

atelier 4

AGENDA URBANA

EUROPEA / ITALIANA: UN RUOLO

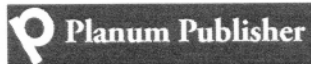
RINNOVATO DELLE CITTÀ?

Coordinatori: *Valeria Fedeli ed Elena Marchigiani*

Discussant: *Marco Cremaschi*

La pubblicazione degli Atti della XVII Conferenza nazionale SIU è il risultato di tutti i papers accettati alla conferenza. Solo gli autori regolarmente iscritti alla conferenza sono stati inseriti nella presente pubblicazione. Ogni paper può essere citato come parte degli "Atti della XVII Conferenza nazionale SIU, L'urbanistica italiana nel mondo", Milano 15-16 maggio 2014, Planum Publisher, Roma-Milano 2014.

© Copyright 2014



Roma-Milano

ISBN 9788899237004


Volume pubblicato digitalmente nel mese di Dicembre 2014

Pubblicazione disponibile su www.planum.net

È vietata la riproduzione, anche parziale, con qualsiasi mezzo effettuata, anche ad uso interno e didattico, non autorizzata. Diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica, di riproduzione e di adattamento, totale o parziale con qualsiasi mezzo sono riservati per tutti i Paesi.



Atti della XVII Conferenza Nazionale SIU
Società italiana degli urbanisti
L'urbanistica italiana nel mondo
Milano, 15-16 maggio 2014

 Planum Publisher
ISBN 9788899237004

Agenda urbana in Italia: slittamenti di scale territoriali e paradigmi progettuali

Ignazio Vinci

Università di Palermo

Dipartimento di Architettura, Scuola Politecnica

Email: ignazio.vinci@unipa.it

Abstract

L'interesse per le città che da qualche tempo permea le politiche di coesione regionale in Europa coincide in Italia, in un orizzonte cronologicamente più ristretto, con una rinnovata centralità della dimensione nazionale nell'orientamento e regolazione delle politiche locali. A quest'esito, invero parziale ma politicamente piuttosto delineato, concorrono almeno un paio di processi tra loro interdipendenti. Da un lato, il riconoscimento della fragilità delle regioni (in particolare di quelle meridionali) nel governo di politiche complesse e multilivello tra le quali vanno certamente annoverate quelle per lo sviluppo e la rigenerazione delle aree urbane. Dall'altro, un più complesso processo di rescaling istituzionale che sembra ricentrare sulle municipalità (almeno delle maggiori città) crescenti responsabilità operative ponendole quali interlocutori privilegiati con il livello nazionale.

A partire dal processo di costruzione del primo programma nazionale rivolto alle aree metropolitane, programma che convoglierà una quota significativa delle risorse per le aree urbane nella programmazione 2014-2020, il paper riflette su alcuni elementi di continuità e discontinuità presenti nelle politiche integrate per le città italiane condotte negli ultimi anni, identificando alcuni nodi su cui è verosimile potranno misursi fattori di efficacia e discontinuità che l'attuale iniziativa nazionale intende generare.

Parole chiave: urban policies, city-regions, european policies.

1 | Agenda urbana e ridisegno istituzionale

L'emergere di un orientamento consolidato attorno alla questione urbana, nel discorso pubblico e nelle politiche nazionali italiane, è un processo che si caratterizza per evidenti asimmetrie e discontinuità. Al di là dell'elemento unificante legato al richiamo retorico delle città come strutture caratterizzanti il modello territoriale policentrico del paese, ed alla necessità di porre le aree urbane al centro delle politiche per il suo rilancio, l'emersione di una agenda urbana in grado di condizionare con continuità politiche ed investimenti pubblici è stata periodicamente indebolita dal carattere non lineare dei processi di innovazione istituzionale.

