

**Metropolizzazione e rigenerazione urbana:
il Piano Operativo Nazionale per le Città Metropolitane**

ANTONINO LONGO - LINDA CICIRELLO*

Abstract

Evolution of cities and urban renewal processes are connected by a cause-and-effect relationship which can eventually lead to new balances aimed at overcoming drawbacks and conflicts.

The PON-Metro program, which for the first time faces needs of metropolitan cities belonging to ordinary and special-status regions, can adequately support city building processes based on local syncretism and governance network.

Keywords: metropolitan cities, urban renewal, multiscalarity, city-users, PON-Metro, local governance

1. *Macro-tendenze urbane nell'attuale scenario globale*

L'inarrestabile avanzamento del processo di crescita urbana a livello globale e lo spostamento, a partire dal XXI secolo, dell'asse dell'urbanizzazione dai Paesi sviluppati a quelli meno sviluppati e del Sud del Mondo,

* Il contributo è il risultato di una comune riflessione; ma la stesura dei paragrafi 2, 4 e 6 è attribuibile ad Antonino Longo e quella dei paragrafi 1, 3 e 5 a Linda Cicirello. Longo A. Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura, Università degli Studi di Catania, alongo@dau.unict.it. Cicirello L. Dipartimento di Economia, Metodi Quantitativi e Strategie di Impresa, Università degli Studi di Milano Bicocca, linda.cicirello@unimib.it.

costituiscono fattori salienti di questa tendenza generale la cui consistente dimensione quantitativa richiama, alle diverse scale di analisi, l'attenzione nei confronti delle città. L'analisi dei mutamenti urbani non può fornire una chiave di lettura univoca, essendo influenzata dall'intrecciarsi di variabili socio-economiche, culturali, geo-politiche e legislative in grado di generare, a parità di condizioni spaziali, differenti modalità d'uso e di sviluppo territoriale (Governa, 2015, p. 74). L'affermazione di Randers, secondo cui "il futuro sarà urbano, denso e affollato" (Randers, 2013, p. 292), trova conferma nei dati offerti dalla Divisione Popolazione dell'UN/DESA, le cui stime prevedono che nel 2016 il 54,5% della popolazione mondiale (pari complessivamente a 7,4 miliardi) risiede nelle aree urbane (per un totale di poco superiore a 4 miliardi) e dal 2030 la percentuale salirà al 60% (superando i 5 miliardi di persone che vivono in città), con l'ulteriore specifica che una persona su tre vivrà in città con almeno mezzo milione di abitanti (UN/DESA, 2016, p. ii). Questo significa che "la popolazione urbana del pianeta è diventata maggioranza sulla Terra" (Martinotti, 2011, p. 27) e che attualmente, è l'urbanizzato a costituire "la scenografia entro cui ritagliare e far emergere i confini dello spazio rurale, dello spazio agricolo, di quello naturale" (Ferlaino, 2012, p. 318).

Nell'evoluzione dall'economia pre-industriale a quella industriale e, infine, all'economia moderna o post-industriale, mutano le condizioni esplicative della crescita urbana. A uno sviluppo casuale segue un percorso lineare strettamente interrelato al capitale e alla sua valorizzazione, per giungere, poi, a un processo che trova la sua sintesi in una sintassi urbana a geometria variabile (Indovina, 2015, p. 90; Tortorella, 2015, p. 16). Dalla continuità, coesione, uniformità, massificazione si passa invece alla discontinuità, frammentazione, flessibilità, inclusività e alla sostenibilità. Ciò, per rispondere, soprattutto nelle città metropolitane, alla domanda di spazio urbano dei diversi *users* e alla richiesta di qualità urbana essendo la città contemporanea non più soltanto sede del lavoro e della residenza ma essenzialmente luogo della ricreazione e degli scambi, laboratorio di "dinamiche creative" per il suo potenziale di innovazione e creatività, e, in

generale, “matrice di organizzazione spaziale e regolatore di relazioni funzionali nel territorio” (Galdini, 2008, p. 43; Lazzeroni, 2013, p. 100; Scaramellini, 2012, p. 51; Mastropiastro, 2012, p. 21).

In questa logica le reti relazionali legate allo scambio di conoscenza, *know-how*, *best-practice*, acquisiscono maggiore rilevanza rispetto ai tradizionali flussi materiali di beni, denaro e risorse umane, dovendo i grandi centri urbani rispondere e adattarsi agli effetti della globalizzazione, generatrice, quest’ultima, di un’evoluzione della forma urbana non soltanto sotto il profilo spaziale, ma anche con riferimento agli aspetti qualitativi relativi agli equilibri e alle dinamiche interne alla città. Diventa, infatti, importante individuare una morfologia urbana capace di generare benessere per la collettività superando le criticità derivanti da frammentazione, discontinuità, emarginazione e contrapposizione che si generano a fronte di processi centripeti di concentrazione (Longo - Cicirello, 2015, p. 55).

2. Dinamiche silenziose e rinnovate trasformazioni delle città metropolitane

Le città e, in particolare, i grandi poli urbani, oltre a costituire il principale veicolo per la coesione territoriale¹, obiettivo più volte ribadito a livello europeo a partire dal Trattato di Lisbona e con la successiva Strategia “Europa 2020”², influenzano e indirizzano la formazione di nuove gerar-

1. La coesione territoriale, che viene introdotta dal Trattato di Lisbona firmato nel 2007 ed entrato in vigore il primo dicembre 2009, si aggiunge alla coesione economica e sociale inserite nel Titolo V dell’Atto Unico europeo del 1986 finalizzato a “promuovere uno sviluppo armonioso dell’insieme della Comunità”. Questa politica, che si propone di ridurre i divari di sviluppo territoriale ha portato, nel 1999, all’adozione dello Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo (SSSE) il quale, per giungere alla realizzazione graduale di un equilibrio spaziale per una ripartizione più equa della crescita per il territorio europeo, propone l’adozione di tre tipi di interdipendenza: tra territori; tra politiche settoriali e tra diversi livelli di governo.

2. La Strategia “Europa 2020”, che segue quella di Lisbona, si propone nell’orizzonte temporale 2010-20 di favorire per la Ue l’uscita dalla crisi e di indirizzare l’economia europea attraverso un piano articolato in tre priorità e cinque obiettivi. Le priorità sono: la crescita intelligente, per sviluppare un’economia basata sulla conoscenza e l’innovazione; crescita sostenibile, per promuovere un’economia più efficiente sotto il profilo delle risorse, più verde e più competitiva; crescita inclusiva, per promuovere un’economia con un alto tasso di occupazione che favorisca la coesione sociale e territoriale. I cinque obiet-

chie di ordine mondiale, svolgendo contemporaneamente il ruolo di attrattori, nodi relazionali, macchine cognitive, produttrici di plusvalore, centri del comando e di incubatori di futuro collettivo (Dematteis, 2011, p. 7; Donolo, 2011, p. 176; Galeone, 2015, p. 11). Nel contesto di competizione globale, orientato sempre più all'ottenimento di un vantaggio competitivo territoriale, il rapporto tra città, politiche territoriali e pianificazione assume maggiore centralità rispetto al passato e richiede una rinnovata organizzazione del territorio basata sui suoi elementi materiali e immateriali che ne connotano l'identità (Magnaghi, 2012, p. 16; Marra, 2008, p. 9), sulle politiche di trasformazione della città e dell'ambiente e sulle "relazioni tra conoscenza, conflitto, protagonismo sociale e *institutional change*" (Paba-Perrone, 2013, p. 118).

