

## ***5. Città Metropolitane: dall'eco-sistema funzionale al super-organismo di sviluppo***

*di Maurizio Carta*

### **1. La città metropolitana come super-organismo di sviluppo**

La crisi strutturale entro cui siamo avviluppati da più di un lustro chiede di essere affrontata, non solo come una messa a punto dei modelli di sviluppo consolidati – che hanno generato la crisi – ma soprattutto come occasione fertile per una radicale metamorfosi dei protocolli di sviluppo, dei modelli insediativi e dei processi produttivi. Mentre in Europa molti paesi hanno avviato con decisione la revisione sia della architettura istituzionale che dei modelli di sviluppo locale, in Italia le politiche di governo del territorio hanno attuato interventi palliativi, quando non addirittura prociclici rispetto alla crisi. Soprattutto nel Mezzogiorno, i territori rurali in declino, le città sfigurate dal degrado, e l'imprenditoria manifatturiera locale sgretolata dalla crisi economica hanno tentato azioni propulsive che hanno simulato una parvenza di vitalità, di rigenerazione urbana, di riattivazione del sistema economico. Ma all'esaurimento dell'effetto immediato dell'azione pubblica, i territori rigenerati tornano a essere desolanti luoghi del declino.

In questo scenario, l'unica strada efficace è il ritorno a un'etica della responsabilità della selezione e della valutazione, alleata con un'etica del risultato e non solo del processo. E sono proprio le Città Metropolitane – nella nuove configurazioni in corso di elaborazione – a costituire importanti selettori di risorse, potenti generatori di ricchezza, efficaci attivatori di opportunità di lavoro e di crescita della produttività, ma solo se in grado di agire come propulsori creativi e sostenibili delle rispettive economie nazionali e regionali. Le analisi delle agenzie internazionali mostrano un ruolo trainante dei sistemi metropolitani rispetto ai contesti di appartenenza, realizzando un differenziale positivo del loro PIL, attraendo popolazione, generando economie da agglomerazione, offrendo i vantaggi della specializzazione e quelli della diversità dovuti alle maggiori dotazioni di capitale (umano e fisico). Tuttavia nelle medesime città metropolitane si concentrano alti tassi di disoccupazione, fenomeni accentuati di esclusione sociale, elevati indici di criminalità e soprattutto insostenibili costi di congestione.

Governare il conflitto tra valore aggiunto di agglomerazione e diseconomie da congestione è una delle questioni nodali attorno a cui si dovrebbero articolare il dibattito politico e le elaborazioni tecniche sulle Città Metropolitane. Dobbiamo fuggire da una visione puramente retorica o meramente riduttiva dei costi, perseguendo invece l'ambizione che la

riorganizzazione dell'architettura istituzionale dell'armatura urbana italiana sia una grande occasione per riarticolare il paese in "piattaforme di sviluppo, innovazione e coesione" capaci di agire attivamente nello scenario *Europe 2020*. Le Città Metropolitane non devono essere soltanto meri ottimizzatori di funzioni e sistemi amministrativi, ma devono agire soprattutto come propulsori dello sviluppo nazionale e regionale, nuovi e più performanti *driver* attorno ai quali riorganizzare sia i contesti perimetropolitani e sub-metropolitani che le aree interne, in una rinnovata organizzazione policentrica e reticolare dell'Italia.

Dobbiamo quindi superare la visione delle città metropolitane come ecosistema funzionale, cioè come un sistema di comunità urbane che quotidianamente scambia flussi (materiali e immateriali) con un ampio contesto territoriale, agendo come nodo di interscambio di una rete di municipalità. Non possiamo più limitarci a estendere gli effetti della aggregazione e integrazione urbana oltre la dimensione comunale per coinvolgere gli ampi arcipelaghi culturali, sociali ed economici che ne caratterizzano le identità plurime concorrendo al rafforzamento delle relazioni metropolitane, poiché essi potrebbero aver ormai raggiunta la loro soglia di efficienza, avviando il declino del sistema (fig. 1). La biologia, infatti, ci dimostra che l'ecosistema è efficace fino a quando la competizione tra organismi non diventa acerrima (per esempio a causa di una forte contrazione delle risorse o per il sovrappopolamento) costituendo la ragione dell'autodistruzione del sistema stesso.

