

BENCHMARK METREX RIVEDUTO DELLE PRASSI
Procedimenti Efficaci per L'Assetto del Territorio Metropolitan
competenze capacità procedimenti



competenze
capacità
procedimenti



PROJECT PART FINANCED
BY THE EUROPEAN UNION



INDICE

PREMESSA 1

INTRODUZIONE 2

LA DIMENSIONE METROPOLITANA NEGLI AFFARI EUROPEI

GOVERNANCE METROPOLITANA

LA DIMENSIONE TERRITORIALE

PERCHÉ UN BENCHMARK METREX DELLE PRASSI?

ANTEFATTI 4

LA MAGNA CARTA METROPOLITANA D'OPORTO 1999

IL BENCHMARK DELLE PRASSI 1999

IL PROGETTO-PILOTA INTERMETREX 2000-2001

IL BENCHMARK METREX DELLE PRASSI RIVEDUTO NEL 2001

IL PROGETTO SOCIOMETREX 2001-2003

IL PROGETTO INTERMETREX 2003-2006

SPIEGAZIONE TERMINOLOGICA. REGIONI ED AREE URBANE FUNZIONALI (FURA)

SPIEGAZIONE TERMINOLOGICA. TERMINOLOGIA OPERATIVA DEL BENCHMARK DELLE PRASSI

IL BENCHMARK NELLA REALTÀ OPERATIVA

AMPLIFICAZIONE TECNICA

BENCHMARKS

1 COMPETENZE DI PIANIFICAZIONE STRATEGICA A LIVELLO METROPOLITANO 9

1. AMBITO DI LIVELLO SUPERIORE
2. STRATEGIE METROPOLITANE INTEGRATE PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE
3. STATUS DELL'ENTE METROPOLITANO PER LA PIANIFICAZIONE STRATEGICA
4. L'AMBITO FORMALE DELL'ENTE CHE PIANIFICA L'AREA METROPOLITANA
5. LE RESPONSABILITÀ DELLA PIANIFICAZIONE STRATEGICA
6. GRADO DI COERENZA DELL'AREA DALL'ENTE DI PIANIFICAZIONE

2 POTERI ATTUATIVI DI UNA STRATEGIA METROPOLITANA 19

7. POTERI ATTUATIVI E DI SALVAGUARDIA DI UNA STRATEGIA DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE METROPOLITANA
8. LIVELLO D'INFLUENZA SULLE RISORSE ATTUATIVE

3 CAPACITÀ DI ADOTTARE UN PROCEDIMENTO DECISIONALE PONDERATO A LIVELLO METROPOLITANO 21

9. RISORSE PROFESSIONALI
10. STUDIO E RACCOLTA DI DATI
11. PRODUZIONE DI PROIEZIONI E DI PREVISIONI SOCIOECONOMICHE COME AMBITO DI PIANIFICAZIONE STRATEGICA E PROGRAMMAZIONE LOCALE
12. POTENZIALITÀ DI SVILUPPO URBANO
13. FORMA URBANA E POLICENTRISMO
14. CENTRI URBANI
15. LA PREPARAZIONE DELLE STRATEGIE METROPOLITANE
16. LO SVILUPPO SOCIALE
17. L'ESPANSIONE ECONOMICA
18. SVILUPPO DELL'EDILIZIA ABITATIVA
19. SVILUPPO DEL COMMERCIO AL DETTAGLIO
20. TRASPORTI
21. QUALITÀ AMBIENTALE SOSTENIBILE

4 PROCEDIMENTI E PARTECIPAZIONE 48

22. DIRITTI LEGALI DI PARTECIPAZIONE
23. UN APPROCCIO ATTIVO E INCLUSIVO
24. PARTECIPAZIONE DEI SOGGETTI INTERESSATI
25. TRASPARENZA
26. SPERIMENTARE IL PIANO

5 PROCEDIMENTI E APPLICAZIONE, MONITORAGGIO E RIESAME 53

27. APPLICAZIONE
28. MONITORAGGIO
29. RIESAME

APPENDICE 56

Elenco delle autorità partner nel progetto InterMETREX in INTERREG IIC, grazie alle quali il Benchmark METREX delle Prassi è stato sviluppato METREX Glasgow Gennaio 2006.





PREMESSA

La finalità di questo Benchmark delle Prassi è d'assistere chi partecipa o concorre alle decisioni strategiche a livello metropolitano, con prassi efficaci d'assetto territoriale. La funzione della pianificazione territoriale può concorrere al benessere e alla competitività dell'Europa urbana.

Nel periodo 1999-2005 il Benchmark delle Prassi è mutato, dalla sua nascita alla Convocazione d'Oporto del 1999, sponsorizzata dall'Area Metropolitana d'Oporto a nome e per conto di METREX, attraverso il progetto-pilota InterMETREX in ambito INTERREG IIIC, fino alla bozza presente, che è stata prodotta col progetto InterMETREX in INTERREG IIIC, ora giunto ad una fase intermedia.

InterMETREX contempla la partecipazione di 32 autorità partner da tutta l'Europa allargata dell'UE a 27 e più paesi (si veda appendice), ed è diretto dalla Commissione Unica per il Piano strutturale di Glasgow e della Valle Clyde (GCVSPJC), assistita da METREX, la Rete delle Regioni e delle Aree metropolitane europee, ed è realizzato col sostegno del Segretariato INTERREG IIIC Zona Ovest.

Il partenariato InterMETREX trae ispirazione da una grande diversità di know-how, competenze ed esperienze a vari livelli di governo (regionale, provinciale, metropolitano e urbano) nell'Europa allargata. Benchè riguardi soprattutto il livello metropolitano, InterMETREX andrebbe concretamente utile ed applicato alla presa di decisioni in materia di pianificazione territoriale strategica anche ad altri livelli.

Per questo Benchmark delle Prassi, METREX è grata alla buona volontà e al sostegno espressi dai partner d'InterMETREX, senza i quali la presente bozza non sarebbe stata possibile.



INTRODUZIONE

La competitività e il benessere delle Regioni e delle aree metropolitane europee sono essenziali se si vuole raggiungere gli obiettivi della Convenzione europea (di coesione territoriale), dell'Agenda di Lisbona e di Göteborg (di competitività economica e di sostenibilità), della Prospettiva europea di sviluppo territoriale (di un migliore equilibrio urbano - ESDP) e del Terzo rapporto sulla coesione (di coesione sociale ed economica).

1 La dimensione metropolitana negli Affari europei

La competitività impone un approccio agli affari urbani che sia inclusivo dal punto di vista economico e sociale, e rispettoso dell'ambiente. La competitività urbana e la coesione possono essere migliorate in modo efficiente creando mezzi efficaci per decidere e agire a livello strategico sulle Regioni e le Aree Urbane Funzionali (FURA - si vedano gli studi pubblicati da ESPON, la Rete degli Osservatori sulla Pianificazione territoriale europea) e, in particolare, quelli di rilevanza metropolitana.

Le decisioni e le azioni che coinvolgono tutti i principali soggetti interessati e la società civile dovranno sviluppare le qualità metropolitane, risolvere i punti deboli, incentivare opportunità e tener conto delle minacce (il cosiddetto metodo SWOT). In sostanza, Il futuro dell'Europa dipenderà in larga misura dalla competitività e dal benessere di lungo respiro delle sue regioni ed aree metropolitane. E questa è la dimensione metropolitana negli Affari europei.

2 Governance metropolitana

La promozione e lo sviluppo risoluti di un'area metropolitana andranno armonizzati con le azioni sui temi di coesione sociale ed economica e di sostenibilità ambientale, e andranno trovati dei compromessi tra interessi e priorità potenzialmente concorrenti. Si tratta in buona sostanza di problemi di governance nell'interesse pubblico metropolitano inteso in senso lato.

Un approccio sostenibile agli affari urbani richiede di esaminare in modo ponderato e integrato i problemi economici, sociali ed ambientali, con

particolare riguardo al saggio utilizzo delle risorse naturali. Una Strategia metropolitana integrata, sul periodo medio-lungo, concorre a raggiungere quei compromessi che vanno individuati.

Produrre ed applicare una strategia metropolitana integrata esige poi un meccanismo idoneo di governance metropolitana, che è definibile come il prendere decisioni e varare le azioni necessarie nel più ampio interesse pubblico, compresa la società civile e gli interessi settoriali, per risolvere efficacemente quei problemi strategici concordati di preoccupazione comune sul medio-lungo periodo.

I meccanismi di una governance efficace possono spaziare dalle autorità elette o designate per legge con competenze e poteri esaustivi, alle autorità con competenze precise, fino alle associazioni volontarie d'interessi con sola influenza consultiva. La schiera di competenze che sono concesse ad enti metropolitani di questo genere dipenderà dai problemi strategici

concordati che essi devono affrontare in modo efficace (si veda diagramma 3 a pagina 14).

Oltre alle competenze appropriate, la governance metropolitana dovrà possedere le capacità o risorse tecniche per prendere decisioni fondate in modo continuato, e stabilire un procedimento per monitorare, salvaguardare, aggiornare e lanciare un Piano territoriale metropolitano. La fornitura di dati e informazioni pertinenti per una governance metropolitana efficace possono essere esternalizzati, ma il discernimento e la comprensione necessari per decidere in modo ponderato dovranno restare all'interno per motivi politici e tecnici.

Il Benchmark METREX delle Prassi si articola intorno ai tre requisiti centrali: competenze, capacità e procedimenti per una pianificazione territoriale metropolitana efficace.

3 La dimensione territoriale

Una Strategia metropolitana integrata avrà una dimensione territoriale a causa dell'esigenza di equilibrare risanamento urbano con espansione urbana, uso integrato del suolo, trasporti e infrastruttura, sostenere la vitalità e la viabilità dei centri urbani medi e grandi, attivare la competitività economica erogando opportunità di sviluppo, incentivare l'integrazione sociale, valutare l'impatto ambientale degli sviluppi edilizi e salvaguardare le risorse pregiate.

L'esame integrato ed equilibrato di quest'ampio ventaglio di temi economici, sociali e ambientali è conseguibile producendo di un Piano territoriale metropolitano concordato, con la partecipazione di tutti i soggetti interessati e pertinenti ed il sostegno della società civile. Tale piano dovrà prendere in esame un orizzonte temporale medio-lungo, perché soltanto su tali estese tempistiche questi problemi strategici possono essere affrontati e risolti in modo efficace (si veda diagramma 4 a pagina 30).

4 Perché il Benchmark METREX delle Prassi?

METREX è la Rete delle Regioni e delle Aree metropolitane europee, fondata nel 1996 nel corso della Conferenza delle Regioni metropolitane, a Glasgow, col sostegno della Commissione Europea, tramite la DG XVI. Il duplice obiettivo della Rete è: lo scambio di know-how sui temi dell'assetto territoriale tra professionisti (esponenti politici, funzionari e i loro consulenti); il contributo della dimensione metropolitana negli Affari europei.

Visto che le prassi efficaci dell'assetto territoriale sono importanti per potere raggiungere gli obiettivi dell'Europa allargata e per affrontare i temi principali sopra esposti, METREX ha sviluppato gradualmente il Benchmark delle Prassi (si vedano gli Antecedenti sull'altra pagina); la sua finalità è fornire uno strumento concreto, affinché le Regioni e le aree metropolitane possano valutare da sé le proprie prassi, migliorandole gradualmente, tenuto ovvio conto delle proprie circostanze date.

Il Benchmark non è un precetto, bensì un mezzo col quale le prassi dell'assetto territoriale possono essere rese gradualmente più efficaci. I 28 singoli indicatori del Benchmark comprendono ciascuno delle scale d'efficacia, che vanno da una base di prassi efficaci, attraverso delle prassi in via di miglioramento, verso prassi che siano più efficaci, e questo approccio riconosce che i professionisti cominceranno un procedimento d'autovalutazione, partendo da livelli diversi di prassi/pratiche.

Gli indicatori (Parametri) trattano sostanzialmente del cosa fare. Tuttavia, in alcuni aspetti delle prassi, come il valutare quegli aspetti dell'assetto territoriale che sono orientati significativamente verso il mercato, quali il commercio al dettaglio, il come valutare ed equilibrare l'offerta e la domanda risulta un problema concreto. Qui il Benchmark delle Prassi offre un'amplificazione tecnica associata agli indicatori da 17 a 20, che trattano dell'espansione economica, dello sviluppo dell'edilizia abitativa, dello sviluppo del commercio al dettaglio e dei trasporti.

Benché il Benchmark delle Prassi punti principalmente a Regioni ed Aree urbane funzionali (FURA) di rilevanza metropolitana, può rivelarsi prezioso anche per le autorità di livello superiore o per le FURA in genere, al momento di valutare le proprie prassi di pianificazione territoriale.

ANTEFATTI

1 La Magna Carta Metropolitana d'Oporto 1999

Nel 1999 METREX e la Junta Metropolitana di Oporto, col sostegno della Commissione Europea, hanno indetto la Convocazione di Oporto delle Regioni e delle aree metropolitane europee. Ne è risultata la Magna Carta metropolitana d'Oporto e l'annesso Benchmark delle Prassi. La Magna Carta metropolitana della Pianificazione territoriale è stata firmata da oltre 40 regioni ed aree metropolitane europee ed ha confermato la comune intenzione di:

- Perseguire l'obiettivo di una pianificazione territoriale efficace al livello metropolitano in Europa, promuovendo le necessarie competenze, capacità e procedimenti.

L'annesso Benchmark delle Prassi espone come questo traguardo può essere raggiunto. La Magna Carta metropolitana d'Oporto e il Benchmark delle Prassi sono scaricabili dal portale METREX all'indirizzo: <http://www.eurometrex.org>.

2 Il Benchmark delle Prassi 1999

Il Benchmark delle Prassi conclude che:

- Un Benchmark delle Prassi di questo tipo va promosso, sviluppato, applicato e riesaminato per poter essere e rimanere efficace.

Il Benchmark delle Prassi 1999 conteneva 4 indicatori-chiave (che affrontano i correlati aspetti delle competenze, delle capacità e dei procedimenti) sostenuti da altri 13 indicatori di un'efficace capacità tecnica di pianificazione territoriale al livello metropolitano.

3 Il progetto-pilota InterMETREX 2000-2001

Nel 2000 METREX ha inoltrato candidatura al programma Interreg IIc della Commissione Europea per potere pilotare l'applicazione del Benchmark delle Prassi in sei regioni e aree metropolitane europee, particolarmente Glasgow (partner leader), Bradford, Dublino, Lilla, Bruxelles e Rotterdam. Questi partner rappresentavano un ventaglio di diverse situazioni d'assetto territoriale e pertanto offrivano una buona base per l'applicazione e il riesame del Benchmark, nei fatti, come previsto.

Il progetto-pilota InterMETREX ha preparato il riesame del Benchmark, e il Rapporto del progetto è stato caricato sul portale METREX.

Il Rapporto conteneva 25 indicatori di competenze, capacità e procedimenti efficaci in fatto di pianificazione territoriale metropolitana, ognuno dei quali ha 3 livelli di efficacia, che vanno da un livello minimo, ad uno crescente, fino al livello massimo. La finalità dell'approccio era il riconoscere che, benché i livelli massimi rappresentino le prassi migliori, molti organi metropolitani li otterranno avanzando per gradi, e col tempo. Il Rapporto dava pertanto i mezzi con i quali ogni regione e area metropolitana poteva valutare le proprie prassi, posizionarsi, e progredire verso una pianificazione territoriale più efficace.

4 Il Benchmark delle Prassi rivisto 2001

Il rivisto Benchmark delle Prassi è tratto dal Benchmark d'Oporto iniziale ed i risultati del progetto InterMETREX, ed assume i 25 indicatori di massima efficacia del progetto, che insieme costituiscono le prassi migliori, ed incorpora i 13 indicatori dell'Appendice A del Benchmark d'Oporto.

5 Il progetto SocioMETREX del 2001-2003

I Rapporti 1-7 sui quattro seminari SocioMETREX (2001-2003) sono rinvenibili nel portale di METREX all'indirizzo: www.eurometrex.org. I Rapporti 5 e 6 (la Conferenza di Salonicco ed i possibili risultati di SocioMETREX) riassumono l'esito del progetto. Il Progetto ha mostrato che un approccio ambientale sostenibile particolarmente positivo per le persone socialmente svantaggiate, perché sono appunto loro a non potere utilizzare l'economia di mercato per acquistare una qualità di vita superiore. Ecco perché la sostenibilità sociale è inestricabilmente legata alla sostenibilità economica e ambientale e perché un approccio sostenibile alla pianificazione territoriale è particolarmente positivo per le fasce della popolazione svantaggiate.

Questo progetto riconosceva che le azioni di pianificazione territoriale per la sostenibilità devono far parte di un approccio integrato, nella regione metropolitana, da parte di tutti i vari soggetti sociali, economici e ambientali interessati. In tale ambito (vedi il Rapporto 5 sulla Conferenza di Salonicco) il progetto SocioMETREX si focalizza sul contributo che la funzione d'assetto territoriale può dare alla sostenibilità, in particolare sociale.