Le città metropolitane si trovano, di conseguenza, ad affrontare un processo di rinnovamento che parte dalla ricostruzione di un'immagine sociale "altra" non più limitata esclusivamente all'identità locale e al suo *milieu*, ma declinata come sintesi unitaria della "*jam session*" di culture, esito delle strutturazioni e destrutturazioni territoriali, che conduce a nuove modalità e forme di riconoscimento nella città in cui acquisisce valenza prioritaria la rappresentazione individuale (Restaino, 2013, p.1), oltre a quella collettiva, e la sensazione di appartenenza, da parte dei soggetti, fino ad arrivare a identificarsi con essa (Lazzeroni, 2013, p. 106). Alla città reale si affianca, quindi, quella immaginaria che aggiunge alla visione oggettiva quella soggettiva che si arricchisce dei "diversi sensi del luogo e delle percezioni degli spazi e dei valori" (*ibidem*, p. 101). A fronte della crescente importanza delle relazioni immateriali, alcuni autori si spingono a sostenere che lo sforzo maggiore attenga al passaggio dalla città all'urbanità, dai problemi di matrice organizzativa e dei mutamenti fisici e funzionali alle modalità di interazione tra individui e società, giungendo perfino a ipo-

tivi che si intendono raggiungere riguardano rispettivamente i seguenti campi di azione: occupazione; ricerca, sviluppo e innovazione; cambiamenti climatici ed energia; istruzione; povertà ed emarginazione.

tizzare il passaggio dal diritto alla città al diritto all'urbanità (Aru - Puttilli - Santangelo, 2014, p. 391 e p. 395).

Adattare la città al continuo processo di *rescaling*, risultato delle incessanti modifiche locale-globale (Salone, 2012, p. 169), costituisce uno dei dilemmi che si trova ad affrontare e risolvere l'organismo metropolitano per oltrepassare i limiti del *misfit* istituzionale, evitando "lo scollamento tra territori istituzionali e territori socio-economici" (Luca - Salone, 2012, p. 211), e per superare quelli che Scott definisce i dilemmi legati alla rinascita della città riguardanti la frammentazione istituzionale, la segmentazione e disintegrazione sociale e l'uso di approcci collettivi nella costruzione di vantaggi competitivi localizzati (Scott, 2008, p. 548).

3. Città metropolitane in Italia: quale ruolo oggi?

Le città metropolitane, dopo un lungo e rapsodico percorso iniziato nel 1990 con la legge n. 142 e caratterizzato da alternati momenti di *stop and go*, hanno trovato ad oggi la loro definitiva istituzione con l'approvazione della legge Delrio (l.n. 56/14), che si inserisce nell'ambito di un lento processo di riforme, tuttora *in itinere*, relative al sistema istituzionale nazionale³. L'interesse nei confronti delle città metropolitane è motivato non soltanto dalla necessità di una loro identificazione, sotto il profilo giuridico, per la risoluzione dell'annosa questione tra confini fisici e istituzionali, che ha trovato con la l. n. 56 una soluzione mediante l'attribu-

3. La legge n. 56/2014, meglio nota come legge Delrio, denominata "Disposizioni sulle Città metropolitane, sulle Province, sulle unioni e fusioni di Comuni" disciplina le nove città metropolitane istituite a livello nazionale, quali: Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Bari, Napoli e Reggio Calabria, oltre a Roma capitale. L'art. 1, quinto comma, della predetta legge Delrio dispone: "I principi della presente legge valgono come principi di grande riforma economica e sociale per la disciplina di città e aree metropolitane da adottare dalla Regione Sardegna, dalla Regione siciliana e dalla Regione Friuli-Venezia-Giulia, in conformità ai rispettivi statuti". Alle dieci città metropolitane istituite con la l. 56/2014 si aggiungono le città metropolitane di Palermo, Catania e Messina istituite dall'art. 7 della legge regionale n. 8/2014 recante "Istituzione dei liberi consorzi comunali e delle Città metropolitane" e la città metropolitana di Cagliari istituita dall'art. 17 della legge regionale n. 2 del 2016 denominata "Riordino del sistema delle autonomie locali della Sardegna".

zione alle stesse della titolarità di ente di area vasta, ma anche per le peculiarità tipiche dei grandi centri urbani, collettori di risorse umane e finanziarie, di reti materiali e immateriali, di capitale sociale e creativo, oltre a costituire i luoghi in cui si manifestano le esternalità negative che portano a un insieme di contraddizioni e di paradossi nelle dinamiche sociali e culturali e a livello economico.

Volendo delineare una mappatura delle città metropolitane, così come deriva dal quadro normativo emergente dalla legge Delrio, punto di partenza sono i dati forniti nel 2013 da due qualificati istituti di ricerca nazionali - Censis⁴ e Cittalia⁵ – ognuno dei quali ha pubblicato nel medesimo un *report* avente ad oggetto la predetta tipologia di città, con l'obiettivo di valutarne la dimensione fisica nell'ambito del territorio nazionale, il peso economico, le caratteristiche demografiche; aspetti, questi, che, da un lato, consentono di delineare possibili tendenze e scenari di mutamenti e, dall'altro lato sottendono ipotizzabili cambiamenti magmatici di matrice socio-economica e culturale. Con riferimento all'aspetto spaziale le dieci città metropolitane istituite dalla legge Delrio occupano a livello nazionale una superficie territoriale pari all'11%. Se si considerano, invece, le 14 città metropolitane, vale a dire, se si aggiungono anche le quattro città metropolitane istituite dalle Regioni a statuto speciale, la percentuale di copertura del territorio italiano raggiunge il 17%. Sotto il profilo economico le città metropolitane si presentano come il motore dell'economia italiana in quanto producono il 34,7% del Pil, mostrando la loro capacità di produzione di plusvalore e di attrazione di flussi economici, investimenti e risorse umane. Per quanto attiene all'aspetto demografico, nelle città metropolitane si concentra il 30% della popolazione nazionale e valutando, poi, la composizione complessiva – nazionale e straniera – si rileva l'aumento

4. Il Censis si è occupato dei temi afferenti alle città metropolitane sia nel 2008 sia nell'ultimo rapporto del 2013 in cui, partendo dalla centralità della dimensione territoriale, esamina le problematiche relative alle funzioni di governo intermedio.

