base dei fondi finanziari attribuiti alla città dal centro regionale e nazionale) ha considerato solo la popolazione residente, salvo affidare all'iniziativa privata l'impianto di alberghi e ristoranti per i forestieri.

L'individuazione della distanza tra realtà vissuta in una città complessa dai molti utenti e politica della città adottata dal governo locale è stata il primo passo nello studio della morfologia sociale delle città. La letteratura recente nel campo della sociologia urbana (Martinotti 1993, Nuvolati 2002) ha posto in evidenza la concentrazione nelle aree urbane di più popolazioni residenti e non, illustrando i conflitti (preminentemente di carattere culturale, di occupazione dello spazio, di accessibilità, di natura economica e fiscale) legati alla compresenza delle po-

polazioni stesse in alcuni momenti e luoghi strategici della città. La tipologia delle popolazioni metropolitane si è fatta con il tempo sempre più composta, in corrispondenza della varie motivazioni che spingono le persone a muoversi sul territorio facendo dello stesso un uso sempre più variegato e distribuito. La complessità metropolitana, sia dal punto di vista dell'offerta che della domanda di servizi, è tale da rendere estremamente complicata una misurazione precisa delle diverse popolazioni, o meglio delle diverse persone presenti in città nei vari momenti e in base alle motivazioni prevalenti. La possibilità di disporre di queste informazioni, però, risulta cruciale per le istituzioni pubbliche locali e per gli attori privati chiamati a fornire servizi rispetto ad una gamma sempre più articolata di individui e bisogni.

Secondo Nuvolati (2002), possiamo distinguere tra *abitanti*, *city users*, *uomini d'affari*, *persone momentaneamente presenti in alcuni quartieri*.

Tali categorie di persone (e altre ancora) sono utili a definire la grande città (Gasparini 2010):

- *per comprendere il funzionamento della vita della città*, delle sue organizzazioni e dei suoi spazi;
- *per riorganizzare le azioni svolte nella città* in vista di una concettualizzazione di essa come campo interorganizzativo;
- *per comprendere come la città* sia in realtà *un insieme di città (sociali)* che si integrano, si connettono, si elidono, vivono realtà radicalmente diverse;
- *per individuare fin dove esse definiscono più la grande città e meno la città medio-piccola*.

Il risultato di questo insieme di popolazioni è la costituzione delle tante città sociali che sono integrate dalla città, sia essa metropoli o grande, media o piccola. La rilevanza di queste popolazioni tuttavia non esaurisce i significati e la natura della città. È così che diventa necessario osservare quali altre categorie concettuali, oltre alle popolazioni (come insiemi informi di individui), possano collocarsi tra la città e l'individuo.

«Tra la città e l'individuo vi è una distanza notevole, poiché in fondo non esiste contatto diretto, o meglio esiste ma come un tutto impalpabile che per definirlo dobbiamo ricorrere a categorie intermedie, con le quali l'individuo plasma se stesso, soddisfa i propri bisogni, sublima il *se stesso* nel *noi stessi* della collettività urbana. Già abbiamo cominciato a introdurre delle

categorie intermedie sia dalla parte dell'individuo, individuando degli insiemi di individui, e sia dalla parte della città individuando delle molteplici città che dialogano tra di loro: abbiamo altresì accennato brevemente al fatto che queste molteplici città sono articolate in spazi, servizi, strumenti, regole di comportamento che accomunano qualsiasi di queste categorie sociali, sovrapponendo o selezionando le funzioni» (Gasparini 2010, p. 7). L'*operatore*, che fa dialogare con gli altri, che fa partecipare l'individuo ad attività più grandi di lui, che fa sentire l'individuo come strumento di modi di soddisfare i bisogni “incomprensibili”, è *rappresentato dalle organizzazioni*, siano esse burocrazie o imprese o servizi, dalle associazioni volontarie, ma *anche da altre entità più connesse alle istituzioni come la famiglia o ai movimenti*. In effetti è attraverso questi operatori, e solo attraverso (ed entro) tali operatori, che gli individui (categorie sociali o popolazioni) (Gasparini 2004):

- entrano in relazione con gli altri individui;
- introiettano e condividono valori comuni;
- soddisfano i propri e gli altri bisogni;
- elaborano appartenenze intermedie (micro e meso);
- sviluppano delle comunità a-spaziali;
- si rendono capaci di concretare l'autorealizzazione (ma anche la delusione) inserendosi in nicchie adeguate alle proprie aspirazioni;
- percepiscono di essere partecipi di disegni e realizzazioni di grandi opere che altrimenti non sarebbero in grado di concretizzare;
- sentono di partecipare alla costruzione della propria città sociale, e semmai alla costruzione della città nel suo insieme e nel suo elaborare sistemi di gravitazione.

Anzitutto queste organizzazioni vengono a costituire nodi di una più o meno ampia rete relazionale; la città da un simile punto di vista risulta come un *fascio di organizzazioni*, che possono soddisfare individualmente singoli segmenti di un bisogno da connettere con le organizzazioni che soddisfano gli altri segmenti dello stesso bisogno. Tutte queste organizzazioni sono interconnesse tra di loro, e tali da formare delle reti interne alla città con nodi più centrali e altri più periferici in una sorta di ge-

rarchia, ma tali anche da formare delle reti esterne-interne alla città stessa che la connettono alle altre città in sistemi urbani. Questi poi prendono la forma di *aree metropolitane* (a gravitazione molto stretta) e di *sistemi di città* alla base dei quali esistono delle unità urbane ad alta identità e a legami allentati con le altre città. «Seguendo tale direzione ci rendiamo conto che esistono delle *popolazioni di organizzazioni*, le cui tipologie variano nel tempo secondo i modi di soddisfare i bisogni (secondo una logica evolucionistica), ma soprattutto le cui strutture sono costruite per realizzare funzioni urbane molteplici e che possiamo sintetizzare nelle quattro seguenti: *mantenimento materiale delle categorie sociali della città, espansione della città verso l'esterno, conservazione dei confini della città* e infine *conservazione dell'identità culturale della città*. Nella formazione delle aree metropolitane e dei sistemi di città tali funzioni si articolano in maniera molto differenziata» (Gasparini, 2009, p. 12).

