

# Scenari infrastrutturali e scenari di sviluppo locale: riflessioni e sperimentazioni a partire da un progetto nell'area metropolitana di Palermo

*Ignazio Vinci*

## **1. Infrastrutture e sviluppo locale: ortodossia e possibili campi di innovazione**

Le infrastrutture si identificano da sempre, nell'impianto concettuale dell'economia neo-classica quanto nel senso comune, quale elemento insostituibile per supportare i processi di sviluppo economico e territoriale. La principale forma di capitale non privato che si presta a svolgere, accanto alla produzione di quelle "esternalità" necessarie ai cicli di produzione di beni e servizi, il ruolo sociale legato alla mobilità delle persone nello spazio. Queste caratteristiche ne hanno reso da sempre la legittimazione una operazione piuttosto semplice da conseguire dal punto di vista politico e istituzionale, ben al di là della fondatezza di ogni calcolo di tipo economico o funzionale o, più recentemente, di compatibilità ecologica e ambientale.

Tradizionalmente, la questione del rapporto tra la grande infrastruttura (di interesse generale) e il territorio (entro cui si manifestano interessi locali e parzializzati) è stata posta in termini di «compatibilità». Questa si risolve considerando le relazioni tra infrastrutture, ambiente e territorio in termini di «impatti» o tutt'al più di «effetti», in genere sottovalutando la questione non trascurabile che la realizzazione di una grande opera non consente di operare, al pari delle altre tipologie di politiche pubbliche, attraverso meccanismi incrementali ("per prova ed errore") in quanto in genere essa impone scelte pressoché irreversibili (Zeppetella [1999]).<sup>1</sup> Sostanzialmente sottovalutato per molti decenni è stato il tema della capacità delle infrastrutture (o almeno di una parte di esse) di porsi quali "opere territoriali", non solo per la loro capacità di infrastrutturare città e territori

<sup>1</sup> Lo stesso percorso culturale e normativo che ha condotto alla predisposizione di procedure di valutazione per l'impatto ambientale delle grandi opere infrastrutturali sin dagli anni ottanta, ad esempio, è palese espressione di una impostazione logica che si pone prioritariamente la questione della mitigazione degli impatti ma che lascia sullo sfondo le questioni dei complessi "effetti" territoriali delle scelte compiute.

(e dunque di rispondere alle esigenze di razionalità tecnica proprie) quanto anche di configurarsi quali opportunità e minacce per i territori in cui tracciati e nodi configurano “campi di esternalità” che sollecitano processi di riqualificazione e valorizzazione territoriale (Dematteis [2001]).

Più recentemente, almeno a partire dalla metà degli anni novanta e con maggiore intensità in alcuni paesi europei (la Francia e l'Italia tra questi) ci si interroga sul potere “morfogenetico” delle infrastrutture rispetto ai contesti locali, intesi non più quali supporti indifferenziati nelle scelte di trasformazione territoriale ma quali spazi generatrici di progettualità e forme di autorganizzazione locale (Dematteis [2001]). Il tema in senso stretto non è nuovo: per urbanisti e pianificatori la capacità delle infrastrutture di “conformare il contesto” (Cremaschi [2005]) dal punto di vista spaziale significa anche influenzare le dinamiche organizzative e relazionali delle comunità insediate. Tuttavia, nel “discorso” urbanistico” ortodosso, così come nelle sedi istituzionali in cui tradizionalmente la progettualità della grande infrastruttura viene posta, si è operato attraverso due fondamentali semplificazioni: (a) da un lato, la questione dell'utilità (l'infrastruttura come *utility*) viene generalmente posta in chiave semplificata, rispetto ad esigenze di funzionalità, se non di vera e propria subalternità, rispetto alle esigenze di crescita e razionale organizzazione degli insediamenti urbani e produttivi; (b) dall'altro, non si è mai considerato adeguatamente il ruolo della partecipazione delle comunità investite in forma sostanzialmente passiva dall'intervento infrastrutturale, le modalità attraverso cui acquisire ulteriori elementi di valutazione sulla sua pertinenza (sui tracciati e le ricadute ambientali, sulla disposizione dei nodi e delle “aperture” al territorio).

Questa impostazione è stata progressivamente messa in crisi da una serie di fattori, tra loro interdipendenti, che hanno mutato in maniera significativa le modalità di costruzione e l'identificazione dell'“interesse collettivo” nelle politiche pubbliche:

1. le infrastrutture (soprattutto a livello urbano e metropolitano) si relazionano sempre più a processi di riqualificazione territoriale e ambientale e non già a processi di crescita, mettendo in gioco esigenze, quali l'“abitabilità” o l'“accessibilità”, di più problematica valutazione attraverso parametri economico-funzionali;

2. i contesti locali entro cui si collocano le opere pubbliche territoriali sperimentano, anche attraverso diffuse e significative politiche locali, la questione dello sviluppo locale auto-sostenibile e dunque sono in grado di valutare con maggiore consapevolezza il ruolo (non solo metaforico) dell'infrastruttura quale elemento in grado di tessere reti e relazioni tra la dimensione locale e ciò che gli sta attorno;