Non è difficile osservare, inoltre, come le accelerazioni nell'innovazione delle politiche per le città (nei frangenti in cui si sono prodotte con maggiore continuità) sono state sollecitate da spinte esogene, la più rilevante delle quali sta evidentemente nei processi di europeizzazione (Cremaschi, 2005). Piuttosto raro è l'intrecciarsi di tali spinte all'innovazione con processi più ampi e strutturali dell'azione pubblica, quali ad esempio il decentramento dello stato e la redistribuzione di competenze tra i suoi organi periferici (Cammelli, 2011). È stato lungamente dibattuto nella letteratura come tracce di questa convergenza possano essere osservate nella seconda metà degli anni novanta, quando le riforme del governo locale sono state viste come generatrici di un humus politico e culturale in cui hanno attecchito in maniera

diffusa (e talvolta efficace) svariate iniziative di rigenerazione urbana nel frattempo promosse dai governi nazionali¹.

Il decennio successivo fino ai giorni nostri, di contro, mostra vari segnali tendenti a ridurre l'autonomia e la centralità delle città nella costruzione di politiche di sviluppo e rigenerazione urbana: da un lato, come deliberata ricentralizzazione di alcune politiche rilevanti per il rilancio delle città, dalle infrastrutture attraverso la "Legge Obiettivo", all'housing attraverso il "Piano casa", alle attrezzature per la coesione sociale attraverso il "Piano di Azione Coesione"; dall'altro come effetto del corto circuito generato dalla crisi finanziaria, dalla drastica riduzione dei trasferimenti agli enti locali e dalla debolezza delle regioni (in particolare meridionali) nel porsi come alleati delle città in un progetto di sviluppo territoriale organico e condiviso (Pasqui, 2011; Vinci, 2010a).

È per molte di queste ragioni che sta suscitando particolare interesse tra osservatori e policy makers il processo recentemente avviato a livello nazionale riguardante la dimensione metropolitana, una scala di governo rimasta ai margini da altri processi di innovazione che hanno interessato la forma di governo e la pubblica amministrazione negli ultimi due decenni (Dematteis, 2011). Tale interesse è giustificato dalla potenziale sinergia che si sta cercando di sollecitare tra due processi potenzialmente convergenti:

- l'attivazione della dimensione metropolitana come effettivo livello di governo intermedio in parziale sostituzione delle province;
- la creazione di un programma nazionale specificamente dedicato alle città metropolitane (PON Metro) sostenuto dai fondi strutturali 2014-2020.

Com'è noto le aree metropolitane sono state introdotte nel nostro ordinamento nel lontano 1990, all'interno di una riforma delle autonomie locali incentrata principalmente sulla revisione dell'apparato funzionale dei comuni e sul conferimento di una accresciuta centralità alle province come ente di governo intermedio. Proprio l'ambiguità della riforma sulle relazioni tra province e nuove aree metropolitane – in un momento in cui alle prime venivano riconosciuti crescenti compiti di programmazione – è una delle ragioni della mancata attivazione delle città metropolitane² come soggetto riconoscibile ed autonomo nella gerarchia istituzionale. Nel 2001 viene aggiunto uno dei tasselli mancanti alla riforma del 1990, quando nella riscrittura del Titolo V della Costituzione (legge costituzionale 3/2001) vengono inserite le città metropolitane tra gli enti locali che compongono di diritto la struttura amministrativa dello stato. Tale riconoscimento ha avuto però effetti marginali sui processi di istituzione tentati nei vari contesti locali, così come non hanno aiutato significativamente la comparsa delle città metropolitane vari altri provvedimenti nazionali e regionali compiuti nell'arco del decennio (Urbani, 2011).

Il tema viene rilanciato dal governo nazionale nel pieno della crisi di bilancio che caratterizza il biennio 2011-2012, ma più che altro come corollario della abolizione delle province, uno dei provvedimenti maggiormente simbolici del programma di "spending review" poi confluito nella legge 135/2012. La dichiarata inconstituzionalità dei decreti che stanno alla base della legge 135 per la parte riguardante il riassetto istituzionale ha spinto il governo a praticare la via di un nuovo disegno di legge denominato "Disposizioni sulle Città metropolitane, sulle Province, sulle unioni e fusioni di Comuni"³. Questo recente provvedimento introduce alcune sostanziali innovazioni nel processo di costituzione delle città metropolitane. In primo luogo le aree metropolitane salgono a dieci con l'aggiunta di Reggio Calabria (e con Roma che tra queste assume un regime differenziato in ragione del suo status di capitale), in aggiunta alle quattro espresse dalle regioni autonome Sicilia e Sardegna (Palermo, Catania, Messina, Cagliari). In secondo luogo, la legge prevede una definizione più puntuale dei tempi e delle procedure per la costituzione degli organi di governo delle città metropolitane, con misure apparentemente destinate a scoraggiare i poteri di veto che hanno ostacolato la costituzione dei governi metropolitani nel precedente ventennio (Tortorella, Allulli, 2014).