«Se dunque le organizzazioni sono gli operatori della soddisfazione dei bisogni della comunità e i mediatori della conformazione sociale e di potere della città, di essa esistono dei grappoli (omogenei intra-disomogenei inter) per le più grandi funzioni. Le principali di queste riguardano la soddisfazione dei bisogni delle popolazioni residenti, l'integrazione e l'appartenenza alla cultura e alla città, il contributo alla soddisfazione dei bisogni esterni alla città, il coordinamento e l'orientamento degli operatori per soddisfare il *mix* di bisogni della comunità che assicura una sufficiente integrazione interna» (Gasparini 2004, p. 62).

La soddisfazione dei *bisogni comunitari* viene effettuata da un insieme di organizzazioni riunite in grappoli a livello urbano e come segmenti di "popolazioni", le quali perciò stesso sono collegate più o meno strettamente all'esterno. Si tratta di *organizzazioni che assumono le sembianze di imprese economiche (commerciali, industriali, artigianali, agricole) e di servizi per la soddisfazione di bisogni sanitari e assistenziali*. «Ognuna di queste organizzazioni può essere contenuta nella città (per risorse utilizzate, per servizi erogati, per sede centrale), ma molto più spesso, soprattutto in società statali molto centralizzate, mantiene relazioni di dipendenza con l'esterno della città-comunità. Già da questa prospettiva, in cui le *organizzazioni* rivolgono la loro attività *all'auto-mantenimento del sistema urbano*, appare che la complessità della città è incrementata proprio da questa immissione di rapporti unidirezionali, e spesso di potere, provenienti dall'esterno» (Gasparini 2010, p. 11).

La città, d'altra parte, è molto *spesso portatrice di una funzione*

*che la differenzia dalle altre città, o di cui queste necessitano senza disporre*. In altri termini ci riferiamo a *organizzazioni* che lavorano soprattutto *per l'esterno*, privilegiando il rapporto esterno alla città, con ciò coinvolgendo pure la città. Anche in questo caso si tratta di imprese economiche. «È evidente che più aumenta questo legame della città, più gli interessi che prendono origine da questa la complicano (aumento di complessità) e, d'altra parte, aumenta la spinta alla frantumazione della città, e quindi emerge la necessità di controllare i suoi confini, messi in pericolo dal venir meno di un'identità, che tende a frantumarsi. Spinte centrifughe, aumento di complessità interna, e quindi ridefinizione dei confini urbani sono le conseguenze portate da tali organizzazioni e perciò sono le sfide da affrontare da parte di altri segmenti della città» (Gasparini 2004, p. 63).

Un terzo gruppo di *organizzazioni* è dunque da individuare in *quelle che hanno la capacità di leggere i bisogni della comunità, e ordinarli in un mix di priorità, di individuare le soluzioni organizzate per essi; ma anche la capacità di orientare l'economia della città e di coordinarla affinché le imprese non sviluppino processi di conflittualità troppo forti, spinte centrifughe incontrollabili* e trovino invece condizioni di attivazioni adeguate alla conservazione di un clima integrativo sufficientemente elevato. Tali organizzazioni hanno quindi un carattere eminentemente pubblico, e nel quadro italiano sono rappresentate dal Comune, dalla Camera di commercio, dalla Provincia, dalle agenzie per qualche funzione di intervento pubblico, la Regione e lo Stato per quanto riguarda la città, ma anche gli interessi specifici.

Vi sono infine le *organizzazioni* che svolgono la *funzione più profonda e più "latente" del mantenimento dei confini della città attraverso la conservazione di un'identità culturale e di appartenenza alla città*. Si tratta di organizzazioni culturali in primo luogo, e quindi scuole e associazioni culturali, politiche e sindacali, ma anche organizzazioni che controllano quelle organizzazioni già considerate e preposte a dare risposte concrete ai bisogni. In questo caso si tratta delle associazioni di volontariato, che hanno il duplice scopo di controllare le risposte date istituzionalmente ai bisogni e di premere perché nuovi bisogni trovino delle soluzioni sufficientemente soddisfacenti.

Le organizzazioni «sono l'ultima invenzione che la società moderna è riuscita a produrre, ed è attraverso esse, e sempre tra esse, che passa ogni realizzazione sociale. Esse rappresentano un collo di bottiglia, che con l'affermarsi del post-industriale può anche modificarsi (ad esempio, polverizzazione di esse,

almeno in termini di componenti, e minore formalizzazione), e attraverso il quale vengono a modificarsi i concetti tradizionali della sociologia della città: integrazione sociale, espansione-attrazione, soddisfazione dei bisogni, mantenimento dei confini urbani, tecnologie, sistemi di città, complessità urbana, razionalità del potere delle organizzazioni vs. tradizionalità del potere della *leadership*, ecc.» (Gasparini 2010, p. 12)

### 3. TRIESTE NASCE COME CITTÀ METROPOLITANA

Trieste, come noi la conosciamo, ha tre secoli di vita e nasce in epoca moderna, il che vuol dire che Trieste è stata formata da gruppi esterni ad essa, i quali sono venuti per svolgere funzioni nuove rispetto a quelle esistenti. E queste non la proiettano verso un hinterland posto nell'immediata campagna come era successo in precedenza, ma verso un hinterland proiettato su una dimensione molto ampia e con riferimenti puntiformi anche se si trattava di punti centrali, come Vienna, Praga e Budapest.

