



LE NUOVE DIMENSIONI DEL LOCALE LA CITTA' METROPOLITANA

Portogruaro, 27/10/2014

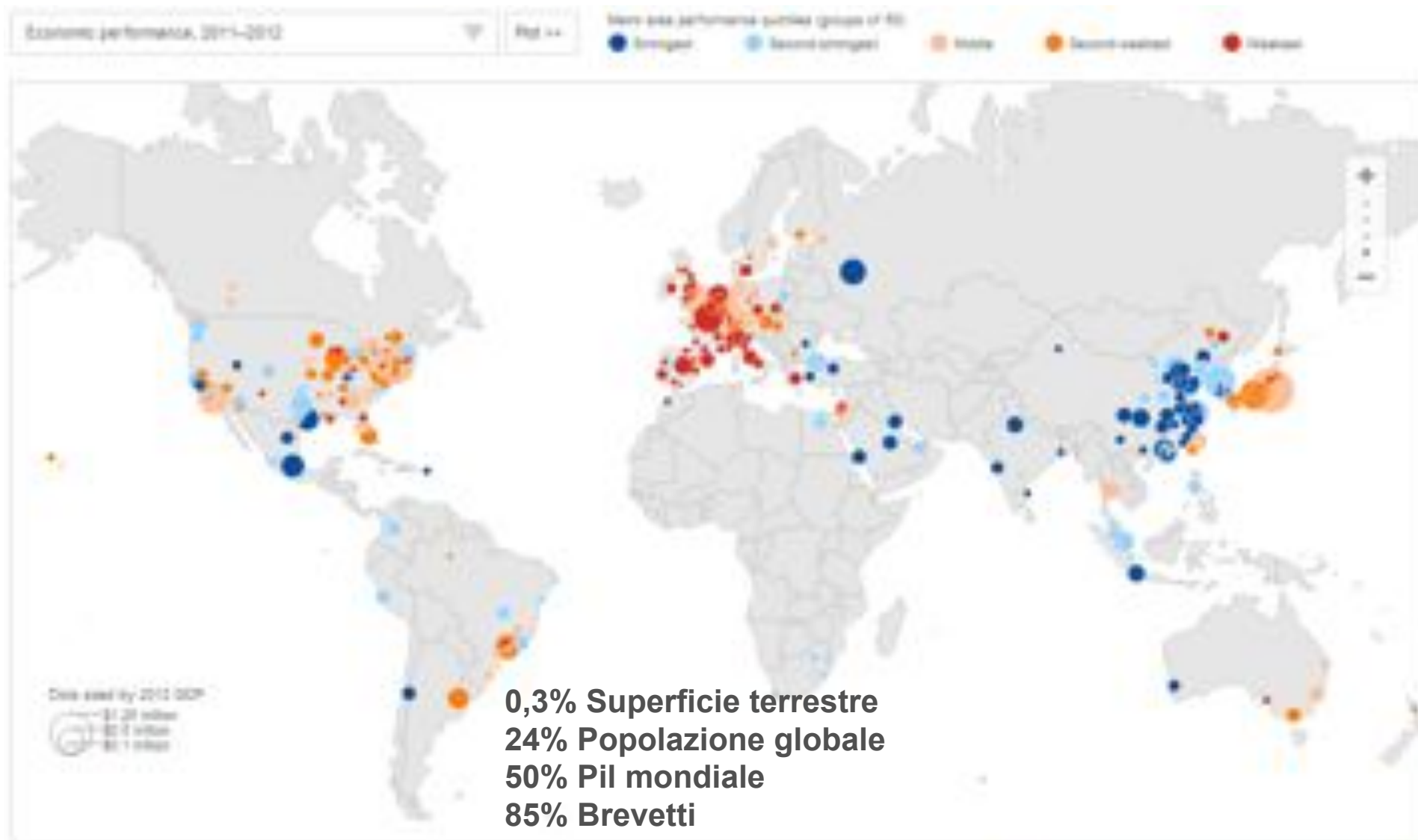
Giancarlo Corò

Dipartimento di Economia



Università
Ca' Foscari
Venezia

La classificazione delle aree metropolitane di Brookings Institution



Densità metropolitana

Demografiche ed economiche

persone, relazioni, imprese innovative (*multiplier*)

Beni Comuni

Capitale umano, filiere specializzate, conoscenze generative

Istituzioni

Politiche, educative, ricerca, associative, finanziarie, culturali

Nodi accesso alle reti globali

Aeroporti, porti, TAV, *broad-band*, FDI-in, FDI-out, Kibs, apertura culturale, popolazione straniera

Global city ranking (Civil Service College, Singapore 2014)

Cities were assessed based on eight categories

1) Air Connectivity

Coverage of global markets by air, which measures both access to global markets and demand for global flows between locations.

