

Città politica o città economica?

Stefano Aragona

Dipartimento Scienze Ambientali e Territoriali, Università degli Studi
Mediterranea di Reggio Calabria
saragona@unirc.it

ABSTRACT

Il paper intende spiegare come la presente situazione della città, soprattutto in Italia, sia esito di un confronto avviatosi poco più di 20 anni addietro (Crosta, 1985). E' allora che il piano inizia a perdere la sfida con il progetto. Con la giustificazione dell'inefficacia ed inefficienza del piano urbanistico si cercano strumenti nuovi per trasformare le città. Mentre sta per avviarsi la moderna globalizzazione, quindi la competizione tra città, ed il federalismo fiscale diviene il riferimento per legare le finanze locali al territorio indipendentemente, per molti, dalle condizioni socio economiche (Aragona, 1993a). Con la peculiarità italiana su: a) scarsa importanza alla città pubblica; b) edilizia come uno dei principali motori dell'economia nazionale. Considerando il recente depotenziamento dei bilanci locali avvenuto con l'abolizione dell'ICI (Camagni, 2009a).

Ma la città è divenuta, sta divenendo, più equa ed accessibile, luogo di comunità o merce da vendere?

1. DALLE TANTE IDEALITÀ E ASPETTATIVE SULLA CITTÀ A COSA?

E' da molti anni che la città sta subendo gli esiti di scelte economiche che poco hanno a che vedere con il benessere dei suoi abitanti (Savitch, e Kantor, 2002). Non a caso, in molte realtà, questi infatti non possono essere definiti cittadini, cioè appartenenti ad una *communitas*, ma soltanto popolazione insediata in un'area. Area che nel migliore dei casi ha le infrastrutture primarie e spesso neanche quelle. Cosa è successo alle istanze, alla domanda, di città¹ che dagli anni '60 è espressa da urbanisti e soprattutto dalle popolazioni locali? Alla città come momento di pedagogia per i suoi abitanti (Gennari, 1995)?

Gli anziani stanno meglio in questa città? Le persone sopra i 65 anni ormai sono il gruppo demografico maggioritario². Ed i bambini? Questa città è progettata a misura di bambino? Se lo fosse per i primi ed i secondi più facilmente lo sarebbe anche per i diversamente abili e quindi diverrebbe tale per tutti gli altri abitanti. Abitanti che forse potrebbero divenire cittadini, quindi come sopra si diceva, riconoscersi e riconoscere il luogo sociale e spaziale in cui vivono ovvero la loro *città*.

E dire che non mancano gli strumenti per porre attenzione a queste tematiche. Il Piano Regolatore Sociale ideato negli anni '90 mira a legare le nuove istanze sociali, oltre che quelle sanitarie, presenti sul territorio all'offerta di servizi ed attrezzature (Aragona, 2003a). Quanti ne sono stati implementati se non per rispondere a richieste burocratiche³? I Piani Regolatori delle Bambine e dei Bambini vengono pensati per costruire una città che sia accessibile ai piccoli cosicché sia accessibile a tutti (Aragona, 2003b). Quali attenzioni, per essi, si sono avute nell'elaborazione dei Piani, Programmi, etc. realizzati in questi anni?

Certo a livello locale non mancano esempi di buone pratiche legati a strumenti quali ad es. I Contratti di Quartiere di prima e seconda generazione. Ma appunto dipendono dal grado di attività e sensibilità dell'Amministrazione Comunale.

Allora la storia è un'altra. I motivi vanno ricercati non nella mancanza di strumenti. La ragione è economica. La città perde la sua carica ideale, umanistica, per assumere quasi totalmente ragioni d'esistere nei bilanci. Bilanci non sociali, come in tante occasioni si proclama o richiede, ma bilanci di soggetti economici. Attori che considerano la città come produttrice di rendita. Rendita urbana che è sia di posizione che di densità edilizia. Rendita differenziata legata alle trasformazioni dell'esistente.

I tanti strumenti, programmi complessi, dedicati alla riqualificazione delle parti centrali delle città, come esito trasformano i centri storici in isole di privilegio. Privilegio per i turisti, consumer privilegiati per queste aree. Privilegio per facoltosi proprietari od affittuari. D'altronde costi fissi e spese quotidiane sono sensibilmente più elevate e quindi l'utenza deve essere capiente. L'accesso è quasi interdetto poiché con le ZTL si costruiscono isole il cui approdo è possibile solo pagando parcheggi, su strada od in aree essi siano. Sembra un'incondizionata resa alla logica della gentrification⁴.

