

MESSINA CITTA' METROPOLITANA
connettere sogni – generare futuro

MESSINA CITTA' METROPOLITANA

Documento Strategico:

baseline verso il piano strategico metropolitano

Premesse

Le Città Metropolitane costituiscono la più rilevante riforma in merito di governo del territorio intervenuta dall'approvazione della Costituzione a oggi. La Città Metropolitana estende gli **spazi di autogoverno** emancipando i territori locali da autorizzazioni e interlocuzioni intermedie che rallentano, a volte in maniera significativa, l'efficacia e l'efficienza dell'azione amministrativa. Le Città Metropolitane sono individuate dall'Europa come le realtà amministrative che dovranno fare da traino per lo sviluppo economico e sociale del territorio nazionale. Per questa ragione le Città Metropolitane sono già indirizzate alla gestione diretta dei fondi europei e dovranno dimostrare di avere elevate capacità di gestione del territorio, per diventare i centri di attrazione delle risorse pubbliche e private.

Assume pertanto un ruolo centrale il tema della pianificazione strategica della Città Metropolitana, divenuto adempimento normativo obbligatorio, che deve costruire il quadro di riferimento entro il quale articolare le strategie di sviluppo di breve, medio e lungo termine del territorio. Il piano strategico dovrà esprimere la "visione" della città metropolitana, in qualche modo definire il "sogno" che si intende perseguire e, allo stesso tempo, indicare gli spunti programmatici concreti che a questo sogno dovranno dare attuazione.



Il territorio della Città Metropolitana di Messina è particolarmente ampio e amministrativamente complesso, includendo ben 108 Comuni: basti pensare che l'intero territorio metropolitano messinese è pari a ben 3247,3 Km²!

Questo fatto deve condurci a ripensare il nostro territorio in un'ottica di "aree omogenee" ciascuna caratterizzata dalla propria specificità e vocazione che, lungi dall'essere mortificate dal nuovo assetto istituzionale, costituiranno invece la ricchezza del territorio. Giunge, quindi, il momento di cogliere l'opportunità che l'istituzione della Città Metropolitana di Messina offre in termini di rafforzamento della governance e semplificazione dell'architettura politico-istituzionale, di accrescimento della capacità di definire approcci strategici e processi decisionali integrati e unitari.

E' importante altresì evidenziare che l'omogeneità non dovrà essere declinata secondo una logica di integrazione funzionale tra le diverse aree che costituiranno il territorio metropolitano. La diversità deve, pertanto, essere declinata come "risorsa" ovvero, citando il motto dell'Unione Europea, **"uniti nella diversità"**.

Introduzione

Messina per la sua naturale collocazione geografica ha rappresentato in passato uno dei principali **approdi** culturali e sociali, oltre che commerciali, dell'intera area mediterranea. Di contro oggi, come tutte le maggiori realtà urbane italiane, essa si confronta con gravi problemi rappresentati dal **divario** (divide) non solo digitale ma principalmente sociale.

Un divario allegoricamente rappresentato da uno Stretto sempre più "ampio" ed una sofferenza del tessuto produttivo rispetto una carenza infrastrutturale che pone l'intero territorio metropolitano "distante" dalle grandi reti transnazionali. Debolezza, quest'ultima, accentuata da una conformazione orografica tanto di spiccata valenza ambientale-paesaggistica quanto variamente accidentata.

Emerge quindi prepotentemente la necessità di un territorio maggioramento coeso ed **accessibile**, di un sistema capace di essere metropolitano tanto nella sua accezione amministrativa quanto nella sua reale rappresentazione. Un sistema aperto, permeabile alle *contaminazioni* provenienti dall'ambiente esterno: una Città **user friendly**.

Ripensare la Città Metropolitana quindi come insieme di nodi e reti, **fisiche** e **virtuali** che consentano lo scambio di flussi **materiali** e **immateriali** è oggi il principale fattore di successo di un'efficace strategia di sviluppo urbano. L'azione politico-amministrativa spinge oggi la Città a guardare con maggiore insistenza all'interazione sinergica tra le diverse realtà metropolitane ed all'**innovazione** non solo tecnologica ma, principalmente, **culturale** e di processo. Diverse sono le iniziative che stanno emergendo relativamente ad una forte relazione tra i Sindaci dell'Area dello Stretto, ma al contempo



non può sottacersi l'effettiva necessità di una maggiore interrelazione funzionale tra le Città Metropolitane di Catania e Palermo, e prima ancora tra i comuni stessi che costituiscono il territorio metropolitano messinese. L'**Area dello Stretto** da un lato e la **Piattaforma Strategica della Sicilia Orientale** dall'altro rappresentano senz'altro due importanti punti di riferimento che unitamente alla **Piattaforma Palermo-Trapani**, concorrono ad una visione strategica complessiva che vede la Sicilia come principale gateway e riferimento del *corridoio meridiano*.

Il tema dell'accessibilità è quindi il *fil rouge* che, attraverso una serie di interventi, porta alla definizione di un set coordinato di interventi che investe i due focus: **Smart City** e **Social Innovation**.

La capacità di rendere una città intelligente (smart), dipende dalla possibilità di sviluppare in modo sostenibile gli aspetti tecnologici che sono alla base della vivibilità urbana: mobilità, efficienza energetica e comunicazione e collegarli tra loro in modo funzionale. La città è pertanto smart nel momento in cui

il cittadino può interagire con la stessa ed utilizzarla nel modo più efficace possibile.

La città smart, quindi, alla stregua di una **motherboard**, veicola efficacemente informazioni, garantisce le attività limitando i consumi energetici, e coordina in maniera efficiente il funzionamento delle varie periferiche.

La similitudine è pertanto immediata se si pensa a:

1. un efficiente sistema di **trasporti urbani ed extraurbani** quale garanzia dell'accessibilità al territorio metropolitano coordinato con un sistema di parcheggi, piste ciclabili ed aree pedonali;
2. un nuovo concept del costruire secondo criteri di efficienza energetica basato su una forte azione dimostrativa e di divulgazione della P.A.;
3. ad una interazione semplice ed immediata con la P.A. per l'erogazione dei servizi ed in generale per il dialogo amministrazione/cittadino e tra le varie amministrazioni.

Al contempo una città non può definirsi smart se l'innovazione non è orientata ad accompagnare i soggetti più deboli verso percorsi di inclusione sociale. La Città intelligente è quindi quella che sa innovare ed innovarsi e che riesce a capitalizzare i fattori umani e sociali che contraddistinguono le diverse realtà territoriali.

Attraverso un'azione di innovazione sociale è necessario investire su uno dei problemi più gravi del territorio metropolitano ed in particolare di Messina: **l'accesso al diritto alla casa**. Messina è una città con una preoccupante emergenza abitativa, e l'obiettivo è quello di incidere con un cambio progettuale e culturale per definire una nuova politica dell'abitare e costruire, un nuovo welfare comunitario in grado di scardinare il paradigma dell'emergenza.

La messa a sistema di un modello integrato di azioni, a partire dall'inclusione digitale della popolazione più fragile e dalla programmazione di interventi nel settore delle abitazioni sociali, si inserisce all'interno di una politica più ampia di Rigenerazione urbana orientata a trasformare Messina da città dell'emergenza a città dell'accoglienza in una logica di rispetto e recupero dell'ambiente esistente senza ulteriore consumo di suolo. Quest'ultimo aspetto per il territorio messinese assume particolare importanza stante l'elevata fragilità del territorio dal punto di vista sismico e dell'assetto idrogeologico: in particolare i versanti tirrenico e ionico dei Peloritani

E' ancora viva la tragedia di Giampilieri, villaggio della zona sud della Città di Messina, dove nel 2009 ben 37 persone hanno perso la vita a seguito di una frana e colate di fango che hanno travolto il piccolo centro abitato.

Similmente, nel 2014 il piccolo comune tirrenico di Saponara, a pochi chilometri dalla città capoluogo, ha subito ingenti danni e 3 persone hanno perso la vita a seguito, anche in questo



caso, di una frana e colate di fango causate da intense precipitazioni.

In conclusione, l'opportunità offerta dalla nuova Programmazione coincide con un momento politico importante per la città in cui i processi di riorganizzazione dell'apparato burocratico-istituzionale in chiave metropolitana fanno emergere fortemente la necessità di affrontare in maniera sinergica temi fondamentali quali:

- il rafforzamento dei nodi di scambio modale;
- il rinnovo del patrimonio edilizio, la sicurezza urbana ed ambientale;
- lo sviluppo di processi innovativi nel dialogo cittadino-P.A.;
- lo sviluppo di un diverso modello di welfare basato su forme innovative di impresa sociale.

Politiche, queste, che non possono non essere frutto di processi partecipativi "dal basso" quale condizione necessaria per uno sviluppo intelligente, sostenibile, inclusivo, che facciano della Città Metropolitana di Messina una vera **Smart Community**.

1. La Città Metropolitana di Messina: inquadramento generale.

Come richiamato in premessa, la Città Metropolitana di Messina è costituita da ben 108 comuni, compresa la Città di Messina capoluogo, che ne fanno una delle più articolate realtà territoriali italiane. Essa presenta un'estensione territoriale di 3.247,3 kmq corrispondente a quasi il 12,64% del territorio regionale, di cui 211,2 kmq solo il capoluogo.

Oltre alla complessità istituzionale, con comuni la cui popolazione varia da un minimo di 222 abitanti (ISTAT 2014) del Comune di Roccafiorita, il meno popoloso della Sicilia, ad un massimo di 41585 abitanti per il Comune di Barcellona P.G., oltre i 241997 abitanti della Città capoluogo di Messina, si evidenzia una particolare varietà orografica dei vari comuni registrando diversi centri abitati ubicati ad oltre 1000 metri slm: il comune di Capizzi, ubicato a 1100 metri slm, dista 156 km da Messina percorribili in circa due ore di macchina. Infatti, dal



punto di vista altimetrico la Città Metropolitana, con il 40% del suo territorio ubicato a quote superiori a m 700 s.l.m., è la più elevata della Sicilia.

Il 72% circa del territorio provinciale (Ha 215.326), che interessa 66 comuni, è classificato montano ai sensi della legge 657/57 ed è suddiviso in 76 bacini montani. Inoltre, nello stesso territorio provinciale ricadono: il Parco di Nebrodi, il Parco Fluviale dell'Alcantara, 11 Riserve Naturali Orientate ed il Consorzio di Bonifica 11 con sede nella città di Messina.

Dal punto di vista della distribuzione demografica si evidenzia che il territorio, comprende 48 comuni litoranei, che rappresentano il 44,44% del totale delle municipalità ed in cui risiede l'83,09% dell'intera popolazione provinciale, per un valore stimato pari a 538.494 ab.

Ed infatti oltre alla città capoluogo gli altri comuni con popolazione superiore a 10.000 abitanti sono tutti costieri e precisamente: Barcellona Pozzo di Gotto (41.450 ab.), Milazzo (31.860 ab.), Patti (13.421 ab.), Capo d'Orlando (13.268 ab.), Sant'Agata di Militello (12.724 ab.), Lipari (12.159 ab.).

L'analisi della struttura, effettuata tenendo conto dell'età della popolazione residente nella provincia, mostra come il 28,76% della popolazione abbia un'età compresa tra i 40 ed i 59 anni, seguita da una percentuale del 25,73% di età compresa tra i 20 ed i 39 anni, per un'età media intorno ai 44,1 anni, allineandosi, nei primi due casi alla media regionale e superandola nel caso dell'età media.

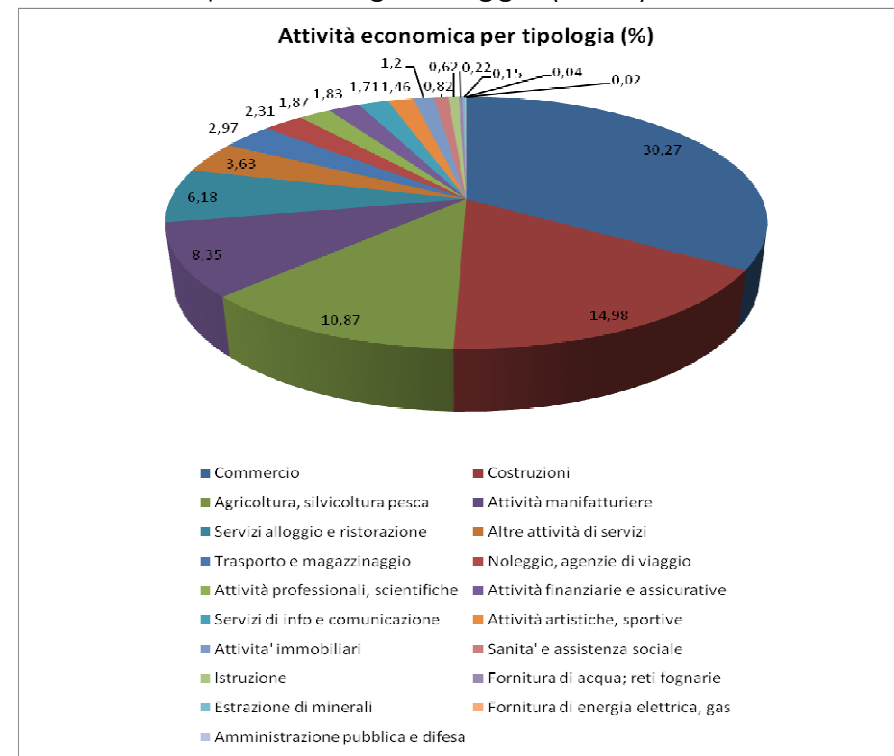
Il tessuto imprenditoriale locale, alla data di riferimento 31 dicembre 2012, secondo i dati forniti da Infocamere, è composto da 59.987 imprese, ovvero il 12,94% rispetto al totale regionale ed il 2,99% rispetto al totale imprese attive nel Mezzogiorno. Dato, piuttosto, limitante rispetto al totale della

popolazione residente a livello provinciale, risultano, infatti, attive 9,3 imprese per ogni 100 abitanti. I dati relativi alla densità imprenditoriale (Numero di unità locali per 100 abitanti) fanno rilevare i seguenti valori: Santa Marina Salina (16,54); Mazzarà Sant'Andrea (14,77); Castel di Lucio (14,33); Lipari (13,96); Furnari (12,81); Capizzi (12,79); Reitano (12,7); Brolo (12,64); Taormina (12,6); Capo d'Orlando (12,38). La città di Messina presenta un indicatore pari a 6,54, per un totale di 15.855 di unità locali attive, che la colloca al primo posto a livello provinciale.

Attività economica per tipologia (infocamere 2012)	N° Imprese
Totale imprese registrate	59.987
Commercio all'ingrosso e al dettaglio	18.157
Costruzioni	8.988
Agricoltura, silvicoltura pesca	6.523
Imprese non classificate	6.300
Attività manifatturiere	5.009
Attività dei servizi alloggio e ristorazione	3.710
Altre attività di servizi	2.180
Trasporto e magazzinaggio	1.782
Noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	1.385
Attività professionali, scientifiche e tecniche	1.119
Attività finanziarie e assicurative	1.097
Servizi di informazione e comunicazione	1.024
Attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	873
Attività immobiliari	717
Sanità e assistenza sociale	492
Istruzione	372
Fornitura di acqua; reti fognarie, attività di gestione	132
Estrazione di minerali da cave e miniere	92
Fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	24
Amministrazione pubblica e difesa; assicurazione sociale	11

Dall'analisi del grafico A.1 si evincono i comparti di maggior rilievo dell'economia peloritana. Tra le attività economiche più

importanti figurano il commercio, che rappresenta il 30,27% dell'intero settore, il settore edile (14,98%); l'agricoltura, silvicoltura e pesca (10,87%); attività manifatturiere (8,35%); attività turistica e di ristorazione (6,18%); altri servizi (3,63%) e le attività di trasporto e magazzinaggio (2,97%).



Di rilievo, la consistenza delle imprese artigianali 12.452, il cui peso rispetto al totale delle imprese registrate risulta pari al 20,76% (Imprese artigiane registrate/ Totale imprese registrate), indicatore superiore rispetto alla media regionale (17,77%) e dell'intero Mezzogiorno (18,16%), ma in linea con la media nazionale (23,61%).

Importante, altresì, il peso delle ditte individuali attive che si attesta al 61,67%.

Allo stesso modo, merita una dovuta attenzione la variazione percentuale, relativamente agli anni 2011/2012, delle imprese registrate come extra-agricole, nonché la variazione, riferita sempre agli stessi anni, relativa alla loro cancellazione. Nel primo caso si registra un aumento nella misura dello 0,83%, nel secondo invece una contrazione pari a -16,43%.

Informazioni importanti si desumono, poi, da altri indicatori quali:

- ✓ La dinamica imprenditoriale (tasso di evoluzione per 100 imprese) = 0,96, in linea con quella regionale 0,93 e decisamente superiore a quella nazionale 0,05;
- ✓ Livello di natalità (tasso di Natalità per 100 imprese) = 6,75 per un livello di natalità regionale pari a 7,31 e nazionale di 6,80;
- ✓ Livello di mortalità (tasso di mortalità per 100 imprese) = 5,79 contro un livello di mortalità regionale pari a 6,38 e nazionale di 6,74.

Ugualmente rilevante il settore turistico/alberghiero, con un totale di esercizi turistici complessivi, nel 2012, pari a 928, di cui 420 solo alberghieri, e con una flessione, rispetto al 2011, pari a 16,1 punti percentuali.