«Come tutte le città nuove, anche Trieste svolge una funzione ben precisa al suo sorgere, e cioè il porto franco imperiale. Questo fatto la rende più vulnerabile rispetto a città che hanno un'età molto più lunga, poiché non vi è stato il tempo di sedimentare una cultura e delle opportunità interstiziali che permettano di formare risorse e di occuparle in qualsiasi modo e indipendentemente dalla funzione principale. Manca in qualche modo l'anima specifica della città. Simile vulnerabilità si esprime in primo luogo nella crisi di tutto il sistema urbano quando entra in crisi la funzione originaria della città. Questo a Trieste è successo quando la funzione del porto franco e del suo *hinterland* è entrata in crisi per la caduta dell'impero austro-ungarico e la città si è trovata in dovere di cercare ed esplorare nuove funzioni con l'Italia» (Gasparini 1994, p. 189).

Infatti, nel passato di Trieste, l'assolutizzazione della sua vocazione portuale e mercantile ha orientato il suo articolarsi urbano, il formarsi di gruppi sociali specifici, il proliferare di attività economiche di supporto, ma ha anche condotto a pesanti ripercussioni collettive nel momento in cui il settore è entrato in crisi. «Oggi, invece, devono essere contemplate e incrementate diverse istanze già latenti, quale la vocazione scientifica, commerciale, l'aspirazione a proporsi al pari di punto nodale di scambio, assicurando alla città uno sviluppo equilibrato, dovuto alla convergenza di tali componenti» (Pocecco 1994, p. 201). Trieste nei primi anni del Settecento è rifondata per essere una

Città Metropolitana. Essa deve essere una città *demograficamente grande* perché *svolge funzioni complesse e richiede molti addetti*: il commercio internazionale richiede molti addetti, e così anche la costruzione delle navi, l'amministrazione del porto franco, le assicurazioni di grandi prodotti come le navi, le merci, i lavoratori, i viaggiatori. Inoltre richiede, questa Città Metropolitana, élite moderne e volte a dare sviluppo economico internazionale (le nuove comunità), una *cultura cosmopolita*, una *nuova società civile* che soppianti quella tradizionale ormai superata dalle innovazioni, e assicuri alla città i servizi per l'automantenimento, un *hinterland* mondiale con il quale la Città Metropolitana dialoghi.

Trieste cioè già nasce come Città Metropolitana, in quanto essa è molte città, complessa, polifunzionale pur con una specializzazione dominante, plurisociale, e con un *hinterland* molto vasto, compreso tra mari e terre lontane. E cioè Trieste nasce come città molto grande, con molte qualità urbane, per servire un *hinterland* mitteleuropeo e un *hinterland* mediterraneo (almeno). Ci troviamo di fronte una città moderna e laica, poco legata a nobiltà di origine medioevale, e più a stili di vita derivati dall'appartenenza borghese alle grandi imprese commerciali, industriali e dei servizi» (Gasparini 2010, p. 24).

In effetti ci rendiamo conto che già nel 1871 Trieste aveva 123.063 abitanti presenti, che nel 1901 diventarono 178.548. Si tratta quindi di una grande città con un *hinterland* immediato ristretto, mentre è molto esteso l'*hinterland* imperiale: ciò vuol dire che la densità demografica nella città è molto elevata, e la città ricava le risorse per il suo mantenimento da spazi molto distanti. Da tutto ciò deriva un carattere rilevante di Trieste: *essa sviluppa un rapporto conflittuale con i comuni prossimi e invece un riferimento molto positivo con gli spazi lontani*.

A ben vedere tutte queste sono caratteristiche di una Città Metropolitana. «Se noi osserviamo Trieste nel tempo, essa mantiene un po' tutte queste caratteristiche metropolitane, pur variando e adattandole alle condizioni che vengono a generare per effetto della caduta dell'Impero austro-ungarico, della italianizzazione della città, della costituzione del Territorio Libero di Trieste, delle prospettive nuove aperte e da interpretare per effetto della caduta del comunismo nei paesi che un tempo formavano l'*hinterland* di primo riferimento» (Gasparini 2010, p. 23). Per tutti questi tempi due aspetti sono rimasti costanti e rappresentano dei punti di forza da sfruttare per la Città Metropolitana: e cioè l'essere la sintesi di cosmopolitismo e al tempo stesso di localismo.

Infatti, «per quanto riguarda *le culture della città*, lo scenario storico-sociale di Trieste è stato da sempre dominato dalla compresenza di due forze di segno opposto: il cosmopolitismo, come tensione o proiezione verso l'esterno, e la chiusura, al pari dell'aspirazione all'autonomia politica, economica e culturale» (Pocecco 1994, p. 205). Il cosmopolitismo si afferma per la sua valenza dinamica, il suo aprirsi alla diversità etnica e politica, per l'assunzione di suggestioni offerte al di là dei limiti geografici; ciò è testimoniato storicamente dalla molteplicità di comunità etniche che trovarono spazio nella crescita urbana di Trieste, soprattutto nella sua epoca imperiale. La "chiusura verso l'esterno", invece, è sinonimo di un senso d'appartenenza, di un'identità culturale non assimilabile al concetto di patria o nazione, ma riconducibile proprio alla dimensione urbana, alla "città" significativamente concepita.

Considerando quindi i caratteri storici dell'area e della Città Metropolitana di Trieste emerge che (Gasparini 2010):

- la città ha avuto fin dalla prima metà dell'Ottocento una densità di popolazione superiore ai 100 mila abitanti, il che ha posto la necessità di risolvere i bisogni della qualità della vita quotidiana attraverso dei servizi centralizzati e meno legati alla piccola comunità e alla famiglia;
- l'*hinterland* reale della città è sempre stato più orientato verso l'Impero austro-ungarico e verso i mari più o meno grandi che non ristretto alla periferia immediata della città. Nella situazione triestina l'integrazione con i comuni del Carso è stata sempre di poca importanza, poiché, come si è detto, Trieste ha interpretato i servizi e lo sviluppo economico al di là di questa cintura di comuni;

in questo periodo storico, invece, il sistema insediativo di Trieste è contrassegnato da una ridotta e limitata gravitazione dei comuni della periferia sui servizi che vanno oltre la vita quotidiana e che sono collocati in gran parte nella città di Trieste, la quale rappresenta il massimo polo di urbanità di tutta la regione Friuli Venezia Giulia.