Le espansioni edilizie, incontrollate nella loro gestione, i centri commerciali, le città commerciali, sono espressione della più forte speculazione edilizia. Anche quando i nuovi quartieri, le nuove centralità, sono inserite in piani organici l'incapacità di controllarne l'evoluzione ne fanno gigantesche lottizzazioni, in molti casi senza neanche le tradizionali opere convenzionate. Si veda come esempio significativo il caso della Centralità Urbana Bufalotta a Roma (Aragona, Grancio, 2007; Cecchini, 2008). E l'accesso a queste aree rimane un astratto desiderio se non affidato alla classica autovettura individuale. Con buona pace delle cure su ferro o mobilità pubblica. Ma le politiche urbane dove sono finite?

2. PIÙ MOTIVI DELL'ABBANDONO DELLA CITTÀ IDEALE

Certo i Comuni, cioè le città, sono stretti tra globalizzazione e fiscalità locale. La competizione, in queste decadi, è divenuta sempre più tra centri

urbani. Essi, se non inseriti in reti territoriali più vaste, competono l'un l'altro. Se non vi sono strategie a scala vasta, tutto nella città diviene prodotto da vendere. La gentrification prima accennata, termine coniato dalla sociologa inglese Ruth Glass nel 1964, si sta caricando di ancor più forti contenuti e tentazioni anche per l'Ente Locale.

Le risorse locali dipendevano per un buon 50% dall'ICI⁵. A meno di fraudolente situazioni, essendo questa una tassa progressiva si caratterizzava per un forte contenuto di equità. Soprattutto quando associata a politiche locali dell'Amministrazione Comunale finalizzate alla tutela dei ceti più deboli grazie ad es. ad esenzioni fiscali od altre politiche di supporto sociale. Ciò aiutava il mantenimento di popolazione poco abbiente nelle aree centrali e più pregiate.

L'abolizione totale di essa ha disarmato i Comuni. Per essi scelta obbligata allora diviene diminuire i servizi oppure aumentare le entrate attraverso altre strade. In molti casi si stanno percorrendo entrambe le opzioni. Sono diminuiti i servizi offerti e sono aumentati i prezzi. Ma questo significa scegliere una soluzione regressiva sotto il profilo della giustizia sociale⁶. Infatti, a meno che non vi siano particolari agevolazioni, l'aumento unitario del costo di un servizio ha un peso inversamente crescente con il reddito disponibile⁷. Ancora la necessità di far cassa spinge l'Ente locale alla massima valorizzazione del proprio territorio. Valorizzazione che in gran parte dei casi significa edificazione nuova o di riqualificazione finalizzata, come prima accennato, ad un mercato che sia il più possibile di alto reddito: così, ricorda Karrer (2007), il piano diviene sempre più un bilancio economico.

Questa scelta di politica nazionale evidenzia come nel rapporto tra politica ed urbanistica le scelte dello Stato influiscano su quelle a scala locale. Così come ha fatto l'abolizione dell'equo canone e l'evidente abbandono, nei fatti, del concetto di concessione edilizia introdotto oltre 30 anni addietro. Nei dibattiti che si stanno svolgendo in questi giorni sul disastro di Messina, con molta superficialità, si parla di costruzioni con permesso di costruire, addirittura chiamata ancora licenza da parte di non pochi giornalisti, amministratori o politici locali e non.

Testimonianza di come si stia scordando la radicale, civile, innovazione introdotta dalla L.10/1977 che sostituiva la licenza con la concessione edilizia. Esito di una regressione complessiva della politica in Italia che spinge da anni ad una progressiva scomparsa dell'idea della *res pubblica* a vantaggio di quella privata. E che ha mirato a riconquistare, ampliandolo, l'uso del territorio e della città come mezzo e prodotto di profitto economico legale o non, pur in presenza di dichiarazioni di tutela e salvaguardia di paesaggi o centri di pregio storico, artistico o naturalistico (dalla l.431/85 alla Convenzione Europea del Paesaggio del 2000 arrivando al più recente e da poco rivisto Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio).