Abbiamo bisogno di una nuova generazione di città metropolitane più adeguata a cogliere le opportunità della metamorfosi dello sviluppo e maggiormente in grado di riattivare i metabolismi territoriali, soprattutto nelle regioni in ritardo. Dobbiamo quindi passare al **super-organismo metropolitano**, cioè l'insieme di sistemi urbani organizzati in comunità coese, dove tutti hanno un ruolo chiaro e definito e – come le componenti di un meccanismo perfetto – agiscono all'unisono concorrendo in maniera differenziale e incrementale al perseguimento dello sviluppo dell'organismo. La città metropolitana super-organismo è una città policentrica della specializzazione reticolare delle funzioni, che valorizza sia le reti che i nodi entro una nuova relazione super-urbana (fig. 2). È una città delle opportunità molteplici che privilegia il recupero dell'esistente e che riduce lo spreco di risorse e lo rende un'opportunità per la diversificazione. È una città sensibile al paesaggio e che tende alla riqualificazione urbana come potenziamento di centralità diversificate capaci di riattivare la rigenerazione sociale e la vitalità economica.

## **2. Il ruolo delle città metropolitane siciliane in un nuovo modello di sviluppo**

Nel 2013 nell'ambito della riforma nazionale delle città metropolitane, la Sicilia ha tracciato una duplice strada attraverso azioni governative e legislative che hanno portato a un conflitto tra conservatori e innovatori, risoltosi con l'approvazione da parte dell'Assemblea Regionale Siciliana di una norma di legge "anestetica" rispetto alla visione di sviluppo e "preliminare" rispetto a successivi approfondimenti normativi e progettuali (cfr. la L.R. n.8 del 24 marzo 2014).

Avendo concorso alla prima proposta governativa, propongo qui l'impostazione e la visione che ne ha informato l'articolato giuridico. Non vuole essere solo un atto di testimonianza, ma intendiamo inserirci nell'ancora attivo dibattito regionale e nazionale su ruolo, competenze e governance delle città metropolitane, convinti che ci siano ancora margini di revisione e miglioramento. La proposta elaborata dal Tavolo Tecnico istituito dalla Regione Siciliana<sup>1</sup> mirava alla riorganizzazione dell'architettura istituzionale regionale, presupponendo che le "città metropolitane" non siano meri ottimizzatori di funzioni e sistemi amministrativi che tendono solo a massimizzare l'efficienza delle loro azioni e l'efficacia nell'erogazione dei servizi, ma esse devono essere i nuovi attivatori di una metamorfosi delle città verso forme e funzioni sempre più policentriche, reticolari, intelligenti ed ecologiche. In tale ottica le città metropolitane dovranno diventare i big players regionali per la definizione degli scenari prospettici a cui riferire la programmazione degli interventi/investimenti regionali nella Programmazione 2014-20.

Le città metropolitane individuate e proposte avrebbero dovuto essere in grado di agire come sistemi integrati "insediativi-produttivi-infrastrutturali" in grado di essere i nuovi propulsori dello sviluppo. In particolare assolvendo al ruolo di:

- **piattaforme produttive territoriali**, costituite da quei territori distrettuali emergenti che hanno saputo riconvertirsi ed accedere ai grandi circuiti internazionali, dando vita a sistemi produttivi che sono in grado di reggere con successo alla competizione, ma che hanno ancora bisogno di essere accompagnati da politiche pubbliche mirate ad accrescere l'accessibilità alle grandi reti e a potenziare la connettività tra locale e globale, a radicare la loro potenza nel territorio di contesto, evitando un insostenibile "strappo" tra poli di competitività e territori locali;

---

<sup>1</sup> Il Tavolo tecnico istituito dall'Assessorato delle Autonomie Locali e della Funzione Pubblica è stato coordinato dal vice-capo di gabinetto, Giovanni Pizzo, e ha visto la partecipazione di numerosi esperti e studiosi. Nell'agosto del 2013 è stato elaborato un documento di sintesi (redatto da Maurizio Carta, Antonio Saturnino, Giovanni Scala e Luigi Scrofani) relativo alla definizione delle competenze e delle funzioni nonché alla proposta di perpetrazione. Il medesimo gruppo di lavoro ha concorso alla elaborazione del primo DDL governativo approvato dalla Giunta il 12 settembre 2013 (a cui fanno riferimento le riflessioni del presente articolo).