Sotto il profilo dell'accessibilità e delle infrastrutture di area vasta, le connessioni territoriali sono garantite da un sistema articolato che lentamente tende a completarsi e a modernizzarsi.

Il **sistema autostradale** è costituito da due principali arterie, la A18 ME-CT e la A20 ME-PA, che costituisce un tratto di interesse comunitario per ciò che riguarda i corridoi transeuropei e il cui

recente completamento ha ridotto i tempi di percorrenza verso il capoluogo regionale.

Il **sistema stradale**, costituito dalle Strade Statali 113 e 114 che collegano rispettivamente i litorali tirrenico e ionico. La struttura di tali arterie è pressoché costituita da una unica carreggiata che nei comuni costieri rappresenta la viabilità principale sobbarcandosi il peso sia del traffico locale che del traffico di connessione territoriale. In parte il disagio è attenuato, in alcune località, grazie alla presenza di altre direttrici parallele sviluppate lungo la linea di costa (vie marine), che consentono di attenuare il carico veicolare diramandolo in sensi unici di marcia oltre che favorire la fruizione del mare a scopi turistici. Alle Strade Nazionali si allacciano le cadenti provinciali che collegano i comuni montani formando un sistema a pettine. A completare il sistema stradale territoriale vi sono le vecchie statali e le provinciali che scavalcano i Monti Peloritani per connettere i due versanti ionico e tirrenico.

Il **sistema ferroviario** messinese è l'elemento che più di ogni altro riveste una importanza strategica per lo sviluppo dell'assetto futuro della città metropolitana. Attualmente il sistema è fortemente penalizzato sul tratto ME-CT da una evidente obsolescenza della linea ancora a singolo binario ed in molti punti a rischio interruzione a causa di frane o di marosi. Sul versante opposto, invece, recenti lavori di ammodernamento consentono un servizio più efficiente all'interno del territorio metropolitano ma limitato solo a poche fasce orarie.

Il **sistema portuale**, è rappresentato dai porti di Messina Zona Falcata, Messina Tremestieri, Messina Rada San Francesco, Milazzo-Giammoro. Esso assolve a molteplici funzioni



commerciali e passeggeri e consentono, ad oggi, la più efficiente connessione tra il territorio ed il bacino mediterraneo. In particolare l'ambito Milazzo-Giammoro consente l'ingresso e la partenza delle rinfuse liquide dell'impianto petrolchimico di Milazzo ed è in previsione la realizzazione di un pontile per l'attracco delle navi che consentono il carico e lo scarico dei prodotti delle acciaierie della area industriale di Giammoro. Il porto di Milazzo città accoglie i collegamenti con le isole Eolie ed approdi per il diportismo. Messina zona Falcata rappresenta il porto storico della Città: negli ultimi anni dei lavori di ammodernamento delle banchine consentono oggi di poter soddisfare una importante domanda di turismo crocieristico (ca. 400.000 sbarchi/anno). Insistono inoltre i traffici gommati e ferrati gestiti dal settore navigazione di FS e le autostrade del mare Messina-Salerno.

Il porto di Tremestieri, in fase di completamento, accoglie allo stato attuale il traffico pesante Ro-Ro con la sponda calabra a differenza dell'approdo di Rada San Francesco dedicato al traffico Ro-Ro leggero.

Il **sistema aeroportuale**, ad un primo sguardo, sembrerebbe rappresentare il vero punto di forza del territorio avendo nel raggio di 150 km ca. sia l'aeroporto internazionale di

Fontanarossa che l'aeroporto nazionale Tito Minniti di Reggio Calabria. Purtroppo, attualmente, l'unico collegamento possibile con Catania Aeroporto avviene tramite pullman mentre l'aeroporto di Reggio Calabria sebbene più vicino, almeno per la città di Messina, non garantisce livelli di servizio tali da renderlo appetibile. Inoltre i collegamenti con Reggio Calabria risentono delle debolezze strutturali del sistema di attraversamento dello Stretto tale da non assicurare in alcuni casi un'adeguata continuità territoriale.

Tenendo conto delle esperienze legate al passato ciclo di programmazione è possibile identificare cinque macro ambiti desunti dai Programmi Integrati di Sviluppo Territoriale (PIST) e precisamente:

- **Ambito Urbano Messina Capoluogo**, comprende il territorio comunale di Messina costituito dall'agglomerato urbano vero e proprio che si snoda da Tremestieri (a sud) sino alla zona Annunziata (a nord) e dalla cintura periurbana mare-collina comprendente i villaggi rivieraschi, ed in particolare l'agglomerato di Faro-Capo Peloro, ed i villaggi collinari;
- **Comprensorio Messina-Ionica**, comprende 32 comuni del versante Ionico compresa Taormina ed i comuni del versante collinare peloritano;
- **Comprensorio Milazzo-Eolie**, comprendente il comune di Milazzo ed altri 20 comuni del versante tirrenico compresi comuni eoliani;
- **Comprensorio Barcellona P.G. - Patti**, comprendente il comune di Barcellona PG. Ed ulteriori 18 comuni sino a Gioiosa Marea;

- **Comprensorio Nebrodi**, comprendente il comune di S. Agata di Militello ed ulteriori 35 comuni che dal Tirreno si articolano lungo i versanti nebroidei.

1.1 Ambito Urbano Messina Capoluogo

Messina (240414 ab. al 31/12/2014), città di antica fondazione (ca. 756 a.C.), ha rappresentato sino alla seconda metà dell'800 il punto di riferimento dei traffici marittimi nel Mediterraneo. Questa particolare vocazione ha fatto sì che si sviluppasse il relativo indotto legato ai servizi commerciali, alle industrie del manifatturiero e della trasformazione delle materie prime.

Il grande terremoto del 1908 e la 2ª guerra mondiale hanno piegato totalmente questa economia che comunque già ai primi del '900 denunciava carenze strutturali tali da mettere in affanno la capacità di competere con gli altri porti italiani. Ciò anche in ragione del progresso tecnologico dei vettori.

La particolare conformazione geografica della città, schiacciata tra i monti Peloritani ed il mare, ha fatto sì che l'economia industriale fosse soffocata dalla carenza di aree idonee alla sua espansione.

Nel secondo dopoguerra la città di Messina ha visto riconvertire la sua economia divenendo, sostanzialmente, una città di servizi al territorio, sia esso il retroterra provinciale che la sponda calabrese dell'area dello Stretto: a tal proposito si ricordano gli investimenti nella formazione universitaria (fondata nel 1548) e la nascita del grande Policlinico Universitario (anni '50), in particolare.

Oggi, la formazione universitaria è uno dei servizi rilevanti dell'area vasta potendo offrire 11 facoltà ed 80 corsi di laurea. La ricerca accompagna di pari passo questa vocazione

essendo la Città sede del CNR-ITAE, CNR-IPCF e del CNR-IAMC che svolgono ricerche con importanti riconoscimenti internazionali, rispettivamente nel campo delle energie rinnovabili, materiali innovativi ed ambienti marini.

Il sistema dei servizi territoriali viene definito, nella relazione al PRG, come "sistema legante" atto a cogliere e disciplinare ogni preesistenza e vocazione urbana, ambientale, storica e paesaggistica: Messina coerentemente con la sua vocazione di grande città ospita tutti i servizi di rilevanza metropolitana. Tra i più importanti si ricordano:

- **Servizi per la Cultura ed il Tempo Libero:** Museo Regionale, Ente Teatro, Polo Fieristico, Polo Scientifico Universitario di Papardo, Polo Scientifico/Umanistico Universitario Annunziata;
- **Servizi Ospedalieri:** Policlinico G. Martino, Azienda Ospedaliera Ospedali Riuniti Papardo-Piemonte, Centro Neurolesi Bonino-Pulejo;
- **Servizi per lo Sport:** Polo sportivo di S. Filippo, Polo Sportivo Universitario Annunziata, Polo Sportivo CONI.

Ovviamente, sono presenti tutti i più importanti uffici provinciali e regionali.

Messina rappresenta inoltre il cardine ed allo stesso tempo, purtroppo, il collo di bottiglia di un crocevia di Corridoi Paneuropei Multimodali. Il par compimento di un processo già avviato da qualche anno che vede le scelte politiche della città orientate a riconquistare quella vocazione trasportistica e di servizi di eccellenza all'indotto.

Messina è oggi la città dei due Porti: il porto storico capace di accogliere le più grandi navi da crociera del mondo con flussi tendenzialmente in crescita ed il nuovo porto commerciale di Tremestieri per vettori Ro-Ro in grado di accogliere i flussi delle

autostrade del mare. Questo, unitamente alla previsione di una piastra logistica intermodale, si pone quale supporto essenziale per lo sviluppo produttivo delle imprese e delle aree artigianali poste nelle immediate vicinanze del porto (Area ASI Lardereria).

Il sistema metropolitano messinese può anche contare su due scali aeroportuali: Reggio Calabria (Aeroporto dello Stretto) e Catania (Fontanarossa).

I servizi a regime di metropolitana del mare consentiranno di accrescere l'affluenza al vicino aeroporto di Reggio Calabria dotato di pontile di attracco per tali collegamenti.

Dal punto di vista economico¹ nel Comune di Messina nel 2013 si contano 19.820 imprese con un saldo iscritte cessate di 123 unità. Il tasso di natalità (6,42), relativo alle imprese, è più elevato della Regione Sicilia (6,55) e della Provincia di Messina (6,00). Il tasso di mortalità delle imprese messinesi (5,80) è più basso di quello siciliano (7,13) e leggermente più elevato dell'intera provincia (5,62).

Il settore di attività prevalente è il commercio all'ingrosso e dettaglio (34,20%), seguito dal settore costruzioni (13,15%). Per quanto riguarda il commercio, in particolare, in città insistono circa 26 esercizi commerciali per Km² e circa 23 esercizi ogni 1.000 abitanti. La circoscrizione con il più alto numero di esercizi per Km² è la quarta (376,51) mentre è la sesta circoscrizione quella in cui si registra la più bassa densità (4,97). Il quartiere in cui si ha la densità maggiore, in rapporto ai residenti, è il quarto con 60,34 esercizi ogni 1.000 abitanti, mentre i valori più bassi si

¹ Cfr. Rapporto "La Città in cifre 2013" a cura dell'Ufficio Statistica del Comune di Messina

registrano nel secondo (10,74) e nel quinto con 10,53 esercizi ogni 1.000 abitanti.

In relazione al settore turistico, in città nel 2013 sono state 86.876 le presenze registrate nelle strutture alberghiere (73.572) e negli esercizi complementari ed altri alloggi (13.304). Le presenze italiane sono state 68.644 (79%), prevalentemente provenienti dalla Sicilia (43,75%), 18.232 quelle straniere.

In città vi sono 0,29 esercizi ricettivi ogni km² e 0,26 esercizi ricettivi ogni 1.000 abitanti, all'interno dei quali si hanno 17,88 posti letto per Km² pari a 20 posti letto ogni 1000 abitanti. Il 40% circa dei posti letto delle strutture alberghiere è concentrato negli alberghi a 4 stelle.

La permanenza media nella città di Messina è leggermente più elevata nei cittadini stranieri (2,24 giorni). Le presenze straniere dell'intera Città Metropolitana rappresentano il 61% del totale, contro il 49% registrato in Italia e Sicilia ed il 18% del Comune di Messina.

1.2 Comprensorio Messina-Ionica

Il **comprensorio Messina-Ionica** (76318 ab. 31/12/2014), come richiamato, si distende a sud del confine di Messina e raggiunge il confine della Città Metropolitana di Catania aggregando 32 comuni caratterizzati, in larga parte, da una conformazione orografica tale da aver consentito lo sviluppo di un centro abitato posto sul litorale ionico e da un corrispondente "centro storico" ubicato in collina.

Il comprensorio risulta connesso al capoluogo da sistema di bus extraurbani privati che operano su concessione regionale e dal sistema ferroviario.

Le infrastrutture di supporto risultano particolarmente sensibili in quanto attraversano un territorio con elevate criticità in termini di dissesto del territorio.

Il sistema principale è caratterizzato dal ramo autostradale A18 ME-CT che serve il territorio mediante gli svincoli di Roccalumera, Taormina e Giardini Naxos.

Dal punto di vista demografico il comprensorio non presenta comuni particolarmente popolosi, a parte la città capoluogo: solo il Comune di Taormina supera i 10.000 abitanti. Come per il comune Capoluogo, anche tutta la zona ionica presenta un fenomeno di progressivo "invecchiamento" della popolazione. Un'altra osservazione riguarda la dinamica della popolazione residente che possiede un titolo di studio. Anche in questo caso, come per le altre aree del territorio metropolitano messinese, la crescita della popolazione istruita è evidente. La componente maschile di coloro che possiedono un titolo di studio, nonostante il maggior commiato dalla terra per via dell'emigrazione (la maggiore probabilità di emigrazione, in periodi di trasformazione sociale o di crisi economica riguarda i giovani maschi), mantiene una quota, superiore a quella delle donne. Il Versante Ionio si presenta con una porzione di residenti con titolo di istruzione alto (almeno il diploma di scuola media superiore) seconda sola alla città di Messina, pur con quote comunque ancora relativamente contenute (poco superiori a un terzo delle rispettive popolazioni per entrambi i sessi). Anche in questo caso, come già riscontrato in altri ambiti, la componente femminile presenta però una maggiore "perseveranza" allo studio così da far raggiungere la laurea ad un maggior numero di donne, sia in termini assoluti (2.604 unità) che relativi (7,2%). I valori per gli uomini al 2001 risultano rispettivamente 2.124 e 6,4%.

La struttura produttiva, secondo i dati del Censimento generale delle imprese (dati 2001), conferma una scarsa presenza di attività specifiche del territorio fatta eccezione delle attività legate al **turismo** ed a una certa intensità imprenditoriale nel settore della **lavorazione del legno**. Il territorio, non manifestando numerose e peculiari localizzazioni rispetto agli ambiti produttivi, si presenta complessivamente de-specializzato. Questa condizione potrebbe non rappresentare elemento di vincolo ad un sostanziale sviluppo economico, anzi potrebbe permettere un più ampio spettro di dinamiche settoriali, tanto più se si considerano le dinamiche turistiche legate all'esistenza nell'area di forti attrattori di flussi internazionali.

Sulla debolezza complessiva del sistema produttivo locale gioca anche la particolarmente contenuta dimensione media delle unità locali. Essa si ragguaglia a 2,8 addetti, considerando anche due settori come la pubblica amministrazione e l'istruzione che rispettivamente presentano dimensioni medie pari a 17,4 e 15,8 addetti per unità locale. Questo mix di elementi di debolezza, dalla piccola dimensione delle imprese, alla mancanza di specializzazioni, alla carenza di settori trainanti a forte ricaduta sul territorio, comporta una debolezza ambientale strutturale. Il territorio non riesce da solo a rispondere alle sfide globali, ma dovrebbe poter contare su capacità e conoscenze non solo legate a settori specifici (la cultura dell'accoglienza, ad esempio) ma a servizi che possano veicolare il prodotto e farlo competere con territori anche enormemente distanti. Per rispondere a queste necessità il complesso di elementi necessari deve far forza su

servizi avanzati e altamente specializzati, servizi che potrebbe fornire la città di Messina.²

Il **comprensorio Milazzo-Eolie**, si identifica in venti comuni ricompresi tra Villafranca Tirrena a nord, al confine con la città capoluogo, ed il Comune di Milazzo a sud aggregando ulteriori 14 comuni caratterizzati, per lo più, dalla presenza di centri abitati lungo il litorale tirrenico e di un corrispettivo "centro storico" ubicato in collina e, infine, i quattro comuni afferenti le Isole Eolie. Questi comuni possono essere aggregati in tre sottoinsiemi territoriali con "specializzazione funzionale" ben individuata in termini di vocazione economico-amministrativa e di destinazione produttiva:

- il comune di Milazzo (la città), che incarna un ruolo di centralità amministrativa, con servizi avanzati per le famiglie (istruzione, sanità, servizi sociali);
- il gruppo dei comuni delle isole Eolie (urbanizzazione dispersa), con indiscussa vocazione turistica, pesca e colture e specificità agroalimentari di eccellenza (capperi di Salina, Malvasia delle Lipari DOC);
- la fascia litoranea tirrenica (area conurbata) definita dai torrenti Gallo, Niceto, Mela, che racchiude quindici amministrazioni locali distribuite da S. Filippo del Mela a Villafranca Tirrena.

A quest'ultimo gruppo è possibile riconoscere un impegno, dimostrato nei passati cicli di programmazione, teso a trasformare in innovazione amministrativa il processo di "conurbazione di fatto" che ha investito il territorio negli ultimi 30-40 anni, determinando l'insorgenza di problematiche

² Informazioni desunte dal PIST 17 – allegato 2.2

uniformi o di comuni problemi quali lo spopolamento dei centri montani, congestione degli insediamenti litoranei, sovrappollamento dei transiti sull'arteria comune definita dalla SS 113.

La dinamica demografica del comprensorio è più intensa e positiva di quella della Città Metropolitana di Messina. Tuttavia, la scomposizione del dato per singoli comuni mostra che alcuni (prevalentemente quelli più interni o col minore affaccio sul mare) sperimentano una tendenza in calo sia nel lungo che nel breve periodo (in particolare, i comuni di Gualtieri Sicaminò, Monforte San Giorgio, San Pier Niceto, Condò e Saponara). I centri interni sono soggetti a spopolamento, mentre nei centri costieri si assiste a fenomeni di congestione e caotica circolazione, in assenza di strumenti programmatori unificati.