Dinanzi a questo processo di ridisegno istituzionale in così rapida evoluzione appare di un certo interesse la scelta del governo nazionale di riservare alle maggiori aree urbane uno dei Programmi Operativi Nazionali che, accanto ai programmi operativi predisposti dalle regioni, costituiranno l'architettura della

¹ Di contro vi sono opinioni, come quella di Calafati (2009), che intravedono in quella stagione impatti più simbolici che strutturali nella capacità delle città di porsi come motori di competitività economica e coesione sociale e dunque quelle politiche realmente incapaci di contrastare il declino del paese e delle sue aree urbane.

² Le aree metropolitane previste dalla legge 142/90 erano nove (Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Bari, Napoli), in aggiunta a quelle previste negli ordinamenti delle regioni a statuto speciale: Cagliari, nel caso della Sardegna; Palermo, Catania e Messina, nel caso della Sicilia.

³ Ci si riferisce al disegno di legge n. 1212/2013, più noto come Ddl "Delrio" dal nome del ministro proponente, che è stato definitivamente approvato con l'ultimo passaggio alla Camera il 2 aprile 2014.

programmazione comunitaria nel ciclo 2014-2020. Tale programma operativo, sinteticamente denominato “PON Metro”, avrà il compito di coordinare e sostenere finanziariamente i programmi urbani promossi dalle 14 città metropolitane, sollecitando iniziative progettuali in particolare all’interno di due campi tematici:

- l’applicazione del paradigma della “smart city” per il ridisegno e la modernizzazione dei servizi urbani per i residenti e gli utilizzatori delle città, in primo luogo attraverso l’incremento della mobilità sostenibile, la riduzione dei consumi energetici negli edifici sia ad uso pubblico che residenziale, la diffusione di servizi ed applicazioni digitali volte a migliorare il raccordo tra reti, servizi urbani e *city users*, in particolare alla scala metropolitana;
- la promozione di politiche di “social innovation” dedicate, da un lato, alla inclusione sociale per i segmenti di popolazione ed i quartieri caratterizzati da maggiore disagio abitativo, dall’altro, al potenziamento delle infrastrutture digitali per favorire l’accessibilità ai servizi della pubblica amministrazione ed ai processi di partecipazione in rete.

I singoli programmi urbani, il cui processo di definizione ha avuto avvio nel febbraio 2014⁴, saranno l’esito di un percorso di co-progettazione tra il Dipartimento Politiche di Sviluppo del MEF e le strutture amministrative dei comuni capoluogo, i quali (nelle more della effettiva istituzione degli organi di governo delle aree metropolitane) assumeranno il profilo di “autorità urbane” nel percorso di attuazione dei programmi integrati. Quest’ultimo punto – le municipalità assunte come autorità di gestione locale dei programmi – appare un significativo cambio di direzione rispetto al recente passato: un ritorno, se vogliamo, alla filosofia di intervento adottata da Urban negli anni novanta, così come il riconoscimento degli elementi di fragilità dimostrate da alcune regioni nel governo di politiche complesse e multilivello quali quelle necessarie per lo sviluppo e la rigenerazione delle aree urbane.

