



SPAZIO NATURALE E SPAZIO ANTROPICO: BEL PAESAGGIO E CITTA' STRATIFICATA

Giacinta Jalongo (*), Emma Buondonno (**)

(*) e (**) Università degli Studi di Napoli "Federico II", Facoltà di Architettura, Dipartimento di Progettazione Urbana e di Urbanistica, Via Forno Vecchio, n° 36 – 80132 Napoli, tel. 081.2538569 e fax 081.2538717, jalongo@unina.it, emma.buondonno@unina.it.

Il paesaggio naturale è pressoché scomparso: si ritrova solo in aree oblite sfuggite all'antropizzazione, in residui ricoperti o racchiusi dagli ultimi movimenti di eso-endodinamica esplosi nella litosfera, per opera dell'uomo, ai fini delle attività produttive agricole¹ e per le modifiche del vivere civile e collettivo si sono generati sempre nuovi paesaggi con connotati sempre più artificiali. Dall'espace banal, attraverso il disegno dei campi del bel paesaggio agrario organizzato prima e del saltus, cioè della sua disgregazione poi, si è giunti all'aggressione attuale del territorio e dell'ambiente, che ne ha stravolto gli antichi equilibri. Il paesaggio è comunque il prodotto della società e dei suoi sistemi di valore. Lo spazio antropico è l'ambiente da salvaguardare con le impronte di tutte le generazioni che hanno dotato l'Italia del più grande patrimonio. L'ambiente, bel paesaggio di sereniana memoria, è una risorsa che richiede il perseguimento di due obiettivi insiti nel suo stesso significato: da un lato, evitarne lo spreco e, dall'altro, ottimizzarne l'uso massimizzando i benefici collettivi. La stratificazione della città e del territorio per il suo ciclo di vita necessita dell'impiego sistematico di capitali e di altri tipi di risorse.

Il campo della sperimentazione teorico-progettuale è la Regione Campania e lo squilibrio socio-economico, storico, tra la concentrazione senza sviluppo della fascia costiera e la senescenza funzionale delle aree interne. Il modello di riequilibrio urbanistico proposto, in alternativa allo sprawl urbanizzativo privo di rete strutturale e centralità urbane, è fondato su sistemi organizzativi territoriali e città connessi da reti ecologiche, di infrastrutture e di attrezzature. La prospettiva di lavoro è stata l'applicazione del modello insediativo alternativo e progettazione di nuove unità urbane per la sostenibilità ambientale all'impatto antropico e la salvaguardia del patrimonio storico.

1. Sostenibilità ambientale della Campania prodotto dell'interazione tra spazio naturale, stratificazione storica e città

Attualmente la Campania conta un po' più di 5.801.000 abitanti ripartiti in 551 comuni, che insistono su una superficie di 13.595 kmq, con una densità territoriale media a livello provinciale pari a 426,7 abitanti per kmq. La popolazione media per comune è un po' più di 10.500 abitanti, distribuiti su una superficie media comunale pari a 24,7 kmq. Dati che sembrerebbero del tutto normali e accettabili, se non fosse per il fatto che la provincia di Napoli raccoglie il 53 % degli abitanti regionali su una superficie - 1.171 kmq - che è appena il 9 % del territorio regionale; condizione che porta ad una densità territoriale media pari a 2.632,8 abitanti per kmq, di contro a una densità territoriale media relativa a tutte le altre province pari a 214 abitanti per kmq, ovvero pari a meno del 10% di quella mediamente riscontrata nella provincia napoletana. Questo valore si abbassa di parecchio, se si esclude dal computo la provincia di Caserta, che ha una densità relativamente più alta delle restanti province.

Si vedano in proposito le Tabelle 1 e 2 e la Figura 1. Dalla Tabella 3, si può inoltre notare che la provincia di Napoli ha un numero di abitanti pari a 1,13 volte più di quelli del totale delle altre province, che si trovano ad avere una superficie pari a meno della decima parte della superficie totale delle restanti

¹ Per l'appunto in proposito Emilio Sereni così si esprime «paesaggio agrario significa quella forma che l'uomo, nel corso ed ai fini delle sue attività produttive agricole, coscientemente e sistematicamente imprime al paesaggio naturale»



quattro province: la provincia di Avellino, quella di Benevento, la provincia di Caserta e la provincia di Salerno.