5. La fondazione Cittalia, struttura dell'Anci che si occupa di studi e ricerche di interesse urbano, dal 2008 pubblica un *report* sulle problematiche emergenti delle città e, nell'ultimo rapporto, datato 2011, il tema specifico riguardante le città metropolitane.

della percentuale al 33% se si considera esclusivamente il peso della componente straniera (Censis, 2013; Testa, 2013). Questo valore più elevato può trovare possibili giustificazioni nella maggiore dinamicità e porosità del mercato del lavoro, in termini di opportunità lavorative, che spiega la capacità centripeta delle grandi agglomerazioni urbane, non soltanto per gli italiani ma anche per gli stranieri soprattutto per l'esistenza di un insieme di meccanismi capaci di facilitare l'incontro tra domanda e offerta, come ad esempio le reti relazionali di origine familiare in grado di giustificare le minori barriere all'entrata rispetto ad altri ambiti urbani.

A fronte di questi dati, che sintetizzano mediamente la situazione nazionale, non mancano però puntuali differenziazioni ed elementi suscettibili di discussione come, ad esempio, la mancata scelta da parte del legislatore di un criterio univoco e inequivocabile per la l'identificazione delle città metropolitane. Infatti, dalla disamina a livello nazionale emergono numerose differenze, a parità di *status* metropolitano, in termini di estensione territoriale, densità abitativa, interdipendenza dei centri abitati, concentrazione di attività produttive, servizi e infrastrutture, che mostrano una situazione eterogenea e quella che il Censis definisce "una geografia del paese in buona parte disattesa" (Longo - Cicirello, 2015, p. 69; Galbersardini, 2014, p. 5; Censis, 2013, p. 3). Situazione, quest'ultima, che porterebbe, da un lato, alcune province italiane a possedere i requisiti per la titolarità di ente metropolitano e, dall'altro lato, ad escludere, in funzione di alcuni dei criteri sopra individuati, una o più delle città rientranti nell'elenco della legge Delrio. In modo particolare, nel rapporto 2013 del Censis si rileva come, ad esempio, la dimensione demografica in provincia di Brescia risulti superiore a quella di Bari e, analogamente, quelle di Bergamo e Salerno superano Bologna e Firenze. Se si osserva la densità abitativa il primato a livello nazionale spetta a Napoli, seguita dalla provincia di Monza e della Brianza con valori superiori a quelli registrati nella provincia di Milano.

Con riferimento alla distribuzione regionale si può desumere una condizione egualitaria tra l'area nord-occidentale, centrale e meridionale

della penisola mentre tra le regioni a statuto speciale il primato lo detiene la Sicilia. Ciò rispecchia il *background* storico e le diverse modalità e velocità di sviluppo, sotto il profilo industriale, che hanno caratterizzato il contesto nazionale. La presenza ridotta di città metropolitane, ad eccezione di Venezia, nella parte nord-est del Paese trae la sua origine nella diffusione in quest'area dei distretti industriali a differenza della parte nord-occidentale il cui sviluppo ha trovato i suoi cardini nei poli del cosiddetto triangolo industriale.

Ultimo elemento di riflessione riguarda la differente scelta di *policy* da parte del governo nazionale rispetto a quanto stabilito nel contesto europeo e a livello internazionale. Partendo, infatti, dalla struttura multicentrica del tessuto urbano nazionale, la *governance* istituzionale con la legge n. 56/14 ha preferito mantenere questa morfologia urbana, piuttosto che procedere con la scelta del gigantismo utilizzata in maniera preponderante dai principali *competitor* europei in cui è prevalsa una politica urbana orientata alla riduzione del numero di città metropolitane in funzione della dimensione demografica. Da una indagine condotta nel 2014 dal Censis sulle aree metropolitane in Europa⁶ emerge che solo quattro città italiane – Roma, Milano, Napoli, Torino – appartengono alle categoria “grandi aree metropolitane” europee definite in funzione di un criterio demografico (popolazione con più di 1,5 milioni di abitanti); le quattro città italiane occupano rispettivamente nell'ordine sopra indicato il quinto, sesto, ottavo e ventottesimo posto nel *ranking* europeo comprendente complessivamente trentuno grandi aree metropolitane, il cui primato spetta a Lon-

6. La ricerca del Censis segue i criteri adottati dall'OECD che, in cooperazione con la Commissione europea ed Eurostat, ha sviluppato una definizione di area urbana come “un'unità economica funzionale, caratterizzata da «nuclei urbani» densamente abitati e «*hinterland*» in cui il mercato del lavoro è fortemente integrato con i nuclei. Il nucleo urbano è rappresentato dalle città con alta densità, almeno pari a 1.500 abitanti per kmq. Questo criterio viene adottato specificamente per le città europee (per il Canada e gli Stati Uniti, caratterizzati da insediamenti in genere meno intensivi, viene applicata una soglia minima di 1.000 abitanti per kmq). I comuni considerati *hinterland* urbani sono quelli con almeno il 15% dei residenti occupati che lavorano nel centro urbano principale. Comuni circondati da una singola area urbana funzionale sono inclusi e comuni non contigui vengono eliminati”. (Censis, 2014)

dra, seguita da Parigi e Madrid. Altre sette città metropolitane – Palermo, Bologna, Firenze, Genova, Catania, Bari, Venezia – sono incluse tra le ottanta “aree metropolitane” minori (popolazione compresa tra 500.000 e 1,5 milioni di abitanti). (Censis, 2014).

4. Il processo di metropolizzazione come strumento di rigenerazione urbana

Partendo dalla considerazione che la città “può trovare nella *governance* metropolitana lo strumento più idoneo a riattivare i processi identitari ed a consolidare i contatti con gli altri livelli di governo” (Galdini, 2008, p. 69), compito del pianificatore consiste nel contribuire a svelare la ricchezza delle risorse territoriali e delle interazioni tra ambiente e insediamenti umani e nel trasformarla in buone forme di sviluppo (La Greca - Martinico, 2005, p. 147), in maniera tale che le sue azioni possano perseguire il generale miglioramento degli spazi abitativi, il ri-equilibrio tra città e territorio e norme di giustizia sociale con l’obiettivo di “stabilizzare il terreno del conflitto” (De Leo, 2013, p. 107).

Evoluzione delle città e processi di rigenerazione urbana sono legati da un rapporto di causa-effetto essendo i mutamenti fisici, strutturali e organizzativi della città – risultato di fattori endogeni ed esogeni di tipo economico, sociale, politico e culturale – la principale fonte dalla quale si origina la necessità di ritrovare all’interno di un centro urbano nuovi equilibri e armonie capaci di superarne limiti e conflittualità, accrescendo il benessere della collettività e la qualità urbana.

In questa direzione, la scelta strategica della rigenerazione urbana, che rientra tra le politiche sulla produzione dello spazio urbano (Zanco, 2013, p. 1) può diventare uno strumento di sviluppo capace, da un lato, di sintetizzare i pilastri della sostenibilità declinando su più dimensioni le esigenze territoriali, e, dall’altro lato, di riattivare l’identità territoriale delle sue “popolazioni” e di rilanciarne l’immagine oltre a modificarne parzialmente o totalmente la sua vocazione. La Dichiarazione di Toledo, approvata il 22 giugno 2010 dai Ministri europei responsabili dello sviluppo ur-

bano, introduce la locuzione “rigenerazione urbana integrata” per sottolineare la necessità di partire da una visione integrata della città mediante l’adozione di un approccio olistico, coniugando contemporaneamente aspetti economici, sociali e ambientali, e considerando la natura multiscale dei problemi urbani.