Nel complesso il territorio evidenzia un indice di vecchiezza inferiore al valore della Città Metropolitana, ma superiore rispetto alla Regione ed al resto dell'Italia meridionale, mentre la presenza degli stranieri (soprattutto per l'attrattività delle isole Eolie, ma non esclusivamente) risulta più dinamica rispetto ai valori del Mezzogiorno, sebbene più contenuta rispetto al trend nazionale. Il SLL di Milazzo evidenzia una concentrazione di residenti stranieri di origine filippina, tunisina e albanese superiori rispetto alla media nazionale.

Dal punto di vista produttivo ed occupazionale Milazzo, come è facile immaginare, riveste il ruolo di attrattore ove risiedono i servizi pubblici più importanti quali la sanità e l'istruzione. Molto importante il settore terziario legato anche ai servizi turistici, in quanto naturale interfaccia delle Eolie. Parallelamente il sistema di aree tirreniche conurbate occupano prevalentemente i settori della produzione e del commercio; in quest'area si rileva in particolare un'incidenza di attività

manifatturiere significativamente superiore al dato regionale e prossimo ai valori nazionali.

Sotto il profilo della accessibilità, il territorio è servito dalla A20 con gli svincoli di Milazzo, Rometta, Villafranca Tirrena ed è raccordato al sistema autostradale ionico tramite la tangenziale A20-A18. La linea ferrata, grazie ad interventi di miglioramento strutturale condotti nell'ultimo decennio, consente tempi di connessione tra i centri maggiori del comprensorio ed il comune capoluogo nell'ordine di 30 minuti.

Il sistema portuale Messina-Milazzo è uno dei più importanti del territorio nazionale sia in termini di passeggeri che in termini di trasporto merci dovuto, in particolare, alla presenza di industrie siderurgiche e del polo petrolchimico: quest'ultimo ha fortemente condizionato lo sviluppo sociale ed economico del comprensorio oltre che incidere sensibilmente sul quadro ambientale e sanitario. Sette comuni (Milazzo, San Filippo del Mela, Santa Lucia del Mela, Pace del Mela, Condorò, San Pier Niceto) sono stati dichiarati nel 2002 "Area ad Elevato Rischio di Crisi Ambientale" a causa della presenza della Raffineria e dell'annessa Centrale Termoelettrica.



Condizioni di pregio ambientale sono invece riscontrate nella zona della "Riserva Naturale Parco Marittimo" delle isole Eolie, dichiarate "Patrimonio dell'Umanità" dall'UNESCO, dove anche la chiusura delle attività di estrazione della pietra pomice ha ridotto sia la pressione antropica sull'ambiente che il rischio sanitario legato all'attività produttiva.

I collegamenti con il sistema eoliano avvengono principalmente tramite mezzi veloci lungo la rotta di Milazzo. Altri collegamenti,



prevalentemente a carattere stagionale, riguardano i porti di Palermo, Messina, Reggio Calabria e Napoli.

Particolare pregio ambientale si rileva, altresì, nella frazione di Riserva Naturale Fiumedinisi - Monte Scuderi ricadente nel comprensorio.³

Il **comprensorio Barcellona P.G. – Patti** ricomprende l'area vasta che facendo perno sui comuni di Barcellona P.G. e Patti ricomprende sia i comuni litoranei sino a Gioiosa Marea che l'hinterland collinare e montano del territorio sino a Montalbano Elicona (recentemente eletto borgo dei borghi) e Novara di Sicilia (anch'esso all'interno della rete dei borghi d'Italia).

Il comprensorio proprio per la sua articolazione alquanto variegata denota particolari valenze di sviluppo ed è naturalmente vocato alla creazione di sistemi mare-monti che, attraverso la riqualificazione integrata della fascia costiera e

³ Informazioni desunte da PIST 18 – allegato 2.2



dei principali sistemi ambientali e culturali dell'entroterra, tende a proporsi quale destinazione turistica di livello avanzato.

I diversi studi condotti dalle esperienze di pianificazione integrata e strategica condotte sul territorio, denunciano per l'area vasta compresa tra Tindari-Patti e l'area Barcellonese una realtà svantaggiata in termini sociali (oltre che morfologicamente complessa) e, dal punto di vista economico, sottoutilizzata e comunque non adeguatamente interessata, in modo omogeneo, da politiche di sviluppo strategico.

Da questi studi emergono, in generale, le seguenti criticità, per molti versi raffrontabili con il resto del territorio metropolitano:

- crisi demografica dovuta all'elevato indice di invecchiamento rispetto alla media nazionale, regionale e provinciale;
- degrado del patrimonio edilizio, in quanto mediamente il 45% degli edifici destinati ad uso abitativo sono stati realizzati prima del 1962;

- marginalità sociale dovuta all'elevato indice di dipendenza economica rispetto alla media nazionale, regionale e provinciale;
- elevata disoccupazione di lunga durata con riguardo alla componente giovanile e femminile;
- carenza di servizi ed infrastrutture destinate alla collettività;
- presenza di aree degradate e/o dismesse concentrate in particolare sul versante litoraneo quale eredità di insediamenti produttivi abbandonati;
- degrado strutturale funzionale dell'eredità storico-culturale.

Dal punto di vista economico, molte attività di tipo vocazionale (come l'artigianato, la gastronomia e le produzioni tipiche legate all'agricoltura e alla pastorizia, la pesca e la conservazione dei prodotti), sebbene in alcuni casi ancora presenti, si sono viepiù depotenziate, parallelamente al progressivo spopolamento che ha caratterizzato i contesti territoriali di riferimento.

Di contro, esiste una forte propulsione e una vocazione all'ulteriore sviluppo del comparto legato all'agricoltura, al florovivaismo, alle produzioni silvopastorali e alle produzioni legate alla trasformazione dei relativi prodotti: tutti elementi, questi, che necessitano di interventi di promozione altamente specializzati e di azioni che implementino la capacità del sistema produttivo vocazionale di figure specialistiche.⁴

Il **comprensorio Nebrodi** si estende dalla costa del versante tirrenico occidentale della Città Metropolitana di Messina, verso l'interno dell'entroterra siciliano sino a comprendere i territori più periferici quali i comuni di Mistretta, Capizzi, Cesarò

⁴ Informazioni desunte da PIST 20 – allegato 2.2



e S.Teodoro. Il territorio si presenta morfologicamente diversificato per cui l'andamento orografico varia dalle aree pianeggianti costiere alle aree collinari e montane del territorio interno Nebroideo.

L'area presenta particolari vocazioni ambientali ed è ricca di una serie di peculiarità naturalistiche alcune riconosciute come aree SIC (Sito di Interesse Comunitario) e ZPS (Zone di Protezione Speciale). Tali aree vantano, infatti, una notevole quantità di ecosistemi, un patrimonio unico di bio-diversità, caratterizzato da specie rare endemiche, relitte e puntiformi. Ed è proprio questa fattispecie che fa del Parco dei Nebrodi uno dei più importanti del territorio nazionale.

A fronte di queste particolarità che caratterizzano la bellezza del territorio si contrappongono le criticità dovute al forte peso antropico lungo le aree costiere, specialmente nei mesi estivi, che devono sopportare un peso nettamente superiore rispetto alla media annuale. Tale variazione, senz'altro dovuta ai flussi turistici estivi si concentra tra le aree di S.Agata di Militello e Capo d'Orlando. In ogni caso l'aumento dei livelli di inquinamento acustico, dell'aria e delle acque risultano ben al di sotto dei livelli di guardia.

Per quanto concerne l'aspetto infrastrutturale, il comprensorio risulta baricentrico e con diverse vie d'accesso che intersecano le Città Metropolitane di Palermo e Messina ed il territorio Ennese.

La ferrovia che Messina-Palermo è uno dei canali principali della mobilità della dorsale tirrenica. Gli interventi di ammodernamento della linea condotti negli ultimi anni consentono di facilitare i collegamenti tra i comuni tirrenici ed il capoluogo anche se, ovviamente, i collegamenti a pettine dai comuni montani rappresentano la maggiore criticità in termini di trasporto pubblico.

Gli assi principali stradali riguardano l'Autostrada A-20 (con gli svincoli di Brolo - Capo d'Orlando Est, Rocca di Caprileone - Capo d'Orlando Ovest, Sant'Agata di Militello, Reitano, Santo Stefano di Camastra e Tusa), la Strada Statale S.S. 113 che percorre la dorsale tirrenica, come del resto la stessa Autostrada A-20, mentre gli assi di penetrazione infrastrutturale verso l'interno sono garantiti dalle Strade Statali S.S. 116, S.S. 117, S.S. 120 e S.S. 189.

Dal punto di vista delle dinamiche insediative è possibile evidenziare uno squilibrio tra aree interne, rimaste isolate, e aree costiere in cui la popolazione riesce a trovare più facilmente una dimensione economica e sociale tenuto conto dalla maggiore accessibilità ai servizi ed alle strutture culturali e sociali. Infatti, solo i comuni di Sant'Agata di Militello e Capo d'Orlando, ove risiedono servizi di area vasta, registrano una popolazione superiore a 10.000 abitanti, a differenza dei restanti comuni del comprensorio in esami dove più dei due terzi presentano un numero di residenti compreso tra 1000 e 5000 abitanti.

I livelli di istruzione del comprensorio evidenziano medie comparabili al comune capoluogo ed alla regione.

Passando all'analisi del mercato del lavoro, si osserva che per il comprensorio dei nebrodi il tasso di attività che quello di disoccupazione, tracciano un quadro leggermente più negativo rispetto a quello provinciale e regionale.

Analizzando la situazione nel particolare si rileva che per la struttura occupazionale è necessario fare un distinguo tra le varie aree del comprensorio. Infatti, i tassi di attività e disoccupazione variano sostanzialmente tra le aree costiere ed i centri collinari e montani, registrando valori sensibilmente più alti nei centri costieri e prossimi alle maggiori vie di comunicazione al contrario dei comuni dell'entroterra.

La distribuzione degli occupati per macrosettore fa registrare una quota maggiore nel settore terziario e una corrispondente minore incidenza degli occupati nell'industria.

Il settore terziario in particolare vede prevalentemente la presenza di servizi di rango non elevato (commercio, attività di base della pubblica amministrazione) ed è importante rilevare che la percentuale di unità locali nel settore dei servizi pubblici, sociali e personali ha un peso nettamente superiore rispetto alle medie provinciali e regionali denotando ancora di più il livello di dipendenza dell'area dalla PA.

E' possibile pertanto evincere alcuni elementi di debolezza dell'economia locale che, priva di una propria vocazione naturale o specializzazione settoriale, fatta eccezione per il settore agricolo, segue l'andamento della dinamica economica italiana e del mezzogiorno, caratterizzandosi prevalentemente per le attività (costruzioni, commercio all'ingrosso e al dettaglio, informatica e attività ricreative, culturali e sportive) legate al ciclo spesa pubblica-commercio-

rendita edilizia. Complessivamente il sistema imprenditoriale nebroideo non riesce a guardare oltre le sfere individuali e ha una scarsa propensione a fare sistema.



Interessante è l'incidenza degli occupati in agricoltura che si attestano su circa 1/5 del totale con una media territoriale superiore a quella metropolitana e regionale denotando il carattere agricolo di molti centri, soprattutto dell'interno. L'elevata qualità riconosciuta a molti prodotti

dell'enogastronomia (in particolare il suino nero) e l'indiscussa valenza ambientale e turistica del comprensorio denotano un elevato potenziale di sviluppo.

L'offerta culturale risulta insufficiente se si considera un potenziale aumento del flusso turistico. Se l'offerta dei servizi appare limitata, il territorio può tuttavia vantare un'offerta da punto di vista ambientale notevole: tutto l'ambito geografico, in gran parte inserito nel Parco dei Nebrodi è, infatti, caratterizzato da un rilievo che digrada verso il mar Tirreno ed è attraversato in più punti da Fiumare i cui fondi valle, coltivati prevalentemente ad agrumeti, costituiscono un patrimonio ecologico, paesaggistico – ambientale e produttivo di notevole valore.

Attraverso la lettura dei dati e dei documenti di programmazione locale è possibile individuare, nel territorio del Piano una doppia anima dovuta principalmente alla dicotomia mare-parco e alle potenzialità di sviluppo turistico legate a questi elementi.⁵

⁵ Informazioni desunte da PIST 20 – allegato 2.2

2. Focus sulla Città di Messina

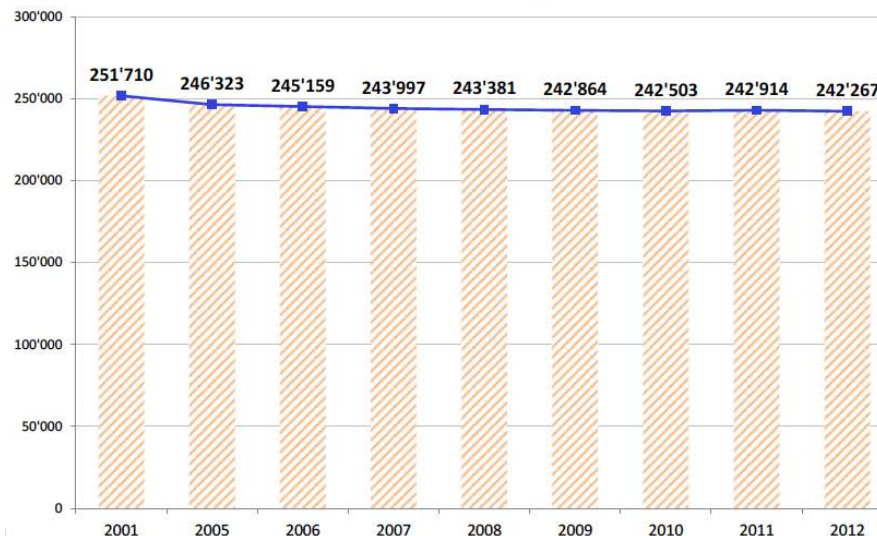
Messina si presenta come una realtà complessa, sia demograficamente che nelle sue articolazioni produttive. La popolazione residente sul territorio comunale esibisce andamenti in parte da città metropolitana, con le attrattive che questa comporta, movimenti in entrata e concentrazione di popolazione a più alto titolo di studio e attività nel settore terziario; dall'altro presenta, soprattutto negli ultimi anni, la tendenza a perdere popolazione, fuga verso i comuni confinanti o anche verso territori più distanti, e altri fenomeni come una particolare flessione della popolazione di età più giovane e una scarsa immissione di cittadini di nazionalità non italiana. L'analisi effettuata sui dati anagrafici ha rilevato un andamento decrescente del saldo naturale (calcolato come differenza fra nati vivi e morti). Se da un lato le componenti naturali e migratorie agiscono congiuntamente nel descrivere la diminuzione della popolazione, dall'altro esse hanno modificato la struttura per età della popolazione residente (cfr. Documento di Diagnosi redatto in occasione del percorso di Pianificazione Strategica "Messina 2020").

Anche considerando l'intero territorio metropolitano, il trend demografico, pur se in maniera meno accentuata, risulta negativo (-1.4%). Tali dati sono confermati dagli indicatori di



struttura della popolazione che evidenziano come Messina sia una città sempre più vecchia. L'indice di vecchiaia raggiunge nel 2013 il

TREND POPOLAZIONE 2001, 2005-2012

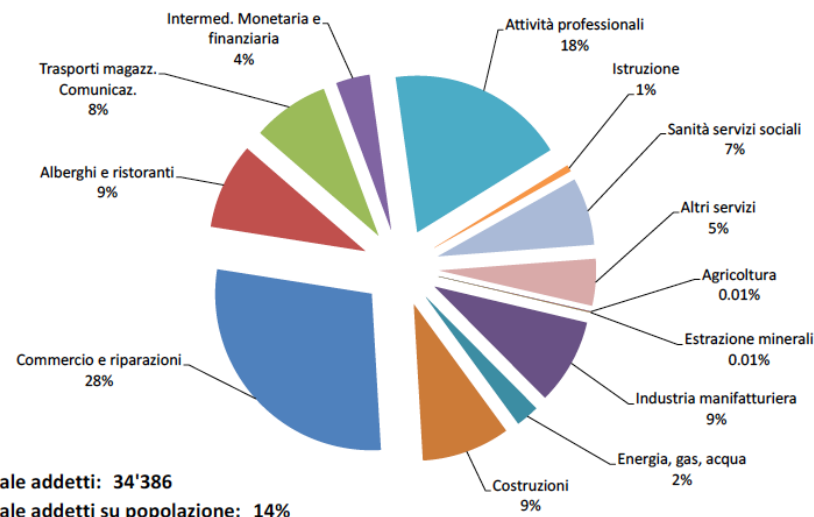


valore di 156,9 anziani (65 anni e più) ogni 100 giovani (minori 14 anni).

L'indice di ricambio, che misura il rapporto tra coloro che stanno per lasciare, a causa dell'età, il mondo del lavoro e coloro che stanno per entrare, nel 2013, è di 125,27, a significare che quelli che escono sono circa il 25% in più di quelli che entrano nel mondo del lavoro.