- **territori urbani di snodo**, costituiti da quei sistemi città-territorio che hanno la capacità di fungere da “commutatori” tra i grandi flussi europei e internazionali e i territori locali, per loro natura predisposti a fungere da “ambienti innovatori” suscettibili di riverberare all’intorno gli impulsi al cambiamento delle strutture produttive e sociali esistenti. Le città quindi vengono interpretate e proposte nel modello di sviluppo come motori della competitività, come “trasformatori” delle energie che attraversano le reti globali e come “diffusori” e “fertilizzatori” del territorio locale, in una necessaria logica dell’equità territoriale come componente essenziale della coesione territoriale. Anche l’Agenda Urbana Nazionale identifica i territori-snodo come la trama portante degli assetti del territorio nazionale, i luoghi dove si gioca la partita della trasformazione verso la nuova economia, verso l’economia dell’innovazione tecnologica, della conoscenza e dell’esperienza, ed è qui che dovranno concentrarsi gli investimenti pubblici a favore della attrattività;
- **nodi dei fasci infrastrutturali di connessione**, considerati come una combinazione efficace delle diverse reti di flusso che dovranno garantire non solo la facilità delle comunicazioni di beni e persone, ma anche una agevole propagazione dei servizi “quaternari” e delle conoscenze che rappresentano il vero valore aggiunto dell’economia contemporanea. Dunque non solo collegamenti aerei, marittimi, ferroviari e stradali completati con le relative attrezzature della logistica, ma anche reti digitali a banda larga integrate con i centri di eccellenza della ricerca scientifica e tecnologica.

Per garantire i suddetti ruoli è indispensabile che le Città Metropolitane mature di Palermo, Catania e Messina (anche se quest’ultima richiede un ruolo metropolitano insieme a Reggio Calabria) posseggano ed esercitino alcune macro-funzioni strategiche nel sistema regionale (a cui dovranno corrispondere le conseguenti funzioni operative di governo del territorio e le perimetrazioni ottimali per garantirne l’efficacia):

- **Gateway City di flussi materiali e immateriali** che si connettono alle reti corte regionali e a quelle lunghe nazionali e internazionali;
- **Acceleratori di innovazione, formazione e ricerca** attraverso la presenza dei sistemi universitari e della ricerca;
- **Incubatori di imprese e di startups** attraverso la presenza di servizi di clustering e di distrettualità matura e la dotazione di adeguate infrastrutture materiali e immateriali abilitanti;
- **Erogatori di servizi di rango metropolitano** almeno di livello comparabile tra le MEGAs (*Metropolitan Growth Areas*) e le maggiori FUAs (*Functional Urban Areas*) europee.

L’espletamento di queste macro-funzioni strategiche è condizionato alla ottimizzazione dell’articolazione di alcune funzioni-cardine già svolte dai sistemi territoriali gravitanti attorno ai 3 capoluoghi provinciali e che ne rappresentano la concretizzazione insediativa, sociale, economica ed

infrastrutturale: a) produzione, b) logistica e rete, c) servizi metropolitani, d) formazione e innovazione, e) ambiente ed energia, f) popolazione e coesione/benessere sociale, g) governance multilivello e pianificazione. La rilevazione della presenza delle funzioni metropolitane, la loro localizzazione, la stima della loro potenza e la valutazione della loro rilevanza, unitamente alla considerazione dei movimenti in arrivo e in uscita dai tre maggiori capoluoghi dell'Isola, ha consentito a chi scrive di pervenire ad una prima rappresentazione sintetica della intensità e rilevanza delle relazioni metropolitane tra Palermo e i centri urbani metropolitani (fig. 3), consentendo di riconoscere le seguenti condizioni metropolitane, distinte tra città metropolitana (entro cui fondere e riformare le competenze degli attuali comuni) e area metropolitana di gravitazione (entro cui potranno essere stilati accordi per il perseguimento di specifici obiettivi):

- Città Metropolitana Capoluogo (*Urban Core*)
- Città Metropolitana di Prima Corona (*Metropolitan Core*)
- Città Metropolitana di Prima Cintura (*Metropolitan Belt*)
- Area Metropolitana di Gravitazione (*Metropolitan Gravitation Area*)
- Ulteriori comuni del sistema metropolitano reticolare (*Urban Polycentrism/Metapolis*), da definire in coerenza con la formazione del Liberi Consorzi di Comuni.

Per quanto riguarda la Città Metropolitana di Palermo, l'analisi delle condizioni di metropolizzazione è stata utilmente arricchita da un'analisi sintetica della presenza e localizzazione di alcune delle attività di maggiore rilevanza metropolitana nei comuni componenti il sistema metropolitano, di seguito elencate: Piccole attività produttive e artigianato, High-Tech, Nuclei industriali, Porti, Aeroporti e Stazioni ferroviarie, Intermodalità (interporti, autoporti, piattaforme logistiche, etc.), Servizi culturali, sanitari e amministrativi, Città digitale e Smart City, Incubatori e Start up, Servizi alle imprese e Servizi di base, Distribuzione commerciale, spazi espositivi e fiere, Università e Scuola, Centri di Ricerca e Centri di Trasferimento Tecnologico, Gestione cicli rifiuti e acqua, Programmazione socio-economica e pianificazione strategica e Politiche sussidiate. La presenza nei comuni di tali attività consente di estrarre un indice sintetico (non ponderato in questa fase) della "potenza metropolitana" dei comuni, articolata in Molto elevata (Urban Core), Alta, medio-alta, Media, Medio-bassa e Bassa, ed evidenziando la distribuzione nel territorio metropolitano dei centri di maggiore centralità ed attrattività (fig. 4).