Obiettivo primario della *renovatio urbis*, deficitaria di una teoria unica e universalmente accettata, consiste nel rinnovamento dello spazio pubblico per renderne più democratico il suo uso evitando l’impoverimento di quello sociale (*ibidem*, p. 3; Garsia, 2015, p. 22). Molteplici possono essere le cause che, in una o più parti della città (centro storico, periferie, vuoti urbani) rendono necessaria la rigenerazione: crisi economico-sociale, deindustrializzazione, riconversione produttiva, organizzazione di megaprogetti, calamità naturali. In questo caso si intende sostenere la tesi che il processo di metropolizzazione delle città potrebbe costituire la motivazione e il veicolo privilegiato per un rinnovamento urbano che parte dalla conoscenza del contesto, legando passato e presente, tradizione e innovazione e si avvale di una lettura multiscale del territorio, capace di oltrepassare i limiti amministrativi, riconoscendo “i nuclei resistenti e potenziali entro cui prendono forma i fenomeni del territorio che cambia” (Russo, 2015, p. 10). Multiscalarità che deve essere intesa non soltanto a livello geografico, con riferimento alla compresenza di scale di intervento dal livello locale a quello globale, ma anche in termini relazionali in quanto deve condurre alla costruzione di reti relazionali capaci di coinvolgere gli attori pubblici e privati, istituzionali e non.

Ne consegue, quindi, che il predetto intervento non si tradurrebbe in una manifestazione evidente, come un oggetto architettonico o elementi a forte impatto visivo, ma investirebbe la trama urbana attraverso un processo in grado di superare i limiti e le diseconomie del “carattere metropolitano” di una città, valorizzando, invece, le potenzialità e attrattività del vantaggio localizzativo urbano, amplificando le economie esterne per la comunità locale e per i *city users*. Non un intervento unico, con una scadenza temporale definita, ma un processo dinamico e continuo destinato

al *city building* basato sulla valutazione costante delle necessità dei cittadini, superando la visione aziendalistica della città, che deve però puntare, attraverso una pluralità di interventi basati sul sincretismo territoriale e sulla *governance network* attraverso la concertazione e il partenariato pubblico/privato, al raggiungimento di una condizione urbana diversa. Sembra quindi superato, per il momento, il ruolo degli *archistar* che pure ha contribuito, in una determinata fase storica a rilanciare l'immagine delle città traducendo concretamente e visibilmente, attraverso la loro capacità creativa, le esigenze di rinnovamento fisico e le emergenti sensibilità urbane.

5. PON-Metro e “rigenerazione metropolitana”: un possibile connubio per una metamorfosi urbana

La crescente attenzione nei confronti delle città trova riscontro sia a livello europeo⁷ sia a scala nazionale, a seguito del ruolo strategico dei poli urbani per il rilancio della competitività territoriale, che rende auspicabile un intervento sinergico e coordinato attraverso una *governance* multilivello delle politiche urbane. Nel contesto europeo l'interesse verso le città trova conferma e sostegno economico nell'ultimo ciclo di programmazione dei fondi strutturali, relativo al periodo 2014-20⁸, con il quale si intende favorire il raggiungimento degli obiettivi della Strategia Europa 2020 e della politica di coesione territoriale, suo principale strumento di attuazione, che individua nello sviluppo urbano sostenibile e integrato uno dei suoi cardini (Tortorella, 2015, p. 36 e p. 52; Ue, Comitato delle Regioni, 2014,

7. L'approvazione il 30 maggio 2016 del “Patto di Amsterdam”, ovvero dell'Agenda urbana per l'Unione Europea, accoglie e condivide nel territorio europeo i principi, gli impegni e le azioni previsti dalla nuova agenda urbana delle Nazioni Unite adottata a Quito nel corso della conferenza “Habitat III”, svoltasi a ottobre 2016. Entrambe le agende urbane, quella dell'ONU e quella dell'UE, condividono la visione di uno sviluppo equilibrato, sostenibile e integrato delle città.

8. La programmazione dei fondi strutturali per il periodo 2014-20 attribuisce ai centri urbani, in funzione del loro peculiare ruolo di pilastri economici e motori dell'occupazione, alcune misure specifiche, tra le quali: “obbligo di riservare il 5% della dotazione del FESR allo sviluppo urbano; creazione di una rete europea per lo sviluppo urbano; messa a disposizione di risorse per misure innovative nel settore dello sviluppo urbano sostenibile”. (Ue, Comitato delle Regioni, 2014, p. 10 e p. 4).

p. 3). In ambito nazionale la dimensione urbana viene declinata nell'Accordo di Partenariato⁹ attraverso la definizione e l'individuazione, da una parte, delle aree urbane, destinatarie dell'Agenda urbana nazionale, e, dall'altra parte, delle aree interne, cui compete una specifica strategia *ad hoc* mirata a rivitalizzare territori periferici attraverso obiettivi di rilancio socio-economico; entrambe le tipologie – aree urbane e aree interne – vengono individuate dalle amministrazioni regionali come “aree bersaglio” cui compete “un ruolo centrale nella sfera dell’attuazione, così assicurando la non sovrapposizione delle aree, la tracciabilità delle scelte o la complementarietà delle operazioni attraverso percorsi partenariali e accordi trilaterali” (Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica, 2014, p. 662). In maniera specifica, le aree urbane vengono identificate come “scala di intervento cruciale per lo sviluppo regionale”, essendo le stesse “i contesti in cui convivono in maniera più esplicita che altrove risorse e criticità, *asset* rilevanti e nodi irrisolti per lo sviluppo regionale” (*ibidem*, p. 672).

La configurazione dell'Agenda urbana nazionale, partendo dalla considerazione del carattere strategico delle città a livello territoriale e dal presupposto secondo cui le stesse costituiscono ambiti di intervento preferenziale per un approccio integrato finalizzato al superamento del loro dualismo, si basa su tre *driver*¹⁰ di sviluppo, o ambiti tematici di intervento prioritari, che svolgono la funzione di filo conduttore di tutti programmi operativi da realizzare in Italia durante il periodo 2014-2020. In maniera specifica i tre *driver* riguardano rispettivamente i seguenti temi: ridisegno e modernizzazione dei servizi urbani per i residenti e gli utilizzatori delle città; pratiche e progettazione per l'inclusione sociale per i segmenti di po-

9. “È il documento previsto dall’art. 1 del Regolamento Ue n. 1303/2013 con il quale ogni Stato membro definisce l’allocazione, le priorità e le modalità di impiego dei fondi strutturali per il periodo 2014-20” (Tortorella, 2015, p. 122).