Da una recente analisi si registra che gli occupati nel 2012, si attestavano a 193.733 unità (con una flessione rispetto al 2011

ADDETTI PER CATEGORIA AL 2011



pari ad 1,13 punti percentuali, a fronte di ciò, le persone in cerca di occupazione nel 2012 erano pari a 38.689 e per un tasso di attività (15 – 64 anni) del 53,3% (residenti/forza lavoro:232.422) (Fonte: Unioncamere-Excelsior analisi redatta all'interno del Programma Urbact II). Il tasso di disoccupazione, secondo l'ultimo censimento della popolazione è nella città di Messina de del 23,67%. La struttura occupazionale di Messina registra che il 78% degli occupati lavora nel settore terziario, coerentemente con la struttura produttiva della provincia peloritana, mentre il 75,76% riveste la figura di lavoratore dipendente ed il 24,24% figura nelle occupazioni autonome (Fonte: Unioncamere-Excelsior).

Messina viene definita una **città policentrica** per motivi storici, estendendosi per sessanta km circa sulla linea di costa con una morfologia urbana impiantata su dislivelli e su una complessità infrastrutturale identitaria, si caratterizza per una storia del territorio connessa ai profili demografici ed al suo sviluppo industriale e post-industriale, fino alla più recente definizione di città tecnologica e turistica.

Di fatti ancora oggi appare percepibile come Messina non sia il risultato di un'espansione del centro storico, ma di un'aggregazione di centri con forte carattere identitario fisico e sociale.

Il passaggio programmatico e di disegno urbanistico corrisponde esattamente alla storia dell'evoluzione delle vicende industriali di insediamento sul territorio, i cui i tratti essenziali sono rintracciabili in alcuni passaggi storicamente individuabili.

Il centro storico rimane fortemente legato al porto, la sua prestigiosa porta di accesso, attorno al quale sono distribuiti i maggiori servizi cittadini. Il nuovo centro cittadino ha la sua

cerniera in piazza Cairoli che segna il fulcro della nuova città costituita dall'area storica e dalla nuova espansione verso sud. Col tempo, le periferie si addensano con nuove costruzioni che si aggiungono quasi con casualità e senza un piano di indirizzo insediativo preciso. Ciò ha posto le premesse per l'emergere di situazioni di degrado che, nonostante tutti gli interventi fatti nella città per rinfrancarla dal "disastro sismico", perdura ancora oggi.

La principale direttrice di insediamento residenziale, si è andata attestando, a partire dalla fine degli anni sessanta, lungo la linea di circonvallazione che collega la zona nord della città, da cui ha cominciato ad aggredire la collina. La periferia sud e in particolar modo le aree adiacenti ai torrenti San Filippo e Zafferia, è stata contraddistinta, soprattutto negli ultimi vent'anni, da insediamenti di edilizia pubblica, convenzionata e sovvenzionata, per i ceti popolari. I bassi livelli di standard urbanistici predisposti per queste espansioni, hanno accentuato la già carente dotazione comunale di servizi al cittadino.

Dal punto di vista dell'assetto funzionale-infrastrutturale lo



Stretto ha da sempre rappresentato una delle porte più importanti per le relazioni nel Mediterraneo sia quale passaggio obbligato dei traffici mercantili, sia dal punto di vista degli scambi tra le due sponde. Sebbene inserito al crocevia di due direttrici pan-europee fondamentali l'armatura territoriale infrastrutturale sconta carenze sistemiche tanto in termini di programmazione che di realizzazione di importanti opere di adeguamento ed efficientamento della rete stradale e ferroviaria, in particolare. Infatti, la movimentazione dei carichi commerciali odierni subisce notevoli limitazioni, a causa di incompatibilità tra le dimensioni ed il peso standard di tali carichi e le caratteristiche tecniche della vecchia rete ferroviaria in ordine al dimensionamento delle sagome delle gallerie e livellette con pendenze poco idonee. Tutto ciò non consente di incrementare la portata e la velocità dei traffici.

Il porto di Messina è interessato dall' Autostrada del Mare Messina – Salerno che consente un servizio di trasporto marittimo delle merci alternativo alla viabilità ordinaria e che permette di ridurre sensibilmente, oltre al traffico sulle principali arterie stradali, i livelli di inquinamento atmosferico, garantendo un risparmio economico e una maggiore sicurezza. Il territorio in oggetto è inserito nella Piattaforma Logistica Nazionale che abbraccia la punta dello stivale, a partire dal porto di Gioia Tauro, e la parte orientale della Sicilia, fino al golfo di Gela. Particolarmente significativo anche il transito dei carichi al porto di Milazzo, facente parte della cintura metropolitana, dovuto alla presenza del polo petrolchimico.

3. Costruire la Città Metropolitana

Sebbene l'innovazione normativa abbia, di fatto, dato vita ad nuova forma di governance che, in un certo senso, rivoluziona la concezione stessa di territorio metropolitano declinando nuove visioni, è di tutta evidenza altresì la sfida cui territori sono chiamati che è quella di costruire concretamente la città ed i cittadini metropolitani.

Raccogliere questa sfida significa anzitutto non gettare via l'enorme esperienza di pianificazione e programmazione partecipata posta in essere dai territori nell'ultimo decennio. Un'esperienza che ha consentito di conoscere le dinamiche con cui la nostra struttura sociale ed economica si è modificata e soprattutto di consolidare alcune direttrici fondamentali di sviluppo che in molti casi si sono tramutate in azioni concrete. Certamente la frammentarietà del disegno strategico ha, in diverse occasioni, fatto perdere il concetto di sinergia e complementarietà funzionale tra territori contermini, ma in ogni caso consente (se opportunamente sfrondata da assunti di geocentrismo) di porre a sistema questo patrimonio consentendo sin da subito una facile identificazione di asset strategici e aree omogenee sulle quali innestare un disegno unitario che visualizzi e sviluppo nella realtà il concetto territorio metropolitano policentrico. Infatti la realtà messinese, a differenza di altre realtà siciliane ed italiane non può che assumere quale chiave di lettura del territorio un modello di policentrismo urbano calato su un sistema infrastrutturale materiale ed immateriale capace che generi processi di innovazione sociale in grado di scardinare le criticità che puntualmente ricorrono in ogni documento strategico:

l'isolamento culturale e la scarsa tendenza a fare sistema, su tutte.

Gli strumenti dai quali partire sono principalmente:

- i **Piani Strategici** di Messina, Barcellona P.G. e Milazzo che più di altri documenti cercano di identificare i target di sviluppo in un'ottica di area vasta;
- i **GAL (Gruppi di Azione Locale)** che esaltano la vocazione territoriale e focalizzano il problema sul recupero dei centri minori con uno spiccato taglio sociale nella declinazione del problema della sostenibilità;
- i **Piani Integrati di Sviluppo Territoriale (PIST)** che la passata programmazione 2007-2013 ha visto quale strumento di aggregazione territoriale ponendo di fatto l'obbligo per le amministrazioni locali di avere un dialogo fattivo sui problemi e le azioni da porre in essere secondo modelli decisionali innovativi e, se vogliamo, antesignani rispetto agli organi di governance previsti dalla riforma delle città metropolitane;
- i **PAES**, quali documenti strategico di indirizzo fortemente coerente con l'obiettivo tematico 4 della AdP;
- i **Piani di Zona** dei Distretti Socio-Sanitari, quali strumenti di orientamento per la scelta dei servizi innovativi da orientare nel perseguire i risultati di cui all'obiettivo tematico 9 dell'AdP. In particolare la Città Metropolitana di Messina è interessata dai distretti D26, D27, D28, D29, D30, D31 e D32.

Si segnala in aggiunta il **Piano Territoriale di Coordinamento** redatto dalla ex Provincia Regionale di Messina che certamente contribuisce ad avere una visione dell'assetto urbanistico e paesaggistico del territorio metropolitano.

L'analisi di questi strumenti, costruiti sulla base della partecipazione e condivisione dei portatori di interesse, fa

emergere una sostanziale coerenza con gli obiettivi della strategia di Lisbona. **Il sistema della ricerca e della conoscenza**, infatti, rappresenta una delle sfide più importanti capace di incentivare la crescita mediante un innalzamento della qualità delle professionalità e una forte **coesione sociale**. Favorire lo sviluppo di questo sistema comporta, allo stesso tempo, il garantire una capacità progettuale e di investimento nei settori basilare quale l'innovazione digitale, la mobilità interna e, come già richiamato la coesione sociale.

Il Piano Strategico Metropolitano sarà quindi la chiave di lettura dell'integrazione funzionale/territoriale rispetto le strategie di sviluppo declinate negli strumenti di programmazione complessa già consolidati e condivisi dal territorio.

I Sistemi Locali del Lavoro (SLL) possono certamente rappresentare il framework sul quale costruire il Piano; infatti sono la fotografia della vita quotidiana della popolazione rispetto a luoghi aggregati, contigui e statisticamente comparabili.

La scalarità delle analisi, propria dell'approccio metodologico dei SLL, consente di tenere conto tanto degli aspetti prettamente locali quanto delle dinamiche di area vasta tra SLL contigui. E questo è particolarmente significativo se si tiene conto che la Città Metropolitana di Messina, unico caso, è baricentrica e contigua rispetto le Città Metropolitane di Reggio Calabria, Catania e Palermo.

Questo approccio, stante l'esigenza oggettiva di fare leva sull'identità culturale dei vari ambiti del territorio metropolitano, potrà consentire la giusta declinazione delle soluzioni di continuità tra territori marini, collinari e montani, tra ruralità ed urbanità e tra arti e mestieri ed innovazione tecnologica.

In questo contesto la Città di Messina, quale capoluogo, si pone non come un attrattore di risorse bensì come un generatore interessi per l'intero territorio.

Il Piano Strategico Metropolitano diviene pertanto il momento di sintesi a scala urbana delle strategie territoriali di area vasta:

- solidarietà, quale elemento necessario a coniugare crescita economica e coesione sociale di un territorio;
- ecologia, intesa come salvaguardia di un habitat regolato da un complesso sistema di rapporti tra territorio fisico – storia – identità culturale che caratterizza dimensioni urbane e rurali da preservare e valorizzare;
- innovazione, il luogo concettuale dove le Arti e i Mestieri incontrano la tecnologia e la ricerca scientifica.

Il Piano deve consentire, pertanto, di generare reti fisiche, telematiche ed immateriali che abbraccino da un lato il territorio "ionico-tirrenico" e proiettino lo stesso verso il continente ed i grandi nodi strategici transnazionali.

3.1 Esperienze di condivisione degli orientamenti strategici

Il Piano Strategico Metropolitano sarà il risultato di un lungo e complesso percorso di condivisione e partecipazione interistituzionale e con i portatori di interesse in generale. Ma è possibile sin da subito identificare alcune recenti esperienze che tracciano una linea di condotta di riferimento.

Ribadendo, ancora una volta, la coerenza tra i vari strumenti di programmazione complessa territoriale già sviluppati, si ritiene utile in questa sede evidenziare che la Città di Messina ha già posto in essere negli ultimi tempi alcune iniziative volte a sensibilizzare l'opinione pubblica e gli **attori istituzionali del territorio Provinciale** (ora metropolitano) sui temi di carattere



generale inerenti il territorio, l'innovazione e la smart city, nelle sue varie declinazioni.

Il **PAES Piano di Azione per l'Energia Sostenibile**, di recente approvazione, fornisce al territorio uno strumento utile per accreditare una strategia condivisa coerente con gli indirizzi dell'Unione Europea. Sebbene lo studio tenga conto in larga parte di fattispecie riconducibili al comune capoluogo, non può non riconoscersi in capo alle azioni individuate una scalabilità o una replicabilità sui territori contermini a fronte di analisi statistiche che, come visto nei capitoli precedenti, confermano una omogeneità in termini di dinamiche sociali ma anche di patrimonio edilizio.

Inoltre la costruzione del PAES stesso è stata condotta all'interno di una cornice di supporto di rete sia provinciale che regionale: infatti oltre al Comune di Messina, aderiscono al Patto dei Sindaci altri 47 Comuni della Città Metropolitana.

La vision del PAES è un'idea intenzionale di futuro, un'aspirazione rispetto al tema energetico, costruita anche

attraverso il confronto aperto attualmente in corso con alcuni dei soggetti che a vario titolo agiscono sul territorio di Messina: amministratori, operatori energetici, ordini professionali, associazioni di categoria ed ambientaliste, abitanti e altri stakeholder locali.

Particolarmente significativa in termini di costruzione di una strategia condivisa del territorio metropolitano di Messina è stata l'esperienza di EXPO 2015. Infatti l'Amministrazione Comunale di Messina si è fatta promotrice per la costituzione di una aggregazione estesa a tutti i comuni del territorio metropolitano che consentisse di essere presenti all'importante appuntamento con una identità coordinata che promuovesse non già i singoli territori ma un'idea complessiva di territorio, di usi, cultura e gastronomia, ovviamente.



Una serie di incontri tenutisi tanto a Messina quanto in diverse località della cintura metropolitana hanno consentito di delineare un palinsesto coordinato di eventi che ha animato dal 21 al 26 settembre gli spazi del Cluster Bio Mediterraneo. Il



progetto di comune accordo tra i partner è stato denominato "Messina Città Metropolitana a EXPO 2015".

Circa 6000 visitatori hanno potuto apprezzare lo "spettacolo" messo insieme dalla volontà di 23 amministrazioni locali del versante ionico e tirrenico, della Camera di Commercio di Messina e del Parco Fluviale dell'Alcantara.

Questa ha rappresentato, come richiamato durante gli incontri pubblici da più parti, un'esperienza pilota volta a stimolare maggiori sinergie per un sempre più ampio coinvolgimento di tutti i comuni del territorio metropolitano che hanno voglia di crescere insieme e costruire una visione integrata di sviluppo sostenibile. Un legame tra territori diversi, ma fortemente motivati a costituire, finalmente, un "sistema di rete" che può dare ricadute positive in termini di promozione e valorizzazione delle produzioni tipiche locali e culturali delle singole Amministrazioni. Un'esperienza di condivisione e partecipazione, questa, che ha portato oggettivamente a conseguire un risultato che grazie all'impegno di tutti i

protagonisti è da considerarsi un incoraggiante inizio per la costruzione, nei fatti, della Città Metropolitana di Messina.

Un altro significativo passo verso la costruzione una vision strategica per la Città Metropolitana è stato fatto grazie all'organizzazione di un laboratorio territoriale sul tema della Pianificazione Strategica Metropolitana, coordinato dal Formez. Il laboratorio, oltre che essere un momento di apprendimento delle buone prassi in tema di pianificazione strategica adottate da altre realtà metropolitane italiane, ha consentito un dibattito aperto tra gli esperti ed i rappresentanti delle istituzioni locali intervenuti.

In tale ambito sono state fatte delle riflessioni sulle scelte strategiche, le metodologie e gli strumenti che potranno essere implementati per lo sviluppo della pianificazione strategica della Città. In considerazione delle rilevanti funzioni che vengono affidate dalla legge regionale alle Città Metropolitane siciliane, durante i lavori sono state analizzate e discusse le principali opportunità della programmazione comunitaria di livello nazionale e regionale del periodo 2014-2020, che potranno essere considerate dai soggetti responsabili in sede di definizione degli strumenti della pianificazione strategica metropolitana.

Si segnala infine, l'attività di promozione di tavoli di condivisione della strategia e delle azioni da inserire nell'ambito della costruzione del Patto per la Città di Messina promosso dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri per la costruzione del Masterplan per il Sud.

Infatti, a differenza di quanto operato in altre realtà territoriali, la Città di Messina ha inteso, sin dal primo momento, coinvolgere nella costruzione del Patto tutti i comuni del



territorio metropolitano consentendo, in un contesto di assoluta pariteticità dei vari ambiti territoriali, la declinazione di specifici asset strategici e priorità che a valle di una intensa attività istituzionale hanno consentito promossi dalla Città di Messina. Il quadro emerso, di assoluta coerenza rispetto a quanto descritto nei precedenti capitoli, denota in prima istanza la necessità di un maggiore ammagliamento dei vari ambiti territoriali ed in particolare di una diretta interrelazione tra i



territori ionici e tirrenici con il capoluogo. Allo stesso modo si consolida il ruolo metropolitano della città di Messina in termini di servizi logistici e direzionali.

La tutela del territorio abbraccia trasversalmente ogni ambito, mentre si conferma il dato storico per il territorio Nebroideo di una sempre maggiore specializzazione nel settore turistico grazie alla valorizzazione del sistema monte-mare.

3.2 La pianificazione partecipata: strumenti a disposizione

L'approccio allo sviluppo locale di tipo partecipativo è uno dei principi cardine della programmazione europea e precondizione per una corretta allocazione e spesa delle risorse dedicate. Il Comune di Messina, per mettere a sistema le competenze acquisite dall'Amministrazione Comunale ed il patrimonio di sinergie poste in essere grazie alla rete di partenariato intessuta nell'ambito dei processi di pianificazione strategica ha costituito ed avviato "Urban LAB" permanente.

La sfida per il comune è, di conseguenza, quella di adottare degli approcci innovativi per innescare dei percorsi di sviluppo locale cercando di mettere a disposizione di cittadini, imprese, associazioni, enti e stakeholder, in generale, competenze e soprattutto una visione di trasformazione urbana sostenibile. Una trasformazione non soltanto fisica ma anche civile e culturale.

Si tratta innanzitutto di favorire all'interno del sistema città, coerentemente con l'idea di Messina Città Metropolitana, lo sviluppo di quei servizi che definiscano un ambiente favorevole all'insediamento ed alla crescita di forme di imprenditoria anche innovativa nei settori dell'arte e cultura, della tecnologia e del terziario avanzato.