2) Diversity

Foreign-born population of cities, as proxy for global labour force.

3) Foreign Direct Investment

Attractiveness of cities to global investors.

4) Corporate Headquarters

Importance of cities as a location for the headquarters of major global companies.

5) Producer Services

Importance of cities in the networks of major services firms in key industries.

6) Financial Services

Importance of city as a global financial centre.

7) Technology and Media

Importance of city as global technology and media hub. Economic media power also can serve as a rough proxy for cultural impact.

8) Industry Domination or Hub Status (Innovation Districts)

Importance of city as a strategic location or hub (a “necessary city”) for key global industries not otherwise measured above.

Global city ranking

Civil Service College, Singapore 2014

City	Region and rank	City	Region and rank
London	Europe 1	Melbourne	Asia-Pacific 23
New York	North America 2	São Paulo	South America 23
Paris	Europe 3	Istanbul	Middle East 29
Singapore	Asia-Pacific 4	Miami	North America 29
Tokyo	Asia-Pacific 5	Johannesburg	Africa 31
Hong Kong	Asia-Pacific 6	Kuala Lumpur	Asia-Pacific 31
Dubai	Middle East 7	Mumbai	Asia-Pacific 31
Beijing	Asia-Pacific 8	Bangkok	Asia-Pacific 34
Sydney	Asia-Pacific 8	Delhi	Asia-Pacific 34
Los Angeles/Orange County	North America 10	Geneva	Europe 34
San Francisco Bay Area	North America 10	Atlanta	North America 37
Toronto	North America 10	Berlin	Europe 37
Zurich	Europe 13	Seattle	North America 37
Frankfurt	Europe 14	Tel Aviv	Middle East 37
Houston	North America 14	Mexico City	North America 41
Amsterdam/Randstad	Europe 16	Milan	Europe 41
Seoul	Asia-Pacific 16	Montreal	North America 41
Washington Metropolitan Area	North America 16	Buenos Aires	South America 44
Shanghai	Asia-Pacific 19	Jakarta	Asia-Pacific 44
Abu Dhabi	Middle East 20	Philadelphia	North America 44
Chicago	North America 20	Cairo	Middle East 47
Moscow	Europe 20	Guangzhou	Asia-Pacific 47
Boston	North America 23	Ho Chi Minh City	Asia-Pacific 47
Brussels	Europe 23	Lagos	Africa 47
Dallas-Fort Worth	North America 23	Osaka	Asia-Pacific 47
Madrid	Europe 23		

La classificazione delle aree metropolitane di Brookings: confronti europei, 2012

Aree metropolitane	Pil pro capite (\$)	Pil (miliardi \$)	Popolazione	Occupati
Dublino	52.123	87,4	1.676.157	744.337
Zurigo	50.636	94,9	1.874.617	1.205.843
Helsinki	47.705	75,5	1.582.964	828.165
Norimberga-Furth	44.260	73,9	1.669.072	939.102
Glasgow	38.027	55,5	1.459.513	782.821
Venezia-Padova	35.252	57,9	1.642.986	769.887
Marsiglia	35.207	58,9	1.671.570	697.603
Nottingham-Derby	32.170	50,6	1.572.501	773.369
Newcastle	29.703	44,4	1.495.557	656.818
Valencia	28.141	52,7	1.873.164	685.421
Sheffield	26.157	38,8	1.481.830	645.559
Siviglia	24.875	35,7	1.436.046	485.618

Sono state selezionate le aree metropolitane con una popolazione compresa tra 1.400.000 e 1.900.000 abitanti.