10. Ai tre *driver* di sviluppo che si applicano a tutto il territorio nazionale se ne affianca anche un quarto avente, però, specificità regionale, nel senso che verrà definito da ogni Regione in funzione delle proprie esigenze e peculiarità territoriali avendo come riferimento per la progettazione i contenuti dell’obiettivo tematico 5, relativo al clima e ai rischi ambientali, e dell’obiettivo tematico 6 riguardante la tutela dell’ambiente e la valorizzazione delle risorse culturali e ambientali.

polazione più fragile e per aree e quartieri disagiati; rafforzamento della capacità delle città di potenziare segmenti locali pregiati di filiere produttive¹¹. Tenuto conto di questi vincoli tematici, che costituiscono le basi per la progettazione, un ruolo chiave viene attribuito a due tipologie di “Autorità Urbane”: le città metropolitane e le città medie. Scelta, questa, che conferma l’intenzione di valorizzare il ruolo delle autonomie locali nella *governance* territoriale, in linea con l’applicazione del principio di sussidiarietà, essendo le istituzioni di governo urbano reputate “soggetti chiave delle strategie di investimento locali, del dialogo interdisciplinare e interistituzionale e della gestione dei servizi collettivi” (*ibidem*, p 673).

Scendendo maggiormente nel dettaglio e a dimostrazione della centralità delle agglomerazioni urbane, le città metropolitane risultano destinate di due strumenti di programmazione. Il primo riguarda gli interventi sugli ambiti urbani inseriti nei Programmi Operativi Nazionali e Regionali (PON e POR), che seguono gli obiettivi tematici (OT) rispondenti ai tre assi di sviluppo dell’Agenda urbana sopra elencati. Il secondo intervento, ancora più specifico e che viene ad affiancarsi in maniera complementare e sinergica al primo, consiste nel cosiddetto PON-Metro (Piano Operativo Nazionale Città Metropolitane), destinato alle dieci città metropolitane individuate dalla legge Delrio (n.56/2014) e alle quattro istituite dalle Regioni a statuto speciale. Obiettivo precipuo di questo piano consiste nella possibilità offerta ai Comuni capoluogo delle predette città metropolitane di affrontare per la prima volta, in maniera congiunta e coordinata attraverso un confronto costruttivo e permanente, problematiche comuni riguardanti l’offerta di servizi ai fruitori della città – in funzione delle innovazioni tecnologiche e delle istanze ambientali – e la coesione interna – cercando di sopperire alle esigenze di vulnerabilità sociale e di disagio abitativo –. Gli interventi e le azioni operative del Pon-Metro

11. I tre ambiti di intervento dell’agenda urbana sono riconducibili a quattro degli undici obiettivi tematici indicati nell’Accordo di partenariato. Si tratta nello specifico dei seguenti obiettivi tematici (OT): OT2, che si occupa dell’agenda digitale; OT4 riguardante energia sostenibile e qualità della vita; OT9 relativo a inclusione sociale e lotta alla povertà; OT3 in tema di competitività dei sistemi produttivi.

si focalizzano, infatti, soltanto sui primi due *driver* di sviluppo della strategia urbana nazionale, in quanto il terzo risulta oggetto di finanziamento dei POR o di altre iniziative nazionali. In particolare il primo asse di sviluppo, sintetizzabile nel paradigma della *smart city*, comprende gli interventi relativi agli obiettivi tematici 2 e 4 denominati rispettivamente: “Migliorare l’accesso alle tecnologie dell’informazione e della comunicazione, nonché l’impiego e la qualità delle medesime” – finalizzato all’implementazione del processo di digitalizzazione metropolitana a favore di privati e imprese – e “Sostenere la transizione verso un’economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori” – traducibile in un insieme di azioni volte a ridurre i consumi energetici e a migliorare le strutture per la mobilità sostenibile –. Il secondo *driver* di sviluppo riguardante l’innovazione sociale include gli interventi rientranti nell’obiettivo tematico 9 per ciò che attiene ai servizi per l’inclusione sociale e alle infrastrutture per l’inclusione, ponendo particolare attenzione ai segmenti di popolazione più fragile e alle aree e quartieri più disagiati. L’impianto strategico del PON-Metro si articola, quindi, in quattro assi d’intervento prioritari e in un quinto asse, di carattere residuale rispetto agli altri, relativo all’assistenza tecnica¹² (vedi Tab. 1). Dall’analisi dei predetti assi si rileva, da un lato, la complementarietà delle fonti di finanziamento oltre all’azione osmotica con tre degli obiettivi tematici relativi al periodo di programmazione 2014-20, e, dall’altro lato una situazione disomogenea in merito al peso di ognuno degli assi considerati, se si valuta il finanziamento ricevuto. Infatti, il 60% del finanziamento risulta concentrato in due dei cinque assi prioritari (sostenibilità dei servizi pubblici e della mobilità urbana e servizi per l’inclusione sociale); seguono, poi, con un peso simile, altri due assi prioritari (infrastrutture per l’inclusione sociale e agenda digitale metropolitana) e risulta,

12. Vengono esclusi dal Pon-Metro gli interventi riguardanti la realizzazione di grandi progetti infrastrutturali o di mera riqualificazione urbana oltre a quelli attinenti l’estensione della banda ultra-larga e delle *smartgrid*, oggetto di POR e PON. Non vi rientrano anche gli investimenti relativi agli obiettivi tematici numero 3, 5 e 6 perché costituiscono oggetto dell’agenda urbana dei POR (Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica, 2014, p. 685).

infine, residuale la quota destinata all'assistenza tecnica. Questa differente forza economica di ognuno degli assi mostra il *ranking* che si è voluto definire in merito alle priorità da assolvere da parte delle città metropolitane coinvolte nello specifico piano nazionale loro destinato.

Tab. 1 - Riparto delle risorse 2014-20 destinate al PON-Metro, per Asse prioritario

Asse prioritario	Obiettivo Tematico (OT)	Fondo	Finanziamento	
			v.a. (mln euro)	%
1. Agenda digitale metropolitana	2	FESR	152,0	17,0
2. Sostenibilità dei servizi pubblici e della mobilità urbana	4	FESR	318,3	35,6
3. Servizi per l'inclusione sociale	9	FSE	217,2	24,3
4. Infrastrutture per l'inclusione sociale	9	FESR	169,2	19,0
5. Assistenza tecnica		FESR	36,2	4,1
Totale			892,9	100

Fonte: elaborazione IFEL - Dipartimento Studi Economia Territoriale su dati PON - Metro del 16 febbraio 2015

Con il PON-Metro si introduce per la prima volta, per la programmazione 2014-20, la modalità di finanziamento plurifondo, attraverso l'integrazione di risorse FESR (Fondo Europeo di Sviluppo Regionale) e FSE (Fondo Sociale Europeo) (vedi Fig. 1), con l'obiettivo di supportare la competitività urbana e di superare i limiti derivanti dagli ambiti di operatività spettanti ad ogni tipologia di finanziamento europeo. Viene in questo modo superato l'ostacolo, emerso dalla precedente programmazione relativa al periodo 2007-13, derivante dalla mancanza di complementarietà tra le fonti di finanziamento incapace, per la predetta motivazione, di favorire sinergie e collaborazioni fattive a livello settoriale e territoriale.