3. la maggiore autonomia dei governi locali e gli effetti della *governance multi-livello* costringono le politiche pubbliche a ricorrere a complessi percorsi di condivisione tra gli attori territoriali, percorsi dagli esiti imprevedibili che rifiutano l'identificazione ex ante del “pubblico interesse” attraverso procedure unilaterali (Bobbio [2002]).

rapporto tra infrastrutture e territorio sia in realtà non solo un problema di interconnessione fra reti tecniche quanto soprattutto una questione di *territorializzazione*, ovvero la capacità dell'intervento infrastrutturale di "fare presa" su specifiche componenti del *milieu* locale attivando progettualità e processi di valorizzazione locale (Governa [2001]). Perché queste funzioni si esplicitino - Dematteis parla in proposito di "interconnessione complessa" - appare necessario non solo ricostruire minuziosamente il quadro delle compatibilità tecnico-funzionali, spaziali e ambientali dell'intervento infrastrutturale quanto anche sostenerne l'efficacia futura attraverso politiche locali (a carattere integrato) che siano in grado di sollecitare la sinergia tra le risorse locali e le opportunità derivanti dalla capacità dell'infrastruttura di raccordare le reti lunghe con le reti corte del sistema locale.

La sperimentazione che verrà descritta nei paragrafi successivi parte proprio da tali presupposti teorico-metodologici, ipotizzando scenari alternativi nella realizzazione di una grande infrastruttura a partire dalle esigenze di consolidamento di processi di sviluppo locale auto-sostenibile.

## **2. Deficit infrastrutturale e politiche per lo sviluppo locale nel Mezzogiorno: questioni controverse quali precondizioni della ricerca**

Una delle ipotesi di fondo è che mentre negli ultimi anni è possibile osservare una diffusione senza precedenti di pratiche e sperimentazioni nel campo delle politiche a sostegno dei processi di sviluppo locale, il tema delle infrastrutture sia posto nel Mezzogiorno in termini antiquati e banalizzanti. L'ultimo ciclo di programmazione dei fondi strutturali (2000-2006) era stato presentato come una stagione decisiva per la riqualificazione territoriale delle città e dei territori del Mezzogiorno. Attraverso alcuni assi portanti dei programmi operativi (quali l'asse Città e l'asse Reti e nodi di servizio) e nuovi strumenti di integrazione locale (quali i progetti integrati) le regioni avrebbero dovuto attivare meccanismi di valorizzazione territoriali orientanti ad una visione dello sviluppo maggiormente influenzata dai temi della qualità territoriale. I bilanci provvisori che possono essere tracciati ci riportano un quadro ampiamente inferiore alle aspettative e la debole integrazione tra gli interventi sulle grandi infrastrutture e le diverse forme di progettualità locale appare evidente. A nostro avviso ciò è riconducibile ad una serie di motivazioni di ordine pratico-procedurale e ad alcune altre di ordine culturale. In primo luogo va menzionata la spasmodica «ricerca del tempo perduto», cioè il desiderio di recuperare il notevole gap infrastrutturale che caratterizza buona parte delle aree urbane e dei territori meridionali, affidandosi al completamento di infrastrutture avviate da tempo e realizzate solo in parte, o a progetti antiquati le cui soluzioni risultano ormai inadeguate rispetto a contesti insediativi, ambientali e sociali che nel frattempo sono mutati profondamente. Rispetto a priorità di questo tipo, la ricerca di un maggiore radicamento delle infrastrutture rispetto alle dinamiche del-

la progettualità locale si traduce in una sorta di perturbazione della razionalità del processo e non già piuttosto come uno dei requisiti essenziali per consolidare la fondatezza strategica dell'opera da realizzare.

Tra le ragioni di ordine culturale va rimarcata anche una diffusa debolezza nel concettualizzare infrastrutture orientate alla valorizzazione sostenibile delle risorse locali ed al miglioramento della qualità urbana e territoriale. Ciò è particolarmente evidente tra i decisori che operano ad un ordine superiore al locale (ad esempio i concessionari delle reti stradali e ferroviarie) presso i quali prevale la concezione che l'infrastruttura serva prioritariamente a collegare cartesianamente punti e non già ad attivare processi di riqualificazione territoriale.

Queste considerazioni di ordine generale trovano ampio riscontro nel contesto siciliano e costituiscono, insieme alle dinamiche progettuali e organizzative proprie dell'area metropolitana palermitana e del suo entroterra, insostituibili elementi di contesto entro cui collocare la sperimentazione di scenario compiuta dal gruppo di lavoro di Palermo.<sup>2</sup> La rilevanza di tali dinamiche ai fini di una adeguata valutazione critico-metodologico dei risultati della ricerca impone che siano indicati con precisione.