province	abitanti	sup. terr. kmq	densità terr. ab/kmq	numero di comuni	media abitanti per comune	media sup. terr. per comune
NAPOLI	3.083.060	1.171	2.632,8	92	33.512	12,7
AVELLINO	439.049	2.792	157,3	119	3.689	23,5
BENEVENTO	288.832	2.071	139,5	78	3.703	26,6
CASERTA	887.820	2.639	336,4	104	8.537	25,4
SALERNO	1.102.629	4.922	224,0	158	6.979	31,2
totale	5.801.390	13.595	426,7	551	10.529	24,7

TABELLA 1 - Abitanti, superfici e densità territoriali nelle province della regione Campania - dati al 31 dicembre 2007

province	% abitanti sul totale della regione	% sup. terr. sul totale della regione	densità terr. ab/kmq - indice rispetto alla sup. media regionale
NAPOLI	53	9	6,17
AVELLINO	8	21	0,37
BENEVENTO	5	15	0,33
CASERTA	15	19	0,79
SALERNO	19	36	0,52
totale	100	100	1,00

TABELLA 2 – % abitanti, superfici e densità territoriali nelle province della regione Campania - dati al 31 dicembre 2007

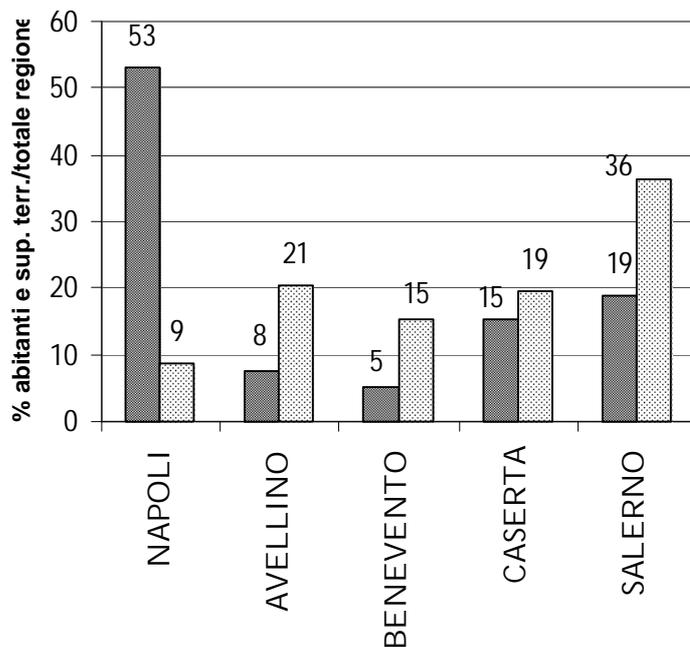


FIGURA 1 – Grafico percentuali di abitanti e di superfici territoriali nelle province della Campania rispetto al totale della regione- dati al 31 dicembre 2007

province	abitanti	sup. terr. kmq	densità terr. ab/kmq	numero di comuni	media abitanti per comune	media sup. terr. comune
NAPOLI	3.083.060	1.171	2.632,8	92	33.512	12,7
AVELLINO	439.049	2.792	157,3	119	3.689	23,5
BENEVENTO	288.832	2.071	139,5	78	3.703	26,6
CASERTA	887.820	2.639	336,4	104	8.537	25,4
SALERNO	1.102.629	4.922	224,0	158	6.979	31,2
totale	2.718.330	12.424	218,7967	459	5.922	27,1

<p>1,13</p> <p>abitanti della provincia di Napoli rispetto al totale delle restanti province</p>	<p>0,09</p> <p>superficie della provincia di Napoli rispetto al totale delle restanti province</p>
--	--

TABELLA 3 - Abitanti, superfici e densità territoriali nella provincia di Napoli e nelle restanti province della regione Campania - dati al 31 dicembre 2007



Questo squilibrio, che è uno squilibrio storico, non interessa soltanto la componente demografica, ma investe tutte le altre componenti dello spazio: quelle sociali, quelle economiche, quelle produttive. Si può dire, ragionando al limite, che in Campania vi siano due zone contrapposte: da una lato, la cosiddetta "fascia costiera", ad elevata concentrazione, quella che un noto studio denominava la polpa, ormai priva di spazi "vitali" e, dall'altro lato, una realtà a bassa densità, caratterizzata da senescenza funzionale, ovvero sia l'osso. Da qui la necessità di provvedere a riorganizzare e strutturare lo spazio della regione, ripartendone equamente i "pesi", per ottenere un impatto antropico equamente distribuito e sostenibile.