Fonte: Brookings, 2012

Aree metropolitane in Europa in base alla definizione Oecd, 2012

Area urbana	Popolazione 2008
Helsinki	1.386.558
Kraków	1.348.369
Sevilla	1.347.611
Mannheim	1.327.687
Porto	1.298.764
Lille	1.275.955
Hannover	1.237.954
Leeds	1.211.608
Oslo	1.166.667
Nürnberg	1.153.665
Toulouse	1.148.401
Zürich	1.146.620
VE+PD+TV	1.142.459
Gdansk	1.084.772
Bordeaux	1.082.128
Antwerpen	1.043.416
Bremen	1.038.552
Palermo	1.019.936
Bilbao	1.007.708
Newcastle upon Tyne	996.218
Lódz	960.010
Glasgow	931.890
Liverpool	925.145
Poznan	922.846



Are metropolitane con popolazione compresa tra 900.000 e 1.400.000 abitanti

Fonte: www.oecd.org

Aree metropolitane e sviluppo regionale (Elab. su dati EU-RCI, 2014)

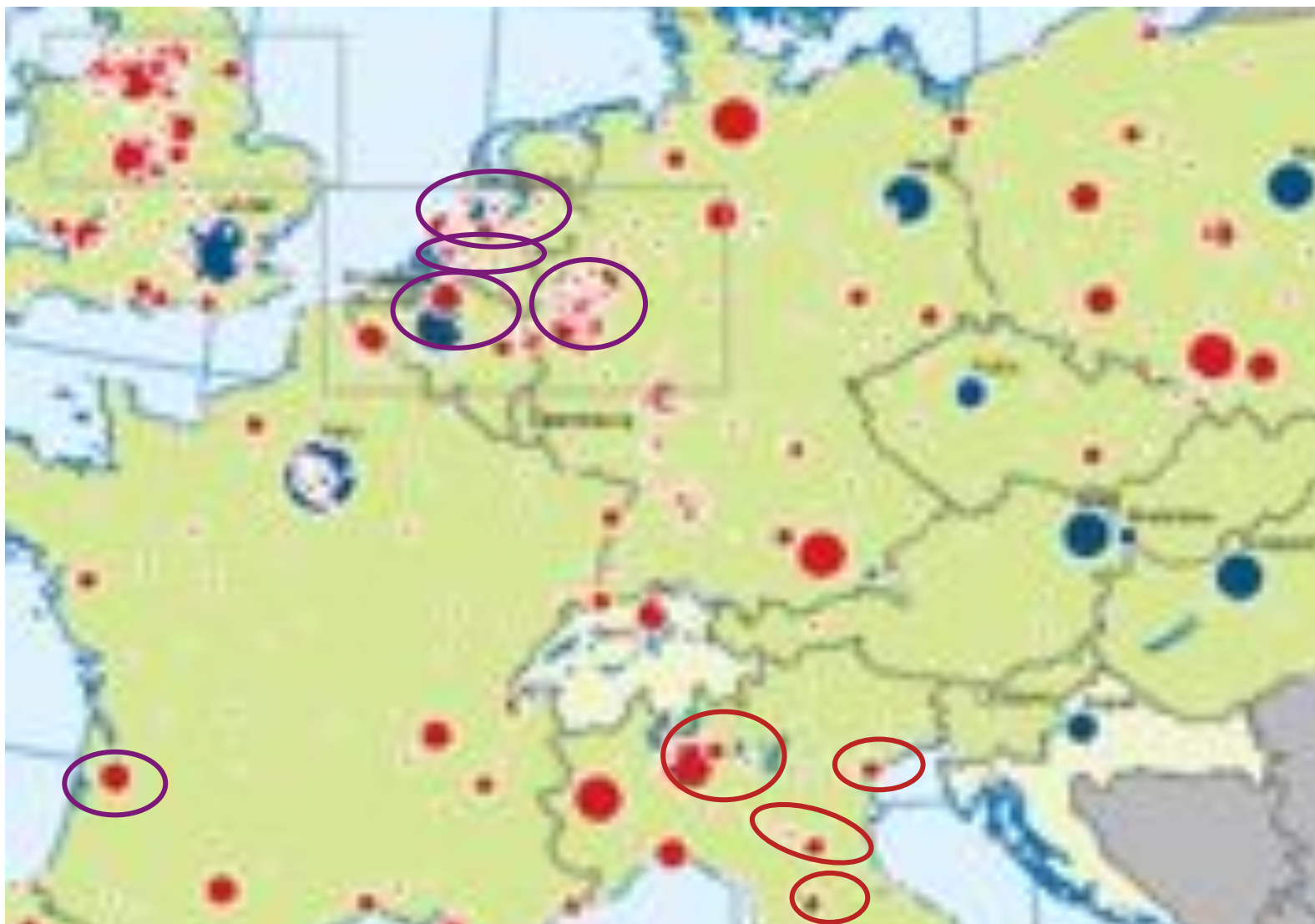
	Total patent applications	Variazione Percentuale
Large Metropolitan Areas	147,812	+ 113,044
Metropolitan Areas	119,680	+ 72,497
NO Metrpolitan Areas	69,381	