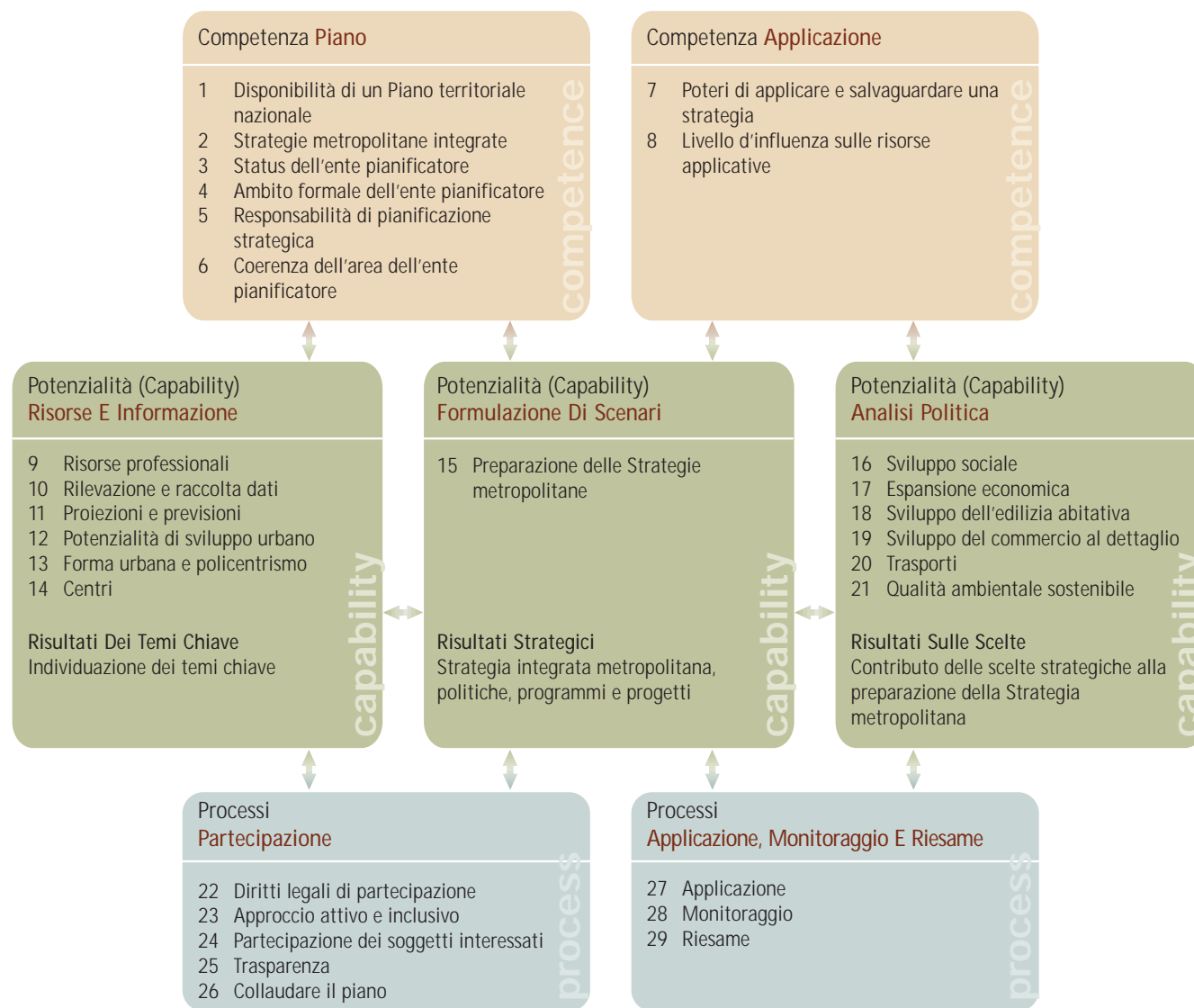
Il progetto si è concluso alla XIVa Riunione della Rete METREX a Stoccarda nell'aprile 2003 con l'aggiunta di 4 indicatori (benchmark 2/2A, benchmark 13 e Benchmark 14) al Benchmark METREX delle Prassi di pianificazione del territorio metropolitano per un'ulteriore valutazione tramite il progetto InterMETREX nel periodo 2004-2006.

6 Il progetto InterMETREX 2003-2006

La Prospettiva europea di Sviluppo territoriale (ESDP) tende ad un migliore equilibrio urbano in Europa, ed è essenziale che tutte le circa 100 maggiori aree metropolitane vi contribuiscano collettivamente con le prassi efficaci dell'assetto territoriale. Ogni regione ed area metropolitana deve affrontare i propri punti deboli e potenziare quelli forti. Il riveduto Benchmark METREX delle Prassi serve a raggiungere questo traguardo col progetto InterMETREX 2004-2006, ampliando e sviluppando la sua applicazione in tutta l'Unione Europea e nei paesi d'Europa centrale ed orientale (PECO) (si veda anche il relativo progetto PolyMETREXplus in Interreg IIIC).

Diagramma 1 riassume gli attuali 29 indicatori del Benchmark METREX delle prassi.

I BENCHMARK DELLE PRASSI, E I LORO RAPPORTI, RIASSUNTI PER COMPETENZA, POTENZIALITÀ (CAPACITÀ) E PROCEDIMENTO



7 Spiegazione terminologica. Regioni ed Aree urbane funzionali (FURA)

ESPON, la Rete di Osservatori della Pianificazione territoriale europea ha elaborato il concetto di Regioni Urbane Funzionali (FUR), ossia quelle aree urbane coerenti ed il loro entroterra che sono strettamente interdipendenti e funzionano, socialmente ed economicamente, in modo relativamente autonomo. ESPON ha individuato circa 1.500 FUR europee.

Il Terzo Rapporto di Coesione della Commissione Europea riflette il concetto delle FUR. Il Comitato Economico e Sociale Europeo (CESE) ha prodotto un parere su iniziativa propria in materia di aree metropolitane europee, che rispecchia l'idea delle FUR, affinché sia vagliato dal Parlamento europeo.

È in quest'ambito che il Benchmark METREX delle prassi è stato modificato per riconoscere che le Regioni ed Aree Urbane Funzionali (FURA) sono ritenute ora delle unità territoriali europee.

Il termine regioni e aree è stato adottato perché mentre alcune FUR sono regioni riconosciute, altre non lo sono, e, quindi, serve ad essere quanto più inclusivo possibile. METREX impiega il termine metropolitano per riconoscere le circa 120 FUR europee, che sono importanti in termini internazionali, nazionali o regionali. In genere, esse hanno funzioni significative in termini di porte d'accesso, di trasporti, d'economica, d'istruzione e cultura e sono grandi centri, o cluster policentrici, di popolazione.

Il Benchmark METREX delle prassi punta principalmente alle FURA di rilevanza metropolitana, ma potrebbe essere utile a tutte le FURA.

8 Spiegazione terminologica. Terminologia operativa del Benchmark delle prassi

Poiché il Benchmark è maturato per gradi dalla Convocazione d'Oporto del 1999, per riflettere i risultati costanti del progetto InterMETREX bisogna chiarire adesso i termini usati e il loro significato.

- *Organo/autorità metropolitana* significa il meccanismo (di natura formale od informale), istituito per un'area metropolitana, con la facoltà di realizzare la funzione di pianificazione territoriale e altre funzioni settoriali.
- *Ente/Autorità di pianificazione metropolitana* significa il meccanismo istituito con la facoltà di realizzare solamente la funzione di pianificazione territoriale.
- *Strategia metropolitana integrata* ivi compresa una Visione ed Obiettivi specifici, per FURA di rilevanza metropolitana (circa 120 delle oltre 1500 individuate da ESPON), significa la strategia plurisetoriale integrata predisposta da un'Autorità metropolitana.
- *Visione* significa una dichiarazione succinta scritta/grafica a fornire un parere di medio-lungo termine del futuro sostenibile in termini sociali, economici, ambientali e territoriali, che sono ricercati ed un obiettivo chiaro d'azione da parte di tutti i soggetti interessati.
- *Gli Obiettivi* nella Visione, rispecchieranno i temi-chiave in prospettiva, le loro dimensioni e la loro rilevanza, e imposteranno il da farsi.
- *Piano territoriale metropolitano** ivi compresa una Strategia territoriale metropolitana, politiche, programmi e grandi progetti, significa il piano predisposto e approvato da un ente/autorità metropolitana o ente/autorità di programmazione.
- *Strategia metropolitana di Pianificazione territoriale* significa la linea direttrice complessiva e la volontà di politiche, programmi e grandi progetti di pianificazione territoriale nel medio (10-15+ anni) (si veda il diagramma annesso al Benchmark 2).

* Siccome la pianificazione è una funzione generale realizzata dalla maggior parte degli enti settoriali o territoriali, si tende ad impiegare termini alternativi, quali Quadro e Prospettiva, anziché Piano, i quali termini comportano un approccio improntato a più coordinamento e indirizzo. Gli enti e le autorità metropolitane usano termini quali Quadro o Prospettiva metropolitana, anziché Piano territoriale metropolitano.

9 Il Benchmark nella realtà operativa (si vedano anche i Rapporti sul progetto InterMETREX nel portale di METREX: www.eurometrex.org)

La finalità primaria del Benchmark è di permettere ai professionisti della pianificazione territoriale al livello metropolitano (e agli altri livelli dove le circostanze si applicano) di valutare da sé l'efficacia delle loro prassi e di esaminare quale azione vogliono, possono, prendere per migliorare la situazione. Il formato del Benchmark è mutato ed ora prevede una serie d'indicatori (sotto forma di domande che i professionisti possono volere porsi) rispetto ai quali i professionisti possono fare tali valutazioni. Questi indicatori sono inclusi dopo ciascuno dei 28 singoli parametri/indicatori.

I professionisti sono invitati a fare le auto-valutazioni adottando il seguente approccio.

- Conseguite le prassi più efficaci
- Ottenuto più della base, ma si può migliorare
- Conseguita una base d'efficacia

Gli indicatori da 15 a 21 riguardano la capacità dell'Ente/dell'Autorità di pianificazione metropolitana d'analizzare i propri temi-chiave e di formulare una strategia metropolitana di pianificazione territoriale, e non va confusa con l'esistenza di una politica sul tema. Ad es. un modello di vendita al dettaglio in tale ambito è uno strumento analitico e non un concetto politico.

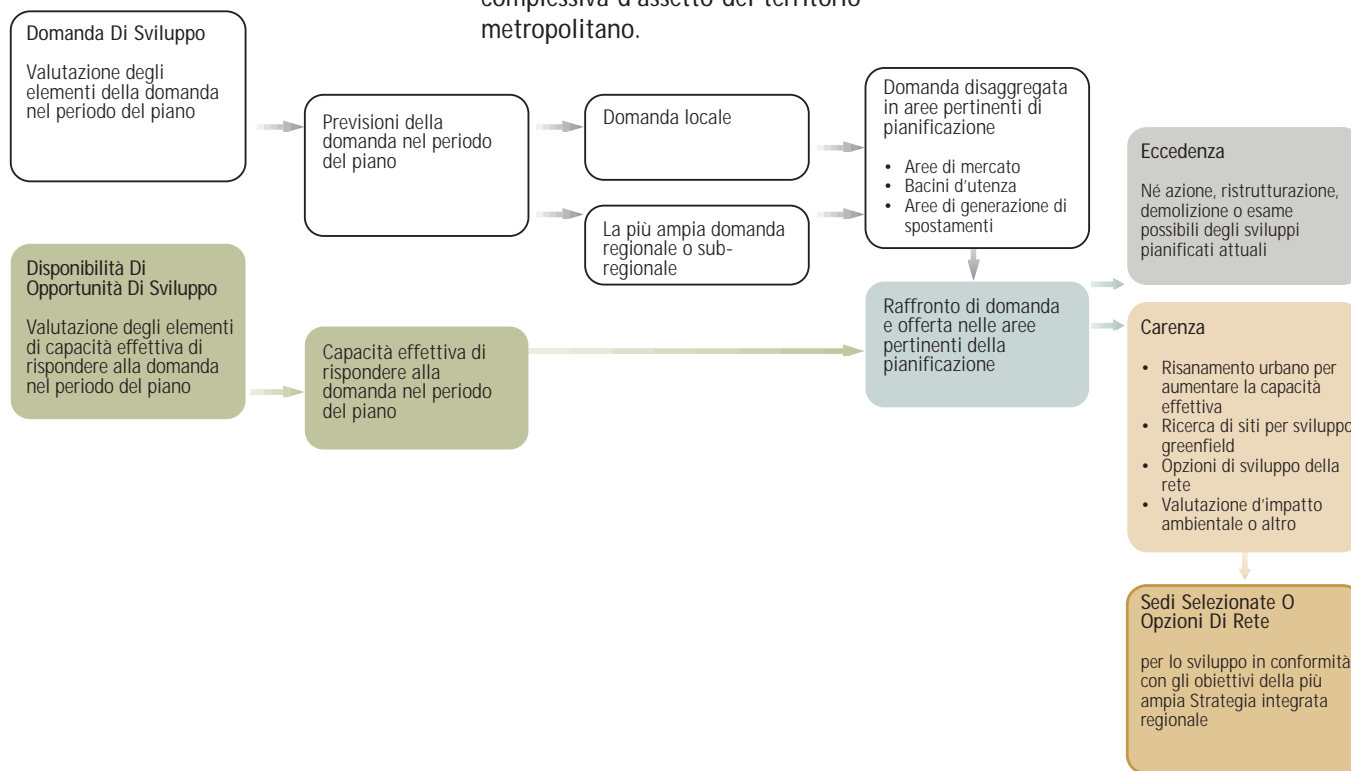
10 Amplificazione tecnica

Il testo relativo ai parametri (benchmarks) da 15 a 20 è stato integrato al fine di amplificare e

chiarire una base tecnica per le analisi che tracciano un procedimento di valutazione, che può gettare le premesse di una presa di decisioni, fondata sugli aspetti del Piano territoriale metropolitano legati al mercato, cioè, industria e commercio, uffici, commercio al dettaglio, edilizia abitativa e trasporti.

Vige un ampio spettro di capacità tecniche al livello metropolitano in tutta l'Europa allargata dell'UE27+. Il testo e i diagrammi degli indicatori da 15 a 20 offrono un punto di partenza, da cui gli organi di pianificazione metropolitana possono sviluppare le capacità tecniche adatte alle proprie circostanze.

Diagramma 2 riassume un approccio per equilibrare offerta e domanda per tali temi settoriali. Il Diagramma con l'indicatore 15 indica come questi temi settoriali correlati sono considerati in una Strategia integrata complessiva d'assetto del territorio metropolitano.



BENCHMARKS

1	COMPETENZE DI PIANIFICAZIONE STRATEGICA A LIVELLO METROPOLITANO	9
1.	AMITO DI LIVELLO SUPERIORE	14
2.	STRATEGIE METROPOLITANE INTEGRATE PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE	15
3.	STATUS DELL'ENTE METROPOLITANO PER LA PIANIFICAZIONE STRATEGICA	18
4.	L'AMBITO FORMALE DELL'ENTE CHE PIANIFICA L'AREA METROPOLITANA	20
5.	LE RESPONSABILITÀ DELLA PIANIFICAZIONE STRATEGICA	21
6.	GRADO DI COERENZA DELL'AREA DALL'ENTE DI PIANIFICAZIONE	18
2	POTERI ATTUATIVI DI UNA STRATEGIA METROPOLITANA	19
7.	POTERI ATTUATIVI E DI SALVAGUARDIA DI UNA STRATEGIA DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE METROPOLITANA	
8.	LIVELLO D'INFLUENZA SULLE RISORSE ATTUATIVE	20
3	CAPACITÀ DI ADOTTARE UN PROCEDIMENTO DECISIONALE PONDERATO A LIVELLO METROPOLITANO	21
9.	RISORSE PROFESSIONALI	26
10.	STUDIO E RACCOLTA DI DATI	26
11.	PRODUZIONE DI PROIEZIONI E DI PREVISIONI SOCIOECONOMICHE COME AMBITO DI PIANIFICAZIONE STRATEGICA E PROGRAMMAZIONE LOCALE	
12.	POTENZIALITÀ DI SVILUPPO URBANO	28
13.	FORMA URBANA E POLICENTRISMO	29
14.	CENTRI URBANI	30
15.	LA PREPARAZIONE DELLE STRATEGIE METROPOLITANE	31
16.	LO SVILUPPO SOCIALE	34
17.	L'ESPANSIONE ECONOMICA	35
18.	SVILUPPO DELL'EDILIZIA ABITATIVA	39
19.	SVILUPPO DEL COMMERCIO AL DETTAGLIO	42
20.	TRASPORTI	45
21.	QUALITÀ AMBIENTALE SOSTENIBILE	46
4	PROCEDIMENTI E PARTECIPAZIONE	47
22.	DIRITTI LEGALI DI PARTECIPAZIONE	49
23.	UN APPROCCIO ATTIVO E INCLUSIVO	49
24.	PARTECIPAZIONE DEI SOGGETTI INTERESSATI	50
25.	TRASPARENZA	5
26.	SPERIMENTARE IL PIANO	51
5	PROCEDIMENTI E APPLICAZIONE, MONITORAGGIO E RIESAME	52
27.	APPLICAZIONE	53
28.	MONITORAGGIO	53
29.	RIESAME	54

1 COMPETENZE DI PIANIFICAZIONE STRATEGICA AL LIVELLO METROPOLITANO

1 AMBITO DI LIVELLO SUPERIORE (ad es. Piani nazionali territoriali o piani statali, federali o regionali)

Gli Stati-nazione europei presentano strutture interne politiche e amministrative diverse. Paesi come la Spagna e la Germania hanno strutture federali che riconoscono l'autonomia di taluni Stati o Regioni. La disponibilità di un piano nazionale territoriale, o di un piano territoriale per Stati o Regioni, atto a prevedere l'ambito della pianificazione strategica metropolitana, può concorrere molto a migliorare l'efficacia delle prassi di pianificazione territoriale al livello metropolitano.

Il concetto di sussidiarietà (le decisioni vanno prese al livello in cui si applicano) dipende dai piani territoriali vigenti al livello europeo, (in alcuni casi transnazionale), nazionale, statale, regionale, metropolitano e locale (metropoli, città o comunità).

A tutti i livelli i piani dovrebbero contemplare:

- Una strategia di pianificazione territoriale che tracci l'esito ricercato a medio- lungo termine e l'ampio indirizzo livello dei cambiamenti urbani e ambientali necessari per ottenerlo.
- Le grandi politiche, i programmi e i progetti settoriali e d'area adottati per applicare con successo la strategia.

BENCHMARK 1

Un ambito di livello superiore (ad esempio piani nazionali territoriali, o piani statali, federali o regionali), dovrebbe definire:

1. Una visione di lungo periodo per l'espansione sociale, economica ed ambientale del paese, dello Stato-nazione o della regione, nonché per il ruolo delle sue aree metropolitane.
2. I mutamenti demografici, migratori e dei settori economici, nonché l'approvvigionamento energetico e I cambiamenti in fatto di emissioni di gas ad effetto serra, che tale visione comporta.
3. Una strategia integrata dei trasporti per la rete viaria e ferroviaria nazionale e regionale, i porti e gli aeroporti nazionali e regionali, e i terminali e gli snodi nazionali e regionali.
4. Programmi d'investimento e progetti d'infrastrutture nazionali e regionali.
5. Risorse del patrimonio urbano e naturale di rilevanza nazionale o regionale.

INDICATORI DEL BENCHMARK 1

Ambito di livello superiore - cioè chiarezza dell'ambito di pianificazione nazionale, statale o regionale

a. Il governo nazionale o statale, o l'ente regionale, ha preparato un piano d'assetto territoriale integrato a livello nazionale (o equivalente) per inquadrare il piano territoriale metropolitano in chiare priorità nazionali, statali o regionali?

b. Il governo nazionale o statale, o l'ente regionale, concordano un piano e/o un programma di lungo periodo per gli specifici temi politici settoriali?

c. Il governo nazionale, statale, o l'ente regionale, offrono come approccio minimo una serie di linee-guida politiche per settori specifici della pianificazione, che gli enti metropolitani dovrebbero integrare nei propri piani territoriali metropolitani?

EFFICACIA

Minima Crescente Massima



1 COMPETENZE DI PIANIFICAZIONE STRATEGICA AL LIVELLO METROPOLITANO

2 STRATEGIE METROPOLITANE INTEGRATE PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE

Un approccio sostenibile volto a migliorare la qualità della vita nelle aree metropolitane richiede un corpus integrato di azioni sociali, economiche, ambientali e territoriali.

Per potere generare un migliore benessere complessivo delle aree metropolitane occorrono

- Azioni sociali a trattare problemi quali gli alloggi, la salute, l'istruzione, la sicurezza, la cultura, la coesione sociale e la governance
- Azioni economiche a trattare problemi quali l'istruzione superiore, la ricerca, la formazione, gli investimenti e il sostegno alle imprese
- Azioni ambientali a trattare gli ecosistemi, le risorse del patrimonio urbano e naturale e il ripristino ambientale
- Azioni territoriali a trattare la forma urbana, l'impiego del suolo, i centri e le infrastrutture compresi i trasporti.