Il tema di rilevanza strategica diventa per la Città quello relativo alle politiche di promozione del territorio, con particolare riferimento alla riqualificazione di parti di territorio, alle attività produttive e all'attrazione di nuovi residenti. La sfida sarà quella di utilizzare l'Urban Lab come "motore di ricerca delle idee" e di costruire un'immagine di "città" polispecializzata ed armonica, attraente tanto per i cittadini quanto per i nuovi residenti (in particolare per i knowledge workers di cui il sistema produttivo locale esprime forte bisogno), sia per le imprese che per i turisti.

L'innovazione principale di Urban Lab "Laboratorio per le Arti, la Pianificazione, l'Impresa e lo Sviluppo Territoriale", sarà quello di attivare realmente quella comunicazione bi-direzionale (più volte teorizzata) tra decision maker e stakeholder, tra amministrazione e cittadino, capace di coagulare l'attenzione e la partecipazione proattiva di tutti gli attori circa le scelte strategiche di sviluppo del territorio.

CHE COS'È URBAN LAB

E' lo strumento di partecipazione attiva della società civile, ed in particolare dei giovani, ai processi decisionali delle strategie di sviluppo del territorio, della cultura d'impresa, delle arti. Esso si propone come luogo ideale della riflessione, analisi e sviluppo di proposte progettuali e come struttura che in affiancamento agli uffici competenti della P.A. possa sviluppare progettualità i cui obiettivi garantiscano la coerenza con le linee strategiche delineatesi nel Piano Strategico "MESSINA 2020" e negli altri strumenti di Programmazione in atto sul territorio.

Il Laboratorio è pertanto una "antenna" in grado di recepire e connettere progettualità integrate nel campo delle strategie urbane (infrastrutture, valorizzazione dell'ambiente e del



patrimonio storico culturale del territorio, creatività ed impresa), ed amplificare a livello comunicativo tali azioni al fine di facilitare e promuovere i processi di trasformazione e sviluppo locale.

A CHI SI RIVOLGE

Il Laboratorio si rivolge, in particolare, a tutte le forze intellettuali che vogliono contribuire a costruire, con le loro idee, competenza ed entusiasmo (studenti, liberi professionisti, imprese, etc.), innovativi scenari di sviluppo ed attrattività economica: un corto circuito, quindi, tra cittadini ed amministrazione. Il Laboratorio, altresì, si rivolge agli Enti Territoriali al fine di tramutare i punti di debolezza costituiti, fondamentalmente, dalla frammentazione delle azioni e la scarsa coerenza all'interno delle scelte dei singoli enti, in punti di forza rappresentati in particolare dalle competenze tecnico-scientifiche individuabili all'interno degli enti e dalle precipue sensibilità amministrative.

4. Le dimensioni dello sviluppo urbano sostenibile

Sfide economiche

Il forte dinamismo e la crescente apertura dei mercati globali hanno modificato il concetto di competitività. Accanto alla tradizionale competizione tra Paesi e imprese si va sempre più affermando una competizione tra sistemi territoriali e si assiste all'imporsi di nuovi fattori competitivi.

Il reddito disponibile delle famiglie è l'insieme delle risorse destinate al soddisfacimento dei bisogni individuali presenti e futuri come livello di benessere economico dei consumatori.

Il trend provinciale degli ultimi anni mostra un andamento costante, facendo registrare un reddito della provincia di Messina di 8.560 milioni di euro, nel 2011. Il valore pro-capite del reddito nel 2011 è stato per il messinese di € 13.113,87 più elevato del dato siciliano € 12.406,24 e dell'intero Mezzogiorno € 12.822,73, ma inferiore a quello nazionale € 17.336,58. Di conseguenza l'andamento della domanda interna, è fortemente condizionato da bassi livelli di reddito disponibile e comunque inferiori a quelli nazionali.

La struttura produttiva determinata dai dati degli addetti alle unità produttive locali evidenzia una scarsa presenza di attività specifiche fatta eccezione delle attività legate al turismo.

Il territorio, si presenta, dunque, complessivamente de-specializzato. Questa condizione, tuttavia, potrebbe non essere considerata come un ostacolo allo sviluppo economico, anzi potrebbe permettere lo sviluppo di una vasta gamma di dinamiche settoriali, tanto più se si considerano i movimenti turistici legati all'esistenza nell'area provinciale di forti attrattori. Nel Comune di Messina nel 2013 si contano 19.820 imprese con un saldo iscritte cessate di 123 unità. Il tasso di natalità

(6,42), relativo alle imprese, è più elevato della Regione Sicilia (6,55) e della Provincia di Messina (6,00). Il tasso di mortalità delle imprese messinesi (5,80) è più basso di quello siciliano (7,13) e leggermente più elevato.

Il settore di attività prevalente è il commercio all'ingrosso e dettaglio (34,20%), seguito dal settore costruzioni (13,15%).

In città insistono circa 26 esercizi commerciali per Km² e circa 23 esercizi ogni 1.000 abitanti.

In città nel 2013 sono state 86.876 le presenze registrate nelle strutture alberghiere (73.572) e negli esercizi complementari ed altri alloggi (13.304).

In termini settoriali, prescindendo dalla forte caratterizzazione terziaria propria dell'economia messinese, se ci si sofferma sull'analisi degli elementi del sistema economico è doveroso evidenziare come, al suo interno, esistano importanti realtà produttive operanti in settori classificati nelle teorie economiche come settori ad alto contenuto innovativo. Tali realtà possono, rappresentare una sfida per un volano di crescita per il sistema economico nel suo complesso.

Sfide ambientali

Le aree urbane rappresentano un sistema fortemente complesso di driver che orientano, positivamente o negativamente, i fattori di sviluppo economici, sociali ed ambientali: diversi sono in grado di incidere contemporaneamente sui tre aspetti evidenziati. Le esperienze virtuose di **uso efficiente** delle risorse primarie indicano chiaramente che il problema non è il mero incremento dell'uso delle fonti energetiche rinnovabili, o l'uso intensivo di tecniche innovative di coltivazione ma piuttosto **costruire comunità a "spreco zero"**.

Rispetto quest'importante sfida le maggiori realtà urbane italiane risultano visibilmente in sofferenza. I dati che emergono dal Rapporto "Ecosistema Urbano 2014" di Legambiente se confrontati con il 2004 non fotografano uno scenario incoraggiante. E Messina, purtroppo, non sfugge a questa impietosa foto di gruppo passando, oltretutto, dal 100° posto del 2004 al 101° posto del 2104. Il giudizio è determinato dal pessimo posizionamento della Città in termini di raccolta e trattamento dei rifiuti urbani solidi e liquidi, del **trasporto pubblico** e dei servizi urbani in generale (parchi pubblici, piste ciclabili, aree pedonali). Alcuni dati indicano una evidente difficoltà ad invertire la tendenza che, al contrario, a distanza di dieci anni dai due Rapporti resta immutata. In particolare, in merito al trasporto pubblico Messina risulta penultima (2004) sulle 12 grandi città monitorate, prima di Bari. Nel 2014 la posizione resta immutata mentre la stessa Bari risale sino al nono posto. Parallelamente aumenta il dato del numero di autovetture private circolanti per ogni cento abitanti passando da 56 (2004) a 59 (2014).

Gli altri aspetti qualificanti dell'ambiente urbano non registrano



significativi risultati se comparati con le altre città del sud Italia, anche se è possibile evidenziare un incoraggiante trend crescente negli ultimi dieci anni: in particolare si registrano 0,18 mq/abitante di isole pedonali (0,03 nel 2004) e 0,46 metri/abitante di piste ciclabili (0,01 nel 2004).

Si evidenzia comunque la necessità di una diversa e nuova impostazione delle modalità di attuazione dei progetti da parte della Città laddove le azioni devono e dovranno essere accompagnate da un sistema di **monitoraggio dell'efficacia** mediante una definizione di indicatori ed una **raccolta sistematica dei dati e di una loro rappresentazione e diffusione pubblica**.

Sfide climatiche

Diversi studi evidenziano come l'**area mediterranea** rappresenti una **zona d'attenzione** in termini di cambiamento climatico, con temperature medie di alcuni gradi più elevate rispetto al resto del mondo. L'Italia e le regioni del sud registrano, in particolare, un **incremento medio di 1,7°C** rispetto agli ultimi 200 anni, con un gradiente più sensibile negli ultimi 50. Situazione questa i cui effetti sono visibili non soltanto nei mesi estivi quanto in quelli invernali nei quali non sono più così rare precipitazioni e perturbazioni tanto intense da incidere profondamente sull'assetto geomorfologico ed idrologico del territorio.

Anche in questo caso le grandi città del sud Italia non fanno registrare dati incoraggianti in termini di emissioni climalteranti. Messina, in particolare, fa registrare, nel 2014, una delle più alte concentrazioni di biossido di azoto di poco inferiore alla tolleranza massima di 42 µg/mc. Di contro non vi sono, purtroppo, dati costanti ed affidabili in termini di PM10 anche

se la posizione costiera, particolarmente ventilata, lascia supporre che non vi siano rilevanti criticità in tal senso.

Un altro dato, che denuncia la necessità di affrontare con maggiore determinazione la sfida al cambiamento climatico, è quello riferito ai consumi energetici pro-capite. Su questo fronte la serie storica (fonte ISPRA) in termini di consumi pro-capite evidenzia un incremento del 1,2% dal 2004 con un consumo riferito al 2013 di 1161 KWh/ab. e ciò a fronte di un evidente incremento dell'efficienza energetica dei dispositivi domestici. Vi è pertanto l'esigenza di accompagnare il progresso tecnologico con un altrettanto efficace progresso culturale mediante la divulgazione di buone prassi per il risparmio energetico ed il beneficio derivante in termini economici, per l'ambiente e per la salute umana.

Il **Patto dei Sindaci** a Messina, come gli altri 545 comuni italiani, ha raccolto la sfida verso la sostenibilità ambientale, e mediante la partecipazione attiva del territorio sta predisponendo un proprio Piano di Azioni con l'obiettivo di concorrere alla riduzione di oltre il 20% le proprie emissioni di gas serra attraverso politiche e misure locali che aumentino il ricorso alle fonti di **energia rinnovabile**, che migliorino l'**efficienza energetica** e attuino **programmi ad hoc sul risparmio energetico e l'uso razionale dell'energia**.

Il PAES della Città di Messina prevede la predisposizione di un inventario delle Emissioni di CO2 (Baseline) del territorio comunale analizzando sia dati del consumo diretto della Pubblica Amministrazione (illuminazione pubblica, edifici pubblici...) che il consumo dei residenti e degli utenti che gravitano sul territorio. Questi dati, unitamente ai dati di monitoraggio ex post che saranno raccolti una volta

implementati i diversi interventi, alimenteranno una banca dati open.

Sfide demografiche

Secondo i dati al 31 dicembre 2013, la città di Messina, conta 241.997 abitanti (la città metropolitana ha una popolazione di 648.371 abitanti). I cittadini stranieri sono 11.797. Il trend demografico è decrescente, con saldo migratorio sempre negativo (-780 unità) solo parzialmente compensate dal saldo migratorio estero (+468). L'analisi del movimento migratorio interno evidenzia che la città di Messina ha perso negli ultimi 5 anni (2008-2013) il 39,25% della popolazione in età 0-29. In particolare la quota più elevata è della classe d'età 25-29 (16,14%) e 30-34 (14,97%). (cfr. La città in cifre, Dipartimento Servizi al Cittadino, Comune di Messina).

Messina ha un decremento di popolazione del -2.3 contro la città metropolitana del -1.4. Come molte città metropolitane, il territorio registra un fenomeno di disurbanizzazione.

Il calo demografico, aggravato da una crescente emigrazione dei giovani, ha di fatto aumentato la quota della popolazione anziana della quale occorre prendersi cura. E' assolutamente necessario invertire questa tendenza e individuare servizi di protezione.

L'aumento delle capacità professionali rappresenta una grande risorsa per determinare una crescita di competitività e stabilità sul mercato del lavoro da un lato, e determinare dei processi culturali con proposte di modelli positivi dall'altro.

Iniziare a puntare sulle nuove generazioni di tutte queste aree (molti degli interventi sono infatti indirizzati ai giovani), dove la popolazione giovanile è fra quelle più rappresentate, risulta un elemento imprescindibile.

Individuare determinati settori, come ad esempio, i servizi di cura, i servizi sui minori, la valorizzazione dell'ambiente, il risanamento territoriale e lo sviluppo economico crea sicuramente un innalzamento della qualità della vita dei residenti, ma soprattutto determina un processo di inclusione sociale nella sua globalità e un volano di lancio per uno sviluppo sostenibile di tutta la città.

Sfide sociali

Una famiglia su tre in Sicilia, il 32,5 per cento del totale, è indigente contro una media nazionale del 26 per cento. La Sicilia è così, insieme alla Calabria, la regione più povera d'Italia. (ISTAT 2013). Il numero di persone indigenti, nell'isola, è cresciuto di 2,5 punti percentuali rispetto al 2012, passando, appunto, dal 29,6 per cento al 32,5.

Il tasso di disoccupazione giovanile (tra i 15 e i 29 anni) in Sicilia ha avuto un'impennata per i maschi passando dal 25,47% del 2007 al 42,71% nel 2013, mentre il tasso di occupazione fra le giovani donne (tra i 15 e i 29 anni) è di appena il 12,23%. Il restante 87,77% sono disoccupate, inoccupate, in cerca di prima occupazione,

Riferito alla città metropolitana di Messina il tasso di occupazione (2014) è pari al 41,4% mentre il tasso di disoccupazione è pari al 22,1%: drammatico risulta il tasso di disoccupazione giovanile pari al 41,6%.

La situazione generale trova adeguata rappresentazione in molteplici indicatori: tra i principali si ravvisano la tensione abitativa, la richiesta di assistenza e la povertà educativa.

Messina è tra le città italiane quella con la più alta emergenza abitativa. Le abitazioni di pregio nel comune di Messina sono il 3,5%, nella città metropolitana il 3%. Le abitazioni economiche



sono il 47,2% contro il 36,5% della città metropolitana (Anno 2011, Fonte elaborazioni su dati dell'Agenzia delle Entrate).

Secondo i dati del censimento 2011 il 72% delle famiglie residenti a Messina è proprietario, il 17% vive in affitto. Gli alloggi di residenza sono prevalentemente dotati di 3 stanze ed hanno una superficie prevalente compresa tra 75-104 mq (41%). La composizione, chiaramente si differisce per quartiere di residenza.

La "questione casa", in cento anni rimasta irrisolta, oltre a condizionare le politiche di edilizia pubblica e lo sviluppo urbanistico della città, ha inciso sulla coesione dando vita a quartieri marginali sia in pieno centro che in periferia (dove al degrado urbanistico si aggiunge quello dell'emarginazione sociale). L'alloggio sociale diviene pertanto il mezzo e non il fine di politiche di inclusione volte in generale a fornire gli strumenti essenziali per l'occupazione e quindi per l'autosufficienza (formazione, assistenza familiare, piani di inserimento professionale ecc).

L'acquisto o il recupero di abitazioni da destinare alle tipologie di utenti individuati, ma anche gli altri servizi immateriali complementari a quello infrastrutturale, tenderà a contrastare non soltanto il disagio abitativo, ma anche a monitorare e verificare dei comportamenti utilizzati dai ceti sociali più bassi per accedere agli alloggi sociali. A Messina, ad esempio, si è sviluppato una sorta di "cultura della baracca". Spesso, all'interno del nucleo familiare la baracca rappresenta l'unico "bene" di proprietà, che ha una possibilità di trasformarsi in nuova ricchezza nella misura in cui si spera che prima o poi, il Comune o lo IACP, deciderà di sostituire la baracca con una casa vera e propria.

Questa "speranza" ha, spesso, generato una spirale di illegalità, con il fiorire di intermediazioni finalizzate ai passaggi di proprietà delle baracche.

La problematica abitativa, ed in particolare per i gruppi target non inseriti in graduatorie ERP, merita ancor attenzione a causa del costante incremento della presenza straniera che già alla fine del 2007 ammonta, secondo i dati del registro anagrafico, a 6.991 unità. Più di un quinto di stranieri provengono da paesi europei, per un totale di 1486 unità. Il paese più rappresentato è la Romania con 430 persone, 314 delle quali donne. Le comunità le cui nazionalità sono più presenti a Messina sono gli srilankesi e i filippini. I primi rappresentano il gruppo più numeroso in città con 2.128 residenti; i secondi rappresentano per dimensione la seconda comunità con 1.831 persone. Con essi il continente più presente in città è l'Asia che rappresenta oltre il 60% della popolazione straniera residente.

Dall'Africa sono arrivati, sempre secondo le risultanze anagrafiche alla fine del 2007, 895 persone, oltre due terzi rappresentati da cittadini marocchini. Complessivamente



poche le presenze dalle Americhe e l'Oceania che, complessivamente, non raggiungono i 300 residenti.

Alla presenza di immigrati regolari, si aggiunge quella degli irregolari che determina una domanda aggiuntiva di sostegno pubblico nelle varie forme possibili.

La città dello stretto non continua solo ad essere un punto di transito, ma come ci dicono le statistiche, sempre più migranti, decidono di stabilirsi e vivere a Messina. Da alcune ricerche emerge, ad esempio, che vi è stato un fortissimo incremento di presenze (del 150 %) tra il 2003 e il 2010.