1.1 La Regione Metropolitana Campana. Piani e progetti alternativi per una nuova politica territoriale. Emergenza ambientale antropica e riequilibrio demografico della Regione Campania

La Lombardia ha circa 9.200.000 abitanti e undici città capoluogo delle rispettive province su una superficie di 23.852 kmq. La Campania ha soltanto cinque città capoluogo, su una superficie di 13.595 kmq, situate nei vertici di un pentagono inscritto in una circonferenza di appena 50 km di raggio, sbilanciato rispetto al resto del territorio regionale: il Cilento, il Vallo di Diano, gran parte del Sannio e dell'Irpinia, sono assai distanti da Napoli. Questa, dal momento che vi sono concentrate tutte le funzioni di primo livello, alla scala regionale e provinciale, costituisce il "centro" del modello di assetto territoriale ed amministrativo, la località centrale per eccellenza. E' qui che vi si svolge il governo della Regione, della Provincia e del Comune, tra il Centro Direzionale, Piazza Matteotti e Piazza Municipio, in un raggio di soli 10 km. I flussi di traffico veicolari avvengono da e per lo svincolo autostradale Napoli-Caserta, per agganciarsi all'asse viario nazionale Roma-Caserta-Salerno. L'armatura urbana regionale è di tipo monocentrico (Napoli) e monodirezionale (Napoli-Caserta). Su tale modello di assetto, che ha raggiunto una dimensione metropolitana coincidente con l'intera provincia di Napoli e che ha invaso anche parti delle province di Caserta e Salerno, si innesta il nuovo "disegno" delle reti infrastrutturali nazionali ed europee - il progetto è già in fase di realizzazione - con la definizione di due corridoi plurinodali: il primo corridoio trans-europeo "Berlino-Roma-Napoli-Reggio" e l'ottavo corridoio trans-balcanico "Napoli-Bari-Balcani". Da qui il ruolo di cerniera e di piattaforma logistica del Mediterraneo che Napoli e la sua area metropolitana è chiamata a svolgere nel prossimo futuro.

La spina dorsale di questo scenario di trasformazione territoriale, con il potenziamento dei due scali passeggeri e merci: il porto commerciale di Napoli e l'aeroporto internazionale di Grazzanise, è costituita dalla rete infrastrutturale su ferro dell'alta velocità Roma-Caserta-Vesuvio Est. L'area napoletana, e in particolare la zona di Napoli-Caserta, si aggancerebbe, di fatto, all'area metropolitana di Roma, determinando così, per dimensione e popolazione insediata, la terza area metropolitana europea.

Per invertire la tendenza alla saturazione delle aree attorno alla città di Napoli, per progressive urbanizzazioni ed espansioni concentriche a macchia d'olio, sarebbe stato opportuno applicare a suo tempo la Legge n.142 del 1990, definendo un assetto territoriale aderente alla realtà in atto, secondo uno schema policentrico e pluridirezionale di riequilibrio dell'intera area metropolitana esistente nei fatti. Fin da allora, infatti, l'area metropolitana di Napoli scavalcava i confini provinciali, accorpando non poche parti delle province di Caserta e Salerno. Purtroppo questo disegno non è stato mai attuato, né ha mai trovato consensi.

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Napoli, del 2006, arrivato a distanza di ben sedici anni dalla promulgazione della Legge 142, risulta superato rispetto alla realtà, poiché esso è "ritagliato" all'interno dei confini amministrativi, per altro senza tener conto delle nuove "Norme sul governo del territorio" - Legge Regione Campania n.16/2004 - che vogliono che le province, nei piani di loro competenza, fissino i carichi insediativi ammissibili nel territorio, al fine di assicurare lo sviluppo sostenibile della provincia in coerenza con le previsioni del PTR, quindi coordinando le scelte con quelle delle altre province. Bisogna però sottolineare che, in Campania non sono state mai messe in atto vere e proprie strategie di pianificazione regionale, così come occorre ricordare la mancata attuazione della Regione metropolitana campana, con la complementare mancata attenzione nei riguardi del Sannio, dell'Irpinia e del Cilento. Fattori questi che hanno condotto alla creazione di un sempre più consistente divario tra la concentrazione dell'area metropolitana di Napoli e la desertificazione delle altre aree regionali. Cosa



che emerge con veemenza attraverso il confronto tra la popolazione residente nella provincia napoletana con la sua "densità asiatica" e la popolazione residente nelle province di Salerno, Caserta, Avellino e Benevento. Rispetto agli attuali abitanti e ai rispettivi potenziali insediativi, le province di Salerno e Avellino assieme si trovano ad avere un deficit di popolazione di circa un milione e mezzo di abitanti; la provincia di Benevento un deficit di 750 mila abitanti; e la provincia di Caserta di 237 mila unità. Al contrario la provincia di Napoli ha un surplus di popolazione residente che ammonta a due milioni. La forte disparità tra popolazioni insediate e sostenibilità ambientale all'impatto antropico è quanto mai evidente.