Questi problemi correlati sono affrontabili al meglio con una strategia metropolitana integrata in vista di uno sviluppo sostenibile prodotto e concordato con i diversi soggetti interessati del settore pubblico, privato e del volontariato, anche con l'attiva partecipazione del pubblico.

Mentre la pianificazione territoriale ha un ruolo importante da svolgere nel traghettare verso un futuro più sostenibile, si tratta soltanto di una tra numerose funzioni correlate che devono integrare le proprie attività sostenendosi a vicenda. Tale strategia metropolitana integrata offrirà l'ambito necessario per una pianificazione territoriale coerente ai livelli metropolitano e di comunità. Per es. le azioni su una serie di problemi sociali, quali l'istruzione e la sicurezza, possono dare più fiducia nella viabilità costante delle aree vulnerabili, come zone attraenti in cui vivere e lavorare. Così facendo esse possono appoggiare programmi e progetti volti al risanamento e alla rigenerazione urbani.

BENCHMARK 2

Strategie integrate per lo sviluppo sostenibile delle aree metropolitane (Regioni o Aree urbane funzionali - FURA - di rilevanza metropolitana) dovrebbero integrare:

1. Una valutazione dei grandi temi sociali, economici, ambientali e territoriali a medio e lungo termine (10-15 e più anni). I temi fondamentali per tutte le Strategie integrate saranno la risposta metropolitana necessaria per affrontare i cambiamenti climatici e, soprattutto, le azioni necessarie affinché si possano ridurre le emissioni urbane dei gas ad effetto serra.
2. Un'analisi SWOT (punti di forza, punti deboli, opportunità e rischi) basata sulla valutazione suddetta.
3. Una Visione di medio-lungo periodo per uno sviluppo territoriale sostenibile in termini sociali, economici, ambientali e territoriali delle FURA, che fisserà chiari obiettivi d'azione a tutti i soggetti interessati.
4. La Visione deve contenere obiettivi precisi che rispecchiano quelli che in futuro saranno i temi principali, le loro dimensioni e rilevanza e come essi vanno affrontati.
5. Obiettivi settoriali e di comunità, per riflettere l'azione e le risorse necessarie ad affrontare efficacemente i temi principali del futuro.
6. Indicatori che servono a valutare i progressi compiuti nel realizzare traguardi e obiettivi in modo sostenibile.
7. Procedimenti di monitoraggio e di verifica.



INDICATORI DEL BENCHMARK 2A		EFFICACIA		
		Minima	Crescente	Massima
<p>Strategie metropolitane integrate - cioè quant'è sviluppata la competenza dell'ente metropolitano di pianificazione territoriale, per preparare il piano territoriale metropolitano col sostegno di una vasta strategia metropolitana integrata che affronti il futuro socioeconomico dell'area e preveda traguardi per quegli aspetti delle azioni socioeconomiche che non figurano nei piani territoriali; p.es. le azioni intese ad incoraggiare la coesione sociale o i programmi per promuovere l'acquisizione di nuove competenze? In che misura l'ente metropolitano di pianificazione concorre a preparare una strategia metropolitana integrata collaborando con gli altri soggetti interessati presenti nell'area?</p>	a. La missione dell'ente di pianificazione territoriale metropolitana è realizzata col sostegno di una strategia metropolitana integrata formale?			<input type="text"/>
	b. La missione dell'ente metropolitano di pianificazione territoriale è realizzata mediante una dichiarazione concordata con i principali soggetti interessati sul futuro generale socioeconomico dell'area?		<input type="text"/>	
	c. La missione dell'ente metropolitano di pianificazione territoriale è realizzata col sostegno dei principali soggetti interessati in base ad azioni concordate e coordinate?	<input type="text"/>		
INDICATORI DEL BENCHMARK 2B		EFFICACIA		
<p>Le strategie metropolitane integrate andrebbero basate su una Visione concordata ed una serie di obiettivi collegati</p>	a. Le strategie metropolitane integrate andrebbero basate su una Visione concordata ed una serie di obiettivi collegati.			<input type="text"/>
	b. La strategia metropolitana integrata espone una Visione esplicita per l'area interessata ed una serie di obiettivi collegati per realizzarla?		<input type="text"/>	
	c. La strategia metropolitana integrata espone una Visione generale?	<input type="text"/>		



LISTA DI CONTROLLO DELLA SOSTENIBILITÀ

Strategie metropolitane integrate, Pianificazione territoriale metropolitana e sostenibilità

Le strategie metropolitane integrate per lo sviluppo sostenibile delle aree metropolitane offriranno il quadro (la Visione e gli Obiettivi) entro cui il piano territoriale metropolitano può essere preparato in modo parimenti sostenibile. Qui si è introdotta la lista di controllo della sostenibilità (Sustainability Checklist) del progetto SocioMETREX (2003), per dimostrare come la funzione di pianificazione territoriale può concorrere ad un approccio sostenibile dei temi urbani, oltre a fornire una lista di controllo mediante la quale gli enti metropolitani possono valutare quanto sono sostenibili le proprie prassi di pianificazione territoriale.

Manutenzione di alti e stabili livelli d'espansione economica

1. Accessibilità agli snodi metropolitani per il trasferimento modale di persone e merci

Ridurre l'esigenza di viaggi su strada e agevolare l'import e l'export efficaci delle merci

2. Efficace rete primaria di trasporti

Ridurre al minimo la congestione del traffico e rendere efficiente il movimento delle merci

3. Buoni trasporti pubblici verso i principali centri occupazionali

Allargare la loro accessibilità al mercato del lavoro

4. Adeguare le opportunità d'espansione economica

Assecondare il fabbisogno commerciale

Progressi sociali, che riconoscono le esigenze di ognuno

5. Equilibrata distribuzione di popolazione, alloggi, lavoro e servizi

Agevolare l'accessibilità tra le attività

6. Dove vi è distribuzione iniqua del lavoro e dei servizi, agire per ridurre le disparità

Rendere più equa l'area urbana

7. Laddove vi è scarsa fruibilità del lavoro e dei servizi, rettificare la situazione

Rendere più equa l'area urbana

8. Adeguare gli alloggi dal punto di vista delle dimensioni, della proprietà e del prezzo

Dare una casa accettabile ed accessibile per ogni nucleo familiare

9. Individuare quali aree patiscono degrado plurimo

Concentrare azioni correttive integrate

10. Normative ambientali accettabili in aree urbane contro il rumore e l'inquinamento atmosferico

Proteggere e migliorare la salute dei residenti e dei lavoratori

11. Fornire una rete collegata di spazi aperti

Rendere fruibili a tutti le opportunità del tempo libero

Protezione efficace dell'ambiente

12. Salvaguardare e rafforzare la qualità e il carattere del paesaggio

Proteggere l'impostazione delle aree metropolitane

13. Salvaguardare e rafforzare qualità e carattere del patrimonio edificato e degli spazi pubblici

Rendere più attraenti le aree metropolitane come luoghi dove vivere e lavorare

14. Salvaguardare e rafforzare la biodiversità

Concorrere a migliorare l'equilibrio ecologico

15. Salvaguardare e rafforzare i bacini d'utenza acquiferi

Preservare e migliorare l'approvvigionamento d'acqua di qualità

16. Salvaguardare dallo sviluppo la capacità degli alvei di piena

Ridurre il rischio d'inondazioni

Impiego prudente delle risorse

17. Massimizzare la potenzialità di sviluppo urbano riutilizzando gli edifici e il suolo urbani

Ridurre l'esigenza di espansione urbana

18. Proteggere dallo sviluppo l'elevata qualità dell'agricoltura

Rendere questa risorsa sostenibile per le generazioni future

19. Pianificare lo sviluppo dell'estrazione mineraria

Ridurre il consumo di minerali da fonti primarie (ottimizzare il riciclaggio)

20. Nel quadro d'una strategia di gestione dei rifiuti di riduzione, riciclaggio, trattamento e smaltimento dei rifiuti, consentire lo sviluppo di strutture di gestione dei rifiuti

Favorire un approccio più sostenibile



1 COMPETENZE DI PIANIFICAZIONE STRATEGICA AL LIVELLO METROPOLITANO

3 STATUS DELL'ENTE METROPOLITANO PER LA PIANIFICAZIONE STRATEGICA

Un ente metropolitano per la pianificazione strategica è più efficace se può definire i conflitti di interesse presenti nella sua area. Attraverso la partecipazione del pubblico al procedimento di formulazione del piano l'ente può tentare di ottenere il massimo sostegno possibile a favore della strategia metropolitana preferita e delle relative politiche, dei programmi e progetti. Tuttavia, è inevitabile che vi siano momenti in cui divergenze di parere tra comunità o interessi, pubblici o privati, vadano equilibrati e composti nell'interesse generale dell'area metropolitana in senso lato.

BENCHMARK 3

L'accordo amministrativo più efficace per la pianificazione territoriale di livello metropolitano è un solo ente metropolitano legalmente costituito ai fini della pianificazione, che prevede le facoltà di produrre, adottare e sostenere un piano metropolitano d'assetto territoriale, nonché la strategia, le politiche, i programmi e i progetti che lo puntellano.

INDICATORI DEL BENCHMARK 3

Lo status di un ente metropolitano di pianificazione - cioè la base legale e cogente per l'azione

a. L'ente metropolitano per la pianificazione è un'entità singola, inquadrata da una legge o dalla costituzione, e con l'incarico di occuparsi di pianificazione territoriale?

b. L'ente metropolitano di pianificazione realizza la propria pianificazione territoriale per legge nel quadro di un partenariato unico formale o altri meccanismi condivisi con altri enti, autorità e soggetti interessati pubblici?

c. L'ente metropolitano di pianificazione partecipa alla pianificazione territoriale come parte di un gruppo consultivo non imposto dalla legge?

	EFFICACIA		
	Minima	Crescente	Massima
a. L'ente metropolitano per la pianificazione è un'entità singola, inquadrata da una legge o dalla costituzione, e con l'incarico di occuparsi di pianificazione territoriale?			<input type="text"/>
b. L'ente metropolitano di pianificazione realizza la propria pianificazione territoriale per legge nel quadro di un partenariato unico formale o altri meccanismi condivisi con altri enti, autorità e soggetti interessati pubblici?		<input type="text"/>	
c. L'ente metropolitano di pianificazione partecipa alla pianificazione territoriale come parte di un gruppo consultivo non imposto dalla legge?	<input type="text"/>		



Il diagramma qui sotto indica la possibilità di un ente metropolitano, con poteri precisi per affrontare problemi specifici e correlati. Alternative potrebbero essere un'autorità con una gamma completa di poteri o un ente con soli poteri di pianificazione territoriale. Il portafoglio di competenze dato ad un ente metropolitano normalmente rispecchierà i grandi problemi strategici che vanno trattati efficacemente e le loro dimensioni, portata e rilevanza.

Il diagramma illustra anche tutti i soggetti interessati che dovranno contribuire al procedimento di pianificazione territoriale.

ENTE METROPOLITANO ELETTO CON POTERI DI BASE IN MATERIA DI PIANIFICAZIONE, OPERATIVITÀ E GESTIONE
 22 SOGGETTI INTERESSATI PRINCIPALI NEL PROCEDIMENTO DI ASSETTO METROPOLITANO STRATEGICO (DENOTA PRIVATIZZATO)

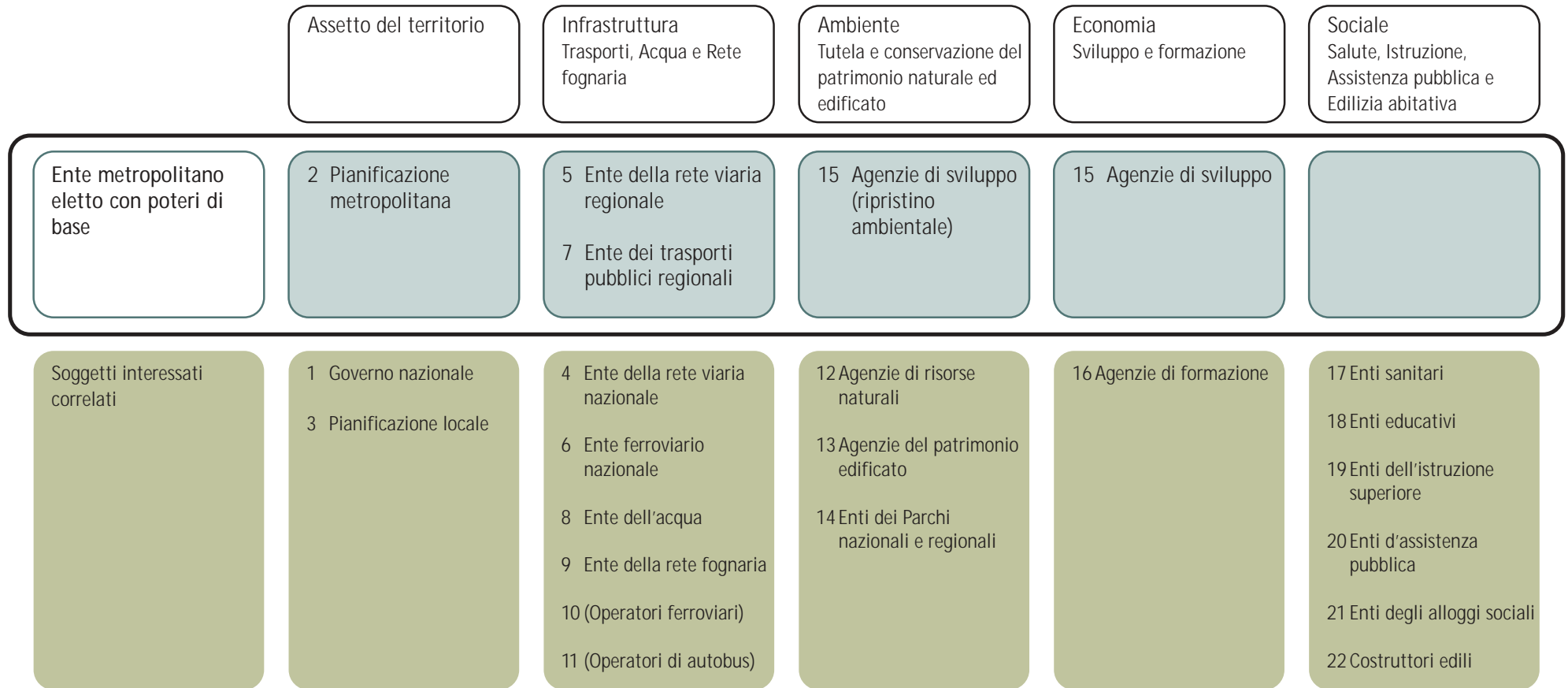


DIAGRAMMA 3 ENTE METROPOLITANO ELETTO

1 COMPETENZE DI PIANIFICAZIONE STRATEGICA AL LIVELLO METROPOLITANO

4 L'AMBITO FORMALE DELL'ENTE CHE PIANIFICA L'AREA METROPOLITANA

Il complessivo obiettivo di pianificazione territoriale strategica al livello metropolitano è di soddisfare il fabbisogno socioeconomico e le richieste dell'area nel modo più sostenibile possibile. Questo mezzo che l'ente di pianificazione deve avere un ambito formale per farlo.

BENCHMARK 4

Le attribuzioni di un ente di pianificazione metropolitana dovrebbe imporgli di tenere conto di:

1. Fattori socioeconomici nel valutare il fabbisogno e le esigenze di pianificazione territoriale.
2. Il rapporto tra i trasporti e la pianificazione territoriale.
3. Il rapporto tra gli studi ambientali e la pianificazione territoriale.
4. Le interazioni tra tutti questi fattori.

INDICATORI DEL BENCHMARK 4

L'ambito formale di un ente metropolitano di pianificazione - cioè la portata del suo mandato. La categoria A non implica che l'ente ha la responsabilità legale su questi temi. Significa che ha la responsabilità di prenderli in considerazione.

a. L'ambito dell'ente di pianificazione territoriale metropolitana tratta tutti i quattro fattori primari di sviluppo pianificazione sostenibile, ad es. sociale, economico, trasporti e ambiente?

b. L'ambito dell'ente di pianificazione territoriale metropolitana tratta soltanto l'uso del suolo e i trasporti, mentre l'espansione economica e i problemi sociali sono assegnati ad altri enti?

c. L'ambito dell'ente di pianificazione territoriale metropolitana tratta soltanto la pianificazione dello sviluppo dell'uso del suolo al livello strategico, mentre le altre categorie sono assegnate ad altri enti?

EFFICACIA

Minima Crescente Massima



1 COMPETENZE DI PIANIFICAZIONE STRATEGICA AL LIVELLO METROPOLITANO

5 LE RESPONSABILITÀ DELLA PIANIFICAZIONE STRATEGICA

Nella maggior parte delle aree metropolitane europee esistono tanti enti e autorità, che hanno responsabilità relative alla pianificazione territoriale, che vanno associati al procedimento di formulazione della strategia. Questi soggetti interessati dovrebbero comprendere:

- Enti con responsabilità per funzioni sociali specifiche quali welfare, istruzione e salute e anche per problemi generali della pianificazione territoriale, quali l'integrazione sociale.
- Enti con responsabilità per funzioni economiche specifiche, quali la promozione della carriera e la formazione e anche per problemi generali della pianificazione territoriale, quali l'espansione economica e la rigenerazione ambientale.
- Aziende o autorità per i trasporti con responsabilità specifiche di gestione di reti e servizi viari o ferroviari, e con interessi generali di pianificazione territoriale nel cambiamento urbano e nell'ubicazione dello sviluppo.

- Autorità o enti ambientali con responsabilità specifiche per salvaguardare le risorse del patrimonio urbano o naturale, ma anche con interessi generali di pianificazione territoriale sulla sostenibilità.

A pagina 16 il diagramma espone queste responsabilità collegate per mostrare quanto serve un approccio integrato alla pianificazione territoriale metropolitana, che coinvolge tutti gli interessi di questi principali soggetti interessati. Ma la pianificazione strategica non sarà solitamente la funzione primaria di questi soggetti interessati.

BENCHMARK 5

Il meccanismo più efficace per una pianificazione strategica integrata al livello metropolitano è un ente in cui sono rappresentate tutte le grandi funzioni (sociale, economica, trasporti, ambiente e territorio), e che ha il potere di preparare, adottare e appoggiare un piano territoriale che sia vincolante per tutte le parti.

Detto piano dovrebbe essere subordinato ad un procedimento inclusivo e trasparente di partecipazione pubblica (vedi parametri da 22 a 25) e all'accettazione dei governi nazionali/statali, o autorità di livello superiore, per quanto riguarda la sua conformità al Piano territoriale nazionale (o equivalente).