#### 4. LA CITTÀ METROPOLITANA DI TRIESTE NELLE OPINIONI DEGLI ATTORI

Fatte queste premesse teoriche e storiche, che ci aiutano a delineare i possibili contorni organizzativi e istituzionali di una Città

Metropolitana, è stato nostro intento cogliere la desiderabilità di una eventuale nuova istituzione, a partire dalle opinioni e dalle valutazioni espresse dai rappresentanti delle organizzazioni economiche, sociali, culturali e amministrative che dovrebbero operare per il funzionamento della Città Metropolitana. In pratica, abbiamo provato a registrare e organizzare il pensiero degli attori sociali in merito all'ipotesi di realizzare una nuova istituzione, chiedendo loro di esprimere opinioni in merito ad una serie di questioni, come la necessità o meno di dare vita ad una nuova istituzione, quali assetti istituzionali vengono prediletti, quale perimetrazione si ritiene più adatta e per quale fine, quali sono i benefici previsti. Per raccogliere le opinioni degli attori abbiamo battuto tre strade complementari:

- analisi letteratura grigia: ricostruzione del dibattito sulla Città Metropolitana emergente da articoli di giornale, comunicati stampa, documentazione della commissione regionale per il riordino delle province, pareri espressi in sedi istituzionali;
- interviste in profondità a rappresentanti di organizzazioni di categoria, sindacali, culturali, sindaci selezionati sulla base della ricostruzione del dibattito;
- questionario con risposte aperte e chiuse su sito web rivolto ai rappresentanti di associazioni di categoria, camere di commercio, sindacati, associazioni ambientaliste, organizzazioni culturali e religiose, sindaci dei comuni potenzialmente interessati sulla base delle perimetrazioni ipotizzate, utilities, organi di informazione, province di trieste e gorizia, centri di ricerca.

La scelta degli attori da intervistare è stata operata utilizzando come traccia di riferimento il lavoro dell'ISIG (2010), anche con l'obiettivo di aggiornare alcune rilevazioni già effettuate. Abbiamo individuato, perciò, organizzazioni che operano per il funzionamento di una ipotetica Città Metropolitana a geometria variabile ossia con confini stabiliti dai nostri stessi interlocutori. Le interviste in profondità hanno coinvolto:

- Il segretario generale della CISL di Trieste;
- Il segretario generale della CGIL di Trieste;
- Il direttore dello SLORI (Istituto Sloveno di Ricerche);
- Il vice presidente della Provincia di Trieste;

- Il presidente della Provincia di Trieste;
- Il direttore di Confindustria di Trieste;
- L'Assessore alla Pianificazione Urbana, Mobilità e Traffico, Edilizia Privata, Politiche per la casa, Progetti Complessi del Comune di Trieste;
- Il direttore de "Il Piccolo";
- Il sindaco di Monfalcone

Il questionario (on line), invece, è stato segnalato ad una lista di 71 rappresentanti di enti, associazioni, organizzazioni rappresentative della maggior parte del tessuto economico, culturale e sociale della provincia di Trieste, dell'area monfalconese e del basso isontino. Al questionario, hanno risposto 26 attori. Mentre la letteratura grigia è stata utilizzata per lo più per ricostruire alcune posizioni politiche e per individuare gli attori da intervistare, sia l'intervista in profondità che il questionario hanno avuto come oggetto di indagine soprattutto 4 aspetti della Città Metropolitana:

- La delimitazione territoriale;
- Quali funzioni la Città Metropolitana debba avere;
- Quale forma di governo e che tipo di istituzione deve rappresentare;
- Il legame tra Città Metropolitana e appartenenza/identità territoriale.
- Agli intervistati abbiamo sottoposto una serie di opzioni:
- Per la delimitazione territoriale, abbiamo individuato una serie di opzioni confrontandoci con le risultanze degli altri gruppi di ricerca;
- Per le funzioni abbiamo utilizzato una griglia frutto dell'analisi della letteratura sulle funzioni che altre città metropolitane, in Italia e in Europa, hanno assunto;

Sulla forma di governo abbiamo fatto riferimento allo schema interpretativo di Bobbio (2002), grazie al quale si sono individuati cinque modelli possibili, classificati secondo la forza istituzionale (da soluzioni hard a soluzioni soft, si veda Tab. 1).

### Intervista strutturata tramite questionario online

L'intervista strutturata è stata inviata attraverso il sistema SurveyMonkey a 71 rappresentanti di enti, associazioni, organizzazioni rappresentative della maggior parte del tessuto economico, culturale e sociale della provincia di Trieste, dell'area monfalconese e del basso isontino. All'intervista hanno risposto 26 attori:

- 3 rappresentanti di organizzazioni sindacali;
- 8 rappresentanti di associazioni di categoria;
- 4 rappresentanti di organizzazioni di volontariato, la totalità delle quali impegnata in questioni ambientali;
- 2 rappresentanti di associazioni culturali;
- 8 rappresentanti di amministrazioni pubbliche, tra le quali sono presenti alcuni comuni del Carso triestino e alcuni comuni del monfalconese.

### Partecipazione e consenso

Iniziamo ad analizzare le risposte in modo aggregato, senza fare distinzioni tra tipologie di attori intervistati.

La prima domanda alla quale abbiamo chiesto di rispondere è relativa al coinvolgimento degli attori nella discussione pubblica sulla Città Metropolitana. Dalle risposte emerge come la maggior parte degli intervistati (il 60%) non è mai stato coinvolto in alcuna consultazione né formale né informale.

Coloro che hanno preso parte al dibattito, invece, hanno partecipato per lo più a consultazioni informali, partecipato a convegni sul tema metropolitano e espresso pareri sul tema del riordino istituzionale della Regione nelle commissioni regionali.