Tutto ciò mentre dalla domanda indifferenziata di servizi di base, quello che veniva definito il fabbisogno, si forma un sempre più diversificato set di aspettative quasi individuali. Contemporaneamente all'esponenziale crescere dell'aspettativa di vita⁸ e quindi un moltiplicarsi delle necessarie prestazioni sanitarie ma soprattutto il presentarsi di nuove istanze sociali legate alla residenza, ai servizi di prossimità per le attività quotidiane, tutte tematiche connesse ed intrecciate all'argomento dell'accessibilità. Accessibilità che è fisica ed economica. Ma come dare risposte positive a queste nuove aspettative se ciò che deve guidare le trasformazioni, le soluzioni è il profitto? Occorre un ripensamento di base dei presupposti che hanno ispirato la politica per sperare che l'urbanistica possa riavvicinarsi ai principi della Carta di Atene.

Con il taglio dei rami secchi nelle ferrovie all'inizio degli anni '90 si accelerano i processi d'allontanamento delle piccole e piccolissime realtà dalle aree centrali (Aragona, 1993). Quasi contemporaneamente si avviavano politiche di privatizzazione di servizi tradizionalmente rientranti nella sfera dello Stato: come es. rilevante le Poste con il frequente avvio di chiusura di uffici postali di moltissimi paesi considerati minori⁹. Tutto questo ha rafforzato i processi d'abbandono di tali territori così indebolendone il presidio quotidiano quindi la sicurezza. Mentre a valle, oltre che aumentare le condizioni di rischio, si sta assistendo ad un crescente espansione di popolazione e del costruito. Inoltre, contraddicendo enfatiche dichiarazioni sulle modalità di trasporto si è incentivato in modo sostanziale il trasporto su gomma a scapito di quello su ferro ovvero si è spinto verso un crescente livello d'inquinamento, di congestione veicolare e di consumo di energia.

Le cose poi si aggravano con l'Alta Velocità. Avvicina i poli più rilevanti, ma senza una strategia di distribuzione ed accessibilità di area vasta, è un'ulteriore spinta verso l'accentramento e l'abbandono di cui si diceva sopra. Ovviamente, inoltre, trascurando l'iniqua ed impari presenza dei collegamenti tra Nord e Sud d'Italia.

Il trasporto, a qualsiasi livello sia, deve essere ribadito come servizio pubblico in tutte le sue componenti, infrastrutture e gestione. Deve essere ripristinato l'obbligo che avevano le FFSS, come tutte le altre Società che governavano i servizi pubblici (dalla telefonia alla energia elettrica, etc.), ad indirizzare gran parte dei nuovi investimenti nelle aree con più grave ritardo. Indipendentemente da diverse indicazioni che potrebbero derivare dal federalismo. Il labourista della "terza via" Blair, prima di lasciare la carica di premier, fu costretto a reinvestire denaro pubblico nelle privatizzate ferrovie della Gran Bretagna precipitate a bassissimi livelli di servizio e, cosa ancor più importante, di sicurezza. Scelta simile è avvenuta per il settore scolastico, data la cattiva posizione raggiunta da questo nei recenti decenni¹⁰. Ovviamente si pone un problema di priorità nell'allocazione delle risorse statali: si noti che la Francia sta rivedendo gli investimenti previsti dall'Alta Velocità poiché troppo costosi. Questa scelta politica

significherebbe aver creato dei vantaggi/svantaggi competitivi tra le aree già collegate dal treno veloce da quelle che non lo sono. Quindi uno stretto rapporto tra occasione o mancata occasione di trasformazione urbana tra una e l'altra di esse.

A scala di città come è possibile consentire il diffondersi di centri commerciali? Come non vedere l'impoverimento ed il disarmo degli spazi della vita quotidiana legata a questa scelta? Nel già citato es. della Centralità Bufalotta ogni tentativo di avviare attività economiche fuori i vari grandi contenitori commerciali è fallito dopo pochi mesi. Ma allora come potervi vivere? Come prima si ricordava, il trenta e più per cento della popolazione, quella sopra i 65 anni, come può andare avanti se risiede nelle nuove aree in cui sorgono tali mega agglomerati del commercio? Anche qui la liberalizzazione, che in questo caso poi significa oligopolio della proprietà degli edifici e delle superfici, non va ripensata? Non servono politiche urbane che, utilizzando una visione multicriteria, valutino gli effetti delle scelte? Quindi affidando il giudizio definitivo non solo a presunti benefici microeconomici del consumatore. Giudizio che deve essere espresso dall'Ente locale cioè quello più vicino al cittadino. Collocato, il più possibile, in un quadro di scelte di politiche complessive equilibrate come sembra essere ad es. il caso della Regione Toscana (Preite, 2007).