	High-tech patents	Variazione Percentuale
Large Metropolitan Areas	18,939	+ 212,348
Metropolitan Areas	14,635	+ 141,368
NO Metrpolitan Areas	6,064	

	Population 25-64 higher education	Variazione Percentuale
Large Metropolitan Areas	31,182	+ 30,116
Metropolitan Areas	27,837	+ 16,156
NO Metrpolitan Areas	23,965	

	Disposable income per capita	Variazione Percentuale
Large Metropolitan Areas	110,867	+ 22,890
Metropolitan Areas	101,353	+ 12,345
NO Metrpolitan Areas	90,216	

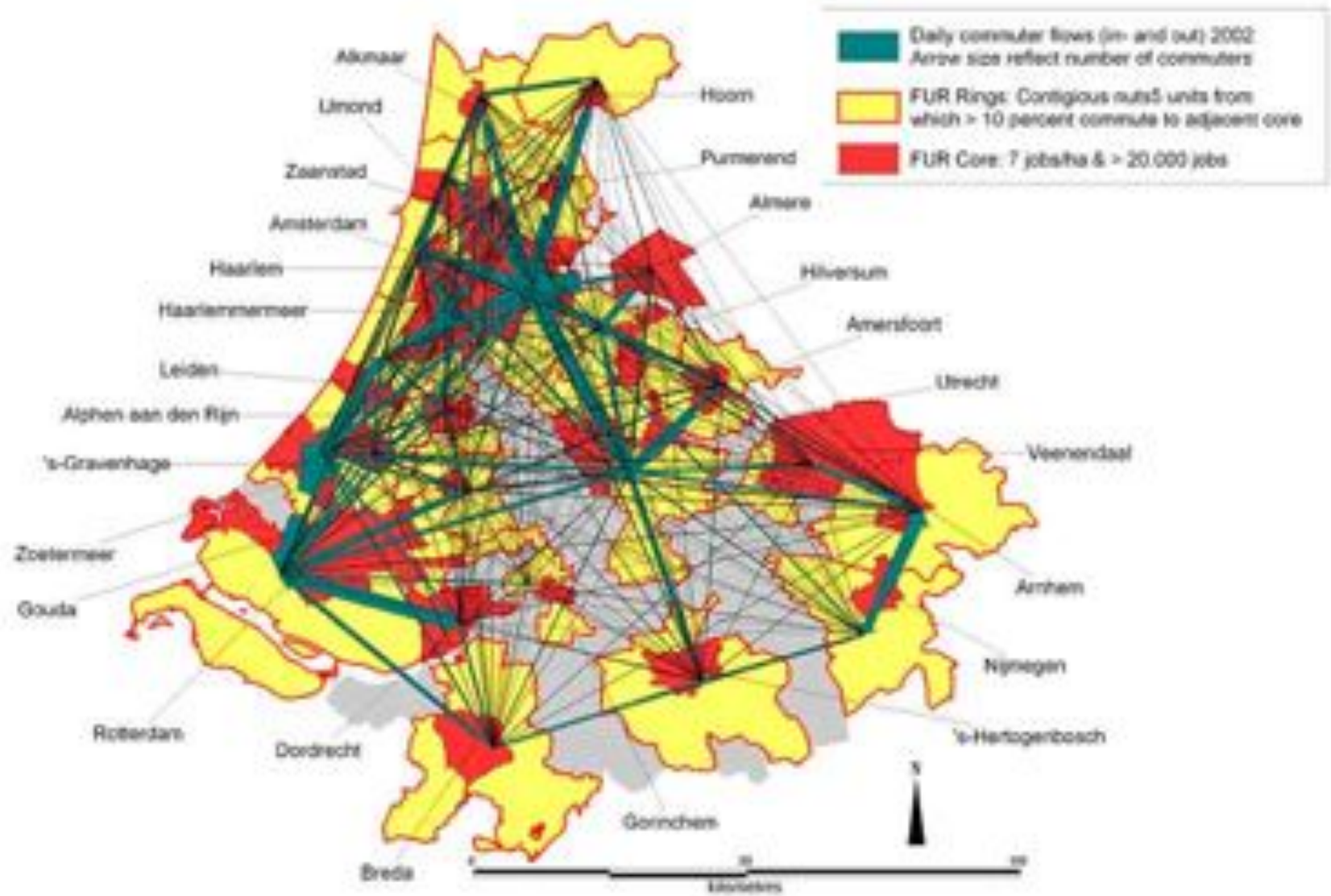
I sistemi metropolitani in Europa



Emergono diversi **sistemi metropolitani policentrici**

- Venezia-Padova-Treviso
- Milano (fino ad includere Bergamo)
- Via Emilia (Bologna-Modena-Reggio E.)
- Firenze-Prato
- Randstad Holland (Amsterdam-Utrecht, Rotterdam-Den Haag)
- Noord-Brabant
- Fiandre (Bruxelles, Gand, Anversa)
- Reno-Ruhr (Bonn, Colonia, Dusseldorf, Dortmund)
- Barcellona
- Bordeaux

Randstad Holland



Modelli di governo metropolitano in Europa: il caso Rotterdam – Den Haag.

❑ **Potenziare il sistema delle relazioni:**

- ✓ accessibilità interna (Tpl, sistema stradale, piste ciclabili)
- ✓ connessioni con l'esterno (aeroporto, treni AV)

❑ **Sviluppare l'economia della conoscenza e dell'innovazione:**

- ✓ sistema della ricerca
- ✓ istruzione universitaria
- ✓ collegamenti con le imprese
- ✓ riconversione degli spazi produttivi

❑ **Fornire servizi di qualità alla popolazione:**

- ✓ attività culturali
- ✓ attrezzature sportive e ricreative
- ✓ varietà di soluzioni residenziali



- Popolazione: 2.200.000 abitanti (Rotterdam 617 mila, Den Haag 500 mila)
- Occupati: 1.000.000 persone
- Pil pro capite: 34.500 €
- Comuni dell'area metropolitana: 24

