

Strumenti d'area vasta tra pianificazione territoriale e programmazione economica: esperienze significative e ricadute sui piani urbanistici

Ilaria Delponte

Dipartimento di Ingegneria delle Costruzioni, dell'Ambiente e del Territorio, Università degli Studi di Genova

ilaria.delponte@unige.it

ABSTRACT

La pianificazione territoriale e la programmazione economica costituiscono due aspetti complementari di un approccio integrato volto allo sviluppo delle potenzialità dei diversi contesti; la dimensione d'area vasta si inserisce come ambito privilegiato in cui declinare il rapporto tra progresso socio-economico e governo del territorio. A riguardo, gli strumenti dedicati possono procedere secondo confini amministrativi oppure contenuti di progetto e/o da aggregazioni del consenso degli attori sociali, avvicinandosi così a piani strategici. Passate in rassegna alcune significative esperienze, il paper si interroga sulle loro ricadute nella pianificazione ordinaria e propone confronti con concezioni di altre tradizioni ed ordinamenti.

All'interno del dibattito urbanistico corrente, molte parti concordano nell'esprimere un giudizio negativo sulla scarsa maturazione del processo di pianificazione ad area vasta nel nostro Paese. La frammentaria articolazione che investe le competenze, i livelli di governo e i settori della spesa pubblica è infatti uno dei caratteri distintivi della situazione italiana. Gli stessi strumenti di programmazione e di pianificazione ad area vasta si trovano parcellizzati tra loro: se, da un lato, le iniziative fin qui condotte non hanno portato ad innovazioni normative ed alla costruzione di nuovi quadri di assetto coerenti e condivisi, tuttavia, dall'altro, alcune significative esperienze hanno evidenziato fattivamente la possibilità di un dare vita a processi di sinergia fra piani, programmi e progetti a livello territoriale.

L'esperienza italiana mostra sicuramente alcuni caratteri peculiari nell'approccio ai temi della programmazione e pianificazione ad area vasta su scala nazionale, determinati in gran parte dalle contingenze storiche del suo passato¹. Esperienza significativa in tal senso sono stati i primi programmi complessi², al cui apice evolutivo si situa il Bando ministeriale di finanziamento dei PRUSST del '98; come espressamente citato nel decreto attuatore, con tale strumento si intendeva favorire la creazione di un "parco progetti" di area sufficientemente vasta (tipicamente

sovracomunale) per poter affrontare quelle diffuse criticità che sono spesso ostative per efficaci interventi a scala minore.

Notevoli sono gli elementi di spunto per una riflessione sulla pianificazione urbanistica e territoriale offerti dall'introduzione della programmazione complessa, in termini di immediati effetti che il nuovo processo innescato ha comportato a livello di modus operandi, ma anche e soprattutto in termini di ricadute a lungo termine agenti sul sistema pianificatorio nel suo complesso. La programmazione, con l'introduzione degli strumenti suddetti, ha subito di fatto una rivoluzione: essa ha assunto infatti un ruolo diverso, come momento di raccolta delle domande di trasformazione e di ricognizione sulle risorse disponibili per l'adeguamento infrastrutturale ed insediativo. In virtù di questo, il ruolo del piano urbanistico cambia: diventa il filtro per l'ammissibilità dei progetti, luogo di confronto fra alternative. In questi passaggi, idea guida è la fattibilità dell'intervento, che fa da riferimento comune per la concreta attuazione di obiettivi di interesse, integrando le diverse scale, al fine di ottenere effetti sinergici altrimenti irrealizzabili.

In epoche più recenti, si sono succeduti ulteriori episodi significativi; gli ambiti di applicazione hanno presentato, in alcuni casi, situazioni di carenza infrastrutturale, in altri, contesti promettenti per lo sviluppo strategico del territorio nazionale.

Tra di essi, si segnalano il progetto "Quadroter", avviato dal Ministero dell'Ambiente nel 1992, i "Progetti Pilota" del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell'Economia e delle Finanze del 1999 e il progetto "S.I.S.Te.Ma" del 2002, promosso dal Ministro delle Infrastrutture.