Per trasferire le macro-funzioni metropolitane alle politiche urbane, esse dovranno essere caratterizzate da un sistema insediativo residenziale e produttivo policentrico (areale o reticolare) che superi la categoria della metropolizzazione gerarchica concentrica e aderisca ai processi di post-metropolizzazione più maturi presenti in Europa (il modello del super-organismo). Le città metropolitane di nuova generazione dovranno essere

dotate di sistemi governance multilivello e di strumenti di pianificazione di livello metropolitano che permettano di mettere a sistema nodi e reti dello sviluppo in forme distribuite e non erosive delle risorse territoriali più preziose. Saranno città capaci di erogare servizi comprensoriali, soprattutto quelli legati all'innovazione dello sviluppo, alla competitività della produzione, all'attrattività ed ai cicli del metabolismo urbano; ma anche capaci di aggregare le comunità locali attorno a progetti condivisi che pur mantenendone la diversità manifestino un elevato grado di identità collettiva. Infine dovranno concorrere alla realizzazione di un sistema urbano ecologicamente sostenibile attraverso la riduzione del consumo di suolo e la promozione dei principi e delle pratiche di rigenerazione urbana, di riuso e riciclo, nonché al miglioramento dei cicli vitali delle città (energia, acqua, rifiuti).

### **3. Per un'Agenda Urbana Metropolitana in Sicilia**

Nonostante una scelta da parte dell'Assemblea Regionale che definisco "anestetica" della questione metropolitana e che riprende con il nome di "città" la vecchia perimetrazione delle "aree" metropolitane elaborata trenta anni fa, ritengo che sia ancora utile definire quale debbano essere i contenuti di una Agenda Urbana Metropolitana per una Sicilia che voglia concorrere attivamente alla ripresa dell'Italia e alla ridefinizione dei fattori di sviluppo. In tal senso, l'Agenda Metropolitana della Sicilia dovrà soddisfare i seguenti requisiti:

- puntare sulle 3 Città Metropolitane come propulsori per rafforzare la competitività della regione attraverso la loro funzione di *gateways* materiali e immateriali dell'armatura delle città medie e dei clusters urbani;
- considerare le città del contesto metropolitano come "territori snodo" (secondo la definizione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti) e "aree funzionali" con particolare attenzione alla alimentazione ai sistemi reticolari come riserve di creatività e generatrici di sviluppo sostenibile;
- rafforzare la cooperazione e la co-decisione tra diversi livelli di governo entro una dimensione di maggiore "*co-opetition*" (*cooperation for competition*)

A partire da queste premesse la costruzione della strategia metropolitana si può declinare attraverso quattro opzioni incrementalì: a) ridisegnare e modernizzare i servizi di rango metropolitano per i nuovi users; b) sviluppare pratiche per l'inclusione sociale e per il ridisegno del nuovo welfare metropolitano, soprattutto in riferimento ai quartieri ex-periferici che in prospettiva saranno le nuove "aree cerniera" di raccordo dei nuovi territori metropolitani, i luoghi di localizzazione delle nuove centralità dei servizi metropolitani; c) rafforzare la capacità delle città metropolitane di

potenziare i segmenti più pregiati delle filiere produttive rafforzando il ruolo di “commutatore territoriale” dei flussi delle reti lunghe in risorse per lo sviluppo locale e regionale; d) infine, ridefinire la governance in termini di “interdipendenze selettive” e non secondo un mero principio di aggregazione di interessi.

Le città metropolitane, quindi, diventano attori principali per la definizione della programmazione degli investimenti per il sistema integrato “infrastrutture-territorio” nella Programmazione 2014-20, agendo sulla combinazione di tre sistemi:

- i contesti insediativi ad elevato valore aggiunto ai fini della coesione e della competitività del territorio, individuati dalle piattaforme territoriali strategiche entro cui sono inserite (cfr. Documenti del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti);
- le reti relazionali strategiche, non solo quelle infrastrutturali ma anche di formate da interdipendenze funzionali e organizzative tra i territori urbani;
- i poli di commutazione di rilevanza strategica per l’armatura spaziale e funzionale delle città metropolitane.