Rispetto alle altre province siciliane Messina registra, nel 2012, una quota di stranieri residenti pari a 24.342 ab., la più elevata dopo Palermo.

Ulteriore dato interessante, rilevabile ai fini di uno studio in merito al peso dell'emigrazione, è quello riferibile alle cancellazioni dai registri anagrafici dei comuni, per trasferimento di residenza in altri comuni italiani, pari a 13.251 cancellazioni nel 2013 ed in netto aumento rispetto al dato del 2006 (10.388), e all'estero, pari a 761 cancellazioni anch'esse in

crescita rispetto al 2006 (495 cancellazioni anagrafiche). Al 31 dicembre 2014 la popolazione straniera a Messina è pari a 11840 unità (5985 femmine) che conferma il sensibile trend di crescita registrato tra i censimenti 2001 e 2011 (+161,1%). La provenienza dal continente asiatico risulta prevalente (59%): Le comunità maggiormente presenti sono quella Srilankese (3.882 unità), Filippina (2.519 unità) e Rumena (1.487 unità).

Le politiche abitative, sebbene rivestano una delle priorità storiche del territorio messinese, non rappresentano le sole sfide sociali che la Città di Messina ed il territorio metropolitano devono affrontare. I dati del report sulla povertà redatto dalla Caritas Diocesana di Messina su un campione significativo di soggetti assistiti rileva, infatti, una mappa di fabbisogni variamente rappresentata ed in cui l'abitazione (anche quando disponibile) non consente di poter emergere da situazioni di marginalità e povertà.

Su un campione di 1641 soggetti (72,2% italiani – donne 57,5%), ascoltati nel 2014 in 13 centri diversi distribuiti sul territorio cittadino ed in alcuni centri della cintura metropolitana, i bisogni individuati sono:

- beni e servizi – 30%;
- lavoro 30%;
- ascolto (17,3%);
- casa (9,5%);
- questioni di salute (8,8);
- orientamento ai servizi pubblici (3,9%).

Le richieste pervenute – ovvero i motivi che le persone richiedenti hanno scelto di indicare agli operatori – disegnano una mappa lievemente diversa. Stanno sempre in prima posizione lavoro e beni e servizi (rispettivamente 39,7 e 25%), ma la salute sale al terzo posto (10,7%), mentre casa e

orientamento ai servizi pubblici si attestano in posizioni assimilabili (rispettivamente 5,8 e 5%) e l'ascolto scende all'ultimo posto (3,8%). Gli interventi effettuati hanno, infine, riguardato anzitutto beni e servizi primari (36,3%), ascolto e orientamento ai servizi pubblici (26,8 e 22%), e di seguito casa, salute e lavoro (6,9, 5,5 e 2,4%).

Il report 2015 conferma i dati del 2014 circa la richiesta di “beni e servizi” (2266 pari al 44,7%). Dietro questa etichetta si trovano diverse esigenze. Dal pagamento di utenze domestiche al bisogno di generi di prima necessità. Seguono le richieste di “lavoro” (22,5%), di “ascolto” (16,8%), “casa” (7,6%), “salute” (5,5%) che si riferisce all'acquisto di farmaci o di prestazioni sanitarie, e “orientamento” (2,9%) che riguarda la richiesta di informazioni circa prestazioni erogate da altri enti. È interessante notare come tra i bisogni le proporzioni cambino. Al primo posto sempre “beni e servizi” (28%), segue il bisogno di essere ascoltati, il lavoro, l'orientamento, la salute e infine la casa.

Analizzando le prestazioni sanitarie erogate risulta significativo, il fatto che gli utenti (4500 prestazioni nel 2014) non siano prevalentemente senza dimora, (il 25% del totale), né solo stranieri (46% italiani), il 28% viene dall'Africa, il 20% dall'Europa dell'Est e da altri paesi il 6%. Gli assistiti sono in prevalenza nell'età in cui trovare lavoro (magari dopo averlo perso) è quasi impossibile: l'età media si attesta sui 48/49 anni. E tuttavia non mancano i giovani e giovanissimi, portati allo Studio dai genitori, spesso da un genitore single: il 7% dei pazienti ha infatti meno dei 18 anni.

Infine, non possono non evidenziarsi gli aspetti connessi alla povertà educativa. Il rapporto Save the Children 2016 indica per la Regione Siciliana un Indice di Povertà Educativa (IPE)

maggiore di tutte le altre regioni del mezzogiorno (118,76): particolarmente rilevante è la dispersione scolastica, con un indice di 24 rispetto alla Campania (20) e la carenza di attività culturali e ricreative con un indice di 79 immediatamente dopo la Campania (84). Le maggiori cause sono ravvisabili nella carenza di servizi dedicati alla prima infanzia e strutture adeguate all'apprendimento: in Sicilia il 92% delle strutture scolastiche non garantisce il tempo pieno ed il servizio mensa. Svantaggio economico ed educativo si riflette sulla possibilità di inserimento sociale e lavorativo dei ragazzi in età adulta: esiste una correlazione molto forte tra povertà educativa nella dimensione apprendimento e sviluppo ed il tasso di ragazzi tra i 15 e 29 anni che non lavorano e non frequentano percorsi di istruzione e formazione per le regioni - *Not in Education, Employment and Training (NEET)*: Messina è la provincia siciliana con più Neet in percentuale (46,7%).

La condizione attuale a Messina dei servizi dedicati alla prima infanzia ed al sostegno dei ragazzi in età scolare con percorsi di sostegno ed accompagnamento nei casi di situazioni familiari disagiate è insufficiente. In particolare sono attivi:

- 3 asili nidi con 94 posti a fronte di oltre 8500 infanti residenti;
- 8 centri di aggregazione giovanile con 400 ingressi e il servizio di educativa domiciliare per 50 utenti, a fronte di oltre 17000 bambini residenti;
- nessuno servizio per la fascia 13-18 anni a fronte di oltre 14000 adolescenti residenti in città.

5. Il PON Metro come rafforzamento della vision metropolitana

5.1 Elementi di unitarietà della strategia

La strategia del PON METRO si pone con una forte integrazione rispetto a tutte le programmazioni di sviluppo sostenibile del territorio Messinese richiamate nei precedenti paragrafi. Infatti, è fortemente caratterizzata dal tema dell'innovazione e dal miglioramento della qualità della vita dei cittadini dal punto di vista dell'informazione, mobilità, efficienza energetica, e servizi del Welfare. In questo contesto, la città metropolitana di Messina non si pone come attrattore di risorse, bensì come un generatore di interessi per il territorio. Cioè, l'area metropolitana rappresenta il luogo in cui le esigenze del territorio in termini di servizi ed innovazione possono trovare supporto.

Nella sua complessità, le Azioni Integrate che saranno attivate, a prescindere dagli obiettivi tematici del PON METRO, avranno un comune denominatore che riguarda la rete di servizi che tiene conto di 3 parole chiavi: Innovazione, Ecologia e Solidarietà.

Complessivamente, le progettualità contribuiranno a raggiungere o/a implementare:

- un'interazione semplice ed immediata con La Pubblica Amministrazione per l'erogazione dei servizi ed, in generale, per il dialogo amministrazione/cittadino e tra le varie Amministrazioni;
- un efficiente sistema di trasporti urbani ed extraurbani quale garanzia dell'accessibilità al territorio metropolitano coordinato con un sistema di parcheggi, piste ciclabili ed aree pedonali;

- un nuovo concept del costruire secondo criteri di efficienza energetica basato su una forte azione dimostrativa e di divulgazione della P.A.
- un nuovo modello di welfare comunitario in grado di scardinare il paradigma dell'emergenza e dell'assistenzialismo.

L'opportunità offerta dal PON METRO rappresenterà un acceleratore che coincide con un momento politico importante per la città che deve riorganizzare l'apparato burocratico-istituzionale per affrontare in maniera sinergica, con i comuni dell'area metropolitana, i temi fondamentali:

- dell'efficientamento del trasporto pubblico metropolitano con particolare riguardo ai nodi di scambio modale;
- del rinnovo del patrimonio edilizio secondo criteri di efficienza ed autosufficienza energetica, oltre che di sicurezza sismica;
- dello sviluppo di processi innovativi nel dialogo cittadino-P.A.;
- di un nuovo welfare basato su forme innovative di impresa sociale.

Tutte queste politiche sono e saranno rafforzate dal processo partecipativo dei portatori di interesse ("dal basso") quale volano di uno sviluppo sostenibile ed inclusivo di tutti i territori.

La strategia delineata dal II Documento di Piano Strategico Messina 2020 (approvata dalla Giunta Comunale il 28 luglio 2009 (n.629) e successivamente approvata dal Consiglio Comunale il 16 aprile 2013 (n.38/C)) è totalmente coerente con la strategia e le azioni integrate delineate dalle azioni Integrate del Pon Metro.

Ad esempio, in uno dei progetti bandiera individuati nel Documento di Piano Strategico Messina 2020 vi è quello

relativo al coordinamento del welfare. " L'azione 2 – Verso una nuova politica abitativa locale: azioni per il Social Housing. Dal Documento di Diagnosi redatto per il Documento di PS è emerso che il disagio abitativo sta ovunque assumendo dimensioni più rilevanti rispetto al passato: il target è rappresentato ad oggi non solo dalle classi sociali meno abbienti, ma anche da famiglie e cittadini in situazione di disagio sotto il profilo sociale, ovvero sotto il profilo economico, essendo di fatto incapaci di far fronte ai prezzi del libero mercato. Verificata, quindi, la necessità di ampliare lo stock di edilizia residenziale sociale, il progetto prevede la formulazione di una serie di azioni da intraprendere per costruire una nuova politica abitativa locale".

La progettazione del Piano di Zona è riferita all'ambito territoriale del distretto socio-sanitario D26 di cui il comune di Messina è il soggetto capofila, composto altri 13 comuni della fascia tirrenica e della fascia jonica sono individuabili alcune azioni che da un punto di vista contenutistico, sono collegabili all'obiettivo tematico 9 Inclusione sociale e lotta alla povertà, in particolare ci riferisce alle azioni di inclusione sociale e lavorativa ed al servizio di pronto soccorso sociale.

5.2 Elementi tematici della strategia

In relazione all'analisi delle sfide e dei fabbisogni in relazione alle dimensioni dello sviluppo sostenibile descritte nel precedente paragrafo 4, è possibile ora declinare gli elementi della strategia che possono supportare il raggiungimento degli obiettivi comunitari ma, in particolar modo, alla costruzione di un percorso condiviso che porti ad un'unica strategia ed a conseguenti azioni, coerenti con i vari programmi che

compongono il ciclo 2014-2020, per tutti gli altri elementi territoriali che costituiscono la Città Metropolitana di Messina.

5.2.1 Sfide economiche

Nel documento definitivo del Piano Strategico Messina 2020 “Messina vuole trovare il “riposizionamento strategico” della città, sia verso l'esterno (Area Integrata dello Stretto e Mediterraneo), sia verso il retroterra provinciale e regionale, riconquistando un ruolo centrale e metropolitano di città fornitrice di servizi. Servizi “alti”, pensando alla strategia di Lisbona e alla proiezione verso l'esterno, e servizi “diffusi” di sviluppo autopropulsivo dei territori, promuovendo e stimolando le vocazioni produttive territoriali e valorizzando le peculiari risorse locali, con riferimento innanzitutto al retroterra provinciale, ma anche oltre. “

L'attrattività di un territorio è determinata da un insieme integrato di elementi capaci di incidere sia sulla capacità competitiva delle imprese che in esso operano, sia sulle scelte localizzative delle imprese che pensano di insediarsi. Si tratterà, quindi, innanzitutto di sviluppare all'interno del sistema cittadino, coerentemente con l'idea di Messina città metropolitana, quei servizi che definiscano un ambiente favorevole all'insediamento e alla crescita competitiva delle imprese.

La competitività di un sistema imprenditoriale non è, infatti, soltanto legata alla capacità delle imprese di introdurre innovazione o di aprirsi a nuovi mercati, ma anche, e soprattutto, alla capacità del territorio stesso di creare un ambiente favorevole allo sviluppo delle imprese stesse.

Il sistema dell'Innovazione diviene il player in grado di elevare Messina a città di rango metropolitano.

In particolare si ritiene strategico dare attuazione all'area metropolitana rafforzando gli accordi con i Comuni che costituiscono la città metropolitana. Questo consentirebbe alla città di Messina di accrescere la sua influenza. La città, dunque, dovrebbe candidarsi come nodo connettore capace di offrire servizi avanzati ai diversi sistemi territoriali della provincia – la zootecnia, l'agricoltura, l'artigianato, il florovivaismo e il turismo, sia culturale sia rurale, ma poi anche le più ampie specializzazioni dell'economia provinciale – al fine di far crescere l'economia dell'intero contesto territoriale.

Inoltre, una delle sfide più importanti della città metropolitana è quella del Public Management. Dotare la città di un efficace sistema organizzativo, capace di ridurre la burocrazia, renderebbe la Pubblica Amministrazione più efficiente e riuscirebbe a garantire maggiori servizi sia alle imprese che al cittadino. In particolare, si tratterà di creare delle condizioni di contesto favorevoli alla competitività delle imprese mediante progettualità rispondenti all'obiettivo specifico **“Una nuova Pubblica Amministrazione al servizio del cittadino e dell'impresa”**.

obiettivo tematico 2: migliorare l'accesso alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, nonché l'impiego e la qualità delle medesime

Oggi solo l'8% (fonte Commissione Europea) dei cittadini italiani interagisce via web con la P.A. a fronte di una media europea del 21%. Purtroppo il sud Italia sconta un ritardo di alfabetizzazione informatica, attestandosi su livelli ancor più bassi. In particolare il 49,5% (fonte ISTAT 2013) dei cittadini residenti nelle isole usa il personale computer, a fronte del 57%

del centro-nord. Ed ancora solo il 49,9% usa regolarmente internet

Nel corso dell'ultimo anno, a livello territoriale le differenze tra il Nord e il Mezzogiorno continuano a persistere, pur diminuendo leggermente sia per quanto riguarda l'uso del personal computer che di Internet. Recenti ricerche (fonte DEMOPOLIS 2013) condotte su un campione rappresentativo della popolazione siciliana dimostra che ancora due milioni di cittadini over 15 non usano il PC e non si collegano ad internet. Un divario digitale significativo, pertanto, sul quale pesano probabilmente molto le carenze infrastrutturali oltre che quelle culturali. Il divario è ancora più marcato nei centri minori delle stesse cinture metropolitane oltre che dell'entroterra siciliano.

L'Agenda Digitale Europea si pone come obiettivo che entro il 2015 il 50% della popolazione usi regolarmente i servizi di egov ed in particolare il 25% dialoghi in modo interattivo già dalla fase di istanza di accesso ai servizi della P.A..

In tal senso la strategia dell'Amministrazione si concentra sull'efficientamento dei servizi ICT attualmente in uso mediante implementazione e diffusione delle best practice già sviluppate all'interno dell'Amministrazione. E ciò sarà fatto pensando ed agendo in chiave metropolitana secondo i principii di replicabilità e riuso dei beni e dei servizi e dell'interoperabilità tra i diversi centri della cintura metropolitana. La progressiva e totale smaterializzazione dei processi della P.A. potrà incentivare lo sviluppo di nuove realtà imprenditoriali, così come lo sviluppo di servizi ICT dedicati al turismo ed alla cultura potrà supportare gli operatori del settore e contribuire ad azioni di marketing territoriale maggiormente incisive.

Il target di popolazione raggiunto è pertanto vario ed articolato sul territorio dell'intera Città Metropolitana. I risultati

attesi ed i relativi indicatori sono coerenti con quanto previsto dall'Accordo di Partenariato ed il PO riferendosi in particolare al numero di Comuni della Città Metropolitana che si doteranno di tecnologie abilitanti e piattaforme di servizi interattive oltre che lo sviluppo di applicativi e sistemi informativi relativi a:

- Banche dati monitoraggio del territorio;
- Dialogo cittadino - P.A. e open gov;
- Dialogo Scuola – Famiglia;
- Servizi ICT per il turista;
- Servizi ICT per la cultura;
- Servizi informativi della Polizia Locale al cittadino;
- Servizi ICT per la gestione dei tributi locali.

5.2.2 Sfide ambientali

Particolarmente significativo è il sovrapporsi, al giorno d'oggi, del concetto di sostenibilità ambientale ed economica in aree urbane nelle quali il sostentamento energetico ed alimentare si pone in stretto rapporto con le sfide ambientali che accomunano le diverse realtà europee e mondiali

Ciò significa che l'educazione e l'**informazione** dei cittadini residenti e dei city user, in generale, può rappresentare la differenza nell'affinare strategie di sviluppo sostenibile per affrontare con efficacia la sfida ambientale il cui orizzonte, ormai prossimo, del 2020 pone obiettivi ben determinati.

Le azioni dedicate al PON Metro, unitamente ad altre azioni coordinate che saranno implementate su altri strumenti di programmazione, dovranno pertanto incidere sui fattori determinanti per il miglioramento dell'ambiente urbano e della qualità della vita in termini di sviluppo sostenibile. Messina dovrà innanzitutto agire sugli standard di qualità dei servizi

urbani erogati e sul rafforzamento della cooperazione ed interrelazione con i Comuni della Città Metropolitana ma anche con i territori contermini delle aree di Catania e Reggio Calabria. Al contempo un sistema di monitoraggio e diffusione dei dati dovrà innescare i necessari processi di formazione ed informazione al cittadino ed emulazione di comportamenti virtuosi in modo da rendere quanto più virale l'azione di cambiamento in atto.