Altra novità riguarda il ruolo delle città metropolitane che non si limitano ad essere beneficiarie dei fondi europei, come avveniva sino allo scorso ciclo di finanziamento, ma assumono anche il ruolo, mediante de-

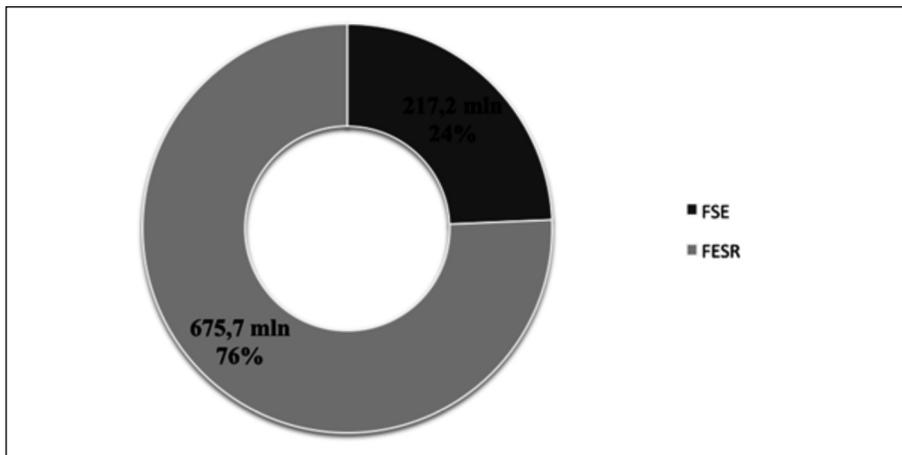
lega sancita dall'Autorità di Gestione regionale (ex art. 123.6 Reg. Ue 1303/2013), di organismi intermedi con significativi poteri e responsabilità nella gestione dei fondi e nell'attuazione del programma dedicato specificamente alle stesse, con un ruolo propositivo in termini di iniziative. Interlocutori dell'organismo intermedio sono i Sindaci dei comuni capoluogo delle città metropolitane e la struttura organizzativa dagli stessi individuata con la possibilità, da parte dei Sindaci, di richiedere il rafforzamento degli uffici amministrativi inizialmente preposti e delle risorse umane deputate a svolgerne le funzioni. In questa nuova *governance* all'ampia autonomia affidata alle città metropolitane nell'individuazione dei fabbisogni e nella selezione e attuazione degli interventi urbani mediante un insieme di azioni integrate corrisponde la massima responsabilità dei risultati attesi dal conseguimento del programma. Ciò deriva dal carattere *result-oriented* e *place-based* della programmazione 2014-20 dei fondi strutturali, con la quale si intende, da un lato, evitare la dispersione dei fondi, elemento che ha contraddistinto i precedenti cicli dei fondi strutturali, e, dall'altro lato, introdurre una filiera di controllo tra obiettivi, azioni e risultati per valutare i benefici effettivamente apportati a livello territoriale¹³.

Con riferimento alla dotazione finanziaria, pari complessivamente a quasi 893 milioni di euro, il contributo economico di provenienza comunitaria risulta pari al 66% contro il restante 34% di derivazione nazionale (vedi Fig. 2). Per renderne, inoltre, maggiormente incisiva l'operatività, le

13. Con riferimento ai risultati attesi dal PON-Metro, per l'OT 1 del primo asse di sviluppo ci si aspetta di: offrire ai cittadini del 70% dei comuni delle aree metropolitane servizi digitali interattivi e rendere interoperabili i sistemi informativi di 678 comuni. Per quanto riguarda l'OT4 del secondo asse si intende: convertire 92.000 punti di illuminazione alla tecnologia led riducendo i consumi di 18GWh/kmq di superficie comunale equivalenti a 1,9 milioni di tonnellate di emissioni di Co2; ridurre i consumi energetici primari annuali degli edifici pubblici (2,2 GWh/anno) mediante la ristrutturazione e la riconversione energetica di 38.000 mq di superfici di edifici pubblici; creare oltre 200 km di piste ciclabili. L'OT09 degli assi 3 e 4 prevede: abitazioni ottenute da riqualificazioni di spazi urbani, destinate a 1.800 persone senza fissa dimora; 2.270 alloggi aggiuntivi riabilitati per destinarli ad altrettante famiglie in condizioni di disagio abitativo; attività socio-economiche di accompagnamento per 85 persone su 18.000 appartenenti a comunità emarginate; risanamento di oltre 2.250 spazi e 35.000 mq per attività finalizzate al conseguimento di obiettivi sociali.

città beneficiarie del finanziamento sono raggruppate in tre tipologie in funzione della loro appartenenza a una regione sviluppata, in transizione o in ritardo di sviluppo (vedi Tab. 2). A quest'ultime viene, infatti, destinato il 63% delle risorse complessive oltre al 75% della quota di partecipazione dei fondi SIE¹⁴ (fondi Strutturali e di Investimenti Europei), percentuale che si riduce, invece, al 50% per le città facenti parte delle altre due classi regionali. Ciò implica che le città delle regioni meno sviluppate possono contare su un contributo intorno a 90 milioni di euro a fronte dei 40 milioni spettanti alle restanti città. Con riferimento ai fondi SIE cambia, inoltre, la percentuale di cofinanziamento¹⁵ in funzione dell'appartenenza a una delle tre tipologie regionali indicate.

Fig. 1 - Riparto delle risorse 2014-20 destinate al PON-Metro, per Fondo

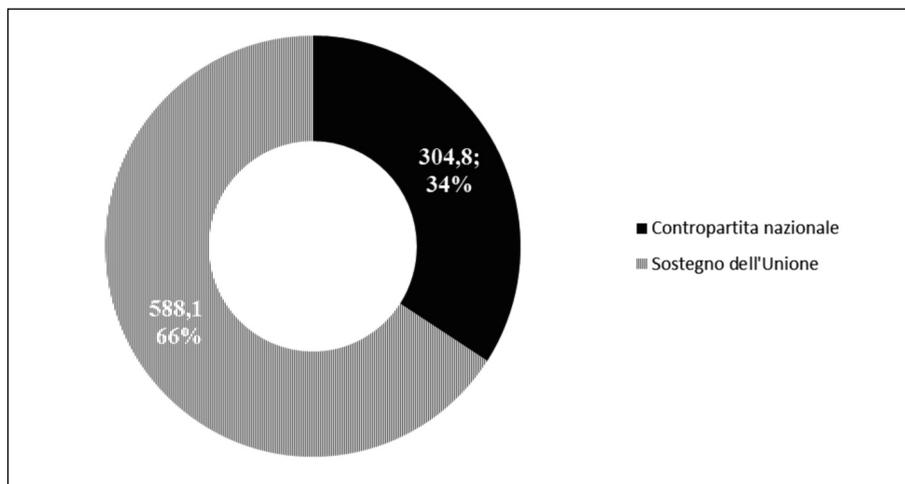


Fonte: elaborazione IFEL-Dipartimento Studi Economia Territoriale su dati PON-Metro del 16 febbraio 2015

14. I fondi strutturali e di investimenti europei (SIE) costituiscono gli strumenti finanziari che devono concorrere al perseguimento della Strategia Europa 2020. Essi sono rispettivamente: il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR); il Fondo Sociale Europeo (FSE); il Fondo di coesione, di cui non può disporre l'Italia non rientrando nei criteri definiti per l'eleggibilità; il Fondo Europeo Agricolo per lo Sviluppo Regionale (FEASR); il Fondo Europeo per gli Affari Marittimi e la Pesca (FEAMP).