L'oggetto principale del Progetto Quadroter ("QUADro TERRitoriale di riferimento per la politica ambientale") è stata l'analisi dell'effettiva distribuzione degli insediamenti urbani e della relativa loro densità: in esso è stato utilizzato il concetto di "eco-sistema urbano"³ come schema di riferimento per la misurazione, la valutazione e la gestione anche degli impatti antropici sull'ambiente naturale, originati da attività urbane. Nella ricerca si è proceduto ad una lettura del territorio italiano nei suoi attuali squilibri, partendo dal presupposto che è in funzione di tale residenzialità che l'uomo manifesta la maggior parte dei suoi bisogni, sia di consumo che di attività. Come noto, lo studio ha proceduto, sulla base di questi obiettivi, a disegnare una riorganizzazione dell'armatura urbana⁴ per il medio e lungo periodo. In sintesi, l'obiettivo del Progetto "Quadroter" è stato quello di contribuire con un "orientamento programmatico" degli usi del suolo ad attualizzare gli intendimenti futuri all'interno di piani, programmi e progetti, ad opera dei diversi livelli di responsabilità (settoriale o spaziale), autorità ed enti pubblici, ma anche enti privati.

Altra esperienza significativa di programmazione e pianificazione integrata in Italia, viene dal "Progetto Pilota-Adeguamento della strumentazione tecnico urbanistica ed economico-programmatoria", attivati con lo scopo di implementare i programmi regionali del Quadro Comunitario di Sostegno (QCS) nelle Regioni italiane che rientrano in

Obiettivo 1⁵. Il “Progetto Pilota” è stato proposto in preparazione dell’allora nuova programmazione 2000/06 per ovviare alla incompatibilità tra interventi cofinanziati dalla UE e le previsioni pianificatorie ed urbanistiche nazionali e locali. Scopo finale di tutta l’articolazione del progetto è stato il connettere le politiche di trasformazione territoriale con quelle relative alle previsioni di sviluppo socio-economico. Interessante verificare come non esista una caratterizzazione unica per i progetti esaminati⁶. L’intento è stato quello di verificare come la sperimentazione può trovare una modalità ordinaria di procedere, adeguando l’attività in relazione alle mutazioni della struttura socio-economica del Paese. In sintesi, l’esperienza dei Progetti Pilota ha evidenziato chiaramente la relazione fra due categorie di territorio all’interno dell’area vasta: il perimetro fisso segnato da confini amministrativi e la geometria variabile definita dalla dinamiche economiche e culturali, dai progetti d’impresa promossi dai privati, dalle spontanee logiche di aggregazione delle comunità locali. La realizzazione pressoché totale dei progetti e la capacità di autorganizzarsi, previa individuazione di un progetto collettivo e condiviso, ha mostrato una possibilità di soluzione del contrasto che si origina fra impostazione delle direttive di sviluppo economico e incapacità di calare tali previsioni sul territorio. L’approccio dei Progetti Pilota è risultato vincente anche nel dare vita a scenari di conoscenza condivisa fra amministrazioni, proprio per incrementare quel dialogo che spesso è causa di ritardi ed inattività.

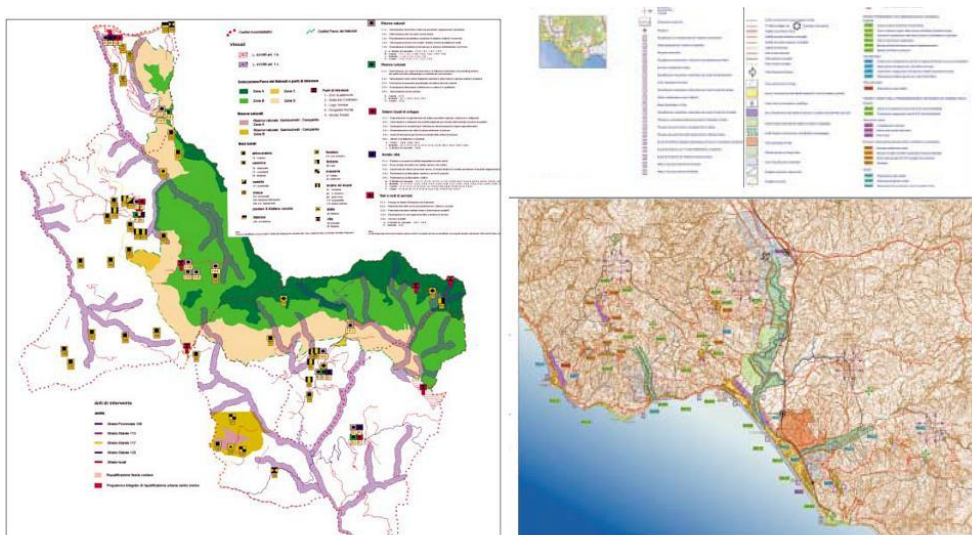


Figura 1 – Esempi di Progetti Pilota
(Nebrodi, Parco Cilento e Vallo di Diano)[fonte:MIT, MB]