Stante questa situazione si comprenderà che la programmazione delle "aree di densificazione per il soddisfacimento di ulteriori fabbisogni di alloggi", contenuta nel PTCP di Napoli, rappresenti una scelta quanto mai sbagliata. Il nuovo strumento urbanistico provinciale individua ben cinque aree di densificazione urbana: 1) Mugnano-Villaricca; 2) Pomigliano d'Arco; 3) Nola; 4) Giugliano in Campania; 5) Striano. Alle ultime due aree di densificazione urbana corrispondono due nuove centralità urbane. Sono altresì previste delle centralità urbane così ripartite: tre, nel tenimento di Napoli, a Nord, Est ed Ovest e cioè a Secondigliano, Poggioreale e Bagnoli; cinque a scala metropolitana, ad Ovest - Villaricca, a Nord - Acerra; ad Est - Somma Vesuviana e Boscotrecase, quest'ultime site in ambito vesuviano, nella nota zona rossa a rischio vulcanico permanente. Questa densificazione, contrariamente a quanto sostenuto, si configura come un nuovo PSER - Piano Straordinario di Edilizia Residenziale" - degli anni ottanta post-terremoto, riproposto a scala provinciale. E il sistema integrato regionale dei trasporti della Regione non fa che stabilizzare la situazione perché ricalcato sull'esistente rete della mobilità metropolitana di Napoli, con la previsione di solo opere di completamento e ristrutturazione, ad eccezione di due soli nuovi interventi viari "esterni" che interessano il Sannio e l'Irpinia.

Ma il problema grosso dell'area metropolitana è rappresentato dagli scambi commerciali portuali e dalla movimentazione dei container da e per il porto di Napoli, che provoca un impatto territoriale molto elevato, concernente non solo aspetti quantitativi ma, e soprattutto, le qualità ambientali dei luoghi interessati. I disagi da inquinamento atmosferico dovuto al traffico dei tir per il trasporto delle merci, cui purtroppo si ricorre più che ai treni; i fastidi dovuti all'ingombro fisico e alla carente fruizione del paesaggio, determinata dai container impilati permanentemente lungo il fronte del mare; l'incremento degli incidenti stradali, che si traducono in costi per la collettività, sono elementi tali da far escludere, allo stato attuale delle cose, la designazione di Napoli come la grande piattaforma del Mediterraneo. La dimensione del problema richiederebbe, quantomeno, la pianificazione delle funzioni a scala interregionale con la valutazione degli effettivi benefici derivanti da questa scelta, e in relazione alla questione della tutela e riqualificazione del sistema costiero.

Ciò posto, sembra evidente che per la provincia di Napoli non si può pensare ad ulteriori espansioni del tessuto urbano e al rafforzamento delle infrastrutture e, contestualmente, aspirare alla tutela della natura e alla salvaguardia dell'attività agricola e dei paesaggi rurali della "piana", supponendo comunque di destinarne alcune parti a discariche e megapattumiere dei rifiuti prodotti da oltre tre milioni di abitanti. Per un'area a così elevata concentrazione di popolazione, con disagi sociali per altro amplificati da allarmanti livelli di violenza ed aggressività, va perseguito l'obiettivo prioritario della pianificazione dell'ambiente di vita, provvedendo a conciliare lo spazio della città e la natura dei luoghi, con politiche finalizzate alla valorizzazione del territorio, alla riduzione del carico demografico e all'ottimizzazione della distribuzione delle attività produttive e commerciali, in modo da preservare gli spazi vitali necessari alla qualità del vivere quotidiano.

2. La città di domani, lo sviluppo durevole e la cultura delle città nuove

L'intera cultura dell'assetto spazio-territoriale, Oltralpe e in tutta l'Europa, da molti anni s'articola mediante la ricerca e il dibattito d'attualità sui temi della "città di domani". Numerose attività e riflessioni sono in corso come "la ville émergente", "la ville sur la ville", "le développement durable", anche sulla base della nuova "Carta di Atene".