15. I tassi di cofinanziamento indicati a livello europeo sono compresi tra il 75% e l'85% per le regioni meno sviluppate e ultraperiferiche; il 60% per le regioni in transizione e il 50% per quelle più sviluppate.

Fig. 2 - Riparto delle risorse 2014-20 destinate al PON-Metro, per provenienza del finanziamento, mln



Fonte: elaborazione IFEL-Dipartimento Studi Economia Territoriale su dati PON Metro del 16 febbraio 2015

Ultimo *step* in favore delle città metropolitane, avente funzione corroborante nei confronti del PON-Metro, è il Programma di Azione Complementare (PAC) per le “Città metropolitane”, approvato con delibera CIPE del 10 agosto 2016, che si propone di fronteggiare, mediante le risorse del fondo di rotazione (l. n. 2087/183), le maggiori esigenze provenienti dalle sei città metropolitane situate nelle regioni meno sviluppate (Bari, Catania, Messina, Napoli, Palermo e Reggio Calabria), cui saranno destinati in totale 206,012 milioni di euro, di cui quasi il 60% (pari a 120 milioni) interesserà nello specifico azioni complementari alla strategia del Pon-Metro corrispondenti all’asse tematico 1 del predetto PAC¹⁶. (Ifel, 2016, p. 70-71).

16. All’asse tematico 2, denominato “Progetti pilota e progetti a scala intercomunale” andranno complessivamente 80 milioni di euro (quasi il 40% dell’ammontare totale delle risorse stanziare) e all’asse assistenza tecnica saranno destinati 6,012 milioni di euro (pari al 3%).

Tab. 2 - Riparto delle risorse 2014-20 destinate al PON-Metro, per regioni di appartenenza

Categorie di regioni	Città metropolitane	Finanziamento totale (mln euro)
Meno sviluppate	Bari, Napoli, Reggio Calabria, Catania, Messina, Palermo	566,5
In transizione	Cagliari	40,8
Più sviluppate	Bologna, Roma capitale, Genova, Milano, Torino, Firenze, Venezia	285,6
Totale		892,9

Fonte: elaborazione IFEL - Dipartimento Studi Economia Territoriale su dati PON - Metro del 16 febbraio 2015

6. *Gli scenari territoriali del PON-Metro: limiti e opportunità future*

L'architettura strategica e operativa di questo programma lascia trapelare alcune criticità oltre, ad offrire spunti per una visione prospettica positiva. L'incertezza, che si ricollega ai limiti emersi dal precedente periodo di programmazione 2007-13, riguarda la mancanza di un coordinamento fattivo tra i diversi progetti relativi alle aree urbane in assenza di una specifica agenda nazionale, con il rischio di sovrapposizione degli interventi e di frazionamento dei finanziamenti che potrebbero risultare insufficienti, come nel caso del PON-Metro, a coprire le esigenze finanziarie, ben maggiori, relative alle complesse problematiche di sviluppo soprattutto nelle regioni cosiddette "in ritardo". Ciò implica che, pur volendo nelle intenzioni istituzionali nazionali e con il supporto finanziario europeo avviare un processo di metropolizzazione per giungere a una rigenerazione urbana in grado di facilitare lo sviluppo territoriale e di aumentarne la competitività, di fatto, invece, la polverizzazione sia degli interventi operativi sia delle risorse economiche disponibili sui temi urbani oltre all'assenza di una cabina di regia, potrebbe annullare i vantaggi insiti nell'ideazione progettuale. Nonostante la distinzione tra diverse tipologie di re-

gioni, con relativa differenziazione in termini di finanziamento, non si riuscirebbe, quindi, a fare un cosiddetto “balzo in avanti” per provare ad equiparare a livello nazionale le varie realtà urbane, che resterebbero, di conseguenza, caratterizzate da diverse velocità di sviluppo.

Oltre alla dispersione finanziaria e alla frammentazione degli interventi che potrebbero rimanere isolati e, quindi, incapaci di generare esternalità positive in assenza di una concreta sinergia, un altro problema affrisce alla mancanza di coordinamento tra politiche ordinarie e aggiuntive laddove quest’ultime, avendo carattere trasversale, si propongono di supportare il raggiungimento degli obiettivi e delle priorità stabilite con riferimento ai vari settori destinatari delle politiche ordinarie. Una migliore organizzazione tra le politiche comunitarie potrebbe affiancare all’interesse settoriale e, quindi, verticale di uno specifico ambito, anche quello orizzontale a supporto del primo, facilitando, in tal modo, il raggiungimento delle finalità prefissate.

Ulteriore rischio potrebbe, infatti, ricollegarsi all’eventuale utilizzo dei fondi destinati al PON-Metro alla risoluzione di esigenze ordinarie, legate al permanente deficit di bilancio, piuttosto che ad una visione strategica capace di rispondere non soltanto ai bisogni prioritari e urgenti della collettività ma di pianificare una pluralità di interventi per un rinnovamento concreto della morfologia urbana, sintesi della città reale e immaginaria e delle pluralità di *users* che caratterizzano le città metropolitane odierne.

Tuttavia, il programma ha il merito di riposizionare il baricentro sulle città e sui *milieu* territoriali, sottolineando l’importanza di una programmazione di tipo *bottom-up* in grado di rispondere alle istanze locali e l’importanza di procedere all’integrazione dei circuiti nazionali, europei e globali, Riaccende, altresì, l’interesse nei confronti delle Città metropolitane con lo scopo di fugare il dubbio di una sterile ridenominazione legislativa di tali ambiti territoriali privi di poteri e operatività.

Bibliografia

- ARU S. - PUTTILLI M. - SANTANGELO M., “Città intelligente, città giusta? Tecnologia e giustizia socio-spaziale”, *Rivista Geografica Italiana*, 121(2014), p. 385-398.
- CENSIS, *Rileggere i territori per dare identità e governo all'area vasta. Dalla mappatura del territorio nazionale una ridefinizione delle funzioni di governo intermedio*, Roma, Censis, ottobre 2013.
- CENSIS, *Rileggere i territori per dare identità e governo all'area vasta. Il governo delle aree metropolitane in Europa*. Roma, Censis, febbraio 2014.
- COMITATO DELLE REGIONI, 107° sessione plenaria del 25 e 26 giugno 2014. Parere del Comitato delle regioni - *Verso una politica urbana integrata per l'Unione Europea* (2014/C 271/03).
- DE LEO D. (2013). “Pianificazione e conflitti”. *Archivio di studi urbani e regionali*, 106(2013), pp. 103-111.
- DEMATTEIS G., “Introduzione. La grande sfida della città complessa”, DEMATTEIS G. (a cura di), *Le grandi città italiane. Società e territori da ricomporre*. Venezia, Marsilio, 2011, pp. 7-24.
- DIPARTIMENTO PER LO SVILUPPO E LA COESIONE ECONOMICA, *Accordo di partenariato 2014-2020 Italia Sezioni 3 e 4*, settembre 2014, pp. 661-703.
- DONOLO C., “Sul governo possibile delle città”, DEMATTEIS G. (a cura di), *Le grandi città italiane. Società e territori da ricomporre*. Venezia, Marsilio, 2011, pp. 175-206.
- FERLAINO F., “Le città del presente, le città del futuro”, CAPPELLIN R.-FERLAINO F. - RIZZI P. (a cura di), *La città nell'economia della conoscenza*, Milano, FrancoAngeli, 2012, pp. 317-320.
- GALBERSANINI C., *L'istituzione della città metropolitana nella legge Delrio*, Torino, Centro studi sul federalismo, giugno 2014.
- GALDINI R., *Reinventare la città. Strategie di rigenerazione urbana in Italia e in Germania*, Milano, FrancoAngeli, 2008.
- GALEONE P., “Introduzione. Dopo l'inverno del nostro scontento. Un messaggio ai nuovi europei di casa nostra”, D'ARRIGO G. - GALEONE P.