1. Il sistema insediativo che oggi costituisce il sistema metropolitano di Palermo si dispiega negli ultimi tre decenni lungo i territori costieri, da un canto limitato dalla presenza della corona di rilievi che cinge la piana di Palermo, dall'altro sollecitato dalla presenza dei principali fasci infrastrutturali stradali e ferroviari e dalle condizioni di attrattività offerte dal mare e dalla costa. Ulteriori condizioni centrifughe sono l'aeroporto e la zona industriale-commerciale di Carini a ovest e il nodo intermodale e industriale di Termini Imprese a est. Lungo queste direttrici si verifica una progressiva saldatura tra gli insediamenti storici, con particolare intensità a partire dagli anni ottanta, quando i processi di suburbanizzazione che interessano il capoluogo innalzano la domanda abitativa dei comuni della prima cintura, prevalentemente secondo modelli residenziali a bassa densità a scapito delle aree agricole.

2. L'area urbana di Palermo è interessata negli ultimi anni da un ingente programma di potenziamento e riqualificazione delle infrastrutture per la mobilità che si indirizza ad intervenire prevalentemente sulle aree centrali della città e più debolmente sulle relazioni di ambito metropolitano. I processi di suburbanizzazione, infatti, non si sono accompagnati ad una redistribuzione delle funzioni di rango metropolitano e le aree centrali del capoluogo continuano ad essere meta quotidiana di intensi flussi di mobilità (soprattutto veicolare) che determinano livelli di congestione ed inquinamento particolarmente elevati. Il traffico di attraversamento tra i due versanti dell'area metropolitana, peraltro, grava quasi esclusivamente sulla vecchia circonvallazione, interessata da interventi di riqualificazione ma pur tuttavia da considerare ormai una strada del tutto urbana.

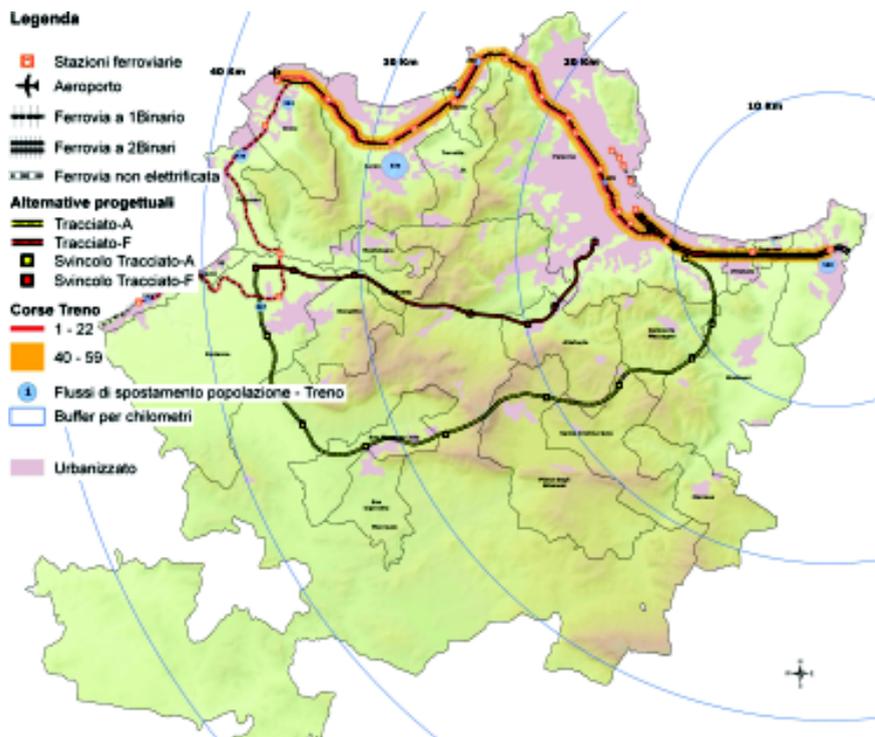


Fig. 1 - Il sistema insediativo tendenziale entro cui si collocano le due ipotesi di tangenziale.

Quest'ultimo elemento è decisivo per comprendere le ragioni del progetto infrastrutturale che è stato preso a riferimento per la costruzione dello scenario strategico alternativo dal gruppo di lavoro.

3. Il territorio marginale al nucleo più intensamente urbanizzato dell'area metropolitana di Palermo è stato interessato negli ultimi anni da diffuse sperimentazioni nel campo delle politiche locali integrate, orientate soprattutto ad accompagnare i processi di rigenerazione in campo agricolo e a qualificare la fruibilità del territorio aperto e delle risorse di carattere naturalistico. Ai fini di questo lavoro assume particolare rilevanza l'esperienza in via di svolgimento nel sistema locale denominato Alto Belice Corleonese, un'aggregazione di 21 comuni (posti a sud dell'area metropolitana e storicamente tra i più marginali della provincia di Palermo) che opera da circa un decennio secondo la prospettiva di configurarsi quale grande area con funzioni ricreative dal profilo ecologico-rurale da svilupparsi soprattutto attraverso interventi sul "territorio aperto" (Rossi Doria e Vinci [2005]).

4. L'area metropolitana di Palermo non ha rappresentato finora tema di riflessione organica e duratura in termini di politiche territoriali e ambientali e la provincia (cui spettano anche le funzioni di governo dell'area metropolitana) ha accumulato un ritardo ormai ventennale nella predisposizione di qualsiasi forma di pianificazione strategica di area vasta.