Ulteriore sperimentazione ricca di spunti, specie riguardo ai contesti di sviluppo infrastrutturale, sono i “Progetti Pilota-Complessità Territoriali” e “Aree sottoutilizzate” all’interno di “S.I.S.Te.Ma - Sviluppo Integrato – Sistemi Territoriali – Multi azione” , promosso dal Ministero delle Infrastrutture.

Il progetto parte dalla volontà di affermare culturalmente il ruolo delle infrastrutture come opere territoriali che, al contrario, spesso appaiono estranee ad ogni confronto con i temi e le pratiche della trasformazione territoriale. Il nuovo orientamento, leggibile nell’indirizzo dei progetti finanziati, riguarda la progettazione delle aree interessate (e l’accelerazione dei conseguenti interventi), perseguita attraverso lo sviluppo del policentrismo e il rafforzamento della relazione tra armature territoriali, sistemi urbani e reti considerate di secondo livello. I progetti, coerentemente con la logica di intervento europea, sostengono che l’obiettivo strategico dello sviluppo territoriale può essere efficacemente attuato individuando i sistemi territoriali ed urbani di immediato secondo livello⁷ rispetto all’armatura infrastrutturale di rango europeo, quali ambiti di efficacia (contesti bersaglio) sui quali operare, evitando i rischi di autoreferenzialità e di inefficacia delle azioni programmate.

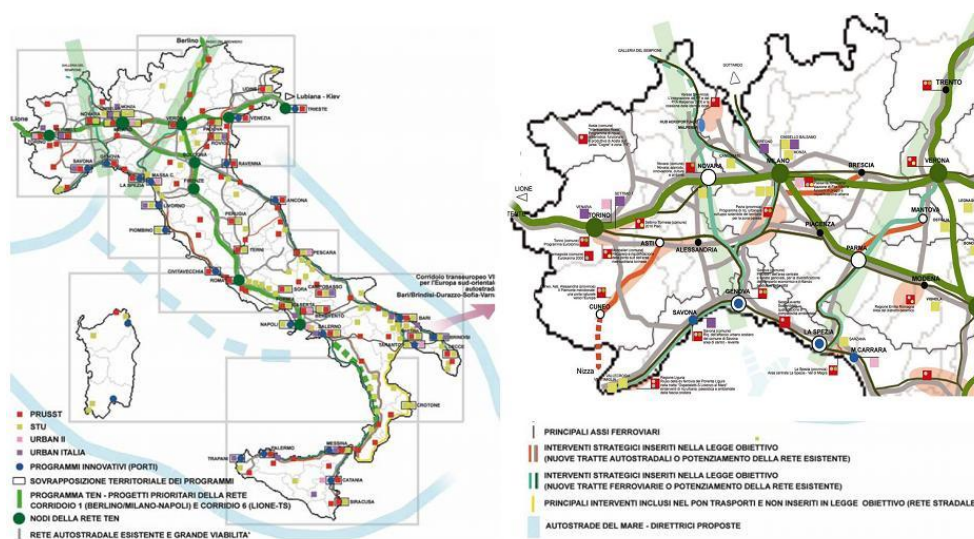


Figura 2 – Esempio Mappe Progetto S.I.S.Te.Ma

Gli orientamenti messi in campo a livello nazionale con i PRUSST, i Progetti Pilota e le altre esperienze richiamate in precedenza hanno dato avvio ad un modo di procedere che ha cambiato l’approccio all’area vasta in maniera rilevante. L’ulteriore passo consiste nel comprendere quale attuazione in via ordinaria possa avere un simile approccio, e quali siano gli strumenti idonei ad ospitarne le indicazioni.