In tal modo le Città Metropolitane siciliane possono offrire alla Regione un contributo operativo capace di affrontare la necessaria selezione delle strategie di intervento per restituire ai territori, alle identità e vocazioni locali quelle qualità di connettori e elementi di coesione che possono promuovere le logiche di clustering o di distrettualizzazione, alimentando costantemente i flussi che percorreranno i fasci infrastrutturali nazionali e transnazionali. Le città metropolitane siciliane – se perimetrale correttamente – potranno contribuire alla definizione degli elementi cardinali di una efficace territorializzazione strategica, cioè di una visione dello sviluppo che non considera il territorio come la superficie euclidea su cui proiettare le scelte socio-economiche, ma guarda al territorio come “produttore di progetti”, come selezionatore di istanze, come “voce” da ascoltare e “capitale” da trasformare in valore. Infine, alle stesse città dovrà essere consegnata la responsabilità della individuazione delle caratteristiche intrinseche e di contesto e dei dispositivi di azione, che dovrebbero assumere progetti capaci di dare concretezza di risultati alla visione proposta.

Pur nelle differenze territoriali, sia strutturali che tendenziali, delle tre Città Metropolitane – come definite e perimetrale in queste pagine –, può essere in questa sede di riflessione ed approfondimento condotta una disamina degli indirizzi strategici comuni di programmazione del territorio finalizzata alla individuazione delle “propensioni di sviluppo” del contesto infrastrutturale, produttivo e socio-economico delle tre aree, le quali mirano a coinvolgere contemporaneamente le seguenti dimensioni territoriali:

- lo sviluppo regionale e l’apertura internazionale con l’obiettivo di incidere sulla condizione di marginalità in cui versa il territorio

- attraverso il potenziamento dei nodi rivolti ad agganciarsi alle “reti lunghe” (ad es. Corridoio Finnico-Mediterraneo);
- lo sviluppo e la coesione regionale, in particolare agendo sulle reti di ambito sub-regionale e sulle relazioni tra il cuore delle aree metropolitane e le loro appendici territoriali;
  - lo sviluppo urbano e locale con l'intento di migliorare la qualità della vita, attraverso il potenziamento dei servizi pubblici, creare le condizioni idonee per la valorizzazione delle potenzialità culturali, turistiche e attrattive dei centri urbani, ove necessario rafforzare la salvaguardia del paesaggio agrario in quanto aspetto essenziale del quadro paesaggistico complessivo, e dunque componente da valorizzare in un percorso efficace di sviluppo sostenibile del territorio.

Agli indirizzi strategici sopra sintetizzati dovranno essere affiancate alcune linee prioritarie di intervento che, approfondite per ognuna delle città metropolitane, concorreranno alla loro delimitazione finale, evitando sia una imposizione dall'alto, sia la vuota retorica dell'aggregazione dal basso. Se le Città Metropolitane vorranno essere i nuovi super-organismi dello sviluppo siciliano dovranno avere una dimensione ben definita e possedere le adeguate funzioni, evitando riduzioni che le indeboliscano o ampliamenti che le anestetizzino.

Per una Sicilia che voglia giocare un ruolo nel Mediterraneo le città metropolitane dovranno puntare al potenziamento dell'accessibilità con l'obiettivo di rafforzare i nodi, le reti infrastrutturali e la componente logistica, intercettando i flussi merci e passeggeri, con l'obiettivo di razionalizzare i flussi di traffico merci (soprattutto per il cluster portuale di Palermo e Termini Imerese e per quello Messina-Milazzo). Anche la internazionalizzazione dei mercati è una funzione propulsiva di rango metropolitano, con l'obiettivo di rivitalizzare l'economia, rafforzando le centralità economico-produttive e dando impulso agli scambi commerciali attraverso politiche distrettuali.

La dimensione insediativa – perché non sia un rallentatore del nuovo metabolismo metropolitano – deve essere affrontata attraverso la risoluzione dei problemi di accessibilità ai centri urbani e coesione interna del sistema territoriale, con l'obiettivo di potenziare la mobilità attraverso l'identificazione di nuove direttrici di mobilità e con modalità di trasporto differenti e concorrendo al miglioramento della qualità della vita sia attraverso il potenziamento della mobilità urbana, rilanciando il trasporto pubblico locale con l'obiettivo di combattere i fenomeni di congestionamento urbano nelle aree urbane, sia attraverso l'uso strutturale della *smartness* per alleggerire il *footprint* sociale. Infine, la nuova *creative economy* richiede che le città metropolitane concorrano alla riqualificazione delle aree urbane attraverso il riciclo delle aree, dei materiali e delle infrastrutture dismesse, la ricollocazione e valorizzazione di poli di



attrazione e la riattivazione del “talento” dei luoghi, diversificando anche il sistema della portualità in una ottica di specializzazione e complementarità con l’ambito urbano, con l’obiettivo anche di migliorare la qualità paesaggistica delle fasce costiere.