Quest'approccio incoraggerebbe tutti i soggetti interessati all'ente per la pianificazione metropolitana per raggiungere un accordo sul piano, ma in caso di differenze irrisolvibili vi potrebbero essere:

1. Strategie o approcci alternativi preparati per il procedimento di partecipazione pubblica.
2. Una sorta d'indagine pubblica sul piano, il cui esito è riferito all'autorità incaricata della pianificazione strategica per la decisione pertinente.
3. La pubblicazione di un parere dissenziale sul piano che sarà presentato al governo nazionale/statale, o all'autorità di livello superiore, perché sia appianato. Ciò va ipotizzato in ultima istanza, poiché significherebbe che il principio di sussidiarietà è stato compromesso, va quindi considerato soltanto in casi estremi.



INDICATORI DEL BENCHMARK 5		EFFICACIA		
		Minima	Crescente	Massima
Responsabilità di pianificazione strategica (funzioni: sociale, economica, trasporti e ambiente) - cioè il risultato delle responsabilità di pianificazione metropolitana	5.1 Funzioni sociali	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	5.2 Funzioni economiche	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	5.3 Funzioni dei trasporti	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	5.4 Funzioni ambientali	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<p>Lo stesso tipo di domanda si applica a tutte le funzioni:</p> <p>a. L'uso del suolo e la pianificazione dello sviluppo nel piano territoriale metropolitano sono pienamente integrati con le altre grandi categorie della pianificazione (sviluppo sociale, espansione economica, trasporti e ambiente), per produrre un approccio olistico ed integrato alla pianificazione strategica nell'area? Se, ad es. l'autorità metropolitana è anche responsabile per la funzione economica potrebbe dirsi pienamente integrata e classificata come A.</p> <p>b. I temi correlati della pianificazione sociale, economica, dei trasporti e ambientale sono collegati all'uso del suolo e alla pianificazione dello sviluppo con alcuni altri meccanismi, ad es. un ente collegato come un "Consiglio" per la pianificazione strategica dei trasporti, anziché essere pienamente integrata nel piano?</p> <p>c. Questi temi correlati della pianificazione sociale, economica, dei trasporti e ambientale sono mantenuti completamente separati dalla pianificazione dell'uso del suolo e dello sviluppo e prodotti come piani settoriali collegati?</p>				



1 COMPETENZE DI PIANIFICAZIONE STRATEGICA AL LIVELLO METROPOLITANO

6 GRADO DI COERENZA DELL'AREA DELL'ENTE DI PIANIFICAZIONE

Al fine di garantire che l'approccio integrato sopra descritto sia efficace l'ente di pianificazione strategica dovrebbe operare in un'area metropolitana coerente. Ciò significa un'Area o Regione Funzionale (FURA). Le FURA sono quelle aree urbane coerenti con il loro entroterra che sono strettamente interdipendenti e che funzionano sul piano sociale ed economico in modo relativamente autonomo.

BENCHMARK 6

Un'area di pianificazione metropolitana dovrebbe rispecchiare che:

1. Il bacino d'utenza del pendolarismo verso il lavoro.
2. L'area del sistema dei trasporti pubblici.
3. L'area del mercato dell'edilizia abitativa.
4. Il bacino d'utenza del commercio al dettaglio dei centri commerciali di rilevanza metropolitana.
5. Il bacino d'utenza idrologico (pertinente all'ambiente dell'area metropolitana).

INDICATORI DEL BENCHMARK 6		EFFICACITÉ		
		Minimum	Augmentant	Maximum
<p>Grado di coerenza dell'area dell'ente metropolitano - cioè l'area metropolitana è un'unità di pianificazione coerente (una FURA)? Un basso grado di autonomia indicherà che il confine dell'ente metropolitano condivide efficacemente le FURA con altri enti di pianificazione, nel qual caso ci vorrà una pianificazione strategica comune.</p> <p>Esistono cinque diversi bacini d'utenza proposti per misurare l'autonomia o la coerenza dell'area pianificata:</p> <p>Lo stesso tipo di domanda vale per tutti i provvedimenti d'utenza</p> <p>a. Oltre il 95% della popolazione giornaliera vive nel bacino d'utenza pendolare verso il lavoro?</p> <p>b. Tra il 66% e il 95% della popolazione giornaliera vive nel bacino d'utenza pendolare verso il lavoro?</p> <p>c. Meno del 66% della popolazione giornaliera vive nel bacino d'utenza pendolare verso il lavoro?</p>	6.1 Utenza pendolare	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	6.2 Utenza della rete di trasporti pubblici	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	6.3 Mercato dell'edilizia residenziale	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	6.4 Utenza del commercio al dettaglio	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	6.5 Utenza idrologica	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>



2 POTERI ATTUATIVI DI UNA STRATEGIA METROPOLITANA

7 POTERI ATTUATIVI E DI SALVAGUARDIA DI UNA STRATEGIA DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE METROPOLITANA

Dopo che un ente metropolitano di pianificazione ha approvato la strategia territoriale, con il dovuto procedimento di partecipazione pubblica e dopo l'approvazione del governo, essa dovrebbe essere cogente per i principali soggetti interessati pubblici e privati e per i corrispondenti livelli di pianificazione locale.

In queste circostanze si limiterebbe l'esigenza che l'ente metropolitano di pianificazione utilizzi i propri poteri per salvaguardare la strategia approvata da sviluppi importanti ma incompatibili, o dall'erosione graduale di tanti piccoli sviluppi. Ma prima o poi vi saranno momenti in cui questi poteri serviranno per risolvere dei conflitti di interesse o per salvaguardare l'integrità della strategia.

BENCHMARK 7

Un ente di pianificazione metropolitana dovrebbe avere il potere di richiedere ai piani locali (per le città grandi, quelle medie o comunità), o applicazioni pianificatrici di rilevanza metropolitana (progetto su grande scala o numerosi sviluppi di piccole dimensioni) di conformarsi alla strategia approvata di pianificazione territoriale.

INDICATORI DEL BENCHMARK 7

Poteri attuativi e di salvaguardia della strategia di pianificazione territoriale - cioè l'ente di pianificazione metropolitana è autorizzato a controllare lo sviluppo mediante il Piano territoriale metropolitano - cioè ha un ruolo normativo?

a. L'ente di pianificazione ha poteri per garantire che lo sviluppo rispetti il piano territoriale metropolitano, e che il piano controlli lo sviluppo, compresa la capacità diretta di adottare decisioni sui singoli progetti, lontano dalle autorità di livello inferiore?

b. Per il piano, quando le decisioni sono prese su singoli progetti di sviluppo, il piano è soltanto un fattore tra molti altri da considerare?

c. Per le decisioni da prendere su singoli progetti di sviluppo, l'influenza dell'ente di pianificazione, e del piano si limita al dare consigli e fare commenti ad altri, i quali prenderanno la decisione finale?

EFFICACIA

Minima Crescente Massima



2 POTERI ATTUATIVI DI UNA STRATEGIA METROPOLITANA

8 LIVELLO D'INFLUENZA SULLE RISORSE ATTUATIVE

Se i soggetti interessati importanti del settore pubblico sono membri di un ente di pianificazione metropolitana allora dovrebbe essere possibile ottenere un forte impegno per, e sostegno al, Piano territoriale. Dopodiché il piano influirà molto sul modo in cui gli investimenti saranno orientati a sostegno della Strategia metropolitana.

Tuttavia, potrebbero capitare momenti in cui l'interpretazione dei requisiti del piano diventa un problema o quando i soggetti interessati semplicemente dissentono. Se le priorità di investimenti alternativi del settore pubblico mettessero a repentaglio il conseguimento del Piano, il governo nazionale o statale, o un'autorità di livello superiore potrebbero dover appianare la controversia.

BENCHMARK 8

Un ente metropolitano di pianificazione dovrebbe avere il potere di chiedere agli enti pubblici che rispettino la strategia metropolitana, nonché il diritto di portare politiche, programmi o proposte non conformi all'attenzione del governo nazionale o statale, o di un'autorità regionale, per appianare la questione.

INDICATORI DEL BENCHMARK 8

Livello d'influenza sulle risorse attuative - cioè come e quanto l'ente metropolitano controlla le risorse necessarie per applicare la vostra strategia - cioè ha un ruolo di leader attivo?

a. Il piano territoriale metropolitano dirige le risorse di tutte le agenzie pubbliche e degli enti governativi a sostegno dei suoi traguardi e obiettivi, cioè coesione interministeriale (joined-up government), e anche investimenti privati diretti, cosicché tutte le risorse di sviluppo siano conformi e controllate dal piano?

b. Il piano funziona più sulla base di un impegno negoziato formale da alcuni partner, anziché su un orientamento assoluto dato dal piano?

c. Il piano è di fatto completamente separato dalla sua applicazione e consegna, che quindi s'affida ai consigli, alle raccomandazioni e alle capacità di costruire reti dell'ente metropolitano, al fine di organizzare le risorse per la sua consegna? Le proposte nel piano possono essere descritte come istanze?

EFFICACIA

Minima Crescente Massima



3 CAPACITÀ DI ADOTTARE UN PROCEDIMENTO DECISIONALE PONDERATO A LIVELLO METROPOLITANO

9 RISORSE PROFESSIONALI

La pianificazione territoriale di livello metropolitano si occupa di grandi problemi strategici che richiedono un approccio di lungo respiro. La raccolta di dati, l'analisi, la formulazione di una strategia e i relativi progetti, programmi e le politiche, con i rispettivi, successivi monitoraggio e riesame impongono di stanziare risorse professionali continuamente. Un'equipe permanente di professionisti del settore offrirà la necessaria continuità e l'impegno a sviluppare competenze partendo dalle esperienze fatte.

BENCHMARK 9

Un ente metropolitano di pianificazione si gioverà del lavoro di un'equipe permanente di pianificatori professionisti per fornire le competenze e le esperienze utili a sostenere i procedimenti in svolgimento di pianificazione sul lungo termine e a prendere decisioni ben ponderate.

INDICATORI DEL BENCHMARK 9

Risorse professionali - cioè di quali risorse umane professionali dispone l'ente metropolitano per fare pianificazione territoriale?

a. L'ente metropolitano ha un'equipe di professionisti appositi per adempiere il proprio mandato di pianificazione territoriale?

b. L'ente metropolitano ha un'equipe di professionisti, che comprende personale distaccato per missioni temporanee da altri enti per produrre il piano territoriale metropolitano, anziché un'equipe apposita che lavora per il lungo termine?

c. L'equipe è costituita da personale ad hoc proveniente da altri enti o altre società di consulenza, ed esso cambia spesso?

EFFICACIA

Minima Crescente Massima



3 CAPACITÀ DI ADOTTARE UN PROCEDIMENTO DECISIONALE PONDERATO A LIVELLO METROPOLITANO

10 STUDIO E RACCOLTA DI DATI

I partner dell'ente per la pianificazione strategica (vedi il benchmark n. 5) potranno tutti dare informazioni, e portare esperienze e competenza ai procedimenti della pianificazione metropolitana, come faranno gli enti locali (grande città, città di medie dimensioni e comunità). Sarà importante organizzare gli studi e la raccolta di dati secondo regole concordate, cioè che poggiano su definizioni, tempi e aree geografiche comuni, per analizzare e pianificare a livello metropolitano. Queste regole dovrebbero essere ragionevoli, tenuto conto dei grandi problemi strategici affrontati nel piano territoriale, le analisi richieste e le risorse a disposizione degli enti interessati siano essi pubblici o privati.

BENCHMARK 10

Un ente metropolitano di pianificazione dovrebbe avere l'autorità per fissare regole ragionevoli per la raccolta dei dati importanti che servono per analizzare e pianificare il territorio metropolitano, e dovrebbe anche avere il potere d'imporre il rispetto di suddette regole.

I dati importanti e necessari figurano nei parametri da 11 a 21.

INDICATORI DEL BENCHMARK 10

Studio e raccolta dati - ad es. quanto sono rigorosi i dati concreti, necessari per sostenere la strategia metropolitana e la formulazione di politiche?

a. Le basi di dati per la pianificazione dell'ente metropolitano comprendono dati raccolti secondo regole concordate, osservate da tutti i fornitori di dati e sono in grado di realizzare un'analisi territoriale integrata?

b. Le basi di dati per la pianificazione comprendono dati raccolti secondo regole concordate con tutti i fornitori di dati?

c. Le basi di dati per la pianificazione comprendono dati che spesso non sono standardizzati e che vanno quindi riconciliati da professionisti per renderli fruibili all'analisi compatibile?

EFFICACIA

Minima Crescente Massima



3 CAPACITÀ DI ADOTTARE UN PROCEDIMENTO DECISIONALE PONDERATO A LIVELLO METROPOLITANO

11 PRODUZIONE DI PROIEZIONI E DI PREVISIONI SOCIOECONOMICHE COME AMBITO DI PIANIFICAZIONE STRATEGICA E PROGRAMMAZIONE LOCALE

Dalle fonti concordate di dati metropolitani, e da fonti nazionali quali il censimento, l'ente di pianificazione metropolitana potrà fare proiezioni e previsioni allo scopo d'inquadrare l'ambito socioeconomico alla ricerca di scenari di pianificazione strategica e di scelte politiche e per la programmazione locale.

BENCHMARK 11

L'ambito socioeconomico della pianificazione strategica e della programmazione locale sarà di norma predisposto da un ente metropolitano di pianificazione che dovrebbe integrare:

1. Le proiezioni e le previsioni su popolazione, fascia d'età e nucleo familiare interpretate per le aree di pianificazione metropolitana, quali le aree del pendolarismo, le aree del mercato d'edilizia abitativa o i bacini d'utenza del commercio al dettaglio.
2. Le proiezioni e previsioni economiche (comprese quelle economiche di settore) interpretate per le aree di pianificazione metropolitana.
3. La ricerca di scenari futuri alternativi dal punto di vista sociale ed economico, quali contributi alla pianificazione di scenari territoriali (compresi i trasporti e l'ambiente).
4. La ricerca di livelli e modelli futuri di reddito e di spesa del consumatore (compatibile con le previsioni economiche) quale input nei modelli interattivi di domanda per il settore dei trasporti, degli alloggi e del commercio al dettaglio.
5. La valutazione dell'integrazione sociale come tema risultante dai fattori succitati e dalla valutazione delle potenzialità urbane (si vedano anche i parametri 12 e 16).



INDICATORI DEL BENCHMARK 11		EFFICACIA		
		Minima	Crescente	Massima
<p>La preparazione di previsioni e proiezioni - cioè quanto sono efficaci le previsioni e proiezioni che inquadrano il piano?</p>				
<p>Esistono quattro aree di previsioni e proiezioni che sono essenziali per i piani territoriali metropolitani:</p>	11.1 Demografia e nuclei famigliari	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	11.2 Economia	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	11.3 Trasporti	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	11.4 Commercio al dettaglio	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<p>Lo stesso tipo di domanda vale per tutte le previsioni e proiezioni:</p> <p>a. Le previsioni e le proiezioni sono preparate appositamente per l'area metropolitana e sono internamente compatibili tra le varie serie, le une rispetto alle altre? Ad es. le previsioni in materia di trasporti dovrebbero integrare le previsioni demografiche e rispecchiare i tassi di crescita indicati o impliciti nelle previsioni economiche. Le previsioni sono di fatto coordinate con, o riconciliate con altre previsioni e proiezioni preparate da enti di livello superiore, ossia governo nazionale, statale o regionale?</p> <p>b. Le previsioni e le proiezioni sono di fatto autonome nell'essere preparate soltanto per l'area metropolitana, senza coerenza interna né riconciliazione rispetto ad altre serie più ampie di dati?</p> <p>c. Le previsioni e le proiezioni derivano semplicemente da più generiche previsioni e proiezioni contestuali, come quelle del governo nazionale, e poi semplicemente rapportate all'area metropolitana in base alla popolazione o su altre basi?</p>				



3 CAPACITÀ DI ADOTTARE UN PROCEDIMENTO DECISIONALE PONDERATO A LIVELLO METROPOLITANO

12 POTENZIALITÀ DI SVILUPPO URBANO

Nelle Regioni metropolitane europee mature il tema principe è spesso l'esigenza d'equilibrare la domanda di sviluppo con le potenzialità di sviluppo nelle aree urbane e la necessità di una loro ampliamento. Pertanto è importante che l'ente di pianificazione strategica valuti nel modo più completo ed aggiornato possibile le potenzialità di sviluppo urbano che gli sono disponibili.

BENCHMARK 12

Un ente di pianificazione metropolitana dovrebbe avere la facoltà di valutare le potenzialità urbane con l'attiva cooperazione e partecipazione degli enti locali (grandi città, città di medie dimensioni e comunità), al fine di stimare le potenzialità di sviluppo dei fattori seguenti:

1. Suolo zonato
2. Terreno e edifici con potenzialità di riutilizzo o d'utilizzo alternativo
3. L'uso intensificato delle aree urbane
4. Potenzialità urbana congiunturali ("windfall"capacity) (ad es. l'anticipazione di una ristrutturazione industriale)

e prevedere altresì la stima di terreno residuale, che richiede un trattamento ambientale.

INDICATORI DEL BENCHMARK 12

Potenzialità di sviluppo urbano - ossia come l'ente metropolitano convalida le potenzialità di sviluppo dell'area urbana per trovare un punto d'equilibrio tra il risanamento urbano e l'estensione dell'area urbana stessa?

a. L'ente metropolitano realizza uno studio completo e una valutazione delle potenzialità di sviluppo urbano a lungo termine, compresi i siti ed edifici attuali, i siti che potrebbero nascere da cambiamenti dell'uso del suolo (ossia i cosiddetti siti congiunturali "windfall") e la possibilità d'intensificare?

b. L'ente metropolitano realizza uno studio completo e una valutazione dello sviluppo del suolo urbano a lungo termine, limitandolo però allo sviluppo zonato ed alle future riserve conosciute?

c. L'ente metropolitano realizza uno studio completo e una valutazione dello sviluppo del suolo urbano a lungo termine, limitandolo però alle allocazioni fondiari di sviluppo zonato?

EFFICACIA

Minima Crescente Massima



3 CAPACITÀ DI ADOTTARE UN PROCEDIMENTO DECISIONALE PONDERATO A LIVELLO METROPOLITANO

13 FORMA URBANA E POLICENTRISMO

Un approccio policentrico alla ristrutturazione e allo sviluppo urbani è particolarmente idoneo alle regioni ed aree metropolitane europee per via della loro forte concentrazione sui centri e la loro tradizione di una forma urbana compatta e ad uso misto, orientata ai trasporti pubblici.

Un approccio policentrico concorre poi a ridurre l'esigenza di spostarsi, offrendo accessibilità, a piedi e con i mezzi pubblici, verso aree urbane compatte, impennate su centri attraenti. È applicabile alla ristrutturazione di lungo periodo delle aree urbane esistenti od alla loro estensione. È cruciale per una pianificazione territoriale sostenibile che crei un equilibrio di risanamento e sviluppo urbani, di competitività economica, di coesione sociale e di accessibilità.