La sperimentazione dei PRUSST ha fatto vedere come strumenti che investano sulla valorizzazione delle risorse locali (più che alla realizzazione mera di opere) sappiano coinvolgere attori fino ad allora assenti da alcune politiche collettive, ad esempio di salvaguardia ambientale. L'esigenza di pervenire, in maniera sintetica e rappresentativa, a valutazioni su ambiti territoriali complessi, che sappiano tenere conto dei diversi aspetti, fa sì che gli elementi di economia del sistema si integrino e si alimentino con il contesto che li ha generati (concetti di "milieu" e di "environment"). Proprio l'impiego congiunto di risorse legate al fattore socio-culturale, produttivo, turistico, ambientale è ciò che ha portato a concepire e dare concreta attuazione ai tavoli partenariali tipici della nuova governance, secondo la cui accezione soggetti privati e pubblici concorrono allo sviluppo collettivo del proprio ambito territoriale attraverso livelli opportuni di partecipazione. La governabilità dei fenomeni territoriali e la possibilità di pianificarli, in caso di contesti complessi in cui si trovano funzioni insediative, infrastrutture, spazi produttivi etc. che interagiscono a loro volta con l'esterno secondo esigenze di complementarità territoriale, non può che realizzarsi avviando percorsi di collaborazione interistituzionale. Infatti, a fronte della frammentarietà amministrativa (pur ereditata dalla evoluzione storica e legittimata a volte dall'espressione delle volontà delle collettività territoriali), della separazione dei centri decisionali e dello squilibrio delle fonti della fiscalità locali, emerge il bisogno di un ampio quadro di coerenze e di vaste sinergie; nei casi più recenti, parallelamente all'occasione di grandi progetti infrastrutturali⁸, si affiancano infatti lungimiranti piani a valenza strategica.

In parte, tali problematiche furono affrontate nel precedente dibattito urbanistico derivante dalle prescrizioni della legge 142/1990, a riguardo della definizione dell'"area metropolitana" e dei conseguenti piani ad essa riferiti. In quella sede, da più parti si auspicò ad un'applicazione coraggiosa dei principi di sussidiarietà e di copianificazione ed a superare ogni visione scalare del problema della pianificazione territoriale e urbana e quindi anche dei concetti di "sovraordinato" e "sottordinato". La registrazione di un bisogno da parte di alcuni ambiti metropolitani consolidati mise in rilievo la necessità di innovazione in alcuni assunti nella pianificazione: l'articolazione in unità minori (municipi), la strumentazione urbanistica basata su un piano direttore con valore strategico e su piani e accordi a carattere più operativo. Le evidenti incertezze attuative della legge 142/90 trovano la letteratura concorde nel ricondurre il fallimento di quell'esperienza ad un eccesso di dirigismo combinato ad una visione tecnocratica dei problemi concernenti la perimetrazione e l'attribuzione di funzioni.

Il problema perciò non è costituito dalla necessità di introdurre nuove istituzioni che governino relazioni che sono evidentemente multiscalari. Da più parti si afferma infatti che un piano che tenga conto delle relazioni in atto che compongono il sistema non può procedere per copertura generalizzata del territorio, ma anzi per selezione dei suoi elementi

costitutivi. Affidabilità e autorevolezza di un piano siffatto devono essere espresse tendenzialmente non in termini revisionali tradizionali, né tanto meno prescrittivi, ma costituire una sorta di griglia di coerenza che lasci alle fasi di attuazione ragionevoli margini di flessibilità anche sotto forma di alternative di scelta.

Dalle esperienze pregresse si evincono importanti indicazioni per piani d'area vasta costruibili come quadri di coerenza, con chiara individuazione delle priorità ritenute strategiche. In questa prospettiva, appare chiaro come non sia sufficiente concepire una nuova forma del piano inteso come progetto strategico per la trasformazione urbana e territoriale, al posto del tradizionale sistema di norme e vincoli.

All'interno di quanto prevede l'ordinamento italiano, tra i piani che più si prestano a interpretazioni dinamiche e flessibili sul territorio, i Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale costituiscono l'esperienza a regime che meglio riflette il percorso della pianificazione post Anni Novanta. Secondo la legge sulle Autonomie Locali, infatti, alla Provincia è demandata la visione generale dei punti di forza e di debolezza di un territorio, pertanto essa può convalidare e consolidare le determinazioni progettuali assunte grazie ad un piano (il PTC) che ha le potenzialità e le caratteristiche per assicurarne il rispetto degli indirizzi e la continuità delle azioni. Significative esperienze italiane hanno messo in luce e concretizzato fattivamente il legame concettuale esistente fra le esperienze d'area vasta della programmazione complessa e la predisposizione del Piano Territoriale di Coordinamento come piano-processo.