Sono stati citati questi due argomenti poiché comunicazioni e commercio costituiscono la base del formarsi della città contemporanea ed incidono in modo sostanziale sulla qualità della vita, quindi della città stessa.

Aggraverebbe la situazione ora descritta la scomparsa della Provincia, ente finalizzato ad armonizzare le strategie di varia natura a scala vasta (Camagni, 2009b). Certamente da rivedere e riorganizzare¹¹ ma non da abolire per evitare sia l'anarchia comunale (dovuta non solo alla polverizzazione delle realtà urbane ma anche ad uno spinto individualismo locale) che un non giustificato (scientificamente e politicamente) autoritarismo centralistico della Regione.

3. DIMENSIONE ED EFFICACIA POLITICA: UNA SPERANZA

Complessivamente quindi si possono trarre alcune riflessioni dopo che per circa trenta anni nel nostro Paese, come in vari altri europei, ci si è ispirarsi alla filosofia del mercato abbandonando alcuni dei presupposti dello stato sociale¹². L'urbanistica, disciplina che si occupa della città, cioè dello spazio in cui le comunità trovano il proprio luogo di vita, è strettamente legata alla politica, alle idealità che essa esprime.

Se la città deve rappresentare idealità. Nel momento in cui l'unica idealità diviene quella del profitto economico la città stessa perde tutti gli altri contenuti e diviene un prodotto da vendere. In gran parte delle realtà urbane e territoriali degli United States è così, ma perché la visione del

mondo di tale nazione è dominata dal pensiero economico in cui la politica è strumento di questo, e non viceversa come è nella tradizione politica europea¹³.

La rendita urbana è il nodo centrale che in Italia ha reso spesso inefficace l'urbanistica. Da qualche tempo sembra che si torni a ricordarlo in termini rilevanti e non solo per gli aspetti, pure indispensabili, di tipo strumentale (Oliva, 2008). Dalla tentata legge Sullo alle varie sperimentazioni di perequazione urbanistica il nostro Paese si è differenziato dalle altre nazioni europee per la difficoltà nell'accettare l'idea che la scelta di come organizzare e costruire lo spazio non è una scelta individuale ma che deriva dalla Comunità a cui si appartiene, così come si accennava prima riguardo la Bucalossi. L'esito elettorale avuto in Sardegna, giocato in gran parte sulle scelte di salvaguardia delle coste sarde fatte dall'ex Governatore Soru, mentre esprime in maniera significativa l'orientamento espresso da una Comunità locale, in questo caso regionale, testimonia anche quella concezione privatistica del territorio di cui prima si accennava.

Le politiche urbane sono fortemente, alcune volte inevitabilmente, espressione della politica più generale: di questa ne dichiarano gli orientamenti nello spazio. E qui ritorniamo al nodo centrale della politica ed alla sua funzione di ispiratrice e guida dell'urbanistica e quindi di costruzione di politiche urbane. Garau (2007) le differenzia in 5 famiglie: quelle dipendenti da soggetti internazionali (UN, Eu, Banca Mondiale); le politiche nazionali; le politiche "meta-urbane"; le politiche di distribuzione della ricchezza nazionale; le politiche urbane locali. In mancanza di un orientamento politico nazionale le politiche urbane divengono, in questo quadro, un estenuante lotta e contrattazione per riaffermare principi che in altri paesi soprattutto europei, sono impliciti relativamente alla costruzione della città pubblica, ovvero della città tout-court. Possibili nella misura in cui la Regione e l'Ente locale hanno la sensibilità politica, la volontà operativa e le capacità tecnico operative di dare spazio alla formazione di tale entità considerata come spazio collettivo e sociale.