2 | Permanenze e oscillazioni nelle politiche urbane italiane

L’insieme di scelte strategiche ed operative contenute nel PON Metro, in attesa che i programmi delle città prendano forma compiuta, ci consente di aggiungere un ulteriore tassello lungo la linea di evoluzione di questa famiglia di politiche pubbliche. È un processo che si snoda ormai lungo quasi un quarto di secolo e che appare come una stratificazione di orientamenti e tematiche emergenti, condizionati in parte dalle parole d’ordine progressivamente affermatesi nel campo delle politiche urbane a livello internazionale, in parte come esito di interpretazioni proprie del contesto italiano sotto la spinta di peculiari contingenze politiche e istituzionali (Allulli, 2010).

Non vi è dubbio che il principale elemento di continuità nelle diverse stagioni caratterizzanti le politiche urbane risiede nell’assunzione dell’approccio integrato come condizione basilare per affrontare i nodi dello sviluppo e della rivitalizzazione socio-economica nei quartieri e nelle città. È convinzione ormai condivisa nei paesi occidentali che laddove le condizioni dello sviluppo siano espressione della intima interdipendenza tra debole attività economica, disagio sociale, degrado ambientale o disfunzioni urbanistiche non vi sia altra ricetta che intrecciare, in un processo progettuale coordinato, azioni materiali e immateriali, progetti sul capitale fisico così come politiche per quello sociale (Cremaschi, 2003; Pasqui, 2005). Si tratta in sostanza di segmentare i problemi cercando di identificare specularmente ad essi una pluralità di iniziative che, nel loro effetto sinergico, possano avere maggiori possibilità di rimuovere o comunque intaccare le condizioni che ostacolano lo sviluppo e la coesione territoriale. Vi sono poi corollari di questo principio che risiedono nella necessità di praticare un approccio strategico che non isoli il problema dalla sua più ampia collocazione spaziale e progettuale, la necessità di costituire partenariati tanto estesi quanto dense siano le reti di sensori sociali che si intrecciano nel contesto locale, e dunque anche attivare percorsi di condivisione nella costruzione delle scelte che non escludano portatori di interesse rilevanti per la buona riuscita dei programmi.

La maniera in cui l’approccio integrato è stato praticato nelle città italiane – ed in quelle meridionali con il contributo determinante dei fondi strutturali –, tuttavia, segna alcuni elementi di discontinuità che, come vedremo più avanti, possono essere imputabili tra le condizioni di inefficacia delle esperienze locali. Mentre nel corso degli anni novanta gli aggregati urbani, e la scala del quartiere in particolare, hanno catalizzato le maggiori attenzioni nell’applicazione dell’approccio integrato, ciò che avviene nel decennio successivo ha introdotto una crescente ibridazione nelle scale di intervento. Questo allargamento del focus

⁴ Si fa riferimento, in particolare, alla “Nota tecnica” del 21 febbraio 2014 con cui il Dipartimento Politiche di Sviluppo ha indicato alle città metropolitane contenuti e percorso di implementazione del programma.

(spaziale e tematico) del dominio della progettazione integrata nelle città può essere ricondotto a due principali ragioni tra loro interdipendenti.

Da un lato, l'intrecciarsi del tema dello sviluppo urbano con quello più ampio e complesso dello sviluppo locale, il quale come è noto ha assunto nel contesto italiano una centralità politica e culturale in grado di condizionare in maniera duratura programmi, strumenti ed investimenti pubblici. In particolare, le ultime due stagioni della programmazione comunitaria si caratterizzano per la volontà di tenere insieme tematiche tipiche della rigenerazione urbana con il sostegno alle espressioni maggiormente caratterizzanti del modello di sviluppo italiano, quali le distrettualità produttive e le economie diffuse. Dall'altro, i condizionamenti esercitati sui processi di costruzione dei programmi integrati dalla "bulimia" strategica che ha caratterizzato l'agire politico e programmatico di non poche municipalità italiane nel corso dell'ultimo decennio. Com'è noto l'interesse verso la dimensione strategica dello sviluppo urbano ha avuto in Italia manifestazioni diffuse, tradottesi in processi e piani anche perfettamente formalizzati ma con un impatto molto differenziato sulle politiche successivamente condotte dalle amministrazioni locali. Ciò che interessa rilevare, in questo contesto, è come tale influenza abbia prodotto un "effetto *sprawl*" sulla progettualità delle città, in termini sia di scale spaziali che di tematiche di intervento, non sempre accompagnato da adeguate modalità di selezione delle priorità, a loro volta espressione di capacità istituzionali e dotazioni economiche che risiedono in maniera molto variabile nei governi locali⁵.