Spunti interessanti derivano dall'istituzione del Piano Urbano della Mobilità. Il Quaderno del Piano Generale dei Trasporti⁹ afferma infatti che il PUM "deve puntare alla realizzazione di un sistema che metta le amministrazioni locali in condizioni di gestire la mobilità. Da questo punto di vista, appare opportuno (...) coniugare lo stesso PUM alla pianificazione e alle scelte di analoga dimensione territoriale operata dai PRUSST". Emerge quindi la possibilità di avanzare ipotesi di "redistricting" che esalterebbe la componente programmatica e strategica dello strumento e la sua natura mutevole e flessibile, capace di trasformarsi a seconda della finalità con cui si indaga il sistema mobilità.

Anche i piani strategici¹⁰, pur avendo una storia breve e non del tutto strutturata dal punto di vista normativo, sono oggi investiti da una grande responsabilità ed aspettativa, specie per quanto riguarda la destinazione dei Fondi FESR dell'Unione Europea: la Commissione chiama le città ad assumere, nella stagione programmatica 2007-2013, un ruolo propulsore dello sviluppo per sé, ma anche e contestualmente, per i territori di riferimento, guardando alle vocazioni e opportunità locali, progettando e promuovendo reti di alleanze e di complementarità con altre città. I piani strategici, differentemente dagli esistenti strumenti di pianificazione urbanistica regolamentativi e previsivi, mirano a cogliere le opzioni di sviluppo, a verificarne la praticabilità e le condizioni di successo.

Si sottolinea inoltre come il rapporto tra variabilità geografica dei contesti gravitativi, confini amministrativi e forme prefissate di piano riguarda in toto la postmodernità nordoccidentale; appare utili quindi interrogarsi anche su quale siano le risposte a cui sono pervenute altre scuole e tradizioni urbanistiche, differenti da quella italiana. Indagando l'insieme degli strumenti di recente concezione ed introduzione che possono avere attinenza con il tema, alcuni rilevanti paragoni e indicazioni possono giungere dalle esperienze francesi ed anglosassoni.

Fra quest'ultime, risulta particolarmente significativo la trasposizione dello strumento "masterplan" dall'economia e gestione delle imprese alla pianificazione territoriale. Nel trasferimento, il concetto di masterplan ha inizialmente perso la valenza di documento, derivante da un processo complesso, ed è stato inteso come uno schema grafico di previsione top-down, perdendo la sua tradizionale impronta legata allo scientific management ed al decision-making processes. Come noto, le parti essenziali del processo di masterplanning risiedono nella strutturazione del processo decisionale e nella verifica dei risultati attesi. L'azione del masterplan ha l'obiettivo di regolare le esigenze di trasformazione della città, considerando in un quadro organico e globale il sistema degli interventi necessari al suo sviluppo. Da questo punto di vista il masterplan può essere definito "il progetto dei progetti". L'evoluzione del ruolo del masterplan applicato alla pianificazione territoriale presenta invece analogie con le questioni tipiche del controllo della qualità. Poiché gestire la qualità significa in effetti definire un processo, stabilendo un programma in rapporto ad obiettivi, strategie, risorse, operatori e modalità, è evidente come tale approccio pragmatico (caratteristico del planning anglosassone) possa costituire un pertinente esempio di dialogo tra pianificazione territoriale e programmazione economica.

Alla concezione recente di masterplan si avvicina l'attuale nozione del francese "schéma directeur", termine che designa, con valenza generale, lo strumento di gestione del progetto anche in campi diversi dalla pianificazione urbana e territoriale. Come noto, lo schéma directeur ha lo scopo di indicare gli orientamenti strategici per il futuro, e di definire, a grandi linee, la sequenza del conseguimento dei principali obiettivi nel tempo. Lo schéma directeur è il solo piano ad area vasta presente in Francia; esso associa più comuni e, come sostenuto da molti, può essere assimilato al PTC provinciale italiano anche se in un ambito più ristretto. Il suo ruolo è quello di indirizzare gli orientamenti fondamentali del territorio perimetrato e di stabilire le politiche di urbanizzazione: di fatto esso appare come un piano strategico a livello intercomunale. A riguardo, la legge urbanistica del '99 introduce il concetto di "pays" come spazio caratterizzato da coesione geografica, economica, culturale e sociale. La sua costruzione è mirata alla validazione di un progetto di sviluppo che propone una perimetrazione ad hoc per il raggiungimento degli obiettivi del progetto. Coloro che partecipano al progetto di pays formano un Conseil de Développement il quale elabora una carta dello sviluppo e, se

la perimetrazione viene confermata, firma un contratto di pays con lo stato centrale. Tale istituto richiama alle procedure dell'analogo italiano Comitato Misto Stato-Regione.