### I confini della Città Metropolitana

Agli intervistati abbiamo chiesto quali territori ritengano opportuno che stringano più attive relazioni con la città di Trieste nell'ambito dell'eventuale nuovo soggetto amministrativo. Sulla base del confronto con gli altri gruppi di ricerca, abbiamo proposto agli intervistati diverse possibilità e abbiamo chiesto loro di indicarne anche più di una.

Come emerge dal grafico (fig. 2), certamente il Carso triestino è stato il territorio più gettonato. Ma diversi interlocutori lo hanno

abbinato ad altri territori, anche se dall'analisi aggregata delle risposte essi compaiono a parimerito. Si tratta della città mandamento, del monfalconese e del litorale fino a Grado. Vedremo nel dettaglio, analizzando le risposte per tipologia di attore e unendole alle considerazioni emerse nelle interviste in profondità, quali confini sono stati delineati dai gruppi di attori.

**figura 1** – Il coinvolgimento degli attori  
Sulla necessità di istituire la Città Metropolitana e sul fatto che essa possa rappresentare una opportunità di sviluppo per il territorio, non vi è un consenso granitico: il 56% degli intervistati pensa possa essere una opportunità, ma sono molti gli indecisi o i contrariati. Essa viene percepita, da alcuni, come l'ennesima istituzione che rende ancora più complicato il quadro istituzionale e che comporta l'assorbimento di ulteriori risorse.

**figura 2** – Territori ai quali dovrebbe guardare la costituzione della Città Metropolitana di Trieste

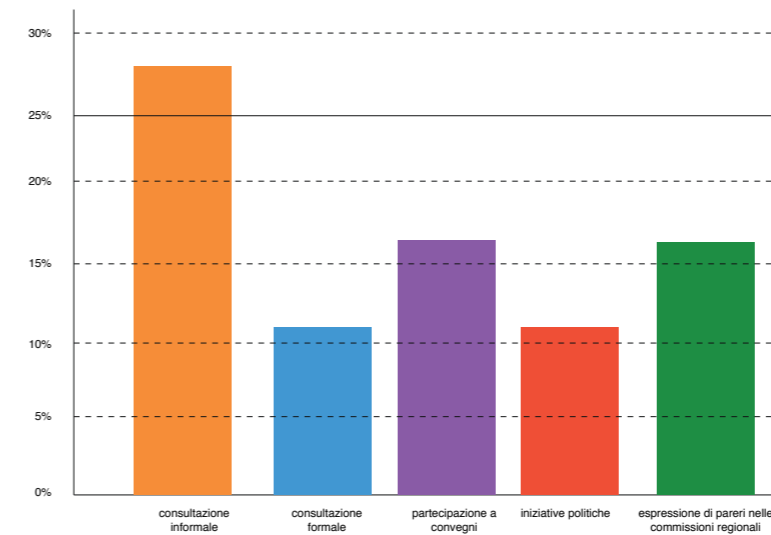


figura 1

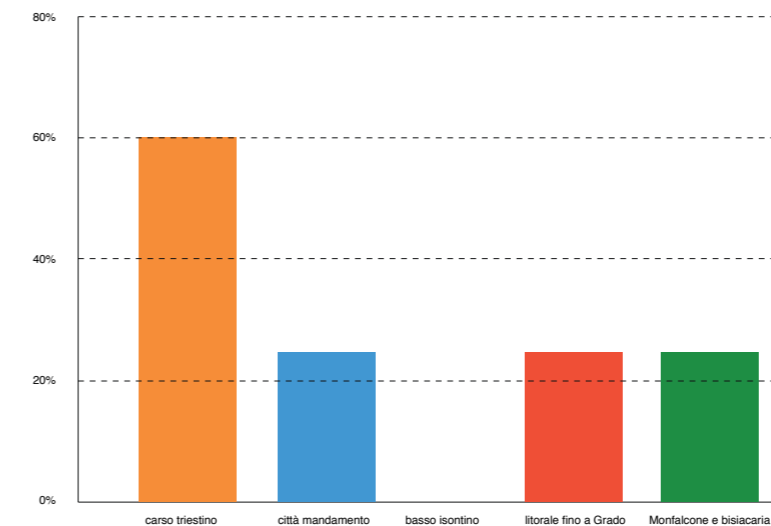


figura 2

## Città Metropolitana e identità

Il tema dell'identità nella provincia di Trieste e nei territori limitrofi è un argomento molto complesso, che suscita ancora delle divisioni e delle pregiudiziali. La maggior parte degli intervistati ritiene che la Città Metropolitana non risponde ad alcuna esigenza di identità e appartenenza territoriale.

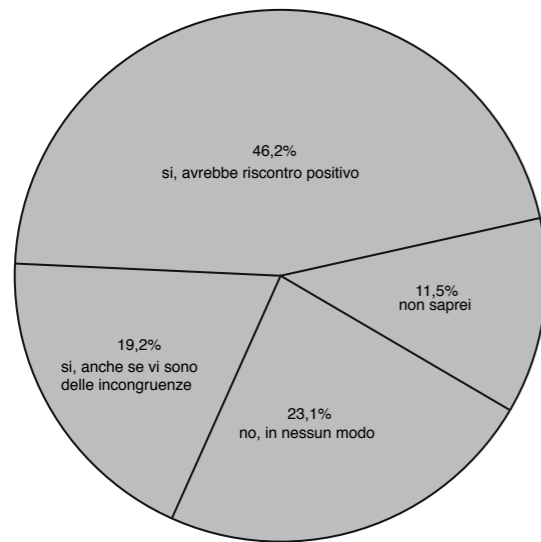


figura 3

Nella domanda è stata lasciata la possibilità di esprimersi inserendo un ulteriore commento. Chi ha lasciato commenti, ha sottolineato come (riportiamo stralci dei commenti):

- Esiste una alterità culturale dei comuni del Carso triestino rispetto alla città. Difficilmente la Città Metropolitana potrebbe reggersi sulla costruzione di una identità comune;
- Andrebbe enfatizzato il rapporto con il mare come tratto identitario, concependo una Città Metropolitana capace di mettere a sistema diversi porti;
- Sarebbe l'occasione per lavorare ad una identità nuova, che vada oltre le identità tradizionali, nella quale si riconosca una omogeneità culturale e linguistica data dalla pluralità delle identità;
- Rimarcare la questione identitaria significherebbe frenare all'apertura e all'innovazione. La Città Metropolitana dovrebbe essere fondata su presupposti culturali nuovi.