La Regione, grazie ai margini di autonomia concessi dal DPR.616/77 e successive integrazioni, quale Ente di indirizzo politico può svolgere un ruolo importante pure se con grandi difficoltà. Il rischioso Piano Casa, che potrebbe trasformarsi in un devastante piano edilizio, è un evidente esempio di come scelte politiche nazionali possano imporre l'Agenda regionale. La Regione Emilia e Romagna, assumendo in pieno le responsabilità di soggetto politico, da tempo sta proponendo una legislazione finalizzata a coniugare urbanistica e politica secondo principi e contenuti che mirano ad enfatizzare la componente pubblica e sociale dello spazio e della città. La legge regionale n.18 del 3/07/1998 *Norme in materia di Riqualificazione Urbana* (con succ. integrazioni e direttive) ne è un esempio significativo caratterizzato per il ruolo dato alla Partecipazione dei cittadini, all'integrazione sociale ed a quella generazionale. Cercando,

inoltre, di creare connessioni tra il PSC e l'operatività del piano con grande riguardo al governo della qualità urbana. Un tentativo di confrontarsi con molte delle questioni ancora aperte relativamente ai contenuti del piano strutturale e del rapporto, comunque, tra esso e quello operativo ovvero come tradurre in scelte materiali le indicazioni di esso ed in quale modo valutarle (Avarello, 2008).

In teoria la variegata scelta di soluzioni contenute nelle varie Leggi Urbanistiche Regionali è espressione del diverso rapporto che in esse sussiste tra politica ed urbanistica. Però, per dare consistenza alle intenzioni legislative, al di là delle indicazioni delle Linee Guida di accompagnamento, occorre la volontà politica di implementare ciò che è previsto.

Purtroppo occorre sottolineare come tale responsabilità non è riscontrabile in molte delle Regioni meridionali con eccezione della Puglia e, per molti aspetti, della Basilicata. E' d'altronde evidente come la prassi amministrativa degli Enti locali nel Meridione sia molto spesso lontana dall'idea ora ricordata di città come luogo sociale collettivo considerandola, nei fatti, un coacervo di interessi individuali privati. La vicenda del finanziamento di 142 mil. di Euro a Catania scollegati, in termini reali e dichiarati, dai motivi per cui sono stati richiesti è tristemente emblematica. Atteggiamenti che, associati a scelte politiche nazionali quali ad es. i condoni edilizi od il piano casa, originano non politiche urbane ma scelte urbanistiche devastanti come mostrano il recente disastro di Messina o l'allagamento di vaste aree di Catania.

Ancora, per contrasto, si segnala quello che si è svolto in anni recenti nei molti Comuni dell'Umbria. Positivo esempio di rapporto tra obiettivi politici, sociali ed economici, ed impiego di mezzi, cioè di piani, programmi, impiegati in strategie ampie ed organiche (Ayuso, Fortuzzi, Venturini, 2005).

La limitata dimensione in termini di superficie e di popolazione coinvolte rendono molto più agevole l'intero processo di costruzione, implementazione e verifica dell'agire. Però di grande importanza è il coordinamento cosciente, articolato e consapevole della Regione associato ad un'elevata qualità sia delle amministrazioni degli Enti Locali, in termini di personale politico e tecnico, ma anche delle genti che abitano quei luoghi.

Mentre, sempre partendo da un'iniziativa di livello regionale quella della Regione Lazio relativa al Bando Regionale "Centri Commerciali Naturali" del 2008, l'XI Municipio della Capitale (assieme ad altri 16 della città e vari Comuni della Regione) ha avuto assegnato un finanziamento per la realizzazione di una sorta di Centro Commerciale reticolare capace di rafforzare il rapporto dimensione - politica - urbanistica. Servizi di prossimità, identità dei luoghi, qualità urbana, questi tra i principali caratteri dell'iniziativa. Nel quadro ed indirizzi della Regione esperienze di questo tipo richiederebbero un livello attento addirittura alla scala di quartiere per

essere ancor più efficace nel perseguire i propri obiettivi sociali e quindi politici¹⁴.

In conclusione, parlando di politica ed urbanistica, si è giunti nelle precedenti righe quasi alla micro scala. Probabilmente questo è inevitabile nel momento in cui a livello nazionale non sono presenti politiche urbane di indirizzo complessivo ed organiche che consentano di costruire scenari futuri del territorio e della città. Mentre, gli uni e le altre, in modo alterno e spesso indipendente dalla volontà delle amministrazioni locali sono soggetto ed al tempo stesso oggetto di scelte ed eventi non controllabili e pianificabili dall'urbanistica. Eventi che le stesse amministrazioni d'altra parte auspicano poiché veicoli per ottenere interventi finanziari ed opere eccezionali.