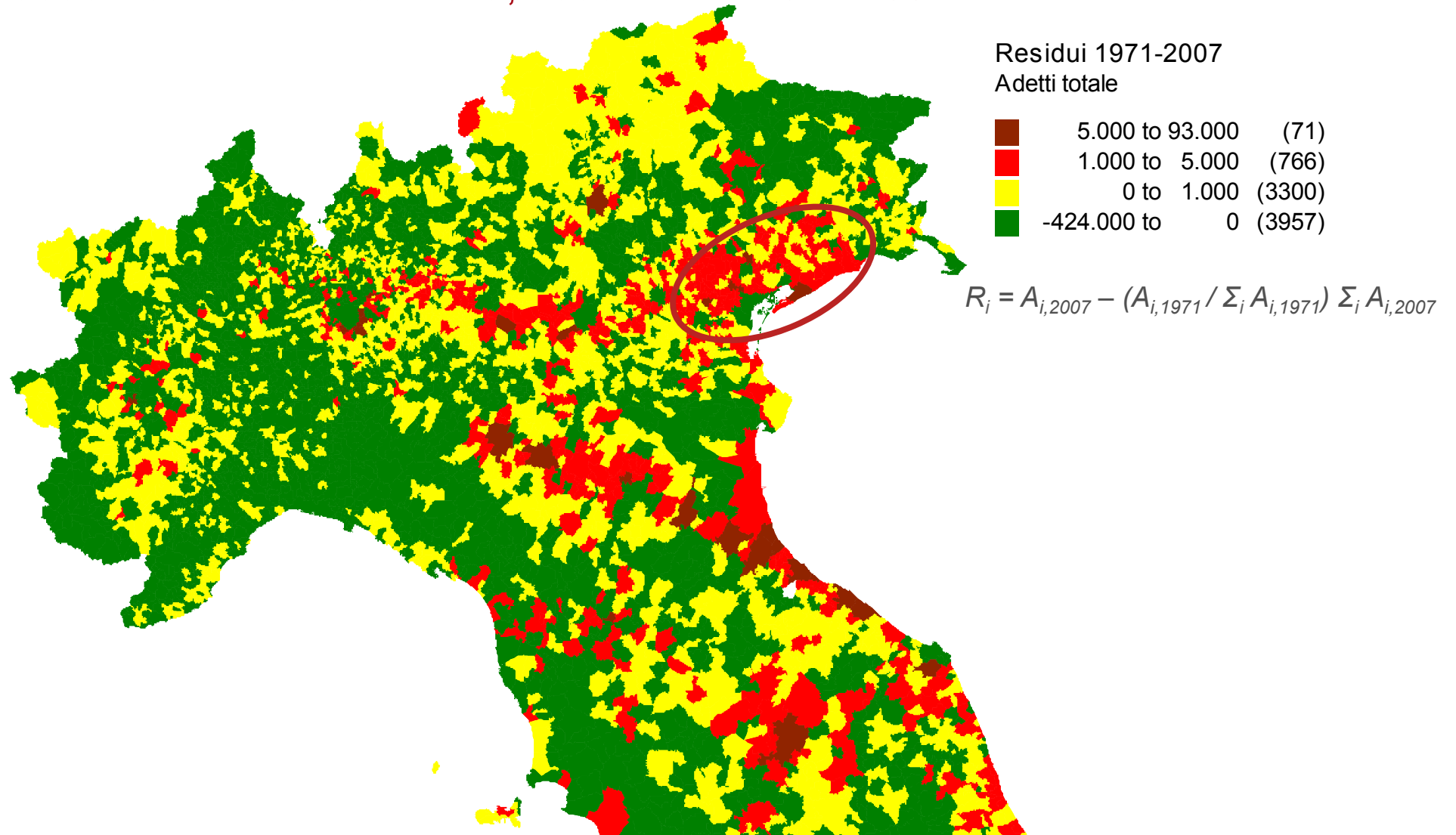
Modelli di governo metropolitano in Europa: il caso Rotterdam – Den Haag.