BENCHMARK 13

Un approccio policentrico alla ristrutturazione o all'estensione delle aree metropolitane basato su sviluppo compatto, uso misto, sviluppo orientato ai trasporti pubblici, impennato su centri, concorrerà a comporre un bilanciamento tra risanamento e sviluppo urbani, competitività economica, coesione sociale e accessibilità. Inoltre offrirà un quadro strategico per i programmi e i progetti destinati alla comunità locale.

INDICATORI DEL BENCHMARK 13

Forma urbana e policentrismo - ossia data la centralità della tematica politica del policentrismo nell'ESDP, come interpreta ed articola il piano territoriale metropolitano questa politica?

a. Il Piano territoriale metropolitano prevede una strategia metropolitana policentrica formale dal punto di vista delle funzioni urbane e della ristrutturazione urbana e/o della crescita urbana?

b. Il Piano tenta di sviluppare aree urbane in modo compatto e ad uso misto strutturato intorno ai servizi dei trasporti pubblici?

c. Il Piano ha soltanto la capacità di sviluppare aree urbane in modo compatto e ad uso misto?

EFFICACIA

Minima Crescente Massima



3 CAPACITÀ DI ADOTTARE UN PROCEDIMENTO DECISIONALE PONDERATO A LIVELLO METROPOLITANO

14 CENTRI URBANI

Storicamente, i centri urbani medi e grandi sono sempre stati i punti centrali della vita urbana, e sono sorti per via della loro accessibilità, prima che la crescita nella proprietà di autovetture le minacciasse dal punto di vista ambientale e portasse al decentramento delle funzioni e delle attività centrali (commercio al dettaglio, intrattenimento, istruzione, cultura e affari). I centri urbani contengono molto del ricco patrimonio urbano europeo di edifici, strade e spazi pubblici, e restano spesso i punti focali dei trasporti pubblici e degli svincoli.

Tuttavia, i centri urbani hanno talvolta perso la propria vitalità e viabilità, la propria comodità e sicurezza. Essi conservano le loro tradizionali qualità per le persone svantaggiate, che non possono adottare lo stile di vita incentrato sull'autovettura, e sono altresì importanti per l'immagine e l'identità delle aree metropolitane, e conferisce loro individualità e carattere. L'esigenza di sostenere e ristrutturare i centri europei urbani medi e grandi è reputata adesso un primo passo necessario per migliorare l'equilibrio urbano, la competitività, la coesione e l'accessibilità.

Quest'approccio impone azioni ambientali positive nei centri, nonché politiche metropolitane strategiche anch'esse positive per confermare i centri quali ubicazioni preferite delle funzioni e delle attività centrali e per controllare il loro decentramento. Essi sono importanti punti focali per un approccio policentrico alla pianificazione territoriale metropolitana.

BENCHMARK 14

I centri urbani medi e grandi vanno ringiovaniti e sostenuti come siti privilegiati per le funzioni metropolitane centrali quali il commercio al dettaglio, l'intrattenimento, la cultura, l'istruzione e il commercio per permettere loro d'agire come punti centrali di un approccio policentrico alla pianificazione territoriale urbana.

INDICATORI DEL BENCHMARK 14	EFFICACIA		
	Minima	Crescente	Massima
<p>I centri - ossia vista l'importanza cruciale delle aree metropolitane per le politiche dell'UE nell'ESDP, come tratta l'ente metropolitano il tema politico importante del futuro dei centri urbani medi e grandi nel proprio Piano territoriale metropolitano?</p>			
<p>a. Il Piano territoriale metropolitano conferisce grande importanza ai centri urbani medi e grandi quali punti focali di una strategia policentrica, con politiche normative volte ad evitare la dispersione delle funzioni basilari dei centri di città grandi e medie?</p>			<input type="text"/>
<p>b. Il piano individua centri urbani medi e grandi quali siti preferiti per le funzioni metropolitane basilari, ma senza politiche normative di applicazione?</p>		<input type="text"/>	
<p>c. Il piano individua i centri urbani medi e grandi come siti che richiedono azioni per sostenere e ringiovanire le proprie funzioni metropolitane di base?</p>	<input type="text"/>		



3 CAPACITÀ DI ADOTTARE UN PROCEDIMENTO DECISIONALE PONDERATO A LIVELLO METROPOLITANO

15 LA PREPARAZIONE DELLE STRATEGIE METROPOLITANE

La formulazione di una strategia metropolitana comporta che l'ambito fornito dai parametri da 11 a 14 interagisca con le scelte politiche settoriali per i grandi problemi strategici metropolitani più comuni, derivanti dall'applicazione dei parametri (benchmark) da 16 a 21. È probabile che essi riguarderanno:

- Sviluppo sociale (comprese le aree di degrado multiplo)
- Espansione economica (compreso lo sviluppo industriale, commerciale, di uffici e del turismo).
- Sviluppo dell'edilizia abitativa (sia il settore pubblico sia privato).
- Sviluppo del commercio al dettaglio.
- Trasporti (compresi i trasporti su strada, su rotaia, per via aerea e marittima).
- Qualità ambientale sostenibile (comprese le risorse del patrimonio urbano e naturale).

BENCHMARK 15

Una strategia metropolitana dovrebbe sbocciare dalla valutazione di scenari integrati che valutino l'ambito socioeconomico, le potenzialità di sviluppo urbano, sociale, economico, alloggi, commercio al dettaglio nonché i problemi e le scelte di sviluppo dei trasporti e la qualità ambientale sostenibile.

INDICATORI DEL BENCHMARK 15

La preparazione di scenari strategici - ossia l'ente metropolitano pianifica degli scenari come parte integrante della propria strategia di lungo periodo e come è effettuato questo lavoro?

a. L'ente metropolitano formula e modella scenari d'assetto territoriale pienamente integrati, includendo anche rapporti di reazione tra le politiche economiche, sociali, ambientali e dei trasporti?

b. L'ente metropolitano formula e modella scenari separati di pianificazione, economici, sociali, ambientali e dei trasporti, collegandoli però per analizzare gli impatti intersettoriali?

c. L'ente metropolitano formula e modella separatamente scenari di pianificazione, economici, sociali, ambientali e dei trasporti?

EFFICACIA

Minima Crescente Massima



L'AZIONE CORRELATA CHE COMPORTA IL PREPARARE UNA STRATEGIA INTEGRATA D'ASSETTO DEL TERRITORIO METROPOLITANO PER UNO SVILUPPO POLICENTRICO SOSTENIBILE

Valutare la sostenibilità

I fattori di una valutazione della sostenibilità prevedono:

- la domanda di sviluppo derivante da singole valutazioni dello sviluppo urbano (alloggi, industria e commercio, uffici e commercio al dettaglio)
- le opportunità che esse offrono per fare risanamento urbano o ampliamento urbano integrati

e gli effetti su:

- azioni sui trasporti compresa la gestione della domanda o l'ampliamento della rete
- azioni ambientali compresa la riduzione dell'inquinamento esistente (atmosferico e acustico), trattamento anticontaminazione (suolo, acqua), conservazione del patrimonio urbano ed azioni correttive dell'impatto ambientale
- azioni sociali ed economiche per affrontare problemi di integrazione e di degrado

Vi sarà una valutazione per stimare e soppesare tutti questi fattori correlati e scegliere una strategia che offra il migliore equilibrio tra di essi, tenuto conto della necessità dominante di un approccio sostenibile.

Una strategia integrata d'assetto del territorio metropolitano

I fattori di una strategia integrata prevedono:

- politiche, programmi e proposte per sviluppare l'edilizia abitativa, l'industria e il commercio, gli uffici e il commercio al dettaglio
- opportunità per le aree dello sviluppo integrato, dei trasporti e delle azioni ambientali
- politiche, programmi e proposte per l'integrazione sociale e economica, compresa la sanità, il welfare, l'istruzione, la formazione e la sicurezza
- politiche, programmi e proposte per azioni ambientali volte a correggere, eliminare o alleviare le carenze esistenti e compensare l'impatto del nuovo sviluppo laddove fosse necessario

- politiche, programmi e proposte per azioni integrate sui trasporti

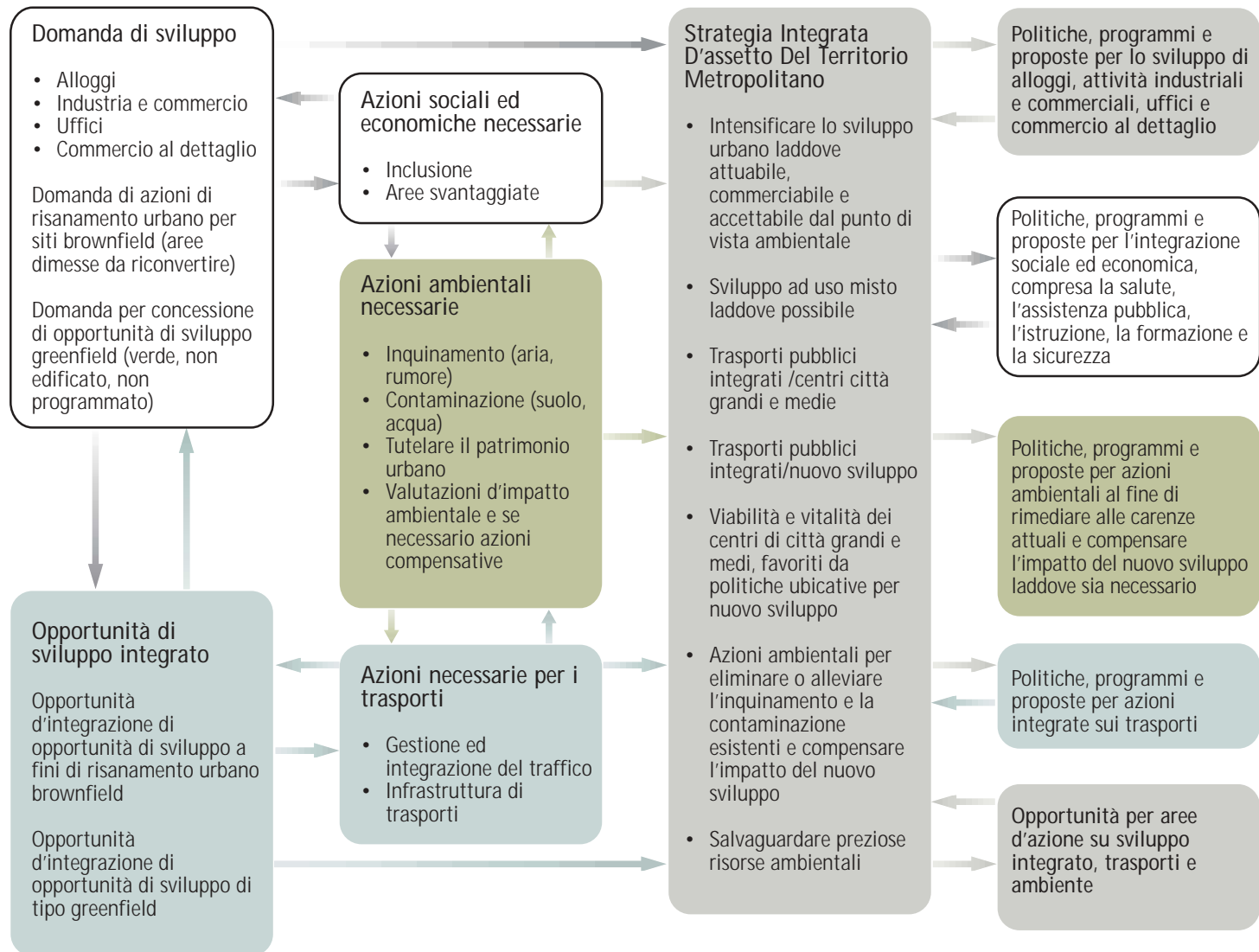
In genere, questi fattori concorreranno ad una strategia policentrica (vedi i parametri 14 e 15), che rispecchieranno le seguenti direttive politiche:

- l'intensificazione di sviluppo urbano laddove è attuabile, commerciabile e accettabile dal punto di vista ambientale
- lo sviluppo d'uso misto laddove possibile
- i trasporti pubblici integrati /centri urbani medi e grandi
- i trasporti pubblici integrati /nuovo sviluppo
- la vitalità e la viabilità di centri urbani medi e grandi col sostegno di politiche ubicative per un nuovo sviluppo urbano (particolarmente uffici e negozi)
- le azioni ambientali per eliminare o alleviare l'inquinamento e la contaminazione esistenti e compensare l'impatto del nuovo sviluppo
- salvaguardare preziose risorse ambientali

I procedimenti di assetto territoriale saranno più efficaci se sarà possibile produrre strategie metropolitane che prendano in considerazione i principali fattori della domanda di sviluppo urbano in modo integrato e sostenibile. La misura in cui quest'approccio può essere adottato dipende dalla potenzialità collettiva dei soggetti interessati direttamente coinvolti.

Il diagramma seguente indica come sono correlati i fattori di una strategia integrata di assetto del territorio metropolitano per uno sviluppo policentrico sostenibile.





3 CAPACITÀ DI ADOTTARE UN PROCEDIMENTO DECISIONALE PONDERATO A LIVELLO METROPOLITANO

16 LO SVILUPPO SOCIALE

L'esclusione sociale è diventato un tema importante in tante aree metropolitane a causa dei mutamenti sociali ed economici e per via della migrazione nelle, e tra le aree urbane. Un approccio aperto esige di valutare questi fattori e la loro relazione con le condizioni urbane (si vedano anche i parametri 11 e 12). Le aree di degrado multiplo richiederanno azioni integrate a livello sociale, economico e fisico. La pianificazione territoriale può anche incoraggiare l'integrazione sociale mediante politiche strategiche di risanamento e rigenerazione urbani e tramite più accessibilità urbana.

BENCHMARK 16

Le analisi per formulare scelte politiche sociali sul territorio metropolitano dovrebbero integrare d norma:

1. Un'analisi dei mutamenti sociali e economici e la migrazione urbana.
2. Un'analisi delle condizioni urbane.
3. Un'analisi delle aree soggette a degrado multiplo: sociale, economico e fisico.
4. Una valutazione della pianificazione territoriale correlata e delle azioni sociali ed economiche utili ad alleviare il degrado e promuovere l'integrazione sociale.

INDICATORI DEL BENCHMARK 16

I problemi sociali - ossia come l'ente metropolitano analizza i problemi sociali, incorporandoli nel proprio Piano territoriale metropolitano?

a. Il piano territoriale metropolitano prevede che si valutino le conseguenze dello sviluppo pianificato dell'esclusione sociale urbana e rurale e di dare una risposta in termini di sviluppo?

b. Il piano individua soltanto le aree di degrado multiplo e d'esclusione sociale quali fattori da considerarsi nella politica del piano?

c. Il piano limita la propria copertura dei problemi sociali alla valutazione delle mutevoli tendenze e caratteristiche dei vari gruppi di clienti esclusi?

EFFICACIA

Minima Crescente Massima



3 CAPACITÀ DI ADOTTARE UN PROCEDIMENTO DECISIONALE PONDERATO A LIVELLO METROPOLITANO

17 L'ESPANSIONE ECONOMICA

Nell'individuare i problemi strategici e le scelte dell'espansione economica un ente metropolitano dovrà di norma esaminare la domanda e l'offerta nel periodo considerato dal piano e le risposte politiche idonee.

BENCHMARK 17

Le analisi per formulare scelte politiche economiche al livello metropolitano dovrebbero integrare di norma:

1. Una valutazione annuale dell'offerta di superficie per l'industria, il commercio e gli uffici.
2. Un'analisi dell'assorbimento annuo di terreno industriale, commerciale e per uffici e l'origine e la natura della domanda (ad es. per un trasloco, un'espansione o investimenti dall'estero).
3. Un'analisi dell'equilibrio tra offerta e domanda nelle aree del pendolarismo, per definire l'adeguatezza della superficie offerta all'espansione economica nel periodo considerato dal piano.
4. Un'analisi delle opportunità di sviluppo turistico con il loro nesso con la domanda prevedibile nel periodo considerato dal piano.
5. Una valutazione delle scelte per soddisfare le carenze dell'espansione economica potenziando le superfici esistenti, mediante le potenzialità o il rilascio di aree urbane disponibili (tenuto conto dei dovuti studi di marketing, infrastrutturali e ambientali).

INDICATORI DEL BENCHMARK 17	EFFICACIA		
	Minima	Crescente	Massima
<p>Problemi economici - ossia come l'ente metropolitano deriva i(l) propri(o) ambiti(o) economici(o) per il proprio piano territoriale metropolitano e come valuta le conseguenze dello sviluppo?</p> <p>a. Il piano territoriale metropolitano sviluppa i propri futuri scenari e missioni economiche, intorno ai quali è modellato il piano territoriale?</p> <p>b. Il piano integra un'interpretazione territoriale delle previsioni economiche per lo sviluppo futuro?</p> <p>c. Il piano limita la propria copertura dei problemi economici alla valutazione delle conseguenze delle attuali tendenze economiche per il piano?</p>			<input type="text"/>



3 CAPACITÀ DI ADOTTARE UN PROCEDIMENTO DECISIONALE PONDERATO A LIVELLO METROPOLITANO

PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE PER L'INDUSTRIA E IL COMMERCIO

Vi sono una serie d'aspetti del procedimento di valutazione dello sviluppo urbano che sono specifici all'industria e al commercio.

Domanda per l'industria e il commercio

La domanda di sviluppo per l'industria e il commercio è stimolata da fattori esterni, quali i livelli di investimenti dall'estero, d'investimenti mobili internazionalmente, e d'investimenti regionali o locali provenienti da PMI (piccole e medie imprese) neoavviate, da espansione o ristrutturazione. Questi fattori della domanda sono in qualche modo prevedibili in base alle tendenze del commercio mondiale o europeo e alla struttura dell'economia metropolitana con i suoi orizzonti economici.

Tuttavia, è più problematico tradurre questa percezione e interpretazione in domanda di superficie e terreno. La riservatezza commerciale potrebbe limitare la misura in cui le imprese sono disposte a condividere le proprie intenzioni con l'ente pianificatore. Vi potrebbero essere disposizioni a lungo termine per gli investimenti dall'estero, e il fabbisogno metropolitano di più breve termine. Inoltre vi potrebbero essere pressioni affinché le aree del pendolarismo mantengano un portafoglio concorrenziale di opportunità di sviluppo. Considerazioni tecnologiche e commerciali saranno fattori che potrebbero limitare il modo in cui gli edifici urbani possono essere adattati e riusati.

In queste circostanze potrebbe essere necessario accettare limitate erogazione eccedente, flessibilità e scelta nell'offerta di opportunità per l'industria e il commercio al fine di mantenere intatta la capacità di un'area metropolitana di essere competitiva, mantenendo l'occupazione esistente e attirando investimenti mobili.

Tuttavia andrà trovato un equilibrio per salvaguardare la funzione dei siti della grande industria e del commercio da un fabbisogno subregionale o locale inadeguato. Un eccesso di erogazione potrebbe risultare in impieghi alternativi accolti altrove (costo d'opportunità) e forse un qualche impatto ambientale. Questi effetti vanno sotto il nome di sbagli di pianificazione.