## Assetto istituzionale della Città Metropolitana

Quanto all'assetto istituzionale, la maggior parte degli interlocutori ritiene che la Città Metropolitana dovrebbe essere governata da un governo di secondo livello direttamente elettivo. I comuni al suo interno sopravvivono, ma con poteri ridotti. Le scelte che avevamo dato si sono posizionate in questo modo:

1. Governo metropolitano di secondo livello direttamente elettivo: sopravvivono i comuni al suo interno con poteri ridotti. La Città Metropolitana ha dunque un suo governo direttamente eletto;
2. Governo metropolitano di secondo livello espresso dai comuni dell'area metropolitana: nell'area metropolitana è istituito un governo non direttamente elettivo che si configura come un'associazione obbligatoria dei comuni che ne fanno parte. Dispone di poteri legali e talvolta di una propria fiscalità;
3. Associazione volontaria di comuni: si configura come una associazione volontaria dei comuni che ne vogliono fare parte. È dotata dei poteri legali che le vengono delegati;
4. Agenzia funzionale di scala metropolitana: non esiste alcun governo ma esistono agenzie specializzate in alcune politiche che agiscono su scala metropolitana.

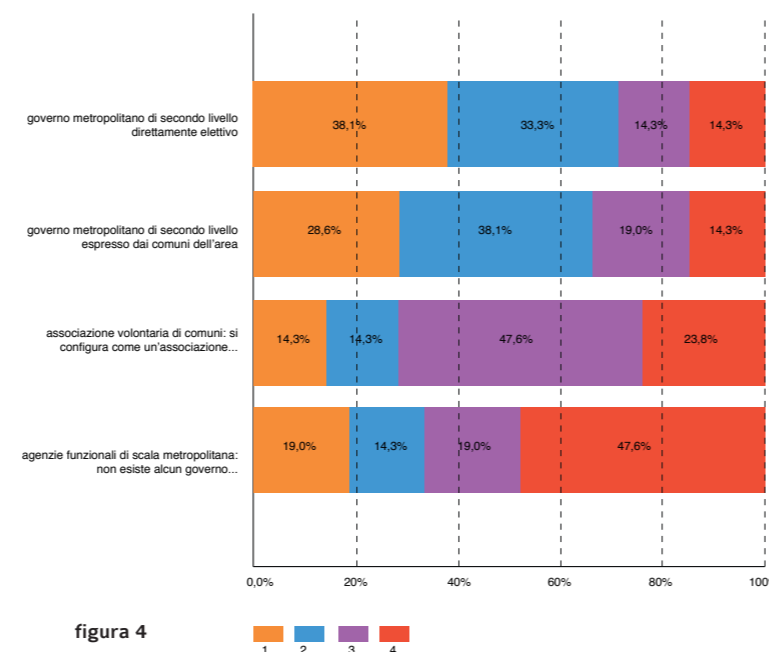


figura 4

## Le funzioni della Città Metropolitana

Sulle funzioni che la Città Metropolitana potrebbe avere gli intervistati hanno scelto in modo compatto risposte simili. Al primo posto vi è la pianificazione territoriale, scelta dall'84% dei rispondenti. Seguono pulizia delle strade, raccolta e trattamenti dei rifiuti; trasporti urbani; attrazione di attività economiche. Queste tre opzioni sono state indicate dal 72% degli intervistati. Vengono considerate marginali rispetto alle funzioni della Città Metropolitana: edilizia, grandi opere, difesa del suolo, valorizzazione della ricerca, creazione di zone residenziali o industriali.

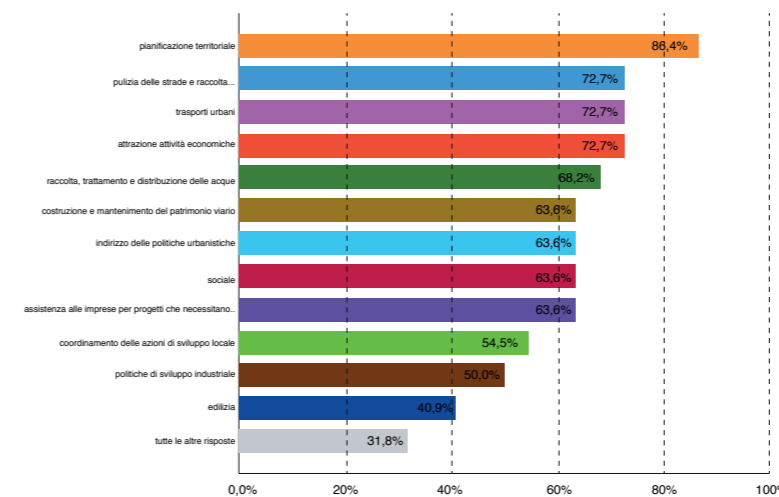


figura 5

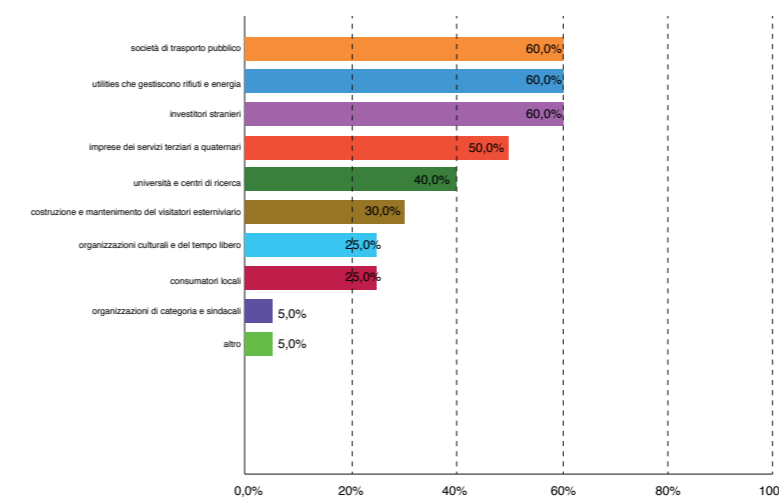


figura 6

figura 3 – Legame tra Città Metropolitana ed esigenze di appartenenza e identità territoriale

figura 4 – Assetto istituzionale della Città Metropolitana

figura 5 – Le funzioni della Città Metropolitana

figura 6 – A chi giova la Città Metropolitana?