Appare evidente, a mio parere, che un tale sistema di ruoli, funzioni e competenze richieda un’adeguata governance metropolitana, che non sia una mera sintesi tra differenti e spesso contrastanti punti di vista, ma efficacemente autorevole, selettiva e strategica. L’elezione diretta del Sindaco e del Consiglio Metropolitan appaiono quindi indispensabili a garantirne l’adeguata responsabilità decisionale sull’intero territorio metropolitano senza concessioni a equilibrismi e redistribuzioni che sterilizzerebbero la capacità propulsiva metropolitana. Alla elezione diretta va accompagnata la trasformazione dei comuni in municipalità (potrebbero ancora chiamarsi comuni) a cui rimarrebbero tutte le funzioni di prossimità e di welfare devolvendo alla Città Metropolitana tutte quelle di sistema. La trasformazione non è di poco conto, lo sappiamo, ma è l’unica possibile a patto che la riduzione di autonomia e localismo sia compensata dall’incremento di produttività, innovazione e benessere.

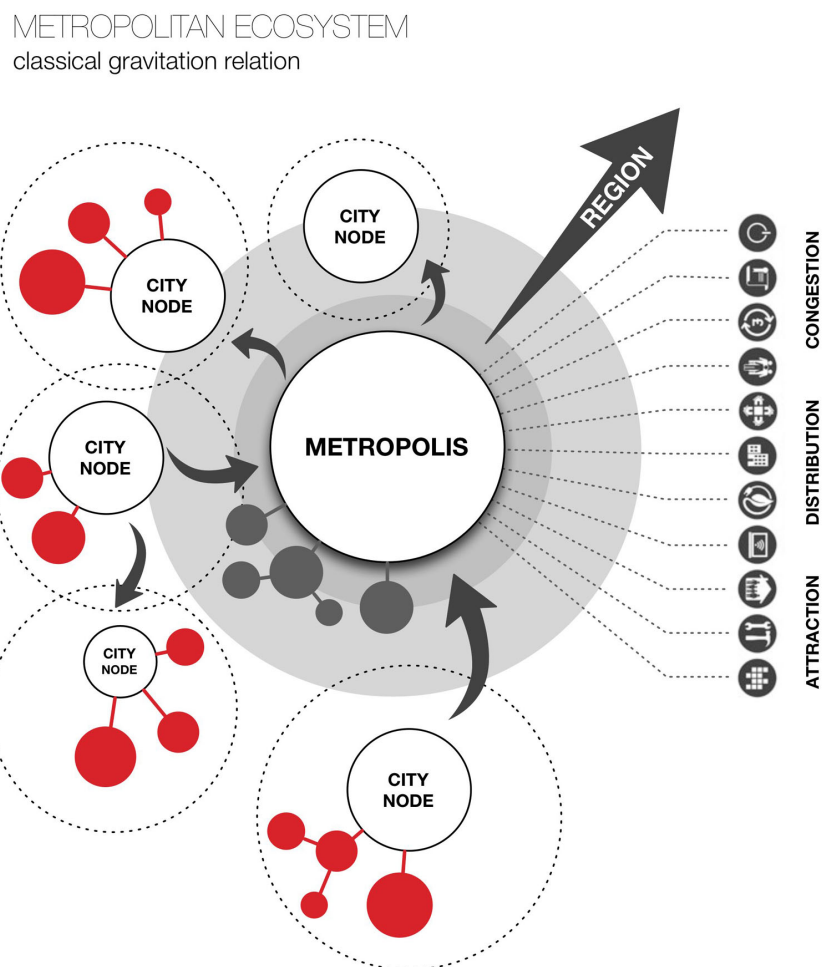
Le visioni e le opzioni operative sopra sintetizzate costituiscono per le città metropolitane del Mezzogiorno la sfida di agire entro un rinnovato “capitalismo di territorio”, in cui la risorsa primaria è costituita dalle eccellenze territoriali, dai palinsesti culturali e paesaggistici, dalla posizione geografica, dalla gestione dei flussi, dalla potenza relazionale e dall’offerta di qualità urbana. Nel dibattito sulle città metropolitane come progetto di futuro dell’Italia dovrà essere protagonista una visione progettuale capace di declinare le nuove “economie arcipelago” in cui al conflitto tra la predominanza del locale e l’arroganza del globale si sostituisce la coerenza delle interdipendenze e degli ecosistemi.