Se la Regione può svolgere un lavoro di sostituzione e riesce a costruire un indirizzo politico complessivo, e forse per molti questo dovrà essere il futuro della nazione, l'urbanistica può tentare di svolgere il suo compito. Eventualmente anche cercando di partecipare al governo degli eventi di cui sopra si accennava. Nel caso in cui gli organi regionali politici ed amministrativi non siano in grado di legittimarsi, nei fatti, con una propria politica i territori e le città, le trasformazioni urbane saranno affidate alla buona volontà, alla speranza di un cambiamento, ad un futuro più simile agli antichi auspici che alla razionale scelta consapevole del cittadino, cioè del *cives*, soggetto della democrazia moderna che produce politica ovvero l'Arte di governare la società, derivata dalla polis.

“L'uomo è per natura un animale politico”
Aristotele, *Politica*

NOTE

¹ Almeno per cui ne parla Cacciari (1990) in *Aut Civitas, Aut Polis*.

² Nella provincia di Roma è dal 1991 che gli over 65 sono più numerosi della fascia di età fino ai 18 anni (CENSIS, 1991).

³ Passaggio indispensabile anche per giovare dei fondi disponibili.

⁴ Interessanti spunti sono presenti nel testo a cura di L. Diappi (2009) *Rigenerazione urbana e ricambio sociale. Gentrification in atto nei quartieri storici italiani*, esito di una ricerca PRIN sulle specificità della gentrification in quattro quartieri storici: Il Quadrilatero Romano, Torino; l'Isola, Milano; il quartiere di Piazza delle Erbe, Genova; Santa Croce, Firenze.

⁵ Questo nonostante il Governo Prodi del 2006 avesse comunque ristretto soltanto al 40% dei possessori di prima casa il pagamento dell'ICI.

⁶ E' di questi giorni la protesta che molte cooperative di servizi stanno portando avanti contro il Comune di Roma poiché intenzionato a tagliare le loro prestazioni (www.roma2013.org).

⁷ E' la ben nota legge dell'utilità marginale del denaro.

⁸ Questioni che si erano evidenziate nello scritto *Città, abitanti, innovazioni*, in (a cura di) Di Palma V., I.N.U. Lazio, *La ricerca territoriale a Roma e nell'area romana*, Gangemi Editore, Roma.

⁹ Recentemente per ritirare tre raccomandate è stato necessario andare in tre diversi luoghi di ritiro: l'Ufficio di Poste Italiane, quello di un distributore privato ed una cartoleria tabaccaio luogo di consegna di un terzo vettore... semplificazione e risparmio per l'utenza?

¹⁰ Cosa ancor più sconcertante è che dopo oltre tre decenni di scelte orientate al mercato avviate con la Thatcher, indipendentemente dal titolo dei partiti di governo, notizie recentissime riportano che l'attuale Governo Britannico sta pensando di vendere i gioielli di famiglia fra cui l'Eurotunnel e vari edifici simbolici nei centri storici delle città (Franceschini, 2009).

¹¹ Anche contrastando l'ingiustificata nascita di nuove e promovendo eventuali accorpamenti e coordinando tutto questo con la formazione delle Aree Metropolitane.

¹² Va sottolineato che però alcune Nazioni europee, esempi importanti la Germania e tutte quelle del BeNeLux e della Scandinavia, non hanno mai abbandonato la struttura di base dello Stato sociale che li contraddistingue, indipendentemente dall'essere governati da partiti progressisti o conservatori (Ascoli U, Ranci C., 2002).

¹³ Mentre la posizione dominante è quella del ricambio continuo della città come si è evidenziato in altri scritti (Aragona 1993a) è interessante notare che anche negli US stanno assumendo importanza movimenti locali che mirano a conservare l'esistenza di comunità locali ricorrendo a strumenti e modalità di democrazia partecipativa (Annunziata, 2008).

¹⁴ Progetto Coordinato dall'architetto P. Ricci, dirigente del XI° Municipio che si ringrazia per le informazioni fornite sull'iniziativa.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

Annunziata S. Fort Greene: tra grandi progetti e micropratiche; Contro i giganti del Quartiere; Leggere il quartiere in (a cura di) Cremaschi M. *Una Finestra su Brooklyn*, Urbanistica Informazioni n. 220, 2008.

Aragona S., Grancio C., Progetto Urbano Bufalotta, presentazione (in corso di pubblicazione) del caso, Seminario *Innovazione del piano e valutazione delle trasformazioni*, I.N.U., Roma, Auditorium dell'Ara Pacis, 13 marzo, 2007.