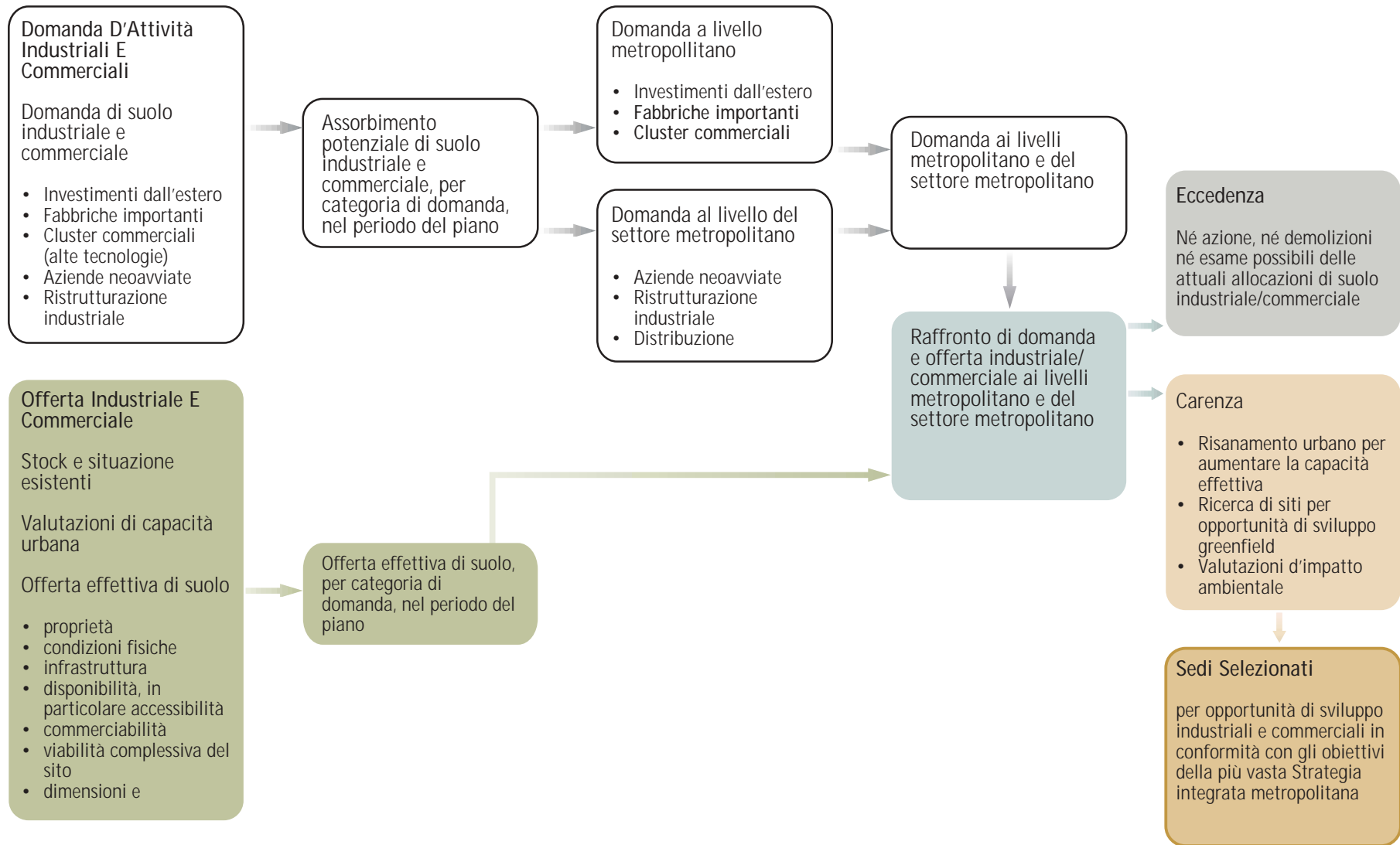
Offerta efficace per l'industria e il commercio

I fattori d'offerta per lo sviluppo dell'industria e del commercio, così come con gli alloggi, comprenderanno lo stock esistente di edifici, l'esito di valutazioni delle potenzialità urbane e l'offerta esistente non sviluppata. L'efficacia di queste fonti d'offerta dipenderà dalle loro proprietà, condizioni fisiche, infrastruttura, dalla commerciabilità e, dunque, dalla viabilità complessiva del sito. Tuttavia, vi saranno altre considerazioni, ivi compresa l'esigenza di una gamma e distribuzione di siti di dimensioni e caratteristiche diverse.

I procedimenti di assetto del territorio saranno più efficaci se queste valutazioni dell'offerta efficace per l'industria e il commercio possono essere fatte, monitorate e esaminate regolarmente, per adottare un approccio ponderato e attivo, al fine d'esplorare scelte strategiche industriali e commerciali.

Il diagramma seguente mostra i nessi tra questi fattori del procedimento di valutazione dello sviluppo possibile per l'industria e il commercio.





3 CAPACITÀ DI ADOTTARE UN PROCEDIMENTO DECISIONALE PONDERATO A LIVELLO METROPOLITANO

PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE DEGLI SPAZI PER UFFICI

Domanda d'uffici

Vi sono alcuni aspetti del procedimento di valutazione dello sviluppo urbano che sono specifici agli uffici.

Così come con l'industria e il commercio la domanda per l'espansione di uffici è determinata in qualche modo da investimenti dall'estero e dalla domanda metropolitana e locale. I requisiti d'erogazione tecnologici e di servizio, ad es., per le attività nel settore elettronico, hanno impattato la percezione della misura in cui la superficie esistente adibita ad uffici può essere ammodernata o adattata per soddisfare questi requisiti. I progressi tecnologici hanno quindi generato una domanda specifica di superficie destinata ad uffici.

Tuttavia, fattori ubicativi quali l'accessibilità multimodale, continuano a rendere i centri urbani medi e grandi attraenti per l'espansione di uffici. Nell'industria e nel commercio si avverte che vi potrebbero essere dei vantaggi nel fare clustering con attività economica che si sostengono vicendevolmente, come la ricerca e lo sviluppo, la produzione e il marketing. Questi vantaggi li si conosce da tempo nel settore dei servizi, ecco perché i centri urbani medi e grandi sono rimasti siti importanti per gli investimenti in spazi destinati ad uffici.

Quindi vi è una dimensione ubicativa per la domanda di espansione di uffici che favorisce i centri urbani medi e grandi. Benchè vi siano state pressioni per parchi di uffici orientati alle autovetture ora nelle periferie urbane si riconosce che questi sviluppi sono incompatibili con un approccio sostenibile allo sviluppo urbano, a meno che essi non facciano parte di nuovi centri periferici polifunzionali in zone urbane pianificate.

È probabile che in queste circostanze la domanda d'uffici nei centri locali e urbani debba essere generata principalmente da imprese locali nuove ed esistenti e la domanda d'uffici nel centro metropolitano da investimenti dall'estero e l'espansione di imprese internazionali, nazionali e regionali esistenti. Così come con l'industria e il commercio, la riservatezza commerciale potrebbe limitare la misura in cui imprese sono disposte a condividere le loro intenzioni con l'ente pianificatore.

In queste circostanze potrebbe essere necessario accettare un limitato eccesso di erogazione, flessibilità, e scelta nell'offerta di opportunità d'uffici basata sull'ordine di attività per mantenere intatta la capacità di un'area metropolitana di restare competitiva, mantenendo l'occupazione esistente e attirando investimenti mobili.

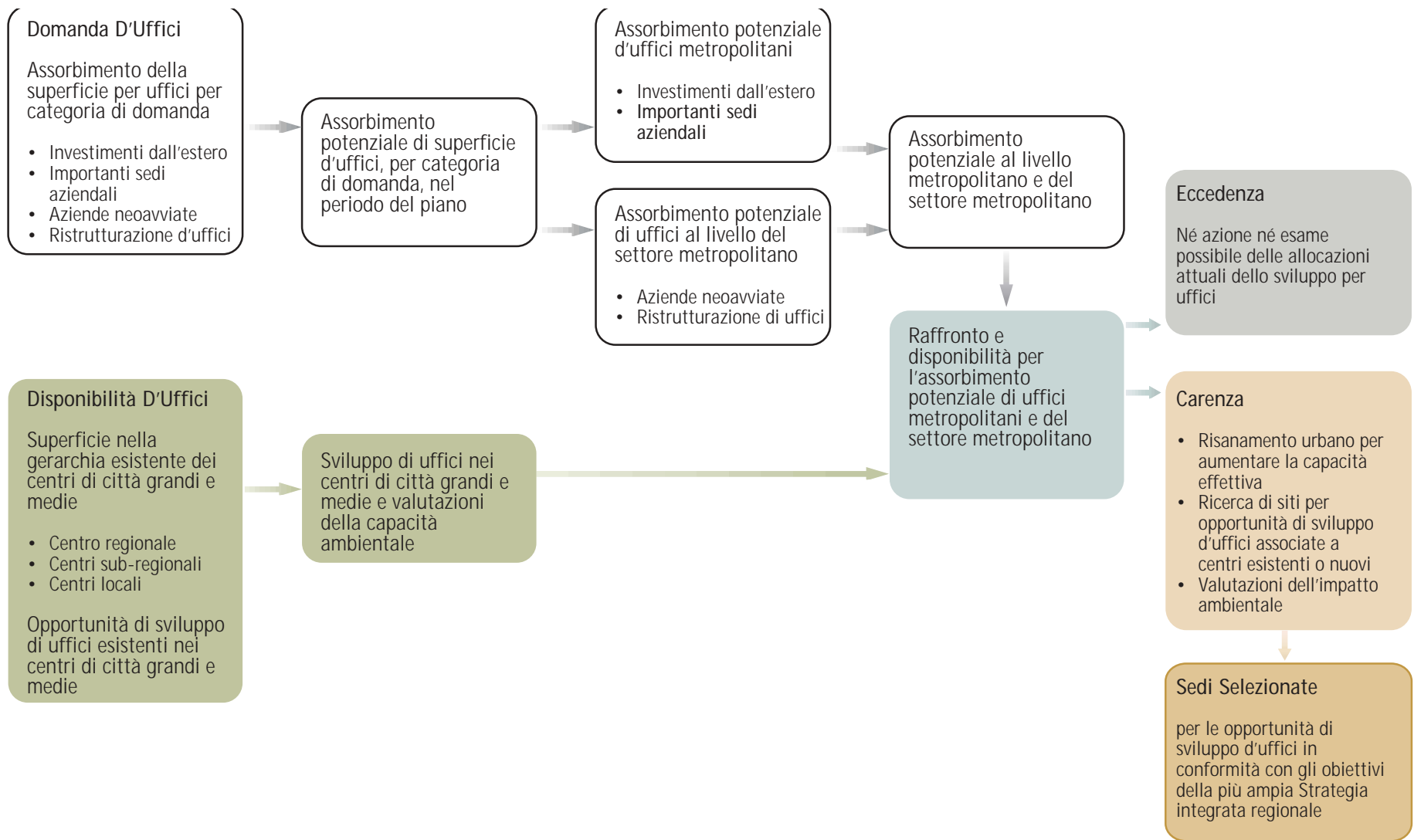
Tuttavia va trovato un punto d'equilibrio per salvaguardare la funzione del centro metropolitano dalla concorrenza inadeguata delle città di medie dimensioni o dei centri locali.



I fattori dell'offerta per l'espansione di uffici, come con l'industria e il commercio, comprenderanno lo stock esistente di superficie, l'esito delle valutazioni delle potenzialità urbane e l'offerta attuale non sviluppata. L'efficacia di queste fonti d'offerta dipenderà dalle loro proprietà, condizioni fisiche, infrastrutturali, e dalla commerciabilità e, dunque dalla viabilità complessiva del sito.

Cosò come con l'industria e il commercio, i procedimenti di assetto territoriale saranno più efficaci se queste valutazioni di un'offerta efficace di uffici possono essere fatte, monitorate e esaminate regolarmente per adottare un approccio ponderato e attivo, al fine di esplorare le scelte strategiche d'espansione di uffici.

Il diagramma seguente indica i nessi tra questi fattori del procedimento di valutazione dello sviluppo per spazi adibiti ad uffici.



3 CAPACITÀ DI ADOTTARE UN PROCEDIMENTO DECISIONALE PONDERATO A LIVELLO METROPOLITANO

18 SVILUPPO DELL'EDILIZIA ABITATIVA

Nell'individuare i problemi e le scelte strategiche dello sviluppo dell'edilizia abitativa un organo metropolitano dovrà di norma esaminare la situazione della domanda e dell'offerta nel periodo adottato del piano e le risposte politiche idonee.

BENCHMARK 18

Le analisi per formulare le scelte politiche d'edilizia abitativa al livello metropolitano dovrebbero integrare di norma:

1. Una valutazione annuale dello stock d'alloggi e l'offerta di suolo nelle aree metropolitane del mercato dell'edilizia abitativa (ossia, le aree per la domanda mobile e locale).
2. Una valutazione delle ipotesi di pianificazione per l'effettiva offerta di suolo (ossia, disponibile per sviluppo nel periodo del piano).
3. Un'analisi dei fattori della domanda nelle aree del mercato dell'edilizia abitativa (ad es., per affitto o acquisto) nel periodo del piano.
4. Un'analisi dell'equilibrio dell'offerta e della domanda nelle aree del mercato dell'edilizia abitativa per definire l'adeguatezza dello stock d'alloggi e l'offerta di suolo per soddisfare la domanda nel periodo del piano.
5. Una valutazione delle scelte per soddisfare le carenze dello sviluppo d'edilizia abitativa potenziando lo stock esistente d'alloggi, usando le potenzialità urbane disponibili o il rilascio (tenuto conto di studi di marketing, infrastrutturali e ambientali).

INDICATORI DEL BENCHMARK 18	EFFICACIA		
	Minima	Crescente	Massima
<p>Problemi d'edilizia abitativa - ossia su quale base l'ente metropolitano valuta l'esigenza di nuovi alloggi nel proprio piano territoriale metropolitano?</p> <p>a. Il piano territoriale metropolitano prevede lo sviluppo di un modello gerarchico o gerarchizzato d'aree del mercato dell'edilizia abitativa, in cui le previsioni sono disaggregate in flussi separati di possesso, e nuovi terreni per alloggi allocati secondo paragoni domanda-offerta al livello della singola area di mercato?</p> <p>b. Il piano disaggrega la propria valutazione di domanda-offerta per affrontare i problemi di possesso nell'offerta privata e pubblica?</p> <p>c. Il piano contiene una valutazione complessiva dell'area metropolitana della domanda prevista per altri alloggi e l'offerta di suolo per soddisfare questo fabbisogno?</p>			<input type="text"/>



3 CAPACITÀ DI ADOTTARE UN PROCEDIMENTO DECISIONALE PONDERATO A LIVELLO METROPOLITANO

PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE DELL'EDILIZIA ABITATIVA

Domanda d'edilizia abitativa

Vi sono alcuni aspetti del procedimento di valutazione dello sviluppo urbano che sono specifici agli alloggi.

La domanda di alloggi è determinata da fattori demografici (nascite e morti), migrazione (interna, esterna e dentro un'area metropolitana), dalle caratteristiche del nucleo familiare (persona singola, famiglia, persone anziane, ecc), dai livelli e modelli di spesa del nucleo familiare e dalle entrate spendibili (alloggi, negozi, viaggi, tempo libero ecc.). Il mercato dell'edilizia abitativa nelle regioni urbane dovrà trovare diversi equilibri di possesso, ad es. tra i settori affittato e occupato dal proprietario e tra i settori dell'affittato pubblico e privato.

La misura in cui questi fattori correlati della domanda possono essere valutati e integrati in previsioni dipenderà dai dati e dalle metodologie disponibili. Ma i procedimenti di assetto territoriale saranno più efficaci se queste valutazioni e previsioni possono essere realizzate, monitorate e esaminate regolarmente per dotare un approccio ponderato e attivo, al fine di esplorare scelte strategiche d'edilizia abitativa.

Aree del mercato dell'edilizia abitativa

Vi sarà sempre un livello di domanda che risulta da movimento verso l'interno e l'esterno di un'area metropolitana e in essa. Questa domanda spesso affiora da considerazioni orientate occupazionali. Questo elemento mobile della domanda è aperto all'influenza della politica di pianificazione territoriale e può essere parzialmente soddisfatta in siti prescelti nel quadro d'una strategia di assetto del territorio metropolitano. La domanda locale spesso affiora da considerazioni sugli alloggi, quali il comprare più o meno caro o soddisfare il fabbisogno mutevole dei nuclei familiari. È possibile valutare tali fattori della domanda d'edilizia abitativa in aree locali e metropolitane del mercato dell'edilizia abitativa, ed essi sono definibili con informazioni sulle origini e le destinazioni sul nucleo familiare quando i nuclei familiari si spostano nonché i loro motivi per traslocare.

Le conclusioni sopra riportate, riguardanti la domanda d'edilizia abitativa, valgono anche per il tema delle aree del mercato dell'edilizia abitativa.