Lo scenario tendenziale che si manifesta sul territorio in questione è la risultante di strategie (tematicamente e spazialmente) separate, che discendono soprattutto da atti di programmazione in materia di infrastrutture ed aree protette e dalla progettualità integrata espressa da alcuni sistemi locali consolidati. Il caso di studio muove anche dal tentativo di utilizzare le tecniche di scenario per promuovere una più efficace integrazione tra le strategie (separate) in questione e i futuri processi di auto-organizzazione locale in tema di politiche urbane e territoriali.

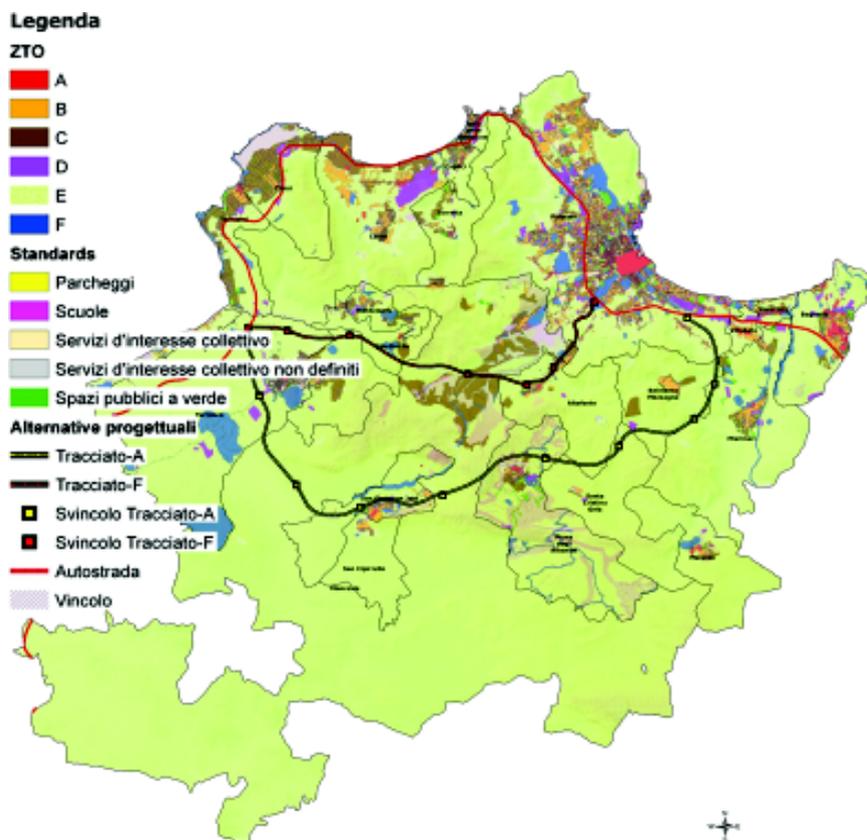


Fig. 2 - La rete di trasporti metropolitani entro cui si collocano le due ipotesi di tangenziale.

### 3. Scenario infrastrutturale e scenario di sviluppo locale sostenibile: la sperimentazione locale

#### 3.1 Il progetto infrastrutturale

Come accennato nel precedente paragrafo, il traffico di attraversamento che interessa l'area metropolitana di Palermo tra i due versanti costieri del capoluogo tende a canalizzarsi lungo la vecchia (ancorché riqualificata) circonvallazione, la strada realizzata negli anni sessanta prima che l'espansione urbana arrivasse ad investire quasi per intero la piana di Palermo.

Il dibattito su una tangenziale in grado di aggirare la città ad adeguata distanza dal centro e consegnare la circonvallazione ad una dimensione urbana è stato da sempre molto debole e discontinuo, anche a causa delle particolari condizioni morfologiche della cortina montuosa che cinge la piana di Palermo e che ha impedito uno sviluppo insediativo della città verso le aree interne.

Su questo dibattito di recente la provincia di Palermo è intervenuta predisponendo uno studio di fattibilità che esplora una serie di opzioni progettuali dalle quali dovrebbe scaturire il tracciato definitivo da avviare alla progettazione esecutiva ed alla realizzazione nel prossimo decennio. Lo studio identifica prioritariamente due corridoi privilegiati entro i quali collocare l'infrastruttura, nell'ambito dei quali vengono tracciate sette differenti alternative progettuali, due delle quali sono ritenute le più vantaggiose secondo una serie di variabili di natura funzionale, economia ed ambientale (con le prime due che sembrano prevalere sull'altra).

La prima alternativa progettuale (tracciato F) prevede un innesto lungo l'attuale circonvallazione in coincidenza con la strada a scorrimento veloce che da Palermo raggiunge Sciacca sulla costa meridionale dell'isola, infrastruttura che risale la valle dell'Oreto e valica la cortina montuosa che cinge la piana di Palermo. In corrispondenza di questo valico i due tracciati dovrebbero separarsi e la nuova strada a due corsie dirigersi (con ampi tratti in galleria) verso Partinico, ai limiti occidentali dell'area metropolitana, dove si situa l'innesto sull'autostrada Palermo-Trapani-Mazara del Vallo. La seconda alternativa (Tracciato A) (più lunga della precedente: 46 chilometri contro 30) inizia più ad oriente, in corrispondenza del punto in cui la circonvallazione si riversa nell'autostrada Palermo-Messina, e presenta un andamento che arriva a lambire diversi tra i comuni più interni della provincia di Palermo, prima di innestarsi anch'esso sull'autostrada in corrispondenza di Partinico. Lo studio definisce per le due opzioni progettuali una serie valutazioni di tipo tecnico-finanziario e di congruenza rispetto al sistema dei vincoli (geo-morfologici, ambientali, paesaggistici, urbanistici), arrivando alla conclusione che il tracciato preferibile sia il più breve.