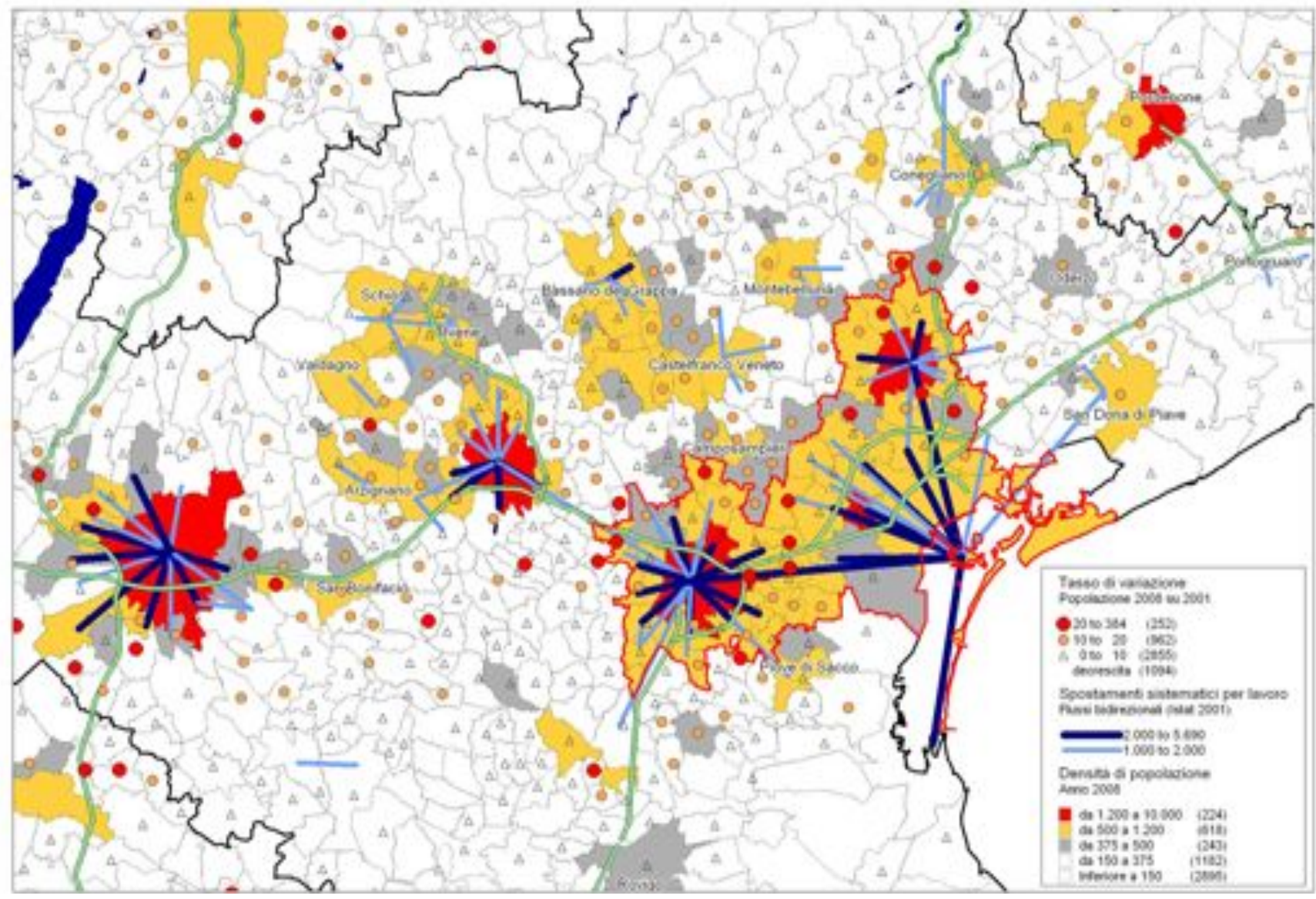
- ❑ A livello istituzionale è stata creata la **Metropoolregio**, che inizialmente è nata come forma di cooperazione informale ed oggi è diventata una **piattaforma di strategie e politiche**. Non è un nuovo livello di governo, ma i rappresentanti delle municipalità ne fanno parte. E' previsto un modello di cooperazione variabile a seconda delle materie e della gestione comune di risorse.

Risultati ottenuti:

- ❑ **RandstadRail**: sistema di connessione veloce su rotaia all'interno dell'area metropolitana gestito in maniera congiunta da due operatori ferroviari.
- ❑ **Aeroporto Rotterdam-Den Haag**: è stata potenziata l'accessibilità all'aeroporto di Rotterdam, che ha cambiato nome per sottolineare l'appartenenza all'intera area metropolitana
- ❑ **Metropool-Card**: carta per accedere (con prezzi ridotti) a tutti gli intrattenimenti culturali dell'intera area metropolitana.
- ❑ **Scambio dei consiglieri**: nel marzo 2012 due consiglieri comunali di Rotterdam e Den Haag si sono scambiati il ruolo per condividere le reciproche esperienze di gestione della città (in particolare sul tema della disoccupazione).
- ❑ **Metropoollab**: a Delft (a metà strada tra Rotterdam e Den Haag) è stata predisposta una struttura dove i policy maker dell'area metropolitana si incontrano regolarmente.