Pertanto, si ritiene fondamentale agire prioritariamente sul sistema di trasporto pubblico locale ponendo a sistema azioni che possano ampliare l'offerta di servizi al cittadino (materiali ed immateriali), al fine di ridurre i fenomeni di congestione del traffico urbano e l'incidenza dell'uso del mezzo privato, ed al contempo prevedere l'ammodernamento della flotta di trasporto pubblico.

Il sistema di trasporto pubblico dovrà coniugarsi, altresì, con ulteriori iniziative atte ad innalzare l'indice di modal share migliorando la qualità ambientale e gli standard urbani. Ed in tal senso l'ampliamento e l'integrazione delle aree pedonali secondo circuiti storico-artistici e commerciali e l'ampliamento dell'attuale rete ciclabile urbana e suburbana potrà contribuire al raggiungimento degli obiettivi previsti.

Lo sviluppo, inoltre, di sistemi ITS & ICT potrà contribuire all'integrazione delle diverse modalità di trasporto all'interno della Città Metropolitana orientato allo sviluppo di un vero e proprio sistema di TPM (trasporto pubblico metropolitano) ed, in prospettiva, anche intermetropolitano: in tal senso il progetto Smart Co.M.M., promosso dalla Città di Messina in partenariato con le Città di Catania e Reggio Calabria, sviluppato nell'ambito del programma EFISIO, ha l'ambizione di mettere insieme le tre contigue Città Metropolitana per lo sviluppo di un

unico sistema di infomobilità d'area vasta dinamico, interattivo e multimodale

obiettivo tematico 4: sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori

Agire sul sistema del trasporto pubblico significa incidere direttamente ed indirettamente su diversi fattori legati alla salvaguardia ambientale oltrechè al benessere urbano.

In generale il sistema trasportistico della regionale (fonte Regione Siciliana: Analisi del TPL) rileva in maniera sintetica diverse problematiche quali, tra le altre:

- la prevalenza del trasporto privato (67,7%) rispetto al trasporto pubblico (32,3%);
- l'assenza di un'integrazione fra trasporto pubblico gomma e ferroviario con conseguente duplicazione
- dei servizi in alcune località e carenze in altre;
- l'assenza di una visione di "sistema" per porti e aeroporti esistenti, nell'ambito della mobilità complessiva di scambio della Regione.

L'84,3% degli spostamenti è realizzato con l'auto e di questi il 73,6% degli spostamenti guidando personalmente l'autovettura. Sul fronte del trasporto pubblico urbano ed extra urbano si rileva che solo l'1,4% della popolazione utilizza un autobus tutti i giorni, l'1,3% qualche volta a settimana, il 6,9% qualche volta durante il mese e mai il 90,4% della popolazione. Per Messina, i risultati attesi sono pertanto legati in primo luogo all'incremento della percorrenza annua per abitante (Km-vetture/ab) e pertanto al numero dei passeggeri (posti-km/abitante) portandoli da 800 (fonte ISTAT 2013) a 1600 alla fine del ciclo di programmazione. Parallelamente le politiche di ammodernamento della flotta, sostituendo vetture Euro 2 o 1

con nuove vetture Euro 6, contribuirà al raggiungimento del valore target di 2177,53 Teq. CO2/1000 previsto per il 2023.

Come accennato, questo intervento farà sistema con l'implementazione di ulteriori progetti legati all'estensione di aree per lo scambio modale (autobus/bici - vettore pubblico/privato), per la realizzazione di aree pedonali, buffer e zone 30 e per l'estensione ed integrazione dell'attuale rete ciclabile.

Queste azioni si integrano con altre già poste in essere dall'Amministrazione Comunale nel campo dell'ITS al fine di favorire una migliore gestione della ZTL e l'adozione di sistemi di distribuzione ecocompatibile delle merci. Tra queste si annoverano i progetti in corso di realizzazione:

- "SI.D.U.M.ME - Sistema Integrato per la Distribuzione Urbana delle Merci nell'Area Metropolitana di Messina";
- "M.E.T.A. 2001" - Sistema di Monitoraggio e Controllo della mobilità.

Questi sistemi contribuiranno al raggiungimento degli ulteriori target connessi alla velocità media per Km nelle ore di punta del trasporto pubblico, migliorando pertanto la qualità del servizio e l'appetibilità dello stesso.

5.2.3 Sfide climatiche

Negli ultimi decenni la politica e la strategia per l'energia è cambiata radicalmente sia a causa delle conseguenze dell'elevato impatto ambientale generato dalle risorse energetiche di origine fossile, che dalla minore garanzia nell'approvvigionamento delle risorse stesse. La sfida al contrasto del cambiamento climatico è direttamente connesso al ripensamento delle politiche di soddisfacimento del fabbisogno energetico. In tal senso il pacchetto clima-

energia 20-20-20 di cui all Direttiva 2009/29/CE fornisce un quadro chiaro ed essenziale sulle misure da porre in essere.

Il dato regionale siciliano, relativo ai consumi energetici da fonti rinnovabili segna un più che significativo -50% rispetto alla Lombardia, a fronte di un potenziale significativamente maggiore non solo per il fotovoltaico (Messina può produrre 1,5 volte l'energia annua ottenibile dalla stessa superficie di fotovoltaico esposta a Milano) ma anche per il geotermico. Fattori che combinati fanno di Messina e delle città siciliane il maggior detrattore rispetto al contributo nazionale per la riduzione dei gas serra del 20% entro il 2020. All'interno della Regione Sicilia, Messina rappresenta l'area meno "rinnovabile" con un modestissimo 3,53% di produzione di energia elettrica da rinnovabili (fonte Regione Siciliana - Rapporto Energia 2012). A fronte della importante campagna di incentivazione statale, arrivata ormai al 5° anno, l'area messinese mantiene, di fatto, una certa diffidenza ed indifferenza verso una concreta opportunità di autoproduzione del proprio fabbisogno energetico oltre che di una interessante forma di investimento economico.

Un ulteriore punto di debolezza sul sistema energetico locale è altresì evidenziato dalle recenti normative in materia di certificazione energetica degli immobili che denunciano tutte le criticità di un patrimonio edilizio scarsamente efficiente. L'86% degli immobili risulta certificato in classe G a fronte di un 3,8% per la classe F ed un 2,9% per la classe C (fonte Osservatorio dell'Energia 2012); irrilevanti le certificazioni per classi di efficienza maggiori. Da questo quadro non sono esenti, purtroppo, gli edifici pubblici, anche di recente costruzione. Pertanto il compito di chi governa una città Metropolitana come Messina deve essere innanzitutto quello di impostare e

avviare linee d'azione di politica energetica a scala locale, rivolte sia alle utenze pubbliche che a quelle private, in modo coerente con quanto stabilito dai più recenti provvedimenti a livello europeo e nazionale, che assegnano all'ente locale un ruolo strategico nel raggiungimento degli obiettivi di risparmio energetico e di mitigazione dei cambiamenti climatici.

obiettivo tematico 4: sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori

Il PAES elaborato dal Comune di Messina, ed attualmente in discussione in Consiglio Comuna, contribuisce a rafforzare ed a porre a sistema le azioni già prefigurate nel Dossier Preliminare del PON Metro.

Una lettura coordinata dei due documenti consente di evidenziare una piena coerenza con le linee guida dell'Amministrazione Comunale e, fondamentalmente, con gli indirizzi generali nazionali ed europei.

Appare chiaro che uno degli obiettivi è **sensibilizzare i cittadini** (principale target dell'azione integrata) verso le esigenze di risparmio energetico ed uso di fonti energetiche rinnovabili e, nel contempo, mettere in campo **azioni dimostrative** che consentano importanti risparmi energetici ed economici con la caratteristica della replicabilità sul territorio metropolitano. In tal senso, i risultati che stanno progressivamente maturando dal progetto **CERTuS**, finanziato nell'ambito del programma europeo IEE – Intelligent Energy Europe, fornirà un importante contributo per la definizione di best practice replicabili oltre che i dati fondamentali per procedere allo sviluppo di progetti pilota di efficientamento energetico di edifici della PA. Oltre agli interventi su edifici pubblici si prevedono azioni di efficientamento anche sul sistema di illuminazione pubblica

che vede al 2012 un consumo di 22600 MWh (fonte PAES): è facile pertanto intuire gli impatti sul bilancio comunale. Si ritiene comunque utile evidenziare che il dato fornisce un consumo pro-capite di 93 KWh/ab. a fronte della media regionale di 114 KWh/ab. (fonte Terna 2012). Il PAES pone come obiettivo per il 2020 una riduzione del 10% di tali consumi. Le nuove infrastrutture saranno pensate secondo il concetto delle smart grid, realizzando impianti a onde convogliate che, oltre a soddisfare le necessità di telecontrollo e monitoraggio, potrà servire a coprire le zone della città con scarsa copertura Wi-Fi. Per quanto attiene invece le azioni di sensibilizzazione ed informazione a cittadini ed imprese, si prevede l'attivazione di uno **Sportello Energia**, affinché possano assumere scelte dettate da una consapevolezza informata sui benefici, anche economici, derivanti dall'adozione di tecnologie efficienti. L'azione integrata e coordinata dei vari interventi potrà quindi incidere sul fronte pubblico sugli indicatori di risultato di consumi della PA per unità di lavoro e sui consumi di energia elettrica per illuminazione pubblica per Km². Parallelamente sul fronte privato, grazie ad una efficace campagna di comunicazione ed all'attivazione dello sportello si potrà incidere sulla produzione procapite di energia da fonti rinnovabili e sulla riduzione procapite di energia e pertanto contribuire alla riduzione di emissioni di gas serra in termini di Teq CO₂.

5.2.4 Sfide demografiche

La tendenza a perdere la popolazione, soprattutto quella giovanile, deve necessariamente spingere ad attivare degli strumenti che mirino ad investire sulle risorse umane presenti in città al fine di fornire loro le dovute competenze che

potrebbero consentire di affrontare le sfide dell'economia della conoscenza e dei servizi che la città di Messina dovrà affrontare nel suo prossimo futuro.

In particolare, si potrebbe focalizzare l'attenzione sul ruolo che i giovani debitamente formati ed attrezzati possono dare allo sviluppo della città metropolitana con l'attivazione di servizi innovativi per l'inclusione sociale. In tal senso, è da sottolineare anche l'importanza di definire dei fabbisogni formativi coerenti con l'economia locale al fine di garantire una piena occupabilità di risorse umane opportunamente formate.

Altro aspetto da evidenziare è quello relativo all'attività di orientamento. La filiera della conoscenza, sarà concepita come circuito virtuoso di istruzione e formazione al lavoro in diretta connessione con le specificità produttive dei sistemi territoriali dell'area metropolitana. Infatti, tale connessione sinergica potrà essere in grado di contribuire all'attuazione dei processi di riforma dell'istruzione e del lavoro, di incrementare l'acquisizione di conoscenze e competenze, di riconoscere le competenze pregresse (acquisite a scuola e sul lavoro), e di contrastare i fenomeni di esclusione culturale e sociale e lavorativa.

obiettivo tematico 9: promuovere l'inclusione sociale, combattere la povertà ed ogni forma di discriminazione

L'opportunità di poter potenziare i servizi gestionali (soprattutto quelli inerenti alla riduzione della marginalità estrema) delle infrastrutture abitative in possesso dell'Amministrazione o di quelle da realizzare attraverso il Pon Metro, rappresenta un forte valore aggiunto al grave problema che l'area Metropolitana di Messina sta affrontando sull'emergenza immigrazione. Ad esempio, l'emergenza legata alla presenza di

minori stranieri accompagnati nella città di Messina, ha fatto rilevare la carenza di strutture idonee di carattere emergenziale per favorirne l'accoglienza. Solo grazie all'aiuto ed alla disponibilità di alcune associazioni di volontariato e di alcuni istituti religiosi, si è riuscito a fare fronte alla numerosa presenza di minori stranieri non accompagnati (oltre cento), già a partire dal mese di ottobre del 2013. Questa emergenza non sembra destinata a diminuire e, la città di Messina intende strutturare una rete di servizi idonei a garantire un'accoglienza dignitosa seppure temporanea.

Social Innovation per l'inclusione dei segmenti di popolazione più fragile e per aree e quartieri disagiati

- **Pronto Soccorso Abitativo per immigrati e senza fissa dimora**

L'azione integrata in argomento rientra tra le politiche di welfare indirizzate alla realizzazione di servizi a bassa soglia come risoluzione delle emergenze di estremo bisogno. Tale servizio consentirà di rispondere ad una esigenza particolarmente sentita in tutte le città metropolitane. Il servizio, proprio per la caratteristica della temporaneità, sarà finalizzato al recupero dell'autonomia degli utenti. Il carattere di temporaneità può consentire l'accesso al servizio ad un ampio ventaglio di soggetti.

L'operazione, a parte la possibilità di creare un gruppo che si occuperà della gestione della struttura, (facente parte del terzo settore) potrà produrre degli effetti migliorativi sulle potenzialità occupazionali dei residenti stessi. Dopo una prima fase gestionale di start up, infatti, la gestione di tali strutture sarà inserita nei Piani di Zona dei Distretti Socio Sanitari della Città Metropolitana e verrà implementata con apposite progettazioni del Fondo Sociale Europeo per consentire una

maggiore qualificazione professionale alle categorie svantaggiate per un percorso di inclusione sociale ed occupazionale.

Nell'ambito delle attività di valorizzazione dei beni confiscati alle mafie per utilizzo a fini sociali, si intende attivare un servizio a sostegno delle associazioni di volontariato, delle imprese sociali, delle cooperative e dell'associazionismo in genere finalizzato a sostenere le loro attività istituzionali, nell'ambito di un sistema di servizi programmato con l'amministrazione comunale.

I servizi da attivare riguarderanno:

- La formazione e consulenza agli operatori del volontariato e delle imprese sociali;
- L'accompagnamento e start-up per la nascita di nuove imprese sociali
- La progettazione e realizzazione di iniziative comuni.

5.2.5 Sfide sociali

La sfida sociale è quella di organizzare un nuovo modello di welfare locale mirando al recupero del degrado e alla costruzione delle reti di solidarietà sociale che garantiscano a tutti i cittadini una soglia minima della qualità della vita dando una soluzione definitiva al problema della casa. Attraverso un'azione di innovazione sociale l'Amministrazione intende investire su uno dei problemi più gravi della città (penuria di alloggi sociali, assenza di servizi, degrado fisico e sociale nei quartieri di edilizia economica e popolare, ecc).

L'obiettivo è quello di **incidere con un cambio, progettuale e culturale**, per definire una nuova politica dell'abitare e costruire un nuovo welfare comunitario in grado di scardinare il paradigma dell'emergenza.

La necessità della costituzione di interfacce culturali, i cosiddetti mediatori culturali, è stata inserita nelle richieste di azioni delle politiche locali già dal primo piano di zona del Distretto Socio sanitario (D.26), ma i monitoraggi successivi lamentano una carente attivazione di tali azioni. In particolare si legge dagli appunti degli esperti del D. 26 che "è emersa una scarsa presenza di strutture per l'accoglienza sia per gli immigrati e i senza fissa dimora, che per coloro che versano in disagio abitativo". La valutazione più recente evidenzia anche un certo pessimismo verso le possibilità di azione pratica. Pur non manifestando un impatto migratorio pressante, solo in tempi recentissimi sono stati predisposti degli interventi per affrontare la domanda di case di accoglienza per **immigrati e senza fissa dimora** (es Casa di Vincenzo).

Anche in questo caso sembra importante evidenziare la scarsa esistenza di dati statistici organizzati e fruibili che permetterebbero di fare emergere su base scientifica l'emersione di richieste di welfare concrete.

A Messina, inoltre non esiste una struttura pubblica adibita a centro di accoglienza per immigrati. Vi sono delle strutture collegate alla Caritas, che svolgono un'opera continua di assistenza agli immigrati. L'emergenza dei continui sbarchi di profughi a Lampedusa viene tamponata con l'allestimento di tendopoli.

La messa a sistema di un modello integrato di azioni, a partire dall'inclusione della popolazione più fragile e dalla programmazione di interventi nel settore delle abitazioni sociali, si inserisce all'interno di una politica più ampia di Rigenerazione urbana che mira a **trasformare Messina da città dell'emergenza a città dell'accoglienza** in una logica di

rispetto e recupero dell'ambiente esistente **senza ulteriore consumo di suolo.**

La maggiore offerta di alloggi sociali contribuirà ad innescare percorsi di politiche di inclusione con l'integrazione di strumenti complementari per l'occupabilità e l'autosufficienza (formazione, assistenza familiare, piani di inserimento professionale ecc.) di ampie fasce di categorie svantaggiate. Una politica di riqualificazione urbana integrata implica mettere in campo strumenti di riqualificazione complessiva delle periferie, intendendo col termine "riqualificazione" processi di carattere non solo meramente urbanistico ma anche e soprattutto di carattere sociale: esempi possibili ed estremamente concreti di questo cambio di concezione sono costituiti dalla realizzazione di centri polivalenti, aperti alla fruizione di tutte le fasce di età, centri sportivi di quartiere, scuole che si aprono al territorio e in generale luoghi di aggregazione. L'apertura dei Centri, nei quartieri marginali, determinano un miglioramento della qualità della vita dei residenti delle zone individuate, ma anche di coloro che vivono nelle vicinanze; aumentano da un lato il livello di socializzazione, ma aumentano anche l'opportunità di entrare in contatto con nuovi sbocchi professionali.