### 3.2 Analisi, valutazioni, scenari alternativi

In alternativa alle conclusioni indicate dallo studio di fattibilità, ed anche alla luce delle considerazioni generali sulle dinamiche evolutive dell'area metropolitana tracciate nel secondo paragrafo, il gruppo di ricerca ha predisposto un percorso di analisi orientato alla costruzione degli scenari territoriali conseguenti alle due alternative progettuali. La metodologia adottata per la costruzione di tali scenari si fonda su due presupposti operativi:

1. che l'approccio utilizzato per l'identificazione delle alternative progettuali nello studio di fattibilità sia insufficiente, in quanto fondato su parametri prevalentemente funzionali, orientati alla minimizzazione dei costi, degli impatti e delle criticità procedurali;
2. che sia necessario costruire scenari strategici (tendenziali e alterna-

tivi) guardando alla infrastruttura quale possibile elemento di attivazione di processi di sviluppo locale e dunque quale network di un sistema di relazioni (più potenziali che attuali) che guardano alle future capacità organizzative dei territori.

Un approccio di questo tipo naturalmente presuppone che elementi di conoscenza sulle dinamiche auto-organizzative delle comunità e del sistema produttivo siano in grado di influenzare gli orientamenti progettuali al pari delle condizioni di natura funzionale e che la piena efficacia delle rappresentazioni strategiche possa essere conseguita solo se la costruzione degli scenari sia accompagnata da momenti di confronto ed interlocuzione con attori rappresentativi delle società locali. I limiti della ricerca non hanno consentito di affrontare per intero i passaggi di questa filiera cognitiva e si è cercato di ricostruire il “punto di vista del locale” attraverso una ricognizione puntuale dei documenti politici e strategici che hanno accompagnato buona parte delle iniziative di progettazione territoriale degli ultimi anni.

Il percorso cognitivo sui territori interessati dalle due alternative progettuali è stato condotto in prima istanza facendo riferimento ad uno schema analitico classico, articolato nei seguenti campi di indagine:

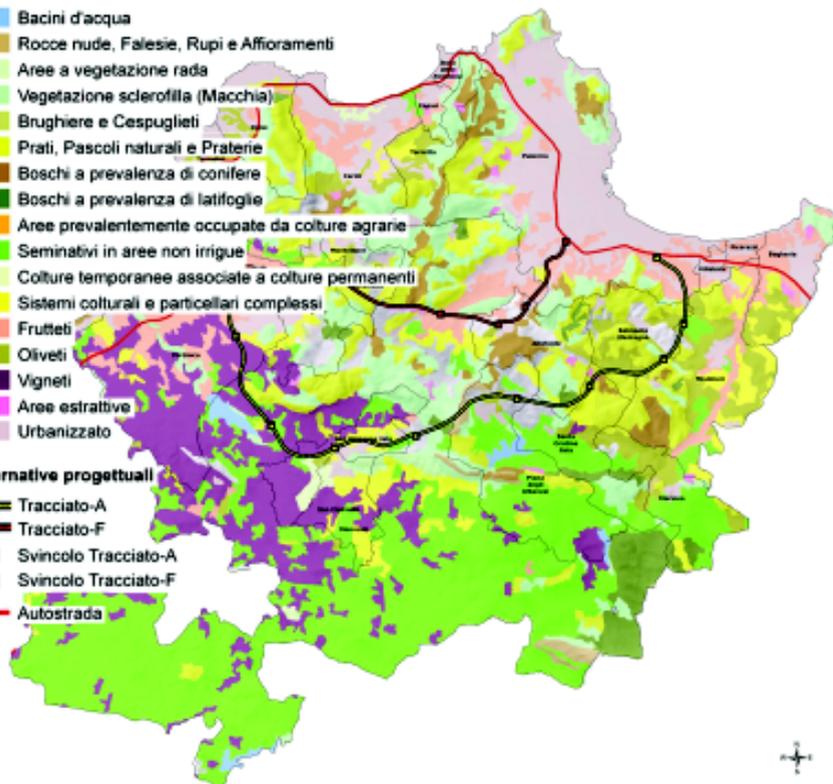
**Legenda**

**Corine**

- Bacini d'acqua
- Rocce nude, Falesie, Rupi e Affioramenti
- Aree a vegetazione rada
- Vegetazione sclerofilla (Macchia)
- Brughiere e Cespuglieti
- Prati, Pascoli naturali e Praterie
- Boschi a prevalenza di conifere
- Boschi a prevalenza di latifoglie
- Aree prevalentemente occupate da colture agrarie
- Seminativi in aree non irrigue
- Colture temporanee associate a colture permanenti
- Sistemi colturali e particellari complessi
- Frutteti
- Oliveti
- Vigneti
- Aree estrattive
- Urbanizzato

**Alternative progettuali**

- Tracciato-A
- Tracciato-F
- Svincolo Tracciato-A
- Svincolo Tracciato-F
- Autostrada



400 Fig. 3 - Carta delle colture agrarie e forestali.

- a. il sistema naturale;
- b. il sistema produttivo;
- c. il sistema insediativo;
- d. il sistema infrastrutturale.

Le analisi sul sistema naturale hanno evidenziato l'interesse dell'ecosistema dei rilievi del palermitano, caratterizzati da un mosaico vegetazionale e colturale che alle quote più alte assume composizioni di particolare complessità. L'acclività di tali rilievi pone a stretto contatto un diffuso patrimonio di boschi e praterie con alcune delle aree più intensamente urbanizzate dell'area metropolitana di Palermo, suggerendo scenari di fruizione che non sono mai stati adeguatamente praticati.

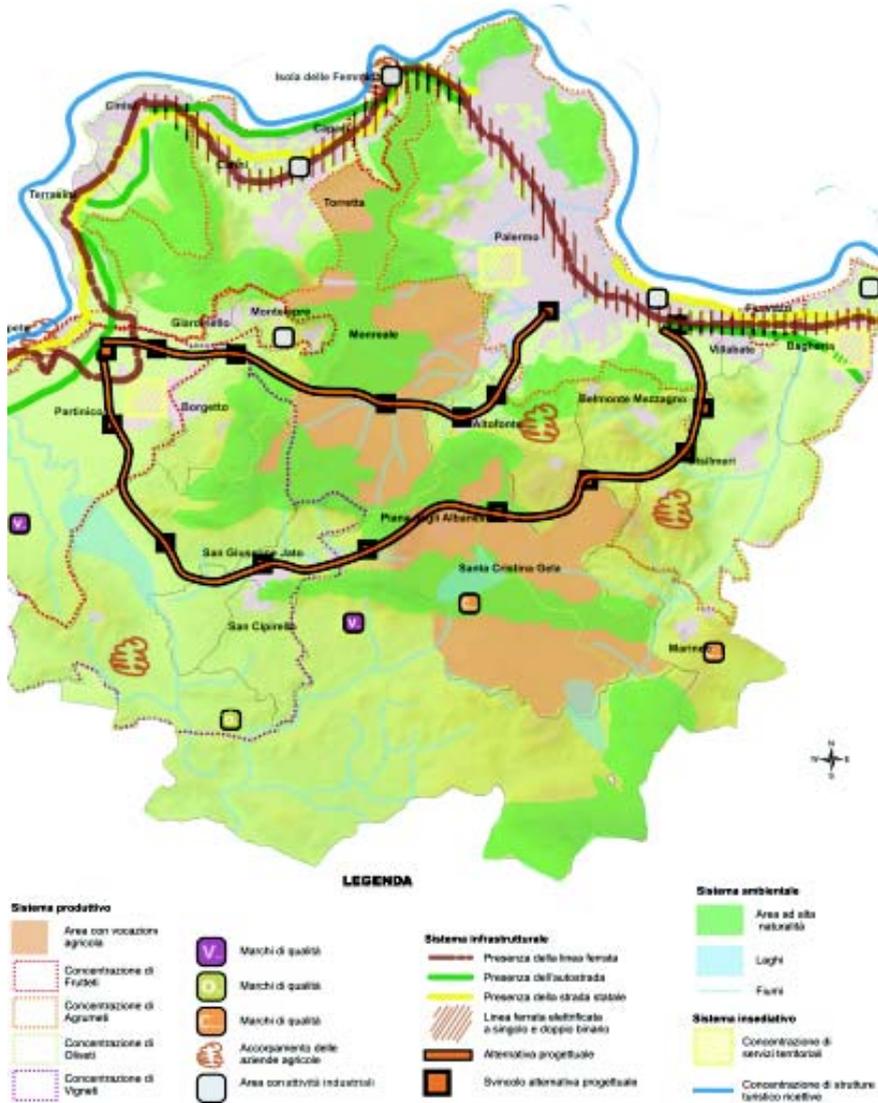
Il paesaggio collinare verso sud, oltre la cortina montuosa che cinge la piana di Palermo, si caratterizza di contro per la prevalenza di seminativi e vigneti, con questi ultimi che stanno diventando prevalenti anche sotto la spinta di numerose aziende che hanno ritenuto conveniente negli ultimi anni insediarsi nell'Alto Belice. Questa ripresa vitalità dell'economia rurale emerge con una certa chiarezza anche dalle analisi sul sistema produttivo: da un lato, attraverso indicatori che segnalano una sostanziale riorganizzazione fondiaria che, è ipotizzabile, nasce dal desiderio di favorire la multifunzionalità dell'impresa agricola nei nuovi modelli di sviluppo rurale (Basile, Cecchi [2001]); dall'altro con la comparsa di produzioni sottoposte a marchi di qualità registrati e relativi consorzi che stanno configurandosi quali catalizzatori di forze produttive diffuse tradizionalmente frammentate.

Dal punto di vista delle funzioni urbane, le rilevazioni relative al sistema insediativo e infrastrutturale segnalano ancora un netto scarto tra i modelli di sviluppo tendenziale che si manifestano nelle aree a più alta concentrazione urbana lungo la costa e le forme dell'organizzazione urbana nelle aree interne. Le funzioni di rango urbano più elevato continuano a concentrarsi quasi esclusivamente nella piana di Palermo ed in un numero ristretto di comuni lungo la conurbazione costiera: Bagheria ad est e Partinico ad ovest. Lungo le stesse direttrici, la frammentazione della rete ecologica e la sostituzione di paesaggio agrario con urbanizzazioni per attività industriali e commerciali manifestano un andamento vicino alla saturazione.

L'azione sinergica di tali fattori - oltre ai risultati di analisi più puntuali sugli effetti, in termini di congestione, dell'attuale quadro insediativo (per le quali si rimanda agli allegati) - hanno indotto il gruppo di ricerca a considerare, tra le due soluzioni indicate dallo studio di fattibilità, la più estesa ed eccentrica rispetto al nucleo dell'area metropolitana (Tracciato A) quale preferibile. Ciò per una serie di considerazioni (non riconducibili a logiche di natura settoriale) che vanno inquadrare in una strategia complessiva di riequilibrio dell'area metropolitana e a favore dei processi di riorganizzazione nelle aree rurali interne.

A. Utilizzando l'ottica della riduzione della congestione nelle aree centrali il tracciato F non sembra affrontare adeguatamente, e in chiave evolutiva, i processi di espansione dell'area metropolitana verso i due

versanti costieri. Il suo innesto a livello urbano preclude la possibilità di un reale scavalco dei flussi attualmente esistenti, impedendo al contempo una redistribuzione degli stessi lungo direttrici che favorirebbero una progressiva de-congestione delle aree più intensamente urbanizzate. A fronte di un impatto più ridotto dal punto di vista paesaggistico (dovuto al suo minore sviluppo lineare ed al maggiore impiego di soluzioni in galleria) il Tracciato F interagisce piuttosto debolmente con i sistemi urbani e infrastrutturali esistenti, subordinando alla rapidità del collegamento tra i due terminali della strada un potenziale "effetto rete" che invece l'ipotesi A potrebbe sollecitare in un ambito molto più ampio ed eccentrico dell'area metropolitana.



402 Fig. 4 - Sinergia e interazione tra le risorse territoriali nell'area di studio.

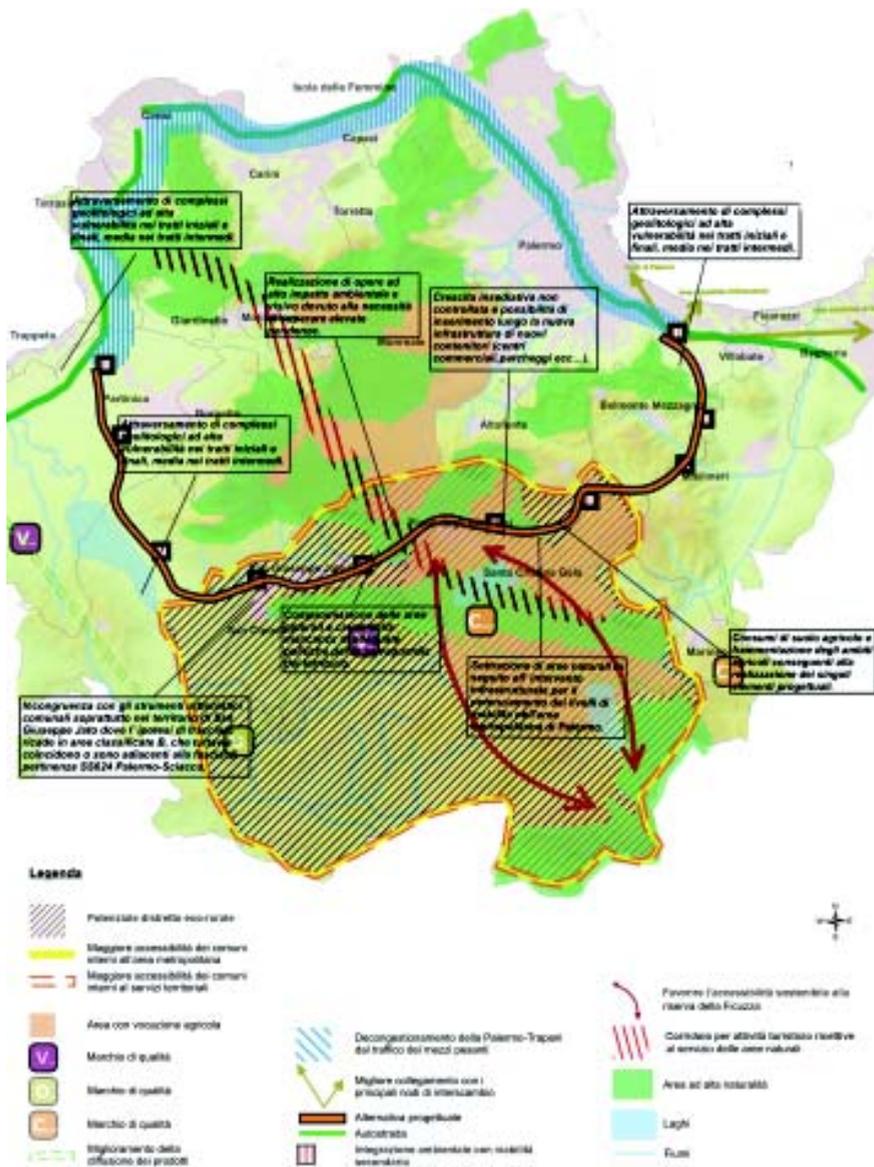


Fig. 5 - Lo scenario territoriale conseguente all'opzione infrastrutturale considerata preferibile.

B. Perché una duratura prospettiva di riorganizzazione nelle dinamiche insediative verso le aree interne si manifesti, appare necessario identificare quegli elementi di funzionalità dell'infrastruttura all'attivazione di processi di sviluppo locale auto-sostenibile. L'ipotesi ritenuta preferibile lambisce direttamente una porzione di un più ampio sistema locale che ha orientato negli ultimi anni la propria progettualità al consolidamento di uno scenario di grande parco naturale al servizio dell'area metropolitana.

Lo scenario identifica a tal proposito un ambito che si presta - per caratteristiche naturali, colturali e paesaggistiche - ad essere pianificato quale distretto eco-rurale cui indirizzare un adeguato mix di funzioni produttive e ricettive, in una posizione baricentrica rispetto al sistema di relazioni spaziali determinate dalla tangenziale ed al sistema di percorsi naturalistici in via di realizzazione nell'Alto Belice Corleonese.

C. La validità dello scenario proposto è subordinata ad alcune condizioni operative cui il gruppo di ricerca ha cercato di dare risposta con un *Action plan* comprendente un sistema integrato di azioni materiali e immateriali da intraprendere e da indicazioni sulle modalità attraverso cui attivare i necessari processi di condivisione con i governi locali interessati dalla nuova infrastruttura. In estrema sintesi, da un canto, è necessario che la nuova infrastruttura viaria sia pensata come una grande *park way*, che mantenga le funzioni di tangenziale ma favorisca una ricucitura di contesti rurali e di siti naturalistici lungo una direttrice interna alternativa allo sviluppo costiero attuale dell'area metropolitana. Dall'altro appare necessario che la programmazione operativa del nuovo sistema infrastrutturale dato dalla tangenziale e dalle sue interconnessioni con il tessuto insediativo minore non sia ispirato da ragioni puramente funzional-settoriali ma pensato quale porzione di un più ampio sistema di azioni integrate volto ad attivare processi di riqualificazione urbana e di rigenerazione delle economie rurali.

### Riferimenti bibliografici

- Basile e Cecchi [2001], *La trasformazione post-industriale della campagna. Dall'agricoltura ai sistemi locali rurali*, Rosenberg & Sellier, Torino.
- Bobbio L., Zeppetella A. (a cura di) [1999], *Perché proprio qui? Grandi opere e opposizioni locali*, Franco Angeli, Milano.
- Bobbio L. [2002], *I governi locali nelle democrazie contemporanee*, Laterza, Roma-Bari.
- Burmeister A., Joignaux G. (a cura di) [1997], *Infrastructures de transport et territoires. Approches de quelques grands projets*, L'Harmattan, Paris.
- Caravaggi L., Menichini S., Pavia R. [2004], *Strade paesaggi*, Meltemi, Roma.
- Clementi A. (a cura di) [1996], *Infrastrutture e piani urbanistici*, Fratelli Palombi Editori, Roma.
- Clementi A. (a cura di) [1999], *Infrastrutture e progetti di territorio*, Fratelli Palombi Editori, Roma.
- Cremaschi M. [2005], *L'Europa delle città*, Alinea, Firenze.
- Dematteis G. [2001], "Introduzione" in Dematteis G., Governa F. (a cura di), *Contesti locali e grandi infrastrutture. Politiche e progetti in Europa*, Franco Angeli, Milano.
- Dematteis G., Governa F. (a cura di) [2001], *Contesti locali e grandi infrastrutture. Politiche e progetti in Europa*, Franco Angeli, Milano.
- Facchinetti M. [2002], *Corridoi infrastrutturali e trasformazioni del territorio. La pianificazione delle infrastrutture negli Stati Uniti*, Alinea, Firenze.
- Rossi Doria B., Vinci I. [2005], "Progetti di sviluppo locale e rappresentazioni dell'identità territoriale: riflessioni a partire dal caso dell'Alto Belice Corleonese", in Magnaghi A. (a cura di), *La rappresentazione identitaria del territorio. Atlanti, codici, figure, paradigmi per il progetto locale*, Alinea, Firenze, pp. 361-374.
- Vinci I. [2003], "Palermo: la metropoli che non c'è", *Urbanistica Informazioni*, n. 188, pp. 62-63.