- (a cura di), *Città e nuove generazioni. Il futuro dell'Europa*, Roma, Carocci, 2015, pp. 11-16.
- GARSIA L., *Abitare la rigenerazione urbana. La misura della città e della casa nel XXI secolo*, Roma, Gangemi Editore, 2015.
- GOVERNA F., "Città e processi di urbanizzazione, fra tendenze e modelli", *Scienze del territorio*, 3(2015), pp. 68-77.
- IFEL FONDAZIONE ANCI, *Sviluppo urbano e politica di coesione nel settennio 2014-2020*, Roma, Ifel Dipartimento Fondi europei e investimenti territoriali Osservatorio sulle Politiche di coesione, settembre 2016.
- INDOVINA F., "Vecchia e nuova questione urbana", AA.VV. (a cura di), *Le città del XXI secolo. Ragionando con Bernardo Secchi*, Milano, FrancoAngeli, 2015, pp. 87-110.
- LAZZERONI M., "Identità e immagine della città della conoscenza e dell'innovazione: teorie, politiche, strategie", *Rivista Geografica Italiana*, 121(2013), pp. 99-117.
- LA GRECA P. - MARTINICO F. "Strategie territoriali per il Val di Noto", CORRADO F. (a cura di), *Le risorse territoriali nello sviluppo locale*, Firenze, Alinea Editrice, 2005, pp. 121-153.
- LUCA D. - SALONE C., "Teorie regionali e regioni istituzionali. Per un'ontologia del rapporto tra spazi di governo e spazi di azione collettiva", *Rivista Geografica Italiana*, 122(2013), pp. 209-224.
- LONGO A. - CICIRELLO L., *Città metropolitane e pianificazione di area vasta. Prospettive di governo territoriale per la gestione delle metamorfosi urbane*, Milano, FrancoAngeli, 2015.
- MAGNAGHI A., "Le ragioni di una sfida", MAGNAGHI A. (a cura di), *Il territorio come bene comune*. Firenze, Firenze University Press, 2012, pp. 21-22.
- MARRA E., "Prefazione", GALDINI R., *Reinventare la città. Strategie di rigenerazione urbana in Italia e in Germania*, Milano, FrancoAngeli, 2008, pp. 7-10.
- MARTINOTTI G., "Dalle metropoli alle meta-città. Le trasformazioni urbane all'inizio del secolo XXI", DEMATTEIS G. (a cura di), *Le grandi*

- città italiane. Società e territori da ricomporre*, Venezia, Marsilio, 2011, pp. 7-24.
- MASTROPIETRO E., “Cenni introduttivi sulla città contemporanea, tra riqualificazione urbana e sostenibilità”, MASTROPIETRO E. (a cura di), *Città e aree metropolitane europee, fra trasformazioni urbane e progetti per la sostenibilità*, Milano-Udine, Mimesis, 2012, pp. 13-28.
- PABA G. - PERRONE C., “Crisi, incertezza, conflitto: il territorio come opportunità”, *Archivio di studi urbani e regionali*, 106(2013), pp. 112-118.
- RANDERS J., 2052. *Scenari globali per i prossimi quarant'anni. Rapporto al Club di Roma*, Milano, Edizioni Ambiente, 2013.
- RESTAINO G. (2013). “Restituire le trame di una storia dispersa: I paesaggi comuni del “Melting pot” del suburbio di Roma”, *Planum. The Journal of Urbanism*, 27, 2(2013), pp. 1-5.
- RUSSO M., “Multiscalarità. Dimensioni e spazi della contemporaneità”, *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, 113(2015), pp. 6-21.
- SALONE C., “Paradigmi e scale territoriali dello sviluppo: il ruolo delle Regioni in una politica place-based”, *Rivista Geografica Italiana*, 119 (2012), pp. 151-174.
- SCARAMELLINI G., “Città e aree metropolitane in Italia. Riflessi nella geografia e nella cartografia italiane”, MASTROPIETRO E. (a cura di), *Città e aree metropolitane europee, fra trasformazioni urbane e progetti per la sostenibilità*. Milano-Udine, Mimesis, 2012, pp. 51-91.
- SCOTT A.J., “Resurgent Metropolis: Economy, Society and Urbanization in an Interconnected World”, *International Journal of Urban and Regional Research*, 32(2008), pp. 548-564.
- TESTA P. (a cura di), *Rapporto Cittalia 2013. Le città metropolitane*, Roma, Digitalia Lab, 2013.
- TORTORELLA W., *Politica di coesione e questione urbana. Programmi e strumenti di finanziamento per lo sviluppo delle città*. Roma, Carocci, 2015.
- UNITED NATIONS, DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS - POPULATION DIVISION , *The World's Cities in 2016*, 2016.

ZANCO A., "Rigenerazione urbana: oggetto architettonico o spazio aperto",
Planum. The Journal of Urbanism, 27, 2(2013), pp. 1-3.

Résumé

L'évolution des villes et les processus de régénération urbaine sont liés par une relation de cause à effet permettant de déterminer de nouveaux équilibres et de nouvelles harmonies en mesure d'en surmonter les limites et les sources de conflit.

Le PON-Métro qui introduit, pour la première fois, en Italie un plan concernant les besoins des agglomérations métropolitaines appartenant aux régions ordinaires et ayant un statut spécial, peut représenter le support adéquat pour mettre en œuvre un processus d'urbanisme fondé sur le syncrétisme territorial et le réseau de gouvernance.

Mots clés: agglomérations métropolitaines, régénération urbaine, multi-échelle, multi-utilisateurs, PON-Métro, gouvernance territoriale.

Resumen

Evolución de las ciudades y los procesos de regeneración urbana están vinculados por una relación causa-efecto puede determinar un nuevo equilibrio que puede superar las limitaciones y conflictos.

El PON-Metro, que por primera vez introduce en Italia un plan para las necesidades de las ciudades metropolitanas pertenecientes a las regiones ordinarias y la condición especial, puede ser soporte adecuado para desencadenar un proceso de construcción de la ciudad basada en el sincretismo territorial y la administración de la red.

Palabras clave: ciudades metropolitanas, la regeneración urbana, ciudades-usuarios, PON-Metro, gobernanza territorial.