L’Europa e il Mediterraneo sono oggi attraversati da potenti forze di disgregazione/agglomerazione il cui esito dipenderà anche dalla capacità dei sistemi urbani di agire come fattori per l’addensamento spaziale dei sistemi locali in super-organismi metropolitani, capaci di interconnettere i *milieux*, di potenziare i tessuti territoriali dei contesti delle aree urbane e di utilizzarli come connettrici dei fasci infrastrutturali che attraversano l’area mediterranea. L’obiettivo generale per una Italia che voglia tornare a contare in Europa concorrendo alla ripresa e alla riattivazione dei fattori produttivi di crescita e di quelli sociali di progresso, è quello di agevolare la metamorfosi dall’Europa dei grandi nodi urbani (rappresentati dalle poche ed erosive *Large Metropolitan European Growth Areas*) all’Europa policentrica e reticolare formata dall’armatura delle metropoli intermedie, per giungere alla formazione di una Europa delle qualità territoriali, paesaggistiche, culturali, infrastrutturali, manifatturiere e sociali.

Dovremo avere il coraggio politico, culturale e tecnico per questa sfida, non accontentandoci di una riforma che risponderà solo alla domanda di

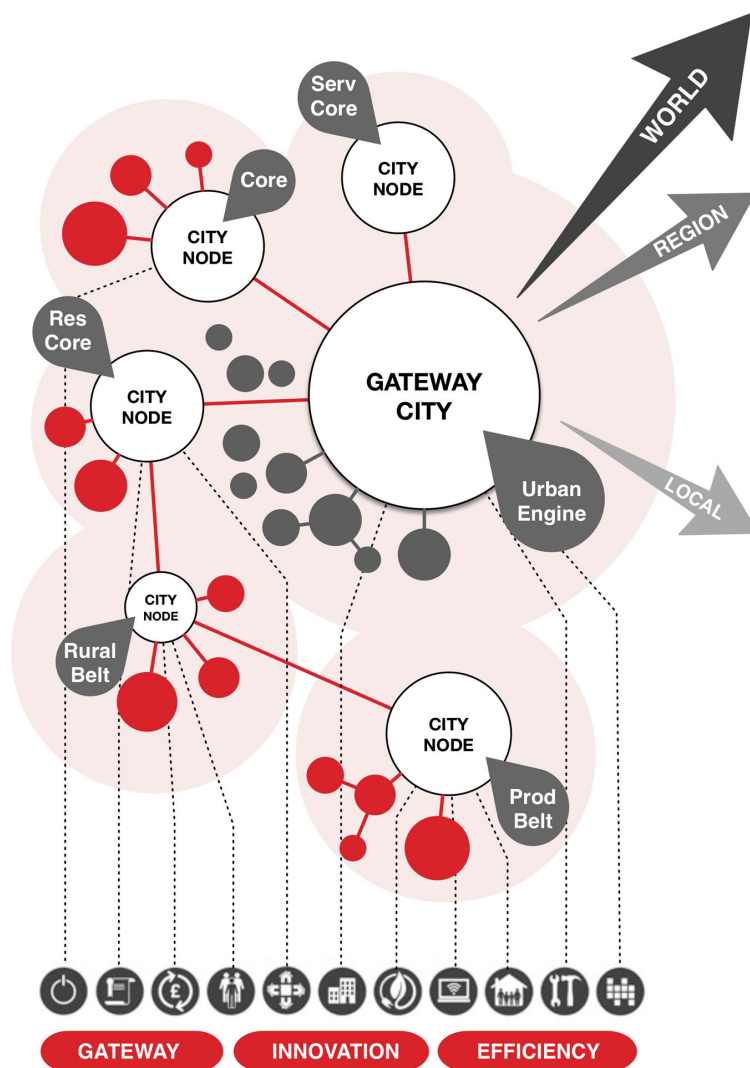
riduzione dei “costi della politica”, ma cogliendo invece l’occasione per un mutamento strutturale del nostro sistema urbano e territoriale. Un nuovo sistema regionale fondato su tre sistemi metropolitani integrati e reticolare capaci di competere con gli omologhi europei e mediterranei, e che non si accontentano gestire un riordino istituzionale, ma che abbiano l’ambizione di guidare il mutamento della Sicilia.