### **A chi giova la Città Metropolitana?**

Anche sui benefici della Città Metropolitana, le opinioni degli intervistati sembrano generalmente concordi. Secondo la maggior parte di questi, a trarre beneficio dal nuovo ente potrebbero essere: le società di trasporto pubblico, le utilities e gli investitori stranieri.

### **Sintesi dei risultati emersi dall'indagine: integrazione del questionario con le interviste in profondità**

Unendo le informazioni raccolte tramite le interviste in profondità e attraverso l'intervista strutturata somministrata online, possiamo trarre alcune conclusioni in merito ad alcune questioni emerse. In particolare, possiamo definire:

1. Chi ha una posizione più o meno favorevole o contraria alla Città Metropolitana e quali motivazioni supportano tale posizione;
2. Quale perimetro viene ritenuto ottimale dai diversi gruppi di attori intervistati;
3. Quale assetto istituzionale o forma di governo della Città Metropolitana viene prediletto;
4. Quali funzioni i diversi attori ritengono debba avere il nuovo ente.

### **Chi ha una posizione più o meno favorevole o contraria alla Città Metropolitana e quali motivazioni supportano tale posizione**

La maggior parte degli attori intervistati sono favorevoli all'istituzione della Città Metropolitana. Distinguendo per gruppi di attori, possiamo affermare che il mondo economico (organizzazioni di categoria imprenditoriali e sindacati) è il più propenso alla creazione del nuovo ente.

Gli imprenditori sottolineano soprattutto la possibilità di fare massa critica per competere con l'esterno e l'opportunità di snellire le procedure burocratiche per velocizzare i processi economici. I sindacati, invece, ritengono che esista una omogeneità sotto il profilo del mercato del lavoro da valorizzare. In particolare la Cisl, che già da tempo lavora sulla contrattazione territoriale, individua nel litorale che congiunge Trieste a Grado

un'area omogenea per funzioni economiche, mercato del lavoro e tipologia di contrattazione.

Manifestano un atteggiamento favorevole anche i comuni del monfalconese, compresa la città di Monfalcone, che ritengono di avere già numerose connessioni con i piccoli comuni del Carso triestino. L'area del monfalconese ritiene importante la costituzione di una Città Metropolitana per accorpate le funzioni svolte dai singoli comuni, soprattutto in materia di erogazione dei servizi e pianificazione territoriale.

Posizione fermamente contraria è espressa invece dai comuni del Carso, che ritengono che la Città Metropolitana serva per centralizzare il potere su Trieste, mettendo in secondo piano l'autonomia politica e culturale dei piccoli comuni circostanti. Certamente, la questione identitaria pesa molto sulla posizione di questi comuni. Posizione analoga è stata espressa dal direttore di un ente di ricerca che fa riferimento alla minoranza slovena. Dal canto suo il Comune di Trieste, ribadisce che tutte le entità comunali facenti parte della Città Metropolitana devono continuare a giocare un ruolo attivo e significativo nelle scelte di pianificazione e programmazione. L'istituzione della Città Metropolitana non deve quindi limitarsi a pura architettura istituzionale, bensì fondarsi sulla costruzione di un progetto condiviso di sviluppo e valorizzazione delle risorse territoriali.

La Provincia di Trieste teme che la creazione della Città Metropolitana potrebbe sfavorire questo nuovo ente rispetto alle altre province della regione, perché la poca omogeneità tra gli enti locali rischia di aumentare gli squilibri (sia nei trasferimenti dei fondi pubblici sia nel peso politico), ed evidenzia che porterebbe all'isolamento della città. La provincia riconosce la necessità di un'intera rivisitazione dell'assetto statale, e non dei semplici cambi di nome.

Le associazioni ambientaliste, invece, sono indifferenti alla costituzione del nuovo ente. Ragionando da un punto di vista ecologico, ritengono non omogenea la città di Trieste con i comuni del Carso, ed eventualmente immaginano nuovi confini tracciati seguendo criteri di natura ambientale. Per le associazioni ambientaliste, la Città Metropolitana potrebbe avere un senso se puntasse alla creazione di piani integrati di gestione di aree ecologicamente omogenee.

Infine, la posizione degli enti di ricerca è favorevole, con l'obiettivo di ottimizzare le risorse e dare vita ad un polo di ricerca internazionale.

### **Quale perimetro viene ritenuto ottimale dai diversi gruppi di attori intervistati**

La quasi totalità degli attori, escluse le associazioni ambientaliste, ritiene che il Carso triestino vada certamente incluso nella Città Metropolitana. Però in molti considerano questo tipo di perimetrazione, che coincide con la provincia di Trieste, troppo limitato e poco funzionale ad un vero cambiamento di assetto istituzionale. In particolare, le associazioni di categoria imprenditoriali ritengono vi sia la necessità di allargare l'area metropolitana al monfalconese e al litorale fino a Grado, includendo anche un protocollo di intesa per progettare l'apertura della Città Metropolitana a Capodistria. Il ragionamento è legato alle portualità e ad una visione del nuovo ente come strumento per aprirsi meglio ai mercati internazionali.