Aragona S. Città, abitanti, innovazioni, in (a cura di) Di Palma V., I.N.U. Lazio, *La ricerca territoriale a Roma e nell'area romana*, Gangemi Editore, Roma, 2005.

Aragona S., Piano Regolatore delle Bambine e dei Bambini di Roma, in (a cura di) Fera G., Ansaldo R., Mazza E., *I bambini e la città. Strumenti urbanistici e progettazione partecipata*, IIRITI, Reggio Calabria, 2003a.

Aragona S., Piano Regolatore e Piano Regolatore Sociale, in (a cura di) Bonsinetto F., *Il Pianificatore Territoriale. Dalla formazione alla professione*, Quaderni del DSAT, Gangemi Editore, Roma, 2003b.

Aragona S., *La Città virtuale. Trasformazioni urbane e nuove tecnologie dell'informazione*, Gangemi, Roma, 1993a.

Aragona S., Infrastrutture di comunicazione, trasformazioni urbane e pianificazione: opzioni di modelli territoriali o scelte di microeconomia?, in Atti della XIV^a Conferenza Italiana di Scienze Regionali, vol.2, Bologna, 1993b.

Ascoli U., Ranci C. *The New structure of welfare in an Era of Privatization*, Kluwer/Plenum Publ. New York, 2002.

Avarello P., Gestione del "nuovo piano" e costruzione della città pubblica in (a cura di) Curti F. *La città, i progetti, le opere: pianificazione operativa e governo della qualità urbana*, Dossier, Urbanistica Informazioni, n.217, 2008.

Ayuso M., Fortuzzi A., Venturini L., L'impegno della Regione Umbria nei programmi complessi in (a cura di) Avarello P., Raymond L., Tortoioli L. *Rinascimento Urbano*, INU Edizioni, 2005.

Cacciari M., Aut Civitas, Aut Polis in Mucci E., Rizzoli P. (a cura di) *L'immaginario tecnologico metropolitano*, Franco Angeli, Milano, 1990.

Camagni R., Introduzione alla XXX Conferenza AISRe, *Federalismo, integrazione europea e crescita regionale*, Firenze, 9-11 settembre, 2009a.

Camagni R., *Apertura AA. 2009-2010* del CdL Urbanistica, PTUA, Università degli Studi *Mediterranea*, Reggio Calabria, 22 ottobre, 2009b.

Cecchini D. *Metodi e risorse per la qualità urbana* in (a cura di) Curti F. *La città... op.cit.*

CENSIS, Dossier *Infanzia e anziani; ripensare le generazioni*, 1991.

Crosta P.L., *La Produzione sociale del piano*, Franco Angeli, Milano, 1985.

Diappi L. (a cura di) *Rigenerazione urbana e ricambio sociale. Gentrification in atto nei quartieri storici italiani*, Franco Angeli, 2009.

Di Gaetano A. Strom E., Comparative Urban Governance: An Integrated Approach in *Urban Affairs Review*, Vol. 38, 2003.

Franceschini E. *Gordon Brown si vende l'Eurotunnel* Repubblica, 13 ottobre 2009.

Garau P., *Per una definizione delle politiche urbane*, Politiche urbane, Roma, 2007.

Gennari G., *Semiologia della città*, Marsilio, Venezia, 1995.

Karrer. F. in *Forma e contenuti del 'nuovo piano'. Il Congresso Inu di Ancona*, in Territorio, n. 48, 2008.

Oliva F., Il Piano e la rendita, in (a cura di) Curti F. *La città... op.cit.*

Preite M. (a cura di) *Le attività commerciali in Toscana. Atlante Territoriale*, Alinea, 2007.

Regione Emilia e Romagna, L.R. n. 18 del 3/07/1998 Norme in materia di Riqualficazione Urbana e succ. integrazioni e direttive.

Savitch H.V., Kantor P., *Cities in the International Marketplace: the Political Economy of Urban Development in North America and Western Union Europe*, Princeton, NJ, Princeton University Press, 2002.

www.roma2013.org



Parigi, Piano urbanistico
G. Eugène Haussmann, 1863 – 1869

(Gravagnuolo B., *La Progettazione Urbana
In Europa. 1750-1960*, Laterza, Bari, 1991



Roma, demolizioni anni '30



Roma, borgata al tiburtino, anni '40



Roma, Progetto Urbano Bufalotta, Vista aerea sud-ovest, 2007