Progetti integrati condotti in numerose città e reti di città meridionali a cavallo degli ultimi due cicli di programmazione comunitaria (2000-2006 e 2007-2013), nel tentativo di tenere insieme scale spaziali e tematiche progettuali eterogenee, si sono rivelati incapaci di incidere con efficacia su alcuni precisi nodi dello sviluppo territoriale⁶. Troppo estesa è apparso il reticolo delle risorse (ambientali, produttive, sociali) mobilitate dai progetti, e inevitabilmente retorico il richiamo all'azione integrata in contesti progettuali in cui le interdipendenze e le sinergie di cui essa si alimenta possono essere solo debolmente controllate. Né, dal canto loro, le autorità regionali si sono fatte portatrici di condotte selettive e razionalizzanti, evidentemente interpretate come occasioni di conflittualità tra poteri concorrenti ed in grado di minare il fragile assetto di governance conseguito.

Sul fronte opposto, vi sono analisi che dimostrano come la concentrazione tematica o territoriale non fornisca di per sé la garanzia di progetti urbani efficaci, ma anzi possa accrescere il fattore rischio laddove un eccesso di ambizione strategica non sia coniugata ad una ponderata valutazione della cornice (politica, amministrativa, finanziaria) di attuazione dei programmi. A Napoli⁷ e Palermo⁸, le maggiori aree urbane del Mezzogiorno, due grandi iniziative di progettazione integrata condotte durante il periodo di programmazione 2000-2006, con risultati largamente inferiori alle aspettative, possono essere ricondotti esattamente a questa fattispecie. Nell'uno e nell'altro caso, il fallimento delle operazioni cardine attorno alle quali erano stati costruiti i progetti integrati ha fatto venire meno in tutto o in parte le condizioni che legavano luoghi a processi di rigenerazione urbana, scale di intervento a strategie di più ampia portata per la città e l'area metropolitana nel suo complesso.

3 | Scale di progetto, politiche e istituzioni: dilemmi e prospettive aperte

Ciò che interessa rilevare, richiamando i due casi in questione (cui se ne potrebbero aggiungere altri di pari rilevanza), è quanto rimanga cruciale il montaggio di strategie, tematiche progettuali e scale di intervento in una fase in cui alle politiche di rigenerazione urbana viene chiesto di accompagnare anche un ridisegno del rapporto con gli attori di governo dei processi progettuali.

⁵ Su tale questione, con particolare attenzione ai contesti delle aree urbane del Mezzogiorno, mi permetto di rimandare ad un mio contributo (Vinci, 2014) e ad un insieme di contributi presenti in un volume da me curato (Vinci, 2010b).

⁶ Per una valutazione degli effetti sulla dimensione territoriale delle iniziative di progettazione integrata a valere sui fondi strutturali nei cicli 2000-2006 e 2007-2013 si rimanda, rispettivamente, a Bianchi e Casavola (2008) e Monaco (2012).

⁷ Il fulcro del progetto integrato "Città di Napoli" era il ridisegno del waterfront nell'area urbana centrale, intervento visto come condizione per recuperare uno dei principali caratteri dell'identità cittadina, il rapporto fisico tra il centro storico ed il mare. Questa strategia era ancorata ad una grande operazione urbanistica che, mediante l'interramento del principale corridoio stradale tra l'area portuale ed il centro storico ed un insieme di operazioni di recupero e rivitalizzazione più puntuali, avrebbe restituito fluidità a relazioni e flussi (tra cui quelli crocieristici) frammentati nel tempo dalla presenza di barriere infrastrutturali (Cfr. Andreoli e Magrassi, 2011).