La città di Messina, proprio per il suo ruolo metropolitano, candidata ad essere città di servizi, anche sul tema del welfare deve prendersi cura delle problematiche diffuse nel suo hinterland e cercare risposte comuni con i vicini Enti Locali.

obiettivo tematico 9: promuovere l'inclusione sociale, combattere la povertà ed ogni forma di discriminazione

La dimensione descritta del problema casa e l'opportunità offerta dal PON METRO, rappresenta un importante momento di snodo fondamentale per il futuro della città.

Social Innovation per l'inclusione dei segmenti di popolazione più fragile

e per aree e quartieri disagiati

- **Verso nuove Politiche Abitative**

La complessità delle dinamiche sociali ha dato così luogo a diversi tipi di povertà/disagio abitativo:

- **famiglie a basso reddito.** Da sempre considerate come i beneficiari naturali di politiche abitative;

- **giovani coppie.** Un tempo godevano di risorse economiche aggiuntive provenienti dalla famiglia d'origine che contribuivano al mantenimento del nuovo nucleo (spesso per l'affitto o per l'acquisto della casa). La nuova congiuntura economica, ma anche il cambiamento delle regole del mercato del lavoro (con forme di lavoro sempre più flessibili e precarie soprattutto per i giovani) crea, sempre più, una domanda di case in affitto con canoni più accessibili. Una quota di giovani ha, infatti, spostato la propria residenza fuori dal comune di Messina per esigenze abitative (ma sempre all'interno dell'area metropolitana). I canoni in città sono di gran lunga più elevati rispetto ai comuni limitrofi;

- **famiglie monogenitoriali** (separati con figli) o "**single di ritorno**" (separati con redditi medi, per lo più da impiego pubblico, che devono contribuire al mantenimento dei figli) che si trovano nell'impossibilità di pagare un affitto da libero mercato;

- **popolazione anziana.** Si registra in città un calo demografico aggravato da una crescente emigrazione dei giovani che di

fatto fa aumentare la quota della **popolazione anziana** della quale occorre prendersi cura.

Gli interventi previsti saranno integrati da azioni che potranno ricadere nelle azioni previste dal FSE con lo scopo di sviluppare percorsi di integrazione e migliorare il reinserimento lavorativo dei soggetti svantaggiati per combattere ogni forma di discriminazione nel m.d.l.; rafforzare l'integrazione sociale e contrastare i fenomeni di povertà attraverso percorsi, anche personalizzati, finalizzati all'inserimento lavorativo. Il Comune di Messina predisporrà anche un sistema di monitoraggio e valutazione da applicare a tutte le progettualità che ricadranno nell'Azione Integrata della Social Innovation, (a prescindere se il risultato atteso rientri nel R.A.4, R.A5, R.A. 6) anche in considerazione del fatto che i servizi potranno ricadere su un territorio metropolitano.

Il Comune di Messina predisporrà anche un sistema di monitoraggio e valutazione da applicare a tutte le progettualità che ricadranno nell'azione integrata della Social Innovation, (a prescindere se il risultato atteso rientri nel R.A.4, R.A5, R.A. 6) anche in considerazione del fatto che i servizi potranno ricadere su un territorio metropolitano.

Social Innovation per l'inclusione dei segmenti di popolazione più fragile e per aree e quartieri disagiati

- **Accogliere per integrare**

Una politica di riqualificazione urbana integrata implica mettere in campo strumenti di riqualificazione complessiva delle periferie, intendendo col termine "riqualificazione" processi di carattere non solo meramente urbanistico ma anche e soprattutto di carattere sociale: esempi possibili ed estremamente concreti di questo cambio di concezione sono

costituiti dalla realizzazione di centri polivalenti, aperti alla fruizione di tutte le fasce di età, centri sportivi di quartiere, scuole che si aprono al territorio e in generale luoghi di aggregazione.

Degli interventi infrastrutturali strutturati, così come previsti per il Piano di Azione Integrata che determinano un miglioramento della qualità della vita dei residenti delle zone individuate, ma anche di coloro che vivono nelle vicinanze, aumentano da un lato il livello di socializzazione, ma aumentano anche l'opportunità di entrare in contatto con nuovi sbocchi professionali.

6. Conclusioni

Il presente documento si pone come strumento conoscitivo generale del territorio costituente la nuova Città Metropolitana di Messina, desunto da una lettura sinottica dei più importanti documenti pianificazione e programmazione partecipata posti in essere dalle istituzioni locali nei passati cicli di programmazione.

Esso pertanto rappresenta il primo tassello, promosso dalla Città capoluogo di Messina, verso la costruzione del Piano Strategico Metropolitano, così come previsto dalla nuova normativa in materia, ponendo l'accento sull'opportunità che il nuovo ciclo di programmazione offre per consentire ai territori di trovarsi in maniera unitaria attorno a tavoli di condivisione capaci di attivare forme di governance innovative derivate non da modelli rigidi ma plasmate sulle specifiche vocazione di ogni "brano" della Città Metropolitana.

Il PON Metro 2014-2020, così come il PON Governance, rappresentano utili strumenti per consentire, nei fatti, la costruzione della Città Metropolitana. Sebbene diversi interventi trovino come realizzazione fisica il comune capoluogo (si pensi all'emergenza abitativa propria delle grandi aree urbane) altri interventi si pongono per definizione quali interventi di sistema volti a migliorare servizi propriamente urbani, declinabili e replicabili a scala metropolitana. Lo sviluppo delle reti immateriali consente di ridurre le distanze fisiche tra i cittadini metropolitani, così come la riorganizzazione sistemica e la creazione di infrastrutture idonee consente una diversa e migliore concezione del trasporto pubblico locale che diviene trasporto pubblico metropolitano.

L'attivazione di tavoli territoriali ed il coinvolgimento delle Amministrazioni locali e dell'Ente Città Metropolitana di Messina dovrà consentire sin da subito definire i rapporti tra le diverse aree di interesse e consentire di validare o modificare gli assetti partenariali costruiti negli anni passati, alla luce di una nuova lettura che tenga conto, questa volta, di una visione di insieme sulla scorta dell'aggregazione e di una visualizzazione *georeferenziata* dei diversi studi riconducibili principalmente ai sistemi locali del lavoro, ai distretti socio sanitari ed agli ambiti territoriali per l'erogazione dei servizi pubblici essenziali.

Riferimenti bibliografici

Comune di Messina, Piano Urbano della Mobilità (2006)

Provincia Regionale di Messina, Piano Territoriale Provinciale (2008)

Piano Strategico "Messina 2020 – Verso il Piano Strategico" (2009);

Regione Siciliana, PO-FESR 2007-2013 PIST n. 17 "Peloritani, Terre dei miti e della bellezza, area ionica alcantara - valorizzazione turistico-imprenditoriale dell'identità locale" (2010);

Regione Siciliana, PO-FESR 2007-2013 PIST n. 18 "Milazzo, Ganimè, Eolie, Sistema urbano terra/mare - 20/20/20 una politica per l'eccellenza" (2010);

Regione Siciliana, PO-FESR 2007-2013 PIST n. 19 "Thyrrenium – Tyndaris: mare montagna" (2010);

Regione Siciliana, PO-FESR 2007-2013 PIST n. 20 "Nebrodi Città Aperta" (2010);

ISPRA, "Qualità dell'Ambiente Urbano – VII Rapporto" (2010)

ISTAT, Cittadini e Nuove Tecnologie (2013)

Legambiente, "ECOSISTEMA URBANO - XX Rapporto sulla qualità ambientale dei comuni capoluogo di provincia" (2012, 2013, 2014)

Cittalia, Taccuino Metropolitano (2014)

Comune di Messina – Servizio Statistica "La Città in Cifre 2013" (2014)

Caritas Diocesana – Rapporto Povertà (2014)

Caritas Diocesana – Rapporto Povertà (2015)

Comune di Messina "URBACT II – Sustainable Food in Urban Communities, Piano di Azione Locale della Città di Messina" (2015)

Comune di Messina, PAES – Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (2015)

Save the Children - Liberare i bambini dalla povertà educativa: a che punto siamo? Un'analisi regionale (2016)

Città di Messina

Segreteria Generale Direzione Generale

Vice Segreteria Generale - Servizio Sviluppo Economico

Palazzo della Cultura "Antonello da Messina" – 4° piano

Viale Bocchetta is. 373 – 98122 Messina

marketingepianificazione@comune.messina.it

ALLEGATO AL DOCUMENTO

“MESSINA CITTA' METROPOLITANA/Connettere Sogni-Generare Futuro”
baseline verso il piano strategico metropolitano

1. Atti di Pianificazione

Il Documento è redatto sulla scorta della lettura critica e comparata dei seguenti atti di pianificazione strategica urbana e di area vasta:

- ✓ Comune di Messina, Piano Urbano della Mobilità (2006)
- ✓ Provincia Regionale di Messina, Piano Territoriale Provinciale (2008)
- ✓ Piano Strategico “Messina 2020 – Verso il Piano Strategico” (2009);
- ✓ Regione Siciliana, PO-FESR 2007-2013 PIST n. 17 “Peloritani, Terre dei miti e della bellezza, area ionica alcantara - valorizzazione turistico-imprenditoriale dell'identità locale” (2010);
- ✓ Regione Siciliana, PO-FESR 2007-2013 PIST n. 18 “Milazzo, Ganimè, Eolie, Sistema urbano terra/mare - 20/20/20 una politica per l'eccellenza” (2010);
- ✓ Regione Siciliana, PO-FESR 2007-2013 PIST n. 19 “Thyrrenium – Tyndaris: mare montagna” (2010);
- ✓ Regione Siciliana, PO-FESR 2007-2013 PIST n. 20 “Nebrodi Città Aperta” (2010);
- ✓ Comune di Messina “URBACT II – Sustainable Food in Urban Communities, Piano di Azione Locale della Città di Messina” (2015);
- ✓ Comune di Messina “INTERREG IVc – Sustainable Urban Mobility, Implementation Plan”;
- ✓ Comune di Messina, PAES – Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (2015).

2. Sul Partenariato

La Città di Messina già dalla redazione del Piano Strategico e successivamente in occasione della redazione del Piano Integrato di Sviluppo Urbano (PISU) e Piano Integrato di Sviluppo Territoriale (PIST) ha promosso l'istituzione di tavoli partenariali istituzionali che coinvolgessero, oltre le associazioni di categoria che operano su scala territoriale, anche le realtà comunali maggiormente rappresentative a livello territoriale.

Nel corso degli anni diverse sono state le occasioni per rafforzare e consolidare una sorta di tavolo permanente con gli attori maggiormente rappresentativi (ordini professionali, sindacati, associazione di categoria) che regolarmente sono chiamati a condividere e concertare le strategie dell'Amministrazione Comunale.



Incontro con i Sindaci – Tavoli di condivisione su Innovazione Sociale per il programma URBACTIII

Per quanto attiene in particolare le tematiche del Pon Metro maggiormente sensibili al tema della progettazione partecipata e condivisa a scala sovraterritoriale si ritiene opportuno citare in primo luogo il tavolo dei Sindaci costituito in occasione della condivisione degli interventi da inserire nel Patto per la Città di Messina relativamente al Masterplan per il Mezzogiorno. Durante i vari incontri, le opere e gli interventi sono stati considerati nell'ottica della giusta complementarietà tanto con il PO-FESR 2014-2020 quanto con i PON ed in particolare con il PON Metro per ciò che attiene i servizi di livello metropolitano erogati dal Comune Capoluogo quali nodi di scambio modale, servizi di inclusione e servizi interattivi per la fruizione turistica del territorio metropolitano.

Parallelamente sono stati altresì attivati due tavoli specifici promossi dai rispettivi assessori al ramo per quanto attiene le specifiche tematiche dell'agenda digitale e la social innovation.



Incontro con i Sindaci – Tavoli di condivisione su Innovazione Sociale per il programma URBACTIII

Si ritiene altresì opportuno citare l'ulteriore laboratorio di partecipazione con partenariato istituzionale promosso per il GAL (Gruppo di Azione Locale) Peloritani nell'ambito del quale la Città di Messina intende promuovere forme di marketing territoriale attraverso lo sviluppo di servizi turistico-culturali pienamente interattivi ed interoperabili per la fruizioni dei beni artistici e paesaggistici del territorio metropolitano.

Tra i soggetti maggiormente rappresentativi che hanno finora partecipato ai tavoli e che contribuiranno alla definizione del Piano Operativo degli Interventi vi sono:

- Città Metropolitana di Messina;
- Comuni Capofila dei Distretti Socio Sanitari D26, D27, D28, D29, D30 , D31 e D32;
- Università degli Studi di Messina e CNR;
- Confindustria e Camera di Commercio Industria e Artigianato;
- Parliament Watch Italia;
- Fablab Messina;
- CGIL, CISL, UIL;
- Policlinico Universitario di Messina
- Azienda Ospedaliera Piemonte-Papardo Messina
- Soggetti aderenti alla Consulta Comunale delle Organizzazioni Sociali

3. Sull'attuazione della Città Metropolitana

Rif. Normativi Regione Siciliana - L.R. 15/2015 così come integrata e modificata dalla L.R. 1/2016 e dall'art. 23 della L.R. 8/2016

Giusto D.P. n. 544 del 31/05/2016, il 10 giugno si è insediato quale **Sindaco Metropolitano** il Sindaco della Città di Messina Renato Accorinti.



Art. 12 - Sindaco metropolitano

1. Il Sindaco metropolitano:

- a) è il legale rappresentante dell'Ente;
- b) *soppressa*
- c) convoca e presiede la Conferenza metropolitana;
- d) convoca e presiede il Consiglio metropolitano.

2. Il Sindaco metropolitano nomina tra i componenti del Consiglio metropolitano un Vicesindaco, che lo sostituisce nei casi di assenza o impedimento. Qualora anche il Vicesindaco sia assente o impedito, assume le funzioni di Sindaco metropolitano il componente del Consiglio più anziano di età.

3. Il Sindaco metropolitano può assegnare deleghe ai componenti del Consiglio metropolitano, nel rispetto del principio di collegialità, secondo le modalità e nei limiti stabiliti dallo statuto. Le deleghe possono essere revocate con provvedimento motivato.

4. Il Sindaco metropolitano compie tutti gli atti di amministrazione che dalla legge o dallo statuto non siano specificamente attribuiti ad altri organi della Città metropolitana, al segretario ed ai dirigenti della Città metropolitana.

Nomina il segretario della Città metropolitana, i responsabili degli uffici e dei servizi, attribuisce e definisce gli incarichi dirigenziali e quelli di collaborazione esterna. I rapporti di collaborazione esterna e di consulenza non possono superare le due unità e non possono prevedere un compenso superiore al 50 per cento di quello spettante ai dirigenti di prima nomina.

5. Il Sindaco metropolitano, ogni sei mesi, presenta al Consiglio metropolitano una relazione relativa al lavoro svolto nel semestre precedente.

Il 4 luglio si è tenuta la cerimonia di insediamento della **Conferenza Metropolitana**.

Art. 15 - Conferenza metropolitana

1. La Conferenza metropolitana, composta dai sindaci dei comuni appartenenti alla Città metropolitana, è l'organo di indirizzo politico e di controllo dell'ente di area vasta.

2. La Conferenza metropolitana, a maggioranza assoluta dei propri membri, approva:

- a) lo statuto proposto dalla Giunta metropolitana;
- b) il regolamento per il proprio funzionamento;
- c) i bilanci di previsione, consuntivi e pluriennali proposti dalla Giunta metropolitana.

3. La Conferenza metropolitana approva, altresì, i regolamenti, i piani ed i programmi ed esercita ogni ulteriore funzione attribuita dallo statuto.

Entro il 30 Settembre 2016 dovranno tenersi, a norma dell'art. 23 della L.R. 8/2016, le elezioni del **Consiglio metropolitano**.

Art. 14 bis - Consiglio metropolitano

1. Il Consiglio metropolitano è l'organo di indirizzo politico e di controllo dell'ente di area vasta.
2. Il Consiglio metropolitano, a maggioranza assoluta dei propri componenti, approva:
 - a) il regolamento per il proprio funzionamento;
 - b) i bilanci di previsione, consuntivi e pluriennali proposti dal Sindaco metropolitano.
3. Il Consiglio metropolitano approva, altresì, i regolamenti, i piani ed i programmi ed esercita ogni ulteriore funzione attribuita dallo statuto.
4. Il Consiglio metropolitano propone alla Conferenza metropolitana lo statuto e le sue modifiche ai sensi dell'articolo 3, comma 2.
5. Il Consiglio metropolitano è composto dal Sindaco metropolitano e da:
 - a) quattordici componenti, nelle Città metropolitane con popolazione residente fino a 800.000 abitanti;
 - b) diciotto componenti, nelle Città metropolitane con popolazione residente superiore a 800.000 abitanti.
6. Il Consiglio metropolitano è eletto dai sindaci e dai consiglieri comunali in carica dei comuni appartenenti alla Città metropolitana. Sono eleggibili a consigliere i sindaci ed i consiglieri comunali in carica. L'elezione avviene con le modalità di cui all'articolo 18.