Alcuni elementi di interesse appaiono immediatamente evidenti in questa esperienza: la cornice flessibile all'interno della quale costituire un pays, la presenza regionale capace di coordinare e costituire un riferimento attivo, la rottura metodologica nell'approccio ai territori che segna il passaggio da una logica di "aménagement de l'espace" a una logica di "mise en valeur" dei territori. Tali similitudini mettono in luce come negli anni '90 siano state molteplici le iniziative e le azioni in campo pianificatorio che, con le debite differenze, sono accumulate da interrogativi e tentativi di risoluzione ai problemi cui incorrevano le società postindustriali.

Dalla varietà degli approcci e delle tradizioni dei diversi paesi emerge una straordinaria ricchezza di visioni e strumenti operativi; tuttavia non si può non considerare come essi siano ancora di istituzione troppo recente per tracciarne un bilancio definitivo e giudicarne la validità, specialmente per ciò che concerne il rapporto fra concezioni sottese e loro applicabilità nella prassi.

NOTE

¹ I temi e gli strumenti della politica territoriale in Italia si sono evoluti nel corso del dopoguerra secondo un itinerario segnato dalla maturazione delle problematiche e dei modi di intendere il territorio, il paesaggio, l'ambiente. Nel periodo che va dalla fine della seconda guerra mondiale fino agli anni '50 il problema principale consistette nel riportare il Paese alle condizioni precedenti il conflitto (processo di ricostruzione). Si è quindi proceduto al ripristino delle infrastrutture, al riavvio delle attività produttive, alla riedificazione del patrimonio edilizio. Tutto questo avvenne con i caratteri dell'emergenza, quindi senza seguire schemi programmatici. Negli anni '50 la situazione infrastrutturale era quella configuratasi alla fine degli anni '30; tali condizioni tuttavia, come noto, non impedirono di avviare un processo di rapido sviluppo, favorito dalla progressiva integrazione economica con gli altri Paesi e dal sostegno del cosiddetto "Piano Marshall" promosso dagli Stati Uniti per sostenere i paesi usciti dal conflitto. Già nel corso di quegli anni erano emersi i problemi degli squilibri territoriali ed in particolare l'arretratezza del Mezzogiorno; allo "schema Vanoni" del 1954, seguirono la "nota aggiuntiva al Bilancio-La Malfa" del 1962, la formazione del Comitato Nazionale per la Programmazione Economica, la proposta-programma di Giolitti, il Piano Pieraccini del 1965, il "Progetto '80" e l'articolazione regionale con i Comitati Regionali per la Programmazione Economica.

² Al gruppo dei programmi complessi di livello nazionale appartengono i Programmi di Riqualificazione Urbana (PRIU) ex DM 21/12/1994, i programmi Urban, i Progetti Interreg, i Contratti di quartiere e i PRUSST (Programma di Riqualificazione Urbana e Sviluppo Sostenibile del Territorio); a quelli di livello regionale i Programmi Intergrato di Intervento (PII), i Programmi di Recupero Urbano (PRU) ed altre esperienze regionali. Entrambe le famiglie presentano alcuni caratteri tipici di tutti i programmi complessi: integrazione di risorse pubbliche e private, forme concertative e di partenariato, snellezza ed agevolazioni amministrative, possibilità di

accesso a fondi pubblici.

³ Per *ecosistema urbano* all'interno del progetto si intende come quell'insieme di relazioni funzionali di una determinata comunità che si sviluppano nel territorio in ragione della residenzialità quotidiana dei cittadini.

⁴ Essa è fondata essenzialmente sulla riorganizzazione di 10 città "metropolitane" (con altrettanti "piani" di risanamento territoriale ed ambientale e strategie di centri alternativi in ragione dei problemi presenti in ciascuna di esse), sull'individuazione di altri 26 "sistemi di città" in tutto il territorio nazionale (in cui raggruppare ed integrare una grande quantità di città medie e piccole che, da sole, costituirebbero sempre un pericolo di gravitazione persistente sulle aree metropolitane), e sulla selezione di una quantità notevole di "unità territoriali di recupero ambientale e storico culturale".