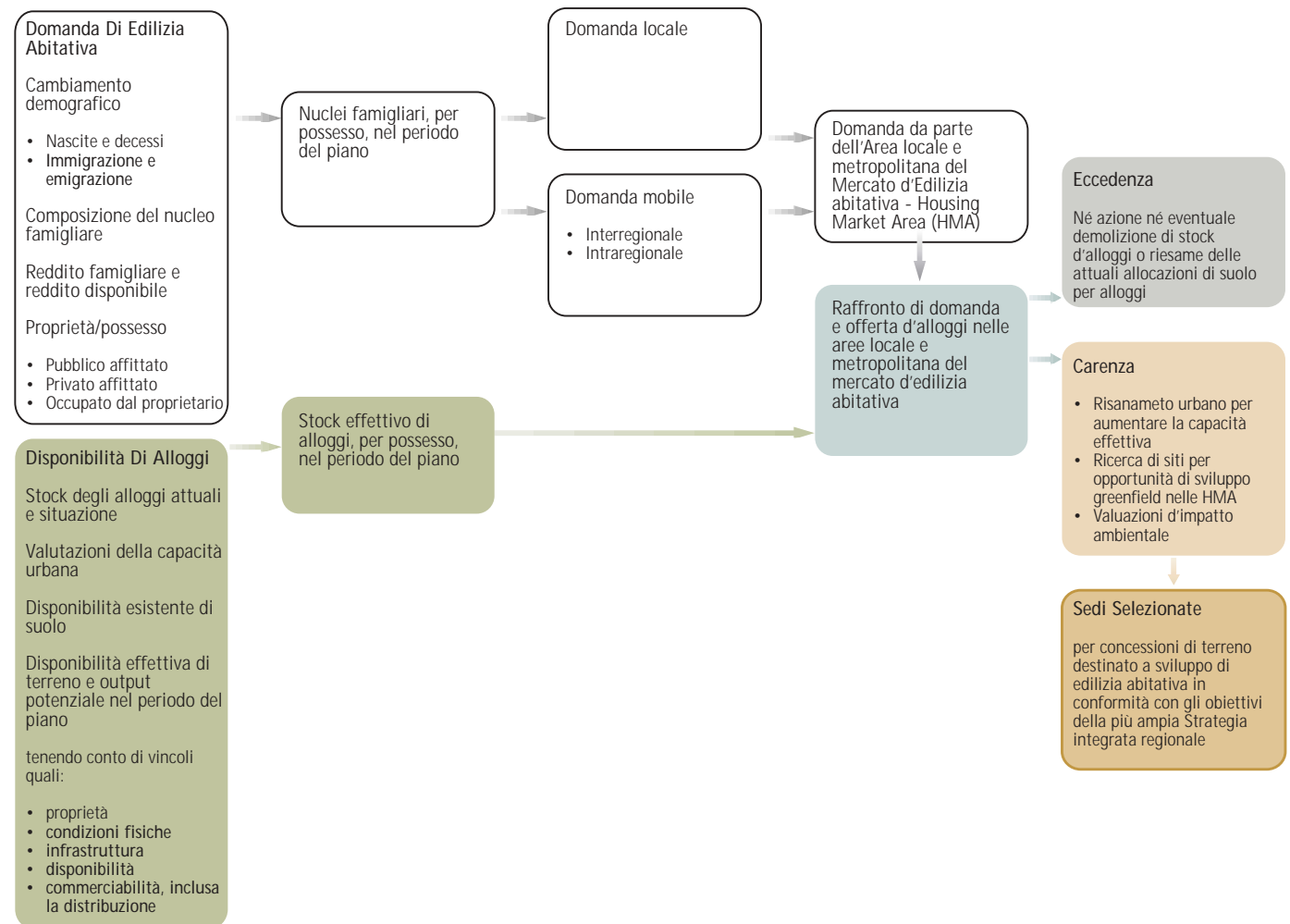
PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE DELL'EDILIZIA ABITATIVA

Efficace offerta d'alloggi, per tipo di possesso, nel periodo del piano

I fattori dell'offerta d'alloggi nel periodo del piano comprenderanno lo stock esistente d'alloggi (tenuto conto delle condizioni degli alloggi e di qualsiasi possibile demolizione), l'offerta di alloggi attuale non sviluppata, e l'esito delle valutazioni delle potenzialità urbane. Il risultato efficace di questi fattori è programmabile nel periodo del piano, tenendo conto di questi vincoli come proprietà, condizioni fisiche, infrastruttura, commerciabilità e, dunque, viabilità complessiva del sito. Un altro perfezionamento sarebbe di programmare questo risultato per possesso, per essere in grado di raffrontarlo alla domanda per possesso nelle aree del mercato dell'edilizia abitativa.

Le prassi di pianificazione territoriale saranno più efficaci se queste valutazioni dell'offerta efficace d'alloggi possono essere realizzate, monitorate e esaminate regolarmente per adottare un approccio più ponderato e attivo, al fine di esplorare le scelte strategiche dell'edilizia abitativa.

Il diagramma seguente indica i nessi tra questi fattori del procedimento di valutazione dello sviluppo dell'edilizia abitativa.



3 CAPACITÀ DI ADOTTARE UN PROCEDIMENTO DECISIONALE PONDERATO A LIVELLO METROPOLITANO

PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE DEL COMMERCIO AL DETTAGLIO

There are a number of aspects of the urban development assessment process that are specific to retailing.

Domanda del commercio al dettaglio

La domanda per lo sviluppo del commercio al dettaglio è determinata in qualche modo da fattori esterni quali i mutamenti sotto forma di sviluppo del commercio al dettaglio, ad es. l'introduzione di centri al coperto, superstore e magazzini del commercio al dettaglio, ma principalmente da cambiamenti demografici e mutamenti nella quota di nucleo familiare e entrate spendibili di shopping ricorrente (principalmente alimentare e bevande) e di raffronto (principalmente beni ed abbigliamento per la famiglia) nel periodo del piano. La spesa annua prevista nel commercio al dettaglio alla fine del periodo del piano può essere valutata in questi termini.

I bacini d'utenza dei centri metropolitani, delle città di medie dimensioni e dei centri locali possono essere valutati e la spesa annua disaggregata per il commercio al dettaglio di acquisto ricorrente da un lato e di raffronto dall'altro. Si può allora prevedere la domanda quantitativa nei bacini d'utenza del commercio al dettaglio, e tracciare un'idea della domanda qualitativa di nuove forme di commercio al dettaglio, alla fine del periodo del piano.

Esiste una dimensione ubicativa per la domanda di sviluppo del commercio al dettaglio che favorisce i centri urbani medi e grandi. Benchè vi siano state pressioni per un commercio al dettaglio orientato alle autovetture, nelle periferie urbane si riconosce ora che questi sviluppi sono incompatibili con un approccio sostenibile allo sviluppo urbano, a meno che essi non facciano parte di nuovi centri periferici polifunzionali in zone urbane pianificate.

La misura in cui questi fattori correlati della domanda possono essere valutati e integrati nelle previsioni dipenderà dai dati e dalle metodologie disponibili. Ma i procedimenti di assetto del territorio saranno più efficaci se queste valutazioni e previsioni possono essere realizzate, monitorate e esaminate regolarmente per adottare un approccio ponderato e attivo, al fine di esplorare le scelte strategiche per il commercio al dettaglio.

Struttura del commercio al dettaglio

Nonostante i mutamenti sopravvenuti nelle prassi del commercio al dettaglio (si veda sopra) le aree metropolitane europee conservano una gerarchia riconoscibile di centri metropolitani, città di medie dimensioni e centri locali commerciali. I centri metropolitani offrono uno shopping specializzato, negozi più grandi e un livello di scelta dei consumatori sopra quanto disponibile nelle città di medie dimensioni o nei centri locali. L'equilibrio tra shopping ricorrente e di raffronto varia dai centri locali a quelli metropolitani. I centri metropolitani possono offrire scelte correlate a livello culturale e d'intrattenimento, che molto hanno a che fare con il carattere e l'identità delle aree metropolitane in senso lato. Tutti i centri devono mantenere una vitalità e una viabilità complessive e vi sono delle metodologie riconosciute per valutare questi fattori.

I fattori dell'offerta di sviluppo del commercio al dettaglio muteranno in funzione della struttura regionale del commercio al dettaglio. Le opportunità di sviluppo del commercio al dettaglio che servono in ogni centro della gerarchia metropolitana dipenderanno da livelli di domanda quantitativi e qualitativi che sono stati valutati e previsti per loro. Ad es. potrebbe esservi una domanda di supermercati alimentari in città di medie dimensioni e in centri locali e una domanda di negozi specializzati più grandi in centri metropolitani.

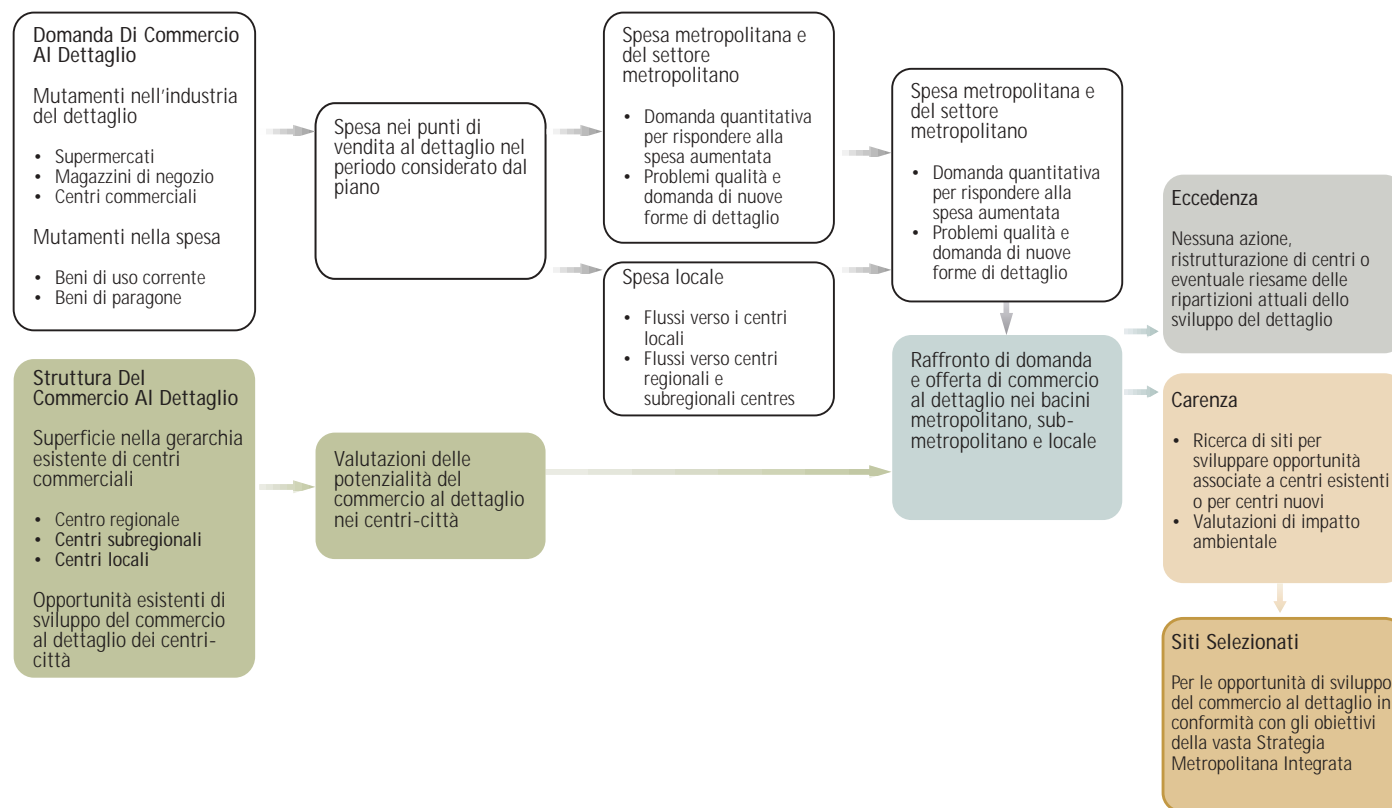


PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE DEL COMMERCIO AL DETTAGLIO

Sarà utile valutare le potenzialità di sviluppo urbano per la gerarchia metropolitana dei centri commerciali, al fine di potere stimare il possibile aumento del fatturato delle superfici esistenti e capitalizzare quindi sulle opportunità di nuovo sviluppo del commercio al dettaglio. Sarà particolarmente importante valutare le potenzialità dei centri esistenti per assecondare i grandi negozi. Sarà quindi possibile paragonare la domanda quantitativa e qualitativa per la superficie del commercio al dettaglio alla fine del periodo del piano con opportunità efficace di sviluppo e capacità di fatturato della superficie di commercio al dettaglio. Potrebbe esservi qui un requisito per i nuovi centri commerciali urbani.

I procedimenti di assetto territoriale saranno più efficaci se tali valutazioni di un potenziale commercio al dettaglio efficace dentro centri possono essere realizzate, monitorate e esaminate regolarmente per adottare un approccio ponderato e attivo, al fine di esplorare le scelte strategiche del commercio al dettaglio.

Il diagramma seguente indica i nessi tra questi fattori del procedimento di valutazione dello sviluppo di commercio al dettaglio.



3 CAPACITÀ DI ADOTTARE UN PROCEDIMENTO DECISIONALE PONDERATO A LIVELLO METROPOLITANO

20 TRASPORTI

Nell'individuare i problemi strategici e le scelte in fatto di trasporti un ente metropolitano dovrebbe solitamente esaminare la situazione della domanda e dell'offerta nel periodo adottato del piano e le risposte politiche idonee.

BENCHMARK 20

Le analisi volte a formulare scelte politiche in materia di trasporti al livello metropolitano, con un modello interattivo per i trasporti, dovrebbero integrare di norma:

1. Una valutazione annua dei modelli di movimento e scambio di persone e merci per via stradale, ferroviaria, aerea e marittima.
2. Un'analisi dei livelli e dei modelli della domanda per i trasporti e lo scambio nel periodo del piano, tenuto conto delle politiche di pianificazione territoriale metropolitana al livello nazionale, statale, regionale, e particolarmente nelle aree del pendolarismo.
3. Un'analisi dell'equilibrio tra domanda di trasporti e capacità della rete di trasporti e dei suoi terminali e snodi, nel periodo del piano.
4. Una valutazione delle scelte per soddisfare le inadeguatezze dei trasporti e degli scambi, amministrando la domanda per movimento o l'erogazione di trasporti aggiuntivi.
5. Un'analisi dell'interazione tra lo sviluppo (parametri 17,18 e 19) e le decisioni in materia di trasporti.

INDICATORI DEL BENCHMARK 20

Problemi di trasporti - ossia come l'ente metropolitano valuta il futuro fabbisogno di trasporti nell'area del piano territoriale metropolitano e i futuri rapporti tra trasporti e uso del suolo associati al piano?

a. L'ente metropolitano fruisce e impiega modelli interattivi computerizzati che analizzano le politiche, compresi i cicli di reazione tra l'uso del suolo e i trasporti?

b. L'ente metropolitano fruisce di e impiega modelli computerizzati, che modellano gli impatti di trasporto dello sviluppo pianificato?

c. L'ente metropolitano limita la propria analisi a semplici estrapolazioni delle tendenze nei modelli esistenti di percorso?

EFFICACIA

Minima Crescente Massima



3 CAPACITÀ DI ADOTTARE UN PROCEDIMENTO DECISIONALE PONDERATO A LIVELLO METROPOLITANO

PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE DEI TRASPORTI

Vi sono alcuni aspetti del procedimento di valutazione dello sviluppo urbano che sono specifici ai trasporti.

Domanda di trasporti

La domanda di movimento affiora dalle attività economiche di un'area metropolitana data e da esigenze personali sociali, educative e occupazionali, ed essa emerge in aree collegate alla rete dei trasporti e che presentano caratteristiche sociali ed economiche diverse che impattano la loro propensione a generare e attrarre spostamenti. Queste aree di generazione di spostamenti sono la base dell'impiego di modelli computerizzati interattivi per il suolo e i trasporti, i quali richiedono delle basi di dati e delle metodologie per disaggregare e suddividere le previsioni della popolazione e del nucleo familiare in aree che generano spostamenti. Così è possibile prevedere livelli di proprietà di autovetture di nucleo familiare e suddividere modalmente gli spostamenti del pendolarismo. Le aree del pendolarismo dipenderanno dalla disponibilità dei trasporti pubblici e dall'accessibilità alla rete viaria primaria. Gli spostamenti e i percorsi presi saranno locali o metropolitani.

I procedimenti di assetto territoriale saranno più efficaci se l'uso interattivo di modelli computerizzati per il suolo e per i trasporti sono disponibili per adottare un approccio ponderato e attivo, al fine di esplorare scelte strategiche in materia di trasporti. Essi potrebbero comprendere la limitazione della domanda di trasporti e la gestione di provvedimenti e potrebbero integrare provvedimenti volti ad incoraggiare il cambiamento modale dai trasporti privati a quelli pubblici.

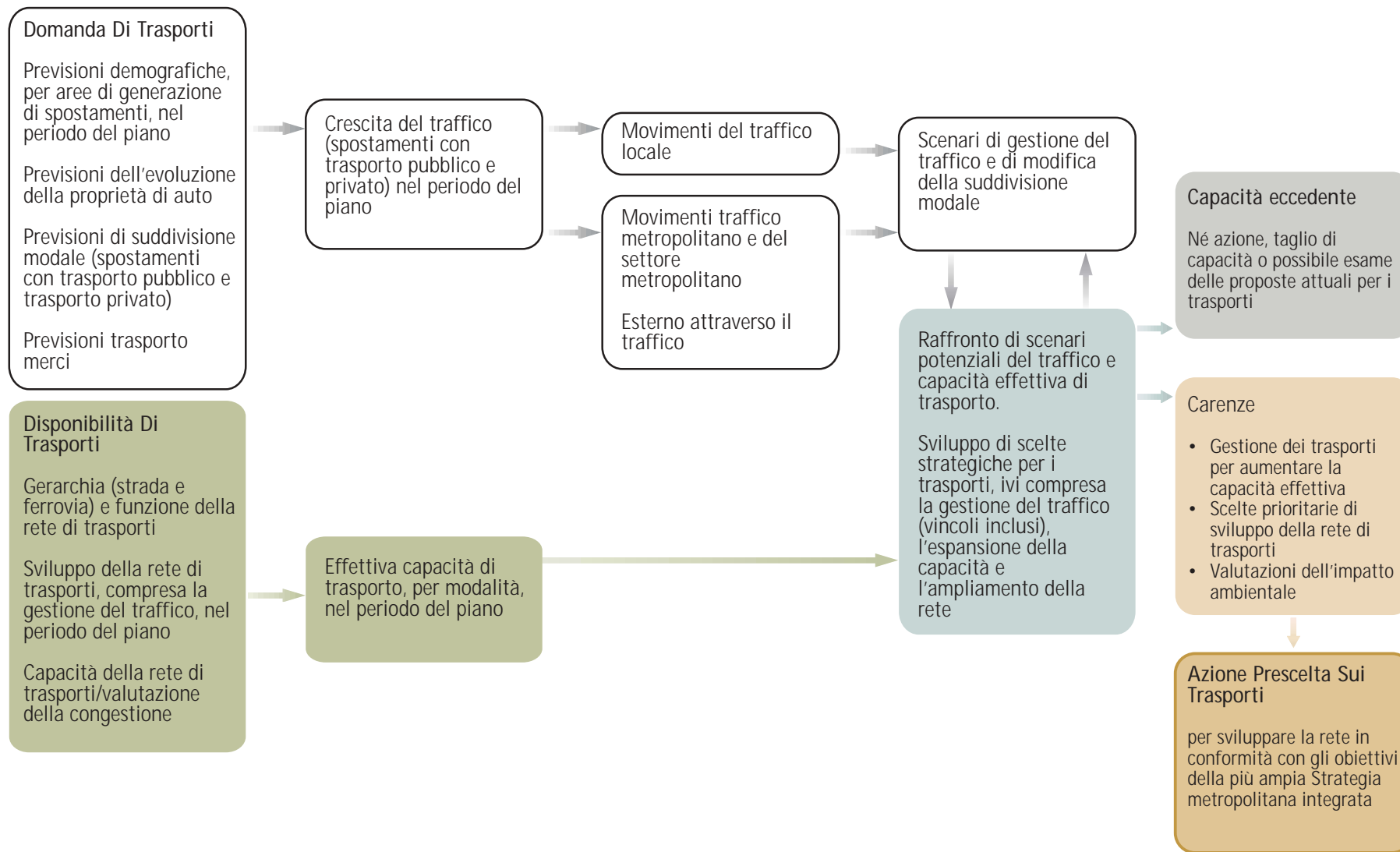
Offerta di trasporti

Le aree metropolitane europee conservano in genere una gerarchia riconoscibile di reti, terminali e snodi per il trasporto primario (interregionale), secondario (intra-regionale) e locale. Esse hanno capacità ambientali e funzionali, che spesso sono superate, il che porta alla congestione del traffico e ad un impatto ambientale negativo. L'offerta di capacità di trasporti sul lungo termine dovrà rispecchiare queste realtà, oltre al tema della sicurezza, e l'ulteriore domanda prevedibile nel periodo del piano. Se la domanda e la capacità non possono essere equilibrati con limitazioni o con la gestione, allora si può ipotizzare a ragione di espandere le capacità e/o allargare la rete.