## IMMAGINI

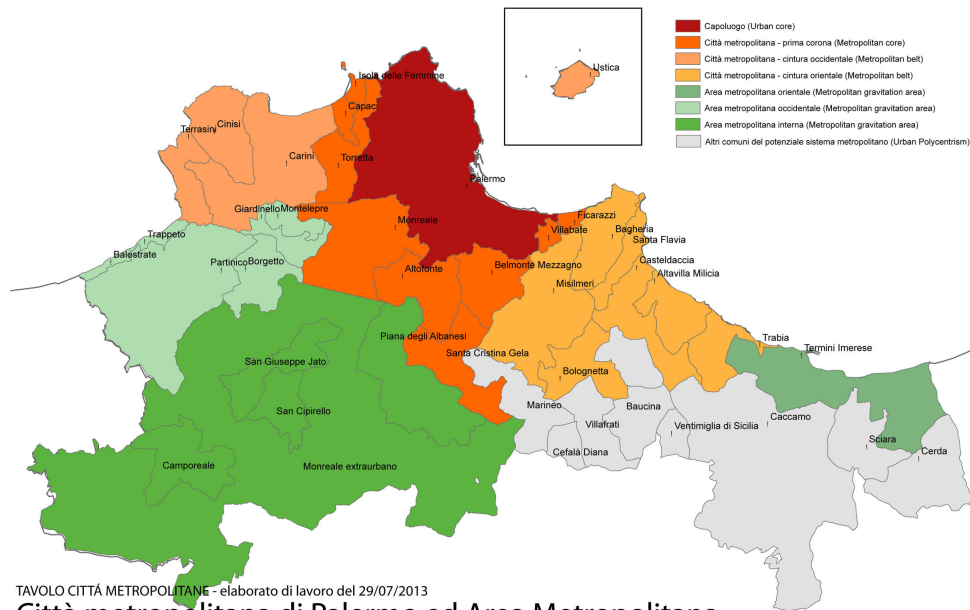


01. La città metropolitana come eco-sistema, individuata attraverso un sistema di gravitazione funzionale e caratterizzato dall’attrattività, dalla distribuzione e dalla congestione (M. Carta, 2013).

METROPOLITAN SUPER-ORGANISM  
innovative cooperative relation



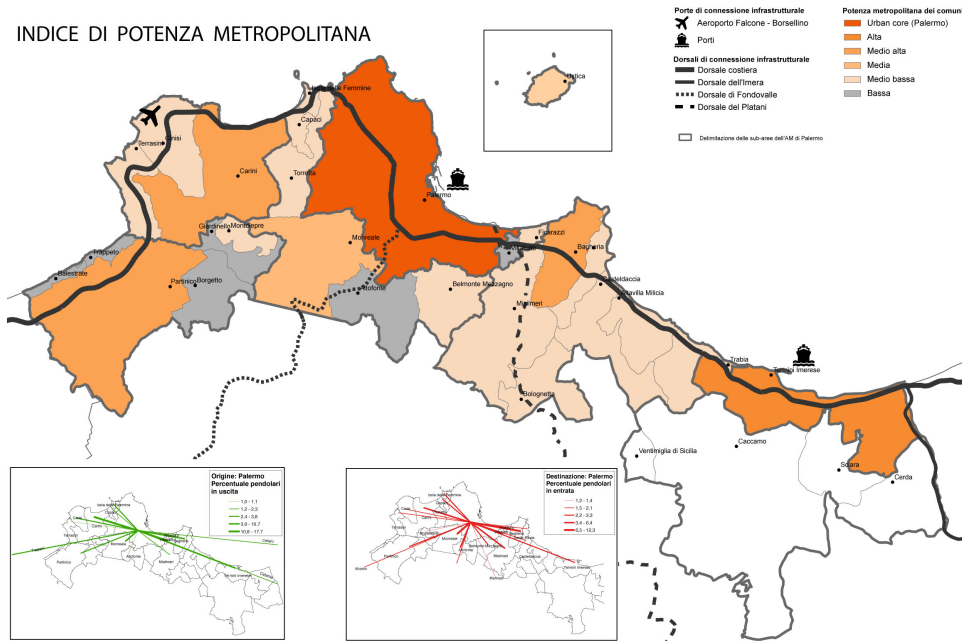
02. La città metropolitana come super-organismo di sviluppo, formato da un nuovo sistema relazionale cooperativo e caratterizzato dalle funzioni di scambio, dall'innovazione e dall'efficienza (M. Carta, 2013).



TAVOLO CITTÀ METROPOLITANE - elaborato di lavoro del 29/07/2013

### Città metropolitana di Palermo ed Area Metropolitana

03. La proposta di perimetrazione della città metropolitana di Palermo e della sua area metropolitana di gravitazione (M. Carta, 2013).



04. Indice di potenza metropolitana del sistema gravitazionale sub-provinciale di Palermo (M. Carta, 2013).