⁵ La Direzione generale del COordinamento TERritoriale (DICOTER) del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, promotrice dell'iniziativa, in seguito all'incremento delle proprie mansioni (contestualmente all'uscita del Protocollo di Kyoto e di Agenda XXI, in aggiunta a tutta l'attività di collaborazione con le istituzioni comunitarie), si è interessata alla questione urbana in modo più diretto (con la Commissione per le Politiche Regionali), individuando questioni prioritarie e strumenti operativi.

⁶ Tra i progetti esaminati, il Ministero ha riscontrato i più diversi approcci, indicati anche con dizioni differenti: si va da "piano d'area" a "studi di fattibilità", da "programma integrato" a "piano strategico". I temi vanno dalla valorizzazione del patrimonio storico-artistico, alla realizzazione di greenways, alla rivitalizzazione di zone industriali.

⁷ Il procedimento di mappatura delle "complessità territoriali" è stato supportato nel progetto da una analisi multicriteria, costruita attraverso l'individuazione di una batteria di indicatori per ciascuna delle tematiche evidenziate, riferiti ai contesti-base provinciali, con l'obiettivo di definire le categorie di complessità e giungere ad una graduatoria dei contesti territoriali. I principali elementi considerati per la costruzione della mappatura sistematica delle "complessità territoriali" fanno riferimento a due principali indicatori. Il primo riguarda il sistema infrastrutturale di supporto e i principali assi di connessione transnazionale; il secondo va a localizzare gli strumenti di programmazione complessa, in particolare Programmi di Riqualficazione Urbana e Sviluppo Sostenibile del Territorio (PRUSST), Urban II, Urban Italia, Programma Innovativo, Società di Trasformazione Urbana (STU), ecc. al fine di individuare contesti territoriali caratterizzati dall'"addensarsi" di strumenti programmatori, potenziale indice di "vivacità amministrativa".

⁸ Secondo Camagni e Lombardo, in termini economici, due grandi categorie di fenomeni richiedono un governo a scala territoriale: l'esistenza di effetti di *spillover*, cioè di diffuse esternalità negative e positive originate da comportamenti singoli, i cui effetti vanno al di là dei confini delle amministrazioni comunali; e la presenza di economie di rete che nascono dalla necessaria massa critica e dalla unitarietà funzionale richiesta dalle architetture territoriali delle grandi infrastrutture.

⁹ Ministero dei Trasporti e della Navigazione, Servizio di Pianificazione e Programmazione, "I Quaderni del Piano Generale dei Trasporti - Linee guida per la redazione e la gestione dei piani urbani della mobilità", (Luglio 1999).

¹⁰ Le linee guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sui piani strategici definiscono gli stessi come "lo strumento all'interno del quale le città e le società locali possono costruire, in un impegno comune e consapevole, la visione condivisa e dinamica del

proprio futuro e del proprio posizionamento competitivo, finalizzando, secondo un approccio aperto e flessibile, le proprie politiche e le proprie scelte di priorità.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

R. Camagni, S. Lombardo (a cura di), *La città metropolitana: strategie per il governo e la pianificazione*, Alinea Editrice, Firenze, 1999.

I. Delponte, F. Pirlone, *Ordine/disordine urbanistico e territoriale: sviluppo insediativo e mobilità*, Atti Convegno INU Campania " I valori in urbanistica: fra etica ed estetica", IV Giornata Annuale Studi, Napoli, 17 Marzo 2008, ESI Edizioni, Napoli 2009.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti MIT, Ministero del Bilancio MB, *Progetti di territorio e contesti dello sviluppo-Progetto Pilota per l'adeguamento della strumentazione tecnico-urbanistica ed economico programmatoria*, Dossier Direzione generale del COordinamento TERritoriale (Dicoter), Arti Grafiche Tilligraf, 2002.

S. Ombuen, M. Ricci, O. Segnalini, *I programmi complessi. Innovazione e piano nell'Europa delle regioni*, Il Sole 24h Edizioni, Milano, 2000.

P. Ugolini, I. Delponte, *Dal piano al progetto. Il caso Savona*, Rivista "areAVasta", n. 12/13, Anno 7, pp. 97-101.

P. Ugolini, *L'esperienza PRUSST*, Edizioni Cusl Milano, 2000.