Le organizzazioni sindacati, invece, vedono la necessità di costruire una Città Metropolitana costiera, che includa la provincia di Trieste e i comuni costieri fino a Grado. Come già detto, i sindacati partono dall'opportunità di unire sotto lo stesso ente i territori che presentano una omogeneità del mercato del lavoro. I comuni del Carso triestino non hanno indicato alcuna preferenza, esprimendo una contrarietà di fondo alla Città Metropolitana. Inoltre, hanno affermato di intrattenere maggiori rapporti istituzionali e funzionali con l'area monfalconese che con il comune di Trieste. Forse per ammorbidire la loro posizione e rendere la Città Metropolitana più desiderabile da parte dei portatori di interesse, si dovrebbe lavorare ad una perimetrazione più ampia possibile, in modo da diluire all'interno di un'area più vasta le questioni dell'identità e dell'appartenenza territoriale che contrappongono Trieste ai piccoli comuni carsici.

I comuni del monfalconese e gli enti di ricerca hanno espresso la stessa posizione: immaginano una Città Metropolitana che includa la provincia di Trieste e il monfalconese. Gli amministratori interpellati ritengono che tra i loro comuni e quelli del Carso esistano già dei rapporti solidi, per cui sarebbe naturale e funzionale essere inclusi nel nuovo ente.

La Provincia di Trieste, invece, ritiene che sarebbe sensato unire la provincia di Trieste con tutta o parte di quella di Gorizia, perché ci sono dei radicamenti culturali, sociali ed economici molto forti; questi territori hanno in comune la vicinanza del confine, lo sviluppo dei territori carsici, della portualità e dei

progetti transfrontalieri. Anche il Comune di Monfalcone ritiene che tutta la provincia di Gorizia debba far parte della Città Metropolitana in quanto non avrebbe senso lasciare la provincia di Gorizia senza Monfalcone (Monfalcone produce il 71% del PIL della provincia), ma neanche anettere Gorizia alla provincia di Udine. Inoltre, le due province hanno un retaggio culturale e linguistico comune.

#### **Quale assetto istituzionale o forma di governo della Città Metropolitana viene prediletto**

Soltanto le associazioni ambientaliste hanno scelto un assetto istituzionale molto leggero, ovvero la creazione di agenzie funzionali di scala metropolitana alle quali vengano assegnati compiti precisi di intervento. Gli altri intervistati, invece, hanno scelto la creazione di un ente retto da governo elettivo. Per le associazioni di categoria, per la Provincia di Trieste, per i comuni del monfalconese e per le organizzazioni sindacali, questo governo dovrebbe essere direttamente eletto dai cittadini. Per le imprese, gli enti di ricerca e il Comune di Monfalcone invece, esso dovrebbe essere di secondo livello, come espressione dei comuni dell'area, formato quindi da rappresentanti loro nominati.

#### **Quali funzioni i diversi attori ritengono debba avere il nuovo ente**

Quanto alle funzioni della Città Metropolitana, ogni gruppo di attori ha scelto quelle più vicine alla propria missione. Esistono però delle funzioni citate da tutti, come la pianificazione territoriale, la gestione dei rifiuti e i trasporti. Anche in questo caso, emerge come la Città Metropolitana sia concepita più come ambito territoriale funzionale, che come area caratterizzata da una sua identità naturale sulla quale costruire dei punti di forza. Nella tabella seguente riportiamo una sintesi delle posizioni emerse dalla nostra indagine.

#### **Riferimenti bibliografici**

- BOBBIO L. (2002). *I governi locali nelle democrazie contemporanee*. Editori Laterza, Bari-Roma.
- BOBBIO L., ROSSO E. (2003). *Torino tra Lione e Milano: politiche e istituzioni di livello metropolitano*.
- BONORA P., CERVELLATI P.L. (2003). "La Città Metropolitana: madre di città". *Archivio di studi urbani e regionali* n. 78, pp. 203-210.
- DENTE B. (1989). "Del governare le metropoli: obiettivi sostanziali e strumenti istituzionali". *Stato e mercato* n. 26, pp. 279-303.
- GASPARINI A. (1994). *Il ruolo delle nuove tecnologie e delle nuove immigrazioni (piccole ed elitarie vs massicce e diseredate) per il futuro di Trieste*. In *Riqualificazione e hinterland delle grandi città*, a cura di Gasparini A., Logan J.R., Mansurov V., Franco Angeli, Milano.
- GASPARINI A. (1995). *Il futuro di Trieste tra innovazione tecnologica e neocosmopolitismo*. Dipartimento di Scienze dell'Uomo, Università di Trieste, Isig, Trieste/Gorizia.
- GASPARINI A. (2004). "Il ruolo delle organizzazioni nella formazione delle reti di aree metropolitane e sistemi di città. Gerarchie tra le città di cinque regioni del nord Italia". *Futuribili* n. 1-2, pp. 53-109.
- GASPARINI A. (2009). *Città Metropolitana di Trieste, Città Metropolitana transfrontaliera di Trieste-Capodistria. Possibilità probabilità, desiderabilità*, Rapporto di ricerca per la Presidenza della Regione Friuli Venezia Giulia.
- GASPARINI A. (2010). *Città Metropolitana di Trieste, Città Metropolitana transfrontaliera di Trieste-Capodistria*. Isig, Gorizia.
- MARTINOTTI G. (1993). *Metropoli*. Il Mulino, Bologna.
- MELA A. (2006). *Sociologia delle città*. Carrocci, Roma.
- NUVOLATI G. (2002). *Popolazioni in movimento, città in trasformazione: abitanti, pendolari, city users, uomini d'affari e flâneurs*. Il Mulino, Bologna.
- NUVOLATI G., PISELLI F. (a cura di) (2009). *La città: bisogni, desideri, diritti. La città diffusa: stili di vita e popolazioni metropolitane*. Franco Angeli, Milano.
- Pocecco A. (1994). *Spunti di riflessione sulla città e il futuro di Trieste*. In *Riqualificazione e hinterland delle grandi città*, a cura di Gasparini A., Logan J.R., Mansurov V., Franco Angeli, Milano.