Tra i soggetti di approfondimento si ritrova quello sulle Villes Nouvelles nella Regione Ile de France. E' così che viene rilanciata la vecchia idea oggetto di un'esperienza urbanistica, di un'ampiezza eccezionale in Francia, che dura da circa quarant'anni e che ha visto impegnati urbanisti, geografi, numerosi studiosi di economia urbana, di armatura urbana, che tra l'altro hanno affrontato il problema dei costi della crescita urbana, messi a confronto con quelli relativi alla creazione di nuove città. Tutti studiosi che hanno sempre considerato, giustamente, la città come fenomeno interdisciplinare. Non bisogna dimenticare che lo studio dell'armatura urbana in Francia portò alla creazione delle 8 famose "métropoles d'équilibre" che dovevano avere appunto il compito di riequilibrare lo sviluppo economico tra Parigi e la provincia (Lilla-Roubaix-Tourcoing, Nancy-Metz, Strasburgo, Lione-Saint-Etienne-Grenoble, Marsiglia, Tolosa, Bordeaux, Nantes-Saint Nazare). Qualunque sia il giudizio degli uni o degli altri, le Villes Nouvelles hanno mobilitato saperi, competenze, mezzi pubblici a un livello inusuale, in Francia. Allo stesso modo (e sarebbe importante riprendere il discorso su questi altri aspetti) è accaduto in Gran Bretagna, con la politica di creazione di una estesa galassia di new towns, nei paesi scandinavi e in altri paesi europei.

Per quanto riguarda noi e la nostra realtà sembra il caso di ripercorrerne il cammino, capirne la genesi, far tesoro della pratica sul campo di questi esempi, acquisendo le loro esperienze, che si tratti di metodi, di risultati o di problematiche nuove. In sostanza si tratta di trovare soluzioni a carattere sistemico e non soluzioni dirette in una sola direzione: ben consapevoli che l'urbanistica, come tutte le discipline che, direttamente o indirettamente, si occupano di territorio, può solo collaborare con altri analisti e decisori a dare possibili risposte, non potendo certamente fornire certezze.

Rispetto alle problematiche presenti in Campania, occorre provvedere alla riorganizzazione e alla strutturazione dello spazio in modo da ottenere delle città che funzionino bene per tutti i cittadini, si da risolverne tutti i problemi della vita quotidiana: l'approvvigionamento alimentare, il diritto all'abitazione, ai trasporti, alle reti idriche, allo smaltimento dei rifiuti, ai nuovi mezzi di comunicazione, alla tutela della salute, alle nuove forme di cultura urbana, e così via. Bisogna per di più puntare alla qualità delle trasformazioni urbane e territoriali e a proposte capaci di valorizzare le caratteristiche locali e globali, attraverso la considerazione e l'analisi dei fattori notevoli quali le infrastrutture e le attrezzature, il rapporto con l'antico, il recupero e la valorizzazione delle risorse, la nuova residenza, le periferie, i luoghi di aggregazione.

Poiché la dimensione metropolitana è ormai una realtà diffusa, la sfida non è quella di subirne gli effetti negativi (il grande inquinamento atmosferico e acustico, il traffico caotico, la carenza di parcheggi, la carenza di un sistema di sprechi urbani, di aree pedonali, ciclabili, eccetera), ma governarli in una logica di sviluppo sostenibile, ragionando in termini di risposta ai bisogni delle persone e nella consapevolezza che il territorio non è un bene d'infinita disponibilità, tenendo nel debito conto, lo si ribadisce, che i bisogni del cittadino di oggi non si limitano più solo a quelli essenziali quali la casa e i servizi di base, ma intercettano nuove priorità tra le quali la qualità della vita e dell'ambiente, la qualità degli spazi urbani, l'identità dei luoghi costruiti e verdi. E' su queste priorità che occorre indirizzare le scelte di progetto per indirizzare lo sviluppo futuro. Tra le prime cose impellenti da affrontare, si rende necessario pensare ad un modello urbano/metropolitano/regionale in cui le funzioni siano sistemate sul territorio in maniera razionale si da massimizzare i benefici collettivi con il minimo spreco di tempo e di energie: là dove, cioè, lo spostarsi da un luogo all'altro non avvenga in situazioni di stress perenne. E' palese come sia urgente progettare una griglia di riferimento per le città in cui l'infrastrutturazione del territorio e la dotazione di nuovi servizi diventino gli elementi strategici da perseguire sui quali poi, e solo poi, disegnare lo sviluppo dei tessuti seriali urbani (residenze, attività produttive, turistiche, eccetera) e non il viceversa. Così come è evidente come siano strategiche al soddisfacimento dei bisogni le politiche sulle fonti di energia rinnovabili e non inquinanti applicate al trasporto e alