



Atti della XV Conferenza Nazionale SIU
Società Italiana degli Urbanisti
L'Urbanistica che cambia. Rischi e valori
Pescara, 10-11 maggio 2012

Planum. The Journal of Urbanism, n.25, vol.2/2012
www.planum.net | ISSN 1723-0993
Proceedings published in October 2012

Dinamiche operative e interazione tra gli attori nei grandi progetti di trasformazione urbana: il caso di King's Cross Central

Alessandro Boca

Sapienza, Università di Roma

Dipartimento di Design, Tecnologia dell'Architettura, Territorio e Ambiente (DATA)

Email: alessandro.boca@uniroma.it

Tel. 06.49919061

Abstract

La crisi del piano urbanistico tradizionale e la successiva affermazione del grande progetto di trasformazione urbana possono essere considerate come la manifestazione tangibile di un radicale cambiamento nelle modalità attraverso cui si esplica l'azione sulla città contemporanea, e attraverso cui prende forma il governo della sua complessità. In questo quadro, tuttavia, emerge anche l'evidenza di un ulteriore processo evolutivo, questa volta non altrettanto tangibile né immediato, che riguarda i cambiamenti che interessano ormai sempre più diffusamente le dinamiche operative e le forme di interazione tra gli attori che compongono la moderna governance urbana. Con l'intento di approfondire una simile tematica, attraverso la dettagliata ricostruzione del progetto di riqualificazione urbana di King's Cross Central, a Londra, il lavoro intende indagare proprio questo particolare aspetto, con la convinzione che un suo approfondimento possa contribuire in maniera determinante a meglio comprendere ed affrontare la pratica urbanistica contemporanea.

Tra piano e (grande) progetto di trasformazione

L'ampia tematica del passaggio dalla centralità del piano a quella del grande progetto di trasformazione urbana è una di quelle che, nel nostro come in altri paesi, più ha interessato il dibattito disciplinare degli ultimi venti anni, a partire cioè dalle prime manifestazioni evidenti della crisi dell'urbanistica moderna (Gabellini e De Carlo, 2002).

Riprendendo quanto affermato da Harvey (1990; p. 89), la crisi del modernismo si manifesta, nel campo della città, con l'affermazione del principio secondo cui «la metropoli è impossibile da controllare se non a piccoli pezzi», e quindi con il principio secondo cui a diventare anacronistico e non più efficace è, in primo luogo, lo strumento storicamente deputato al suo disegno complessivo, vale a dire il piano urbanistico tradizionale. A conclusioni simili, tra l'altro, giungono anche diversi autori, tra i quali Ascher (2001) che, introducendo il concetto di “decostruzione funzionale” dell'urbanistica, riferisce in proposito della nostra come di un'epoca in cui si tenta di rispondere alla generalizzata perdita di efficacia da parte del piano urbanistico tradizionale attraverso il ripensamento generale delle modalità di azione sulla città, la quale si trova oggi ad essere fondata, per l'appunto, non più sulla centralità del piano ma su quella del singolo e grande progetto di trasformazione.

È dunque probabilmente per via delle ragioni appena ricostruite - seppur in maniera estremamente sintetica ed essenziale - che dagli anni '90 del novecento in poi, vale a dire negli anni immediatamente successivi alla non felice stagione della deregolamentazione del decennio precedente (Mazza, 1994), si assiste quasi senza distinzioni in molti contesti urbani occidentali ad una sempre maggiore diffusione ed affermazione di una particolare categoria progettuale, vale a dire quella del grande progetto di trasformazione urbana.

Una prima lettura asettica dei grandi progetti di trasformazione urbana ci restituisce l'idea di interventi rivolti alla riqualificazione di ampie porzioni di città interessate da fenomeni di riconversione funzionale, abbandono o degrado e, solo in misura marginale, ad interventi di espansione o di nuova costruzione. Sono cioè questi i progetti attraverso cui si tenta, a partire da questi anni, di rispondere ad un nuovo bisogno emergente, che se non è più quello di assicurare una crescita urbana ordinata, diventa quello di permettere la rigenerazione di porzioni

di città che vedono mutare le loro storiche funzioni. Accanto a questo aspetto, inoltre, non si può non citarne un secondo, e cioè che per mezzo di simili interventi si manifesta anche quel fenomeno ben descritto da Le Galès (2006) e che proprio nell'ultima decade del secolo scorso fa la propria comparsa in scena, cioè il fenomeno del confronto e della competizione tra le principali realtà urbane globali, avente come fine ultimo l'attrazione di investimenti privati e di funzioni globali (Sassen, 1997).

Una lettura maggiormente critica del fenomeno di diffusione dei grandi progetti di trasformazione urbana, però, ci permette parallelamente di notare come il loro punto di forza, oltre a quanto già visto, sembri risiedere anche nella loro perfetta coerenza con quelle che sono nel tempo diventate le dinamiche sociali ma soprattutto economiche maggiormente caratterizzanti i contesti metropolitani occidentali, ed ovvero proprio quell'insieme di dinamiche che rientrano a vario titolo nella dizione di neo-liberismo (Fainstein, 1994; 2008; Swyngedouw *et al.*, 2002). Se, infatti, sotto il profilo fisico i grandi progetti di trasformazione urbana altro non sono che delle semplici operazioni infrastrutturali, edilizie ed immobiliari, sotto un profilo concettuale diventano sovente il frutto di logiche non più legate all'effettiva domanda sociale o ai modelli consolidati di sviluppo urbano, ma appaiono piuttosto finalizzate alla realizzazione di prodotti urbani da immettere sul mercato al pari di altri beni (Swyngedouw, Moulaert, Rodriguez, 2002; Curti, 2006).

Scopo del presente lavoro, tuttavia, non vuole essere quello di contribuire ad approfondire questa di per sé ampia e complessa tematica, ma bensì quello di riflettere, per mezzo dell'analisi di un caso di studio quale il progetto King's Cross Central a Londra, su di un aspetto estremamente puntuale di questo stesso fenomeno, e cioè l'ulteriore evoluzione che, nello stesso tempo delle altre appena viste finora e forse proprio conseguentemente a queste, sta interessando le dinamiche operative sulle quali si fonda la pratica urbanistica contemporanea.

Introducendo dunque quel concetto che meglio verrà affrontato al termine di questo lavoro, si può affermare come i grandi progetti di trasformazione siano, tra le altre cose, la tangibile manifestazione di quella inversione nei processi decisionali e nei modelli operativi ottimamente descritta da Bobbio (1996), nel senso che prima ancora che la testimonianza dell'asservimento al moderno neo-liberismo (Fainstein, 2008) questi grandi progetti rappresentano un tentativo di risposta alla ridotta capacità degli strumenti urbanistici tradizionali di appropinquare la complessità della governance urbana contemporanea, in cui tanto interessi di tipo pubblico quanti di tipo privato trovano, finalmente, una nuova forma di composizione.

King's Cross Central

King's Cross Central è il nome proprio di una tra le più importanti trasformazioni urbane attualmente in atto a Londra¹, che diviene anzi la più rilevante se si escludono gli interventi legati alla prossima edizione dei Giochi Olimpici del 2012.

Dal punto di vista fisico e funzionale questa trasformazione, di iniziativa privata, consiste nella riqualificazione, infrastrutturazione e lottizzazione dell'area di circa 28 ettari che gravita attorno alla stazione ferroviaria di King's Cross, nel nord di Londra, dove fino alla prima metà del '900 sorgeva il maggiore scalo merci ferroviario della città, oggi totalmente inutilizzato.

Nell'area dove sono attualmente localizzate due tra le più importanti stazioni ferroviarie della città, cioè St. Pancras International, terminale della linea *Eurostar* che collega Londra con Parigi e Bruxelles, e l'omonima King's Cross, dedicata prevalentemente alle tratte domestiche, il progetto punta alla realizzazione di un nuovo quartiere misto, all'interno del quale circa 800.000 metri quadrati di nuova edificazione ospiteranno una serie diversificata di funzioni che vanno dal terziario alle residenze - di cui una quota parte di tipo sociale - passando per gli spazi dedicati alle attività ricreative, alla cultura, all'istruzione e al tempo libero. A ciò bisogna infine aggiungere che l'area, oltre ai due terminali ferroviari già citati, risulta servita da sei diverse linee di metropolitana, le quali contribuiscono a rendere King's Cross uno dei più importanti nodi del trasporto pubblico britannico.

Per quanto riguarda la forma progettuale scelta, invece, occorre notare come questa sia di tipo dinamico ed incrementale, nel senso che ad uno schema generale di riferimento, vale a dire un masterplan contenente i soli aspetti strutturali e d'insieme della trasformazione, si aggiunge in un momento progettuale separato quello della definizione delle singole parti che compongono la trasformazione, tanto in riferimento ai singoli edifici che ai vari spazi pubblici. Con l'intento di assicurare il più alto grado possibile di flessibilità, infatti, la logica che sottende una simile impostazione è che una trasformazione destinata ad interessare un orizzonte temporale stimato tra i 12 e i 20 anni (Argent, 2004) non possa essere rigidamente definita in partenza, ma debba altresì realizzarsi in maniera incrementale anche al fine di garantire una effettiva fattibilità.

¹ I primi tentativi di riqualificazione dell'area, motivati in primo luogo dalla sua appetibilità economica, vennero intrapresi già tra la fine degli anni '80 e i primi anni '90. Nonostante, però, la creazione di una apposita società di capitali nel 1996, la King's Cross Partnership, e l'intervento diretto del governo centrale per mezzo di importanti finanziamenti, questo primo tentativo non diede mai vita ad alcuna azione significativa, anche a causa della crisi che colpì il settore immobiliare nella prima metà di quella decade.

Ciò che tuttavia più rende interessante questo progetto è la sua componente intangibile, e cioè quell'insieme di dinamiche e di modalità di interazione tra gli attori che ne hanno permesso l'avvio e che ne permettono, soprattutto, una continua gestione.

King's Cross Central è il risultato di una serie di complesse e continue interazioni che si stabiliscono, in maniera sia orizzontale che verticale, tra differenti soggetti pubblici e privati, interazioni che dunque vanno a costruire un processo altamente dinamico che corrisponde al vero oggetto di questa analisi.



Figura 1. La trasformazione di King's Cross Central (Fonte: www.kingscrosscentral.com).

Tra i soggetti che danno vita a questo processo rientrano in primo luogo quelli proprietari della pressoché totalità delle aree sui cui la trasformazione insiste², i quali però, seguendo una prassi diffusa nelle realtà anglosassoni, affidano la responsabilità della effettiva realizzazione dell'opera ad un soggetto terzo, in questo caso la *joint venture* Argent St. George³ (per comodità, Argent) che riveste cioè il ruolo tecnico di *developer*. È questo soggetto, dunque, e non l'effettivo proprietario del sito, che rappresenta il materiale artefice della trasformazione, dal momento che a questo spetta il compito di messa in opera dell'intervento e di gestione diretta di tutte le fasi della sua realizzazione.

Accanto a questi due soggetti, concorrono a comporre l'attore privato i vari progettisti chiamati ad elaborare, ognuno a vario titolo, il disegno complessivo dell'intervento. Tra questi, nello specifico, rientrano innanzitutto i diversi studi impegnati nella redazione del masterplan⁴, quindi quelli il cui compito verte sulla progettazione delle sue singole parti, coerentemente con il meccanismo descritto in precedenza.

Similmente a quanto avviene per l'attore privato, un diverso numero di soggetti contribuisce a comporre anche l'attore pubblico. Tentando, per ragioni di sintesi, di citare solamente i più importanti tra questi, occorre innanzitutto individuare il ruolo del governo dell'area metropolitana londinese (la c.d. Greater London)⁵, al quale spetta l'elaborazione della strategia di sviluppo complessiva dell'intero complesso metropolitano esplicita

² Nello specifico, la London and Continental Railways e la società Exel plc.

³ Formata dalla Argent Group plc e dalla St. George plc., due tra le maggiori società britanniche di sviluppo immobiliare.

⁴ Tra questi in particolare gli studi Allies and Morrison e Porphyrios Associates, a cui si aggiunge lo studio Townshend Landscape responsabile prevalentemente degli aspetti paesaggistici.

⁵ Composto da una assemblea, la Greater London Authority, e da un sindaco, il Mayor of London.

mediante il London Plan. Nel dettaglio, questo documento inserisce l'area su cui ricade King's Cross Central tra le c.d. Opportunity Areas, ovvero quelle aree da sottoporre a riqualificazione in maniera prioritaria per via del loro potenziale impatto sull'intero contesto urbano⁶ (Mayor of London, 2011; p. 59).

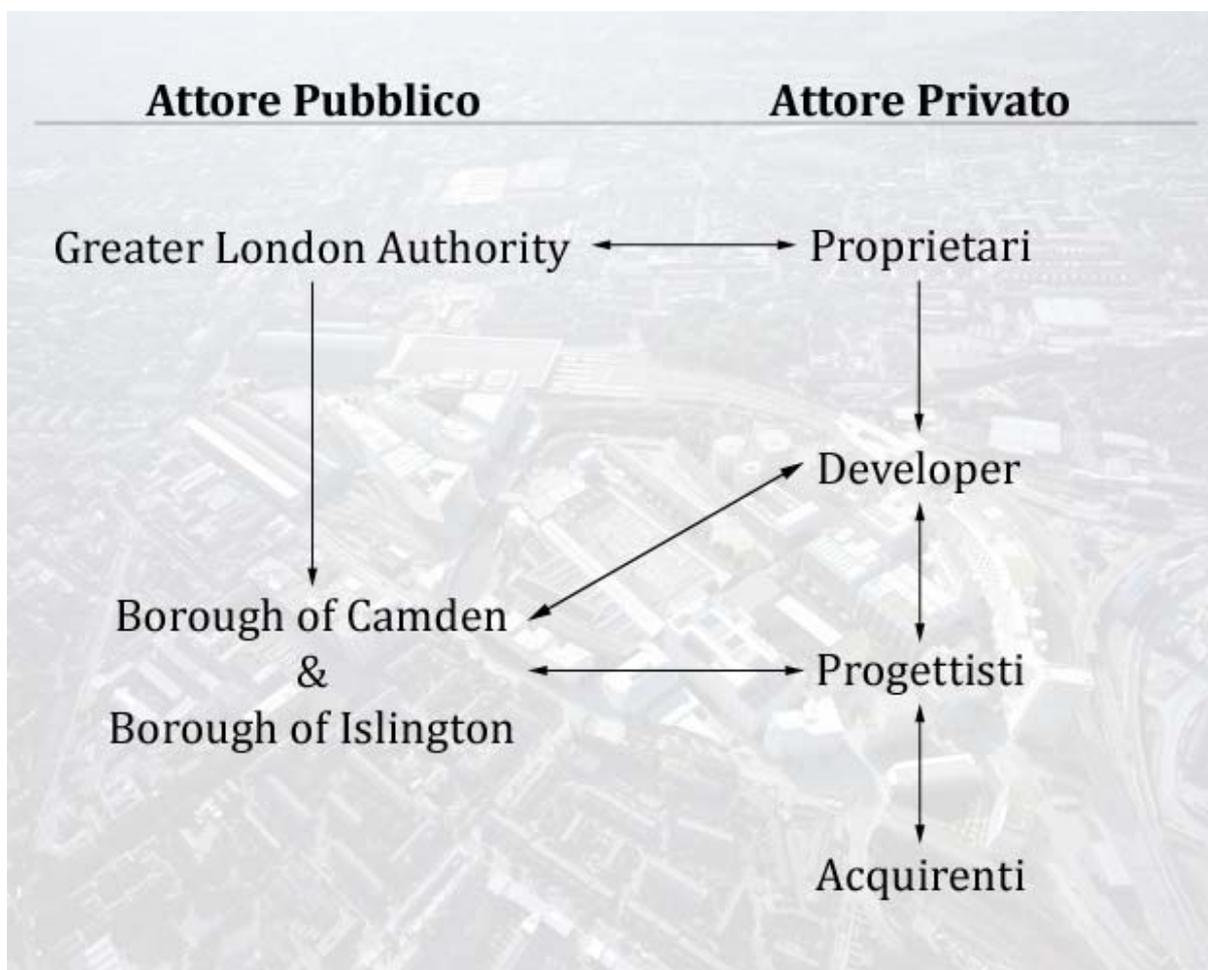


Figura 2. Le dinamiche di interazione tra gli attori nella trasformazione di King's Cross Central.

La natura essenzialmente strategica e programmatica del London Plan, e dunque non direttamente attuativa, richiede che l'iniziativa edilizia e le trasformazioni urbane vengano proposte da soggetti privati, e richiede inoltre che un livello gerarchicamente sottostante dell'amministrazione svolga una funzione di controllo della compatibilità degli interventi proposti con le indicazioni del London Plan, passo necessario per la concessione delle *planning permissions* e cioè dei titoli abilitativi. Quest'ultima funzione è dunque quella assegnata ai due Borough di Camden e Islington, che rappresentano le municipalità all'interno delle quali ricade la trasformazione di King's Cross Central.

Come detto in precedenza, quello che si sta qui descrivendo è un processo di natura incrementale e trasversale, dove una serie di attori di diversa natura, con l'ausilio di specifiche competenze tecniche e artistiche, apportano ognuna un contributo vitale alla realizzazione di un progetto estremamente complesso. Nel tentativo di ricostruzione di un processo similmente complesso, dunque, è utile distinguere queste interazioni in due gruppi separati e cioè in primo luogo quelle di natura orizzontale, ovvero quelle che si instaurano tra l'attore pubblico e quello privato, ed in secondo luogo quelle verticali, ovvero quelle riguardanti i soggetti che, rispettivamente, vanno a comporre questi due diversi attori.

⁶ Per quanto riguarda la Opportunity Area n. 16, e cioè quella di King's Cross, il London Plan afferma che «*King's Cross now functions as a European passenger gateway and has the highest public transport accessibility in London. This accessibility will improve further with the completion of Thameslink. Planning permissions have been granted in both Camden and Islington for high-density commercial development, office, retail, leisure and housing. There may be scope to consider linkages between the academic sector and businesses clustered in this location. The implementation of development must capture heritage value, secure environmental quality and minimize car use. It is vital to integrate the major rail termini, underground station and brownfield sites with the regeneration of neighborhoods in the wider area.*» (Mayor of London, 2011; p. 267).

Prendendo avvio dalla forma di interazione che determina la genesi stessa dell'operazione, occorre notare come King's Cross Central debba la sua effettiva realizzazione alla capacità di soddisfare contemporaneamente due distinti interessi, che sono la legittima volontà dei proprietari del sito di sfruttare a pieno le capacità economiche insite nel bene a loro disposizione e quella, propria dell'autorità pubblica, di perseguire una precisa strategia di sviluppo urbano⁷. Questa prima dinamica di interazione, dunque, è proprio quella tacitamente collaborativa che si viene ad instaurare tra il governo della Greater London e i soggetti privati proprietari del sito, la quale fa sì che due interessi differenti possano trovare una forma di composizione che si manifesta con l'avvio del progetto.

Da questo primo livello di interazione ne deriva direttamente un secondo, protagonista del quale è questa volta il soggetto a cui compete l'effettiva realizzazione dell'intervento e cioè il *developer* Argent, il quale è chiamato a confrontarsi in maniera diretta con i Borough di Camden e Islington a cui compete invece l'attuazione dei contenuti programmatici del London Plan. Nel dettaglio, questa interazione consiste nella presentazione, da parte del *developer*, delle singole proposte progettuali relative al masterplan prima e ai singoli elementi progettuali dell'intervento poi, a proposito delle quali i due boroughs dovranno esprimersi concedendo o negando la relativa *planning permission*. Questo meccanismo, tuttavia è di natura estremamente dinamica, dal momento che la concessione del titolo abilitativo non è il frutto della sola attività di controllo di compatibilità con la strumentazione urbanistica vigente ma, anche, di un apposito processo di negoziazione previsto e regolato dalla Section 106 del Town and Country Planning Act del 1990. Questo processo, che va sotto il nome di *planning obligation*, prevede che l'autorità incaricata del rilascio dell'autorizzazione valuti nel dettaglio il contenuto della proposta di sviluppo, rispetto alla quale potrà avanzare una serie di osservazioni che vanno dalla richiesta di modifiche, più o meno sostanziali, alla richiesta di contributi economici connessi alla realizzazione di precisamente determinate opere di compensazione (Barclay, 2010). Se quindi il primo livello di interazione orizzontale analizzata è di natura episodica, nel senso che si esaurisce nel momento stesso in cui la strategia di sviluppo viene definita per mezzo del London Plan, questa seconda sarà di tipo periodico, visto che il medesimo meccanismo di confronto si verrà a riproporre ad ogni avanzamento del progetto, e cioè ogniqualvolta che la realizzazione di un nuovo edificio o di un nuovo spazio pubblico richiede il medesimo processo di negoziazione e di autorizzazione.

Per quanto concerne invece le interazioni di tipo verticale, e cioè quelle interne ai due attori principali, la prima e più lineare è quella che intercorre tra i due livelli di governo pubblico, ovvero tra la Greater London Authority e i Borough di Camden e Islington. In questo caso, infatti, si tratta di ordinarie ripartizioni di poteri e competenze tra diverse autorità pubbliche, dove a quella gerarchicamente superiore spetta la definizione di una strategia di sviluppo valida per l'intero conteso urbano mentre alla seconda compete quel processo di controllo e autorizzazione che si è appena avuto modo di descrivere.

Ben più complesso, invece, è il sistema di interazioni di ordine tecnico e commerciale che intercorre all'interno dell'attore privato, il quale ruota attorno al ruolo di assoluta centralità rivestito dal *developer* e dove rientrano i committenti dell'operazione, i clienti finali dell'attività di lottizzazione ed i vari progettisti artefici del suo disegno.

In questo caso, dunque, il *developer* risulta innanzitutto impegnato nella ricerca di potenziali destinatari delle nuove edificazioni, che a loro volta daranno incarico ad un progettista di elaborare gli aspetti formali del singolo progetto⁸. In modo da assicurare la coerenza del singolo lotto con la trasformazione complessiva, però, al *developer* sarà affidato l'ulteriore compito di valutare la proposta sulla base dei contenuti del masterplan, determinando così una nuova interazione tanto con il destinatario che con il progettista da lui incaricato. Questo circolo troverà quindi una conclusione solamente tramite il ricorso all'interazione di tipo orizzontale, ovvero con la negoziazione con l'autorità pubblica che si esprimerà sull'eventuale concessione della *planning permission*.

Conclusioni

Le ben note dinamiche che, a partire dagli anni '90, hanno progressivamente indebolito la capacità del settore pubblico di investire risorse proprie nel settore edilizio ed in quello delle trasformazioni urbanistiche in genere hanno determinato la necessità di innescare meccanismi di compartecipazione con il settore privato che, però, non in tutti i casi hanno portato a risultati soddisfacenti (Salzano, 2003). Nel momento, però, in cui si mantiene dato un simile contesto di riferimento, e dunque nel momento in cui non si ipotizzano massicci stravolgimenti di quelle dinamiche sociali, economiche, politiche ed istituzionali oggi dominanti, sono la capacità di innescare, e

⁷ A riguardo occorre ricordare come tra gli obiettivi su cui l'intero London Plan si fonda vi siano proprio l'intensificazione del territorio urbano costruito come misura per perseguire la tutela del *greenfield* (Mayor of London, 2011). In quest'ottica, dunque, la riqualificazione di aree poste all'interno del sistema urbano, e soprattutto all'interno del sistema dei trasporti, assume una valenza di tipo strategico.

⁸ Nel caso dell'elaborazione del masterplan, come per la progettazione dei singoli spazi pubblici, è invece direttamente il *developer* a dare l'incarico di progettazione, solitamente per mezzo di appositi concorsi di idee. Per la riqualificazione del piazzale antistante la stazione di King's Cross, ad esempio, la scelta è ricaduta sul progetto proposto dallo studio Stanton Williams, che è stato preferito alle proposte avanzate da altri 101 studi differenti.

forse soprattutto di gestire questi meccanismi di interazione tra il soggetto pubblico e quello privato che diventano la sfida più attuale di questa specifica epoca.

È con queste premesse, quindi, che può diventare utile analizzare esperienze simili a quelle di King's Cross Central, alle quali sarebbe forse più opportuno guardare non come ad un modello da importare nella sua interezza, ma come piuttosto all'espressione di un fenomeno da approfondire e comprendere.

Come si è avuto modo di vedere in questa analisi, l'effettiva fattibilità di questa trasformazione urbana è dipesa - e dipende tuttora - da un intricato sistema di interazioni che si sono venute ad organizzare tanto tra il soggetto privato promotore dell'intervento e quello pubblico, quanto tra soggetti rientranti all'interno di queste due stesse categorie. Proprio questo aspetto quindi, in misura maggiore rispetto alla predisposizione di appositi strumenti operativi o istituti normativi, sembra rappresentare la chiave di volta che permette di rendere maturo il rapporto che intercorre tra soggetti pubblici e privati.

Rimanendo ancora sul nostro caso di studio, ciò che emerge con forza è anche come da entrambe le parti impiegate in questo dialogo si manifesti in primo luogo una volontà di innescare processi di tipo collaborativo, come dimostrato dalla natura non direttamente attuativa del London Plan che anzi trova la propria legittimazione nell'iniziativa privata, ed inoltre come a questa volontà di collaborazione corrisponda una capacità di negoziazione, che si pone alla base dell'effettivo avanzamento della trasformazione.

È però da notare anche come un simile quadro non nasconda, se non delle criticità, quantomeno delle minacce potenziali. Come affermato in proposito da Mazza (2004), il settore immobiliare è quello attorno al quale risulta più semplice la composizione di interessi diversificati, in quanto è l'unico in grado di offrire al privato quel ritorno in grado di giustificare il suo impegno nel raggiungimento di un interesse considerato anche pubblico. Allo stesso tempo, però, se non sapientemente gestito da entrambe le parti ed in particolar modo dell'attore pubblico, il settore immobiliare è anche quello che più facilmente può dar vita a forme di composizione degli interessi solo apparenti, che celano mere attività speculative quando non ai limiti della legalità (Sagalyn, 2007).

Se si parte quindi dall'assunto che nel prossimo futuro le interazioni tra il governo pubblico portatore di determinati interessi, e l'attività economica privata portatrice a sua volta di altrettanti e differenti interessi, siano destinate ad aumentare e rafforzarsi, è dalla capacità di gestione di queste dinamiche che è ragionevole prevedere che passi il raggiungimento di un risultato considerato auspicabile.

Bibliografia

- Argent St. George (2004), *King's Cross Central – Implementation Strategy*. Disponibile su www.kingscrosscentral.com.
- Ascher F. (2001), “Le nouvelle révolution urbaine: de la planification au management stratégique urbain”, in Masbouni A. (a cura di), *Fabriquer la ville. Outils et methods: les aménageurs proposent*, La documentation française, Paris.
- Barclay C. (2010), *Planning Obligations (planning gain or planning contribution)*, House of Commons Library, London.
- Bobbio L. (1996), *La democrazia non abita a Gordio. Studio sui processi decisionali politico-amministrativi*, Franco Angeli, Milano.
- Curti F. (2006), *Lo scambio leale. Negoziazione urbanistica e offerta private di spazi e servizi pubblici*, Officina Edizioni, Roma.
- Fainstein S.S. (1994), *The City Builders – Property Development in New York and London, 1980-2000*, 2° ed 2001, Lawrence, University Press of Kansas.
- Fainstein S.S., (2008). *Mega-projects in New York, London and Amsterdam. International Journal of Urban and Regional Research*, 32(4).
- Gabellini P., Giancarlo De Carlo (2002), “Questioni di architettura e urbanistica, 1964. Una critica dei dogmi del movimento moderno”, in Di Biagi P. (a cura di), *I classici dell'urbanistica moderna*, Donzelli, Roma.
- Harvey D. (1990), *La crisi della modernità*, Il saggiatore, Milano.
- Le Galès P. (2006), *Le città europee – Società urbane, globalizzazione, governo locale*, Il Mulino, Bologna.
- Mayor of London, (2011), *The London Plan*, GLA, London.
- Mazza L. (1994), “Le interazioni pubblico/privato nelle decisioni urbanistiche”, in Boscacci F., Camagni R. (a cura di), *Tra città e campagna. Periurbanizzazione e politiche territoriali*, Il Mulino, Bologna.
- Mazza L. (2004), *Piano, progetti, strategie*, Franco Angeli, Milano.
- Sagalyn L.B. (2007), “Public/Private Development – Lessons from History, Research and Practice”, *Journal of the American Planning Association*, 73(1).
- Salzano E. (2003), *Fondamenti di urbanistica*, Laterza, Bari.
- Sassen S. (1997), *Le Città Globali*. UTET, Torino.
- Swyngedouw E., Moulaert F., Rodriguez A., (2002). “Neoliberal Urbanization in Europe: Large-Scale Urban Development Projects and the New Urban Policy”. *Antipode*, 34(3).