⁸ Il progetto integrato "Palermo Capitale dell'Euro-Mediterraneo" ambiva e condizionare il modello di sviluppo futuro della città favorendo l'insediamento di servizi avanzati nel campo dell'innovazione tecnologica e della creatività, in particolare attraverso la creazione di un grande incubatore da realizzarsi in una area dismessa a nord della città (la ex Chimica Arenella). Insieme ad un rebranding delle attività tradizionali nel centro storico, l'emergere di settori innovativi veniva considerato strategico per ridefinire il profilo internazionale della città e del suo ruolo di cerniera, per l'appunto, tra Europa e Mediterraneo.

Il processo di costruzione del PON Metro, in quest'ottica, offre diversi elementi di riflessione su questioni aperte, attorno alle quali è verosimile si giocherà la eventuale discontinuità rispetto alle esperienze condotte nel recente passato. Due aspetti, in particolare, si prestano a qualche osservazione critica sin dalla fase preliminare in cui si trova il processo di costruzione del programma: una riguardo all'accoppiamento tra tematiche progettuali e scale territoriali del progetto; una seconda si lega al tema del pilotaggio dei progetti locali rispetto ad una dimensione di governo ancora da costruire, ovvero quella metropolitana.

(1) Il PON Metro fonde insieme due tematiche con diverso radicamento nelle pratiche condotte alla scala urbana nel nostro paese: l'azione rispetto al tema del disagio sociale e della povertà urbana, su cui si è accumulato un discreto patrimonio di esperienze indirizzate perlopiù alla scala del quartiere ed un tema dal profilo più inedito, riguardante la modernizzazione dei servizi e l'efficienza delle reti urbane, lungo il filone ancora poco esplorato nel nostro paese delle *smart city*. A tenere insieme i due filoni, finora concettualmente autonomi, intervengono i cambiamenti strutturali cui stanno andando incontro le politiche pubbliche locali negli ultimi anni sotto l'effetto della crisi economico-sociale, da un lato, e delle esigenze di maggiore efficienza derivanti dal contenimento della spesa pubblica, dall'altro. La sperimentazione dell'azione integrata all'intersezione di queste due tematiche, tuttavia, pone qualche interrogativo per la prospettiva territorialista da cui osserviamo il fenomeno. Mentre sull'approccio di prossimità che ha caratterizzato l'azione integrata sui quartieri le amministrazioni locali offrono alcune garanzie derivanti da un patrimonio cognitivo più consolidato e dalla maggiore consuetudine ad entrare in contatto con alcuni sensori del disagio sociale (il terzo settore sociale in primo luogo), la prospettiva *smart city*, per il suo carattere accentuatamente reticolare e trasversale, poggia su una maggiore quantità di variabili progettuali e decisionali. Diverse municipalità nel recente passato hanno mostrato difficoltà nel garantire almeno non formalmente un alto livello di integrazione tra azioni che intercettano una pluralità di logiche settoriali e scale territoriali, così come è da esplorare il tema della modernizzazione dei servizi a rete in presenza di deficit ancora significativi negli stock infrastrutturali di diverse grandi città italiane. La proiezione spaziale delle politiche nei progetti delle singole città del PON Metro, insomma, appare come un indizio da cui sarà possibile trarre lezioni più generali sul tema della territorializzazione delle politiche di sviluppo in questa fase di transizione.