Il mercato del lavoro metropolitano. Differenze di peso dei comuni sul totale addetti alle unità locali Italia, addetti totali 1971-2007





Infrastrutture economiche, sociali e culturali: un'agenda metropolitana per il Veneto centrale

Accessibilità

- ✓ Sistema dei trasporti (TPL, SFMR)
- ✓ Nodi e corridoi metropolitani (Aeroporti, Alta velocità ferroviaria, Autostrade)
- ✓ Banda ultra-larga e connettività diffusa

Produzione

- ✓ Gestione aree produttive (recupero, riconversione e valorizzazione)
- ✓ Attrazione investimenti
- ✓ Agenzia per l'innovazione
- ✓ Sistema fieristico
- ✓ Politiche di promozione turistica

Capitale umano

- ✓ Università ed istruzione superiore
- ✓ Formazione continua
- ✓ Attrazione-circolazione talenti
- ✓ Politiche per l'immigrazione
- ✓ Servizi alla salute e sistema ospedaliero

Patrimonio culturale e ambientale

- ✓ Attività culturali e valorizzazione del patrimonio
- ✓ Sistema dei parchi naturali
- ✓ Gestione dell'acqua (tutela risorse idriche, servizi idrici, sicurezza idraulica)
- ✓ Gestione del ciclo integrato dei rifiuti

Da dove partire: l'unificazione delle CCIAA di Venezia, Treviso (e Padova?)
con l'istituzione di una *Agenzia per lo Sviluppo metropolitano*

I primi compiti dell'Agenzia dovrebbero essere:

- ❑ Formulazione di un *master plan* per il **recupero e la valorizzazione delle zone produttive** dell'area metropolitana, a cui affiancare iniziative di promozione dell'insediamento di attività innovative, di marketing territoriale e **attrazione degli investimenti**
- ❑ Integrazione delle attività dei **parchi scientifici e tecnologici** dell'area metropolitana, coinvolgendo l'Università, il mondo del lavoro e delle imprese, con l'obiettivo di avviare la **Rete Politecnica Nord Est**
- ❑ Promuovere l'integrazione delle **aziende di trasporto pubblico** e del sistema delle **Utility ambientali**, in particolare servizio idrico, gestione dei rifiuti, reti di teleriscaldamento

Per concludere

Perché serve un governo metropolitano in Veneto?

- Problema di *coalescenza* territoriale
 - Corrispondenza fra estensione effettiva e gestione di funzioni urbane
 - Governo più efficace e sostenibile di mobilità, ambiente, uso del suolo
 - Favorire economie di scala e varietà: AP, servizi, imprese, MdL
- Problema di *competitività* territoriale
 - Efficienza: riduzione costi esterni, aumento reddito reale disponibile
 - Produttività: concorrenza, innovazione, sviluppo sostenibile
 - Attrattività: investimenti produttivi e capitale umano

Quale governo metropolitano?

- Modello autoritativo
 - Dalla L.142/90 alla L. 56/14: una storia di insuccessi
 - Legalità vs. legittimità?
- Modello cooperativo
 - Incentivi esterni: Regione, Stato, UE
 - Regole su distribuzione benefici: compensazione, perequazione
 - Leadership e *constituency* politica

Riferimenti bibliografici

- Calafati A.G. (2009), *Economie in cerca di città. La questione urbana in Italia*, Roma, Donzelli.
- Commissione europea (a cura di Annoni P. e Dijkstra L., 2013), *EU Regional Competitiveness Index RCI 2013*, JRC Scientific and Policy Reports.
- Consiglio italiano per le Scienze Sociali – CSS (2011), *Società e territori da ricomporre. Libro bianco sul governo delle città italiane*, Roma.
- Corò G., Dalla Torre R. (2014), *Il sistema metropolitano veneziano come fattore di sviluppo regionale*, Ires Veneto
- Glaser E. (2010), *Il trionfo della città*, Milano, Bompiani.
- Messina P. (2013), “Città o area metropolitana? Il caso del Veneto nel contesto europeo”, in *Economia e società regionale*, 118(1).
- Micelli S. (2010), “L’area metropolitana di Venezia nell’evoluzione dell’economia del Nord Est”, in *Economia e società regionale*, 109(1).
- Mistri M. (2013), *La Città Metropolitana. Una confusa riforma italiana*, Padova, Edizioni La Gru.
- Moretti E. (2013), *La Nuova Geografia del Lavoro*, Milano, Mondadori.
- Zanetto M, Calzavara A., Soriani S. (2013), “Le linee chiave del dibattito recente sull’area metropolitana centro-veneta”, *Economia e società regionale*, 118(1).