I procedimenti di assetto territoriale saranno più efficaci se le valutazioni di capacità della rete di trasporti possono essere realizzate, monitorate e esaminate regolarmente per adottare un approccio ponderato e attivo, al fine di esplorare le scelte strategiche in materia di trasporti. Essi potrebbero contemplare l'espansione della capacità e/o l'allargamento della rete.

Il diagramma seguente indica i nessi tra questi fattori di sviluppo del procedimento di valutazione dei trasporti.





3 CAPACITÀ DI ADOTTARE UN PROCEDIMENTO DECISIONALE PONDERATO A LIVELLO METROPOLITANO

21 QUALITÀ AMBIENTALE SOSTENIBILE

Tutti i piani strategici della pianificazione territoriale, nonché gli scenari e le scelte delle politiche settoriali richiederanno di essere valutate dal punto di vista del loro impatto ambientale sulle risorse del patrimonio urbano e naturale dell'area metropolitana, il che impone di sviluppare un modello interattivo che permetterà di analizzare l'impatto dello sviluppo sulla capacità dell'ecosistema metropolitano (capacità delle risorse naturali d'assorbire l'inquinamento e i rifiuti senza danno). Si otterrà la qualità urbana sostenibile soltanto se l'impatto dell'inquinamento esistente sull'ambiente metropolitano sarà ridotto e si prenderà l'impegno di ripristinare e migliorare l'ambiente.

BENCHMARK 21A

Per valutare l'impatto ambientale degli scenari di assetto del territorio e delle scelte politiche settoriali sulla portata dell'ambiente naturale, gli enti metropolitani dovrebbero utilizzare modelli interattivi per l'ecosistema metropolitano.

BENCHMARK 21B

Le analisi volte a formulare scelte di politiche ambientali in ambito metropolitano, utilizzando un modello interattivo dell'ecosistema metropolitano, dovrebbero integrare di norma:

1. Una valutazione dell'uso di energia e delle emissioni di gas ad effetto serra (ad es. i controlli sul rilascio di carbonio) studio degli scenari di riduzione delle emissioni e azioni mirate volte ad un futuro sostenibile.
2. Una valutazione della rilevanza, della sensibilità e della situazione delle risorse del patrimonio naturale e urbano.
3. Una valutazione dell'esigenza di ripristinare e migliorare l'ambiente (ispirandosi a una stima delle potenzialità urbane descritte nel parametro n. 12).

INDICATORI DEL BENCHMARK 21

Problemi ambientali - ossia come l'ente metropolitano valuta gli impatti ambientali potenziali del proprio Piano territoriale metropolitano?

a. L'ente metropolitano tenta di stabilire la portata ambientale della propria area a fini di sviluppo e poi modella, quantitativamente e qualitativamente, gli impatti combinati potenziali degli sviluppi esposti nel piano?

b. L'ente metropolitano limita la propria valutazione a stime convenzionali dell'impatto per singoli grandi progetti?

c. L'ente metropolitano limita la valutazione all'impatto dei mutamenti attesi nelle condizioni ambientali?

EFFICACIA

Minima Crescente Massima



4 PROCEDIMENTI E PARTECIPAZIONE

22 DIRITTI LEGALI DI PARTECIPAZIONE

Benchè i procedimenti di pianificazione territoriale metropolitana debbano vedere partecipi i soggetti interessati di cui al parametro n. 5 si dovrà anche coinvolgere una serie d'altri enti informali e l'opinione pubblica. Questa buona prassi (sviluppata nei parametri 23, 24 e 25) dovrebbero incorporare un dovere legale di coinvolgere l'opinione pubblica nel procedimento di partecipazione.

BENCHMARK 22

Dovrebbe esistere un diritto legale di partecipazione dell'opinione pubblica nei procedimenti di pianificazione del territorio metropolitano, al fine di garantire un approccio aperto e inclusivo.

INDICATORI DEL BENCHMARK 22

Diritti legali di partecipazione - ossia le parti interessate hanno un diritto legale di partecipazione ai procedimenti di assetto del territorio metropolitano?

a. Le parti interessate hanno diritti legali formali di partecipazione all'elaborazione del piano metropolitano col diritto di adire le vie legali per vedere applicata la propria partecipazione?

b. Il sistema di stesura del piano ha un ambito legale in cui talune organizzazioni, agenzie o autorità sono designate come da consulenti obbligatori per il procedimento d'elaborazione del piano?

c. Il sistema d'elaborazione del piano poggia soltanto sul dovere legale di notificare alle parti interessate potenziali e al pubblico l'inizio, o il completamento del procedimento di preparazione di un piano territoriale?

EFFICACIA

Minima Crescente Massima



4 PROCEDIMENTI E PARTECIPAZIONE

23 UN APPROCCIO ATTIVO E INCLUSIVO

Al fine di garantire che il piano territoriale metropolitano affronti e risolva i grandi problemi strategici di un'area metropolitana e affinché la strategia adottata, le politiche, i programmi e i progetti settoriale e d'area diano adito a una cognizione ed un sostegno diffusi, è utile sfruttare l'opportunità della partecipazione pubblica per modellare il piano.

BENCHMARK 23

Un organo metropolitano dovrebbe adottare un approccio attivo e aperto alla partecipazione pubblica nel modellare il Piano territoriale, al fine di garantire che tutti problemi strategici siano individuati e trattati, approccio che potrebbe contemplare la pubblicazione di un piano di partecipazione o una dichiarazione che traccia i procedimenti partecipativi prima della preparazione del piano.

INDICATORI DEL BENCHMARK 23

Un approccio attivo e inclusivo - ossia quanto è attivo l'approccio dall'ente metropolitano che coinvolge la società civile tutta nel procedimento di assetto del territorio?

a. Il procedimento di assetto territoriale comporta lo sviluppo attivo della partecipazione dalla società civile in senso lato, con pari opportunità per tutti di partecipare all'elaborazione del piano e d'influire sulla sua forma e direzione, ad es. preparando un Piano di partecipazione o una Dichiarazione che esponga come si intende coinvolgere tutte le fasce della società civile?

b. Il programma di partecipazione si limita a coinvolgere soltanto quei soggetti reputati significativi dal punto di vista del loro possibile contributo al procedimento, ad es. le agenzie statali, le società per le infrastrutture, ecc. o quelle imposte per legge?

c. I procedimenti di partecipazione si limitano alla consultazione formale dopo la pubblicazione del piano e/o della sua bozza, che non comporta di generare la partecipazione attiva dei soggetti interessati nel corso dell'elaborazione del piano?

EFFICACIA

Minima Crescente Massima



4 PROCEDIMENTI E PARTECIPAZIONE

24 PARTECIPAZIONE DEI SOGGETTI INTERESSATI

Il parametro 5 espone come i soggetti interessati ai procedimenti della pianificazione territoriale metropolitana possono partecipare all'elaborazione del piano strategico e ai procedimenti applicativi.

BENCHMARK 24

Un ente metropolitano dovrebbe siglare accordi specifici per garantire la partecipazione dei principali soggetti interessati ai procedimenti di elaborazione e attuazione del piano strategico, al fine di garantirne l'impegno nei confronti del Piano territoriale.

INDICATORI DEL BENCHMARK 24

Partecipazione dei soggetti interessati - ad es. come sono la forma e la natura attuali della partecipazione dei soggetti interessati al procedimento d'assetto del territorio metropolitano? La partecipazione dei soggetti interessati dovrebbe essere prevista sia per l'elaborazione sia per l'applicazione del piano.

a. L'ente metropolitano ricerca attivamente i soggetti interessati e la partecipazione pubblica nell'elaborare il piano, e questo con un approccio di partenariato formale per garantire una certa equità nel procedimento?

b. L'ente metropolitano istituisce gruppi di lavoro partecipativi con le parti interessate e i soggetti interessati ed il pubblico come strumento per la loro partecipazione attiva?

c. L'ente metropolitano limita la partecipazione ad un approccio del tipo ad hoc/qualora ve ne fosse bisogno, che reagisce a qualche stimolo da ampie risposte e reazioni dei soggetti interessati e del pubblico?

EFFICACIA

Minima Crescente Massima



4 PROCEDIMENTI E PARTECIPAZIONE

25 TRASPARENZA

La forza più vigorosa per una pianificazione territoriale metropolitana efficace è una giustificazione motivata o un argomento ben fondato, per la strategia adottata e le politiche, i programmi e i progetti in suo sostegno. La trasparenza completa, o apertura, al pubblico generale ed ai soggetti interessati in tutte le tappe di elaborazione del piano (con il suo susseguente monitoraggio e riesame) garantirà una comprensione diffusa ed un appoggio al Piano territoriale.

BENCHMARK 25

Un organo metropolitano dovrebbe adottare un approccio aperto e trasparente alla partecipazione del pubblico e dei principali soggetti interessati ai procedimenti d'elaborazione del piano, di monitoraggio e verifica, al fine d'incoraggiare la comprensione del, e il sostegno al, Piano territoriale.

INDICATORI DEL BENCHMARK 25

Trasparenza - ossia quanto è trasparente e aperto l'approccio dell'ente metropolitano circa la propria pianificazione territoriale?

a. Le decisioni pianificatrici dell'ente metropolitano sono prese nell'arena pubblica, e il pubblico può consultare apertamente i procedimenti decisionali (contrariamente ai dibattimenti a porte chiuse) e queste decisioni sono poi documentate e messe a disposizione di una verifica pubblica?

b. Le decisioni pianificatrici sono limitate a spiegazioni condivise con importanti soggetti interessati che sono strumentali per il successo del Piano?

c. Le decisioni pianificatrici sono riassunte con efficacia nel Piano reale, con poche opportunità sostanziali per i soggetti interessati e il pubblico di verificare l'iter decisionale?

EFFICACIA

Minima Crescente Massima



4 PROCEDIMENTI E PARTECIPAZIONE

26 SPERIMENTARE IL PIANO

Come aspetto di un approccio aperto e trasparente all'elaborazione del piano un ente metropolitano di pianificazione potrebbe reputare utile di mettere alla prova il piano territoriale, con seminari e/o conferenze settoriali o territoriali oppure inchieste formali o informali, a fronte delle rappresentanze del pubblico sulle basi tecniche del piano e sulla sua strategia, le sue politiche e proposte.

BENCHMARK 26

La partecipazione del pubblico e dei soggetti interessati all'elaborazione del piano potrebbe comportare di sperimentare il piano, ad es. con seminari e/o conferenze settoriali o territoriali oppure inchieste formali o informali (si veda anche il parametro 5).

INDICATORI DEL BENCHMARK 26

Sperimentare il piano - ossia com'è sperimentato il piano territoriale metropolitano rispetto alle rappresentanze del pubblico sulle basi tecniche e sulla parte politica e propositiva?

a. Una norma di legge esige che il piano territoriale metropolitano sia sperimentato da un comitato indipendente in udienza pubblica e un obbligo di rispondere pubblicamente alla relazione del comitato stesso?

b. L'ente metropolitano è legalmente obbligato a risolvere formalmente i problemi sollevati attraverso le rappresentanze pubbliche, sia sul retroterra tecnico che sulle politiche e sulle proposte, mediante conferenze o riunioni organizzate con i soggetti interessati?

c. L'ente metropolitano deve per legge dare una risposta motivata ad ogni rappresentanza dell'opinione pubblica che riceve?

EFFICACIA

Minima Crescente Massima



5 PROCEDIMENTI E APPLICAZIONE, MONITORAGGIO E RIESAME

27 APPLICAZIONE

Il sostegno all'applicazione del Piano territoriale, stanziando le necessarie risorse umane e finanziarie, può ottenersi siglando accordi di partenariato formali con i primari soggetti interessati, per garantirsi il loro impegno sulle principali politiche, programmi e progetti di carattere strategico.

BENCHMARK 27

Un ente metropolitano dovrebbe garantirsi l'impegno dei principali soggetti interessati per l'applicazione del piano strategico, con accordi di partenariato sulle politiche strategiche, i programmi principali e i progetti strategici. Quest'approccio prevedrebbe la produzione di una Dichiarazione attuativa o di un Piano che esponga i contributi concordati dei fornitori di servizi.

INDICATORI DEL BENCHMARK 27

Applicazione - ossia come sono organizzati il varo e l'applicazione del piano territoriale metropolitano?

a. Il varo e l'applicazione del Piano territoriale metropolitano si avvalgono di programmi di partenariato formali, firmati con le principali agenzie e aziende pubbliche e private, e figurano in una Dichiarazione pubblica attuativa o in un Piano?

b. Il varo e l'applicazione del Piano conseguito sono realizzati con accordi negoziati, cioè accordi di massima, anziché programmi convenzionati formalmente?

c. Il varo e l'applicazione del Piano poggiano su progetti che contengono in sostanza ambizioni, e che esigono accordi negoziati e creazione di reti per poter lanciare un piano concreto?

EFFICACIA

Minima Crescente Massima



5 PROCEDIMENTI E APPLICAZIONE, MONITORAGGIO E RIESAME

28 MONITORAGGIO

Man mano che il Piano territoriale è applicato, un procedimento di monitoraggio annuale dei progressi compiuti sosterrà gli obiettivi dei benchmark dal 13 al 21.

BENCHMARK 28

Il monitoraggio di un Piano territoriale metropolitano dovrebbe comprendere l'esame di:

1. Il variabile contesto nazionale, statale o regionale della pianificazione territoriale (vedi benchmark 1)
2. Il più ampio e variabile contesto socioeconomico del piano (vedi benchmark 11 e 12).
3. Progressi nel conseguire gli obiettivi della strategia metropolitana adottata (vedi benchmark 15)
4. Progressi nell'applicare politiche, programmi e progetti settoriali di sostegno alla strategia (vedi benchmark dal 16 al 21).

INDICATORI DEL BENCHMARK 28

Monitoraggio - ossia su quale base è organizzato il monitoraggio del piano territoriale metropolitano e come è rapportato ai soggetti interessati?

a. Il monitoraggio del piano territoriale metropolitano è pubblicato ogni anno come documento pubblico formale, con obiettivi politici espliciti annunciati chiaramente, che danno a tutti i soggetti interessati, pubblico compreso, un'idea dell'efficacia e dell'attuazione della Strategia metropolitana?

b. Il monitoraggio del piano è organizzato come rapporto annuale all'ente metropolitano, con una serie di indicatori importanti, e poi una serie di indicatori più soft, meno quantificabili, che valutano l'efficacia in modo quantitativo e qualitativo?

c. Il monitoraggio del piano prende forma di rapporti generici all'ente metropolitano, valutando in generale i progressi compiuti verso gli obiettivi?

EFFICACIA

Minima Crescente Massima



5 PROCEDIMENTI E APPLICAZIONE, MONITORAGGIO E RIESAME

29 RIESAME

Man mano che l'applicazione del Piano territoriale procede, il monitoraggio rivelerà nuovi importanti problemi strategici che vanno affrontati o politiche, programmi e progetti che vanno modificati o rivisti al fine di preservare la pertinenza e l'efficacia della Strategia metropolitana. Il Piano andrebbe rivisto periodicamente, completamente o parzialmente se necessario, preferibilmente ogni due anni, ma almeno ogni cinque anni.

BENCHMARK 29A

Il riesame del Piano territoriale, completo o parziale, va intrapreso periodicamente, e preferibilmente ogni 2 anni ed almeno ogni 5 anni, al fine di conservarne la pertinenza e l'efficacia nell'affrontare i principali problemi strategici.

INDICATORI DEL BENCHMARK 29A		EFFICACIA		
		Minima	Crescente	Massima
Esame - ossia qual è il comportamento dell'ente metropolitano rispetto al mantenimento del valore del piano, e come ciò si rispecchia nel procedimento di pianificazione?	a. L'ente metropolitano ha l'obbligo legale di rivedere il proprio piano territoriale metropolitano ogni cinque anni?			<input type="text"/>
	b. L'ente metropolitano ha un impegno dichiarato di rivedere il proprio piano periodicamente senza una frequenza prefissata per il riesame?		<input type="text"/>	
	c. L'ente metropolitano rivede il suo piano, quando lo reputa necessario, senza osservare determinati doveri legali o formali e frequenze prefissate?	<input type="text"/>		
INDICATORI DEL BENCHMARK 29B		EFFICACIA		
Esame - ossia qual è lo status attuale del Piano territoriale dal punto di vista della sua data di pubblicazione?	a. È meno di due anni che l'ente metropolitano ha riveduto per l'ultima volta il suo piano territoriale?			<input type="text"/>
	b. È attualmente in corso un esame?		<input type="text"/>	
	c. È più di cinque anni che il piano territoriale metropolitano è stato rivisto per l'ultima volta?	<input type="text"/>		



ELENCO DELLE AUTORITÀ PARTNER NEL PROGETTO INTERMETREX IN INTERREG
IIIC GRAZIE ALLE QUALI IL BENCHMARK METREX DELLE PRASSI È STATO
SVILUPPATO

Partner capofila	Comitato unico per il piano strutturale di Glasgow e della Valle Clyde	
Partner	METREX - la Rete delle Regioni e delle Aree metropolitane europee	Eurociudad Vasca (San Sebastián-Bayonne)
	Ente per la Grande Londra	Comitato Øresund
	Consiglio comunale di Liverpool	Città di Helsinki
	Metropoli South Coast (SCM)	Consiglio comunale di Stoccolma
	Verband Region Stuttgart	Organizzazione di Atene
	Regione Emilia-Romagna	Organizzazione di Salonicco
	Provincia di Napoli	Regionalplanung Zürich und Umgebung
	Regione Piemonte	Agenzia di Sviluppo della Regione Centrale Ungherese
	Regione del Veneto	Ente per la Pianificazione Territoriale ed Ambientale di Malta
	Generalitat de Catalunya	Comune di Nicosia
	Junta de Andalucía	Comune di Minsk
	Ayuntamiento de Sevilla	L'Istituto di Sviluppo Urbano di Cracovia
	Ayuntamiento de Granada	Comune di Stettino
	Gobierno Vasco	Comune di Sofia
		Comune di Vilnius



METREX

Nye Bevan House 2,
20 India Street,
Glasgow G2 4PF

T. F. +44 (0) 1292 317074

email secretariat@eurometrex.org

www.eurometrex.org

METREX is registered as an Association Internationale Sans But Lucratif (AISBL) with the Ministry of Justice Belgium, identification number 6477/2001.
Registry Scotland Europa, Rond-Point Schuman 6, 1040 Bruxelles.