(2) Il processo di ridisegno istituzionale che coinvolge la scala metropolitana non offre ancora, per il suo carattere dinamico, un framework stabile per le diverse iniziative progettuali che scaturiranno dalle città coinvolte dal PON Metro. In questo senso appare evidente l'atteggiamento pragmatico del programma nazionale laddove attribuisce alle città capoluogo lo status di "autorità urbane" responsabili per l'attuazione dei progetti integrati in attesa che la definizione della governance nelle aree metropolitane venga compiuta. In altre parole, si chiede alle maggiori municipalità di "rappresentare" la domanda di cambiamento di territori metropolitani estesi e poliformi, ponendosi come interfaccia virtuale di soggetti (almeno provvisoriamente) senza rappresentanza formale. Sulle 14 municipalità designate dal programma, dunque, verranno riposte responsabilità ed aspettative lungo le quali potrà misurarsi l'effettiva entità del cambiamento in atto nel governo locale e nella capacità di questo di generare politiche territoriali di profilo innovativo. Un primo nodo appare la capacità di emanciparsi dal vincolo della relazione istituzione-territorio-progetto che ha lungamente paralizzato l'emergere della dimensione metropolitana nel nostro sistema di governo del territorio. Le aree metropolitane contemporanee, infatti, sono sempre meno rappresentabili attraverso confini costituiti, la cui labilità è affermata dalla presenza di reti e flussi, interessi diffusi e localizzati, che offrono geografie dinamiche ai soggetti chiamati a governarne il cambiamento. Le reti su cui tanta enfasi viene riposta nel paradigma della *smart city* (dal trasporto pubblico all'approvvigionamento energetico), ad esempio, sono espressione di un intrico di poteri e logiche settoriali, operanti in maniera crescente attraverso condizioni di mercato, le quali proiettano sui territori metropolitani vantaggi altamente differenziati ad abitanti e *city users*. Sperimentare i vantaggi dell'azione integrata dinanzi ad uno scenario così fluido e reticolare, per i governi locali investiti di questa responsabilità, significherà in larga misura ricercare coerenze progettuali e spaziali, strategie condivise ed accordi su perimetri più circoscritti rispetto al passato.

Riferimenti bibliografici

- Allulli M. (2010), "Le politiche urbane in Italia. Tra adattamento e frammentazione", Paper, Fondazione Cittalia, Roma.
- Andreoli A., Magrassi M. (2011), "Tra il dire e il fare: una valutazione ex post del Progetto Integrato «Città di Napoli» 2000-2006", *Materiali UVVAL*, no. 24, Dipartimento Politiche di Sviluppo, Ministero dello Sviluppo Economico, Roma.
- Bianchi T., Casavola P. (2008), "I Progetti Integrati Territoriali del QCS Obiettivo 1 2000-2006. Teorie, fatti e riflessioni sulla policy per lo sviluppo locale", *Materiali UVVAL*, n. 17, Dipartimento Politiche di Sviluppo, Ministero dello Sviluppo Economico, Roma.
- Calafati A.G. (2009), *Economie in cerca di città. La questione urbana in Italia*, Donzelli, Roma.
- Cammelli M. (2011), "Governo delle città: profili istituzionali", in Dematteis G. (a cura di), *Le grandi città italiane. Società e territori da ricomporre*, Marsilio, Venezia, pp. 335 - 378.
- Cremonesi M. (2003), *Progetti di sviluppo del territorio. Le azioni integrate in Italia e in Europa*, Il Sole 24 Ore, Milano.
- Cremonesi M. (2005), *L'Europa delle città*, Alinea, Firenze.
- Dematteis G. (a cura di, 2011), *Le grandi città italiane. Società e territori da ricomporre*, Marsilio, Venezia.
- Monaco F. (2013), "La «Questione urbana» nella politica di coesione tra approccio strategico ed autonomia gestionale", in *Rivista economica del Mezzogiorno*, vol. 27, no. 1-2, pp. 99 - 120.
- Pasqui G. (2005), *Territori: progettare lo sviluppo*, Carocci, Roma.
- Pasqui G. (2011), "Un ciclo al tramonto: perché l'innovazione delle politiche urbane in Italia non ha funzionato", in *Territorio*, no. 57, pp. 147 - 154.
- Tortorella W., Allulli M. (2014), *Città metropolitane. La lunga attesa*, Marsilio, Venezia.
- Urbani P. (2011), "Politiche pubbliche per le grandi città", in Dematteis G. (a cura di), *Le grandi città italiane. Società e territori da ricomporre*, Marsilio, Venezia, pp. 317 - 334.
- Vinci I. (2010a), "The Reshaping of the Urban Question in Italy", in *Learning Cities in a Knowledge Based Society*, Proceedings of the XI Eura Conference, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna.
- Vinci I. (a cura di, 2010b), *Pianificazione strategica in contesti fragili*, Alinea, Firenze.
- Vinci I. (2014), "La pianificazione strategica nelle città del Mezzogiorno", in *Scienze Regionali*, no. 2/2014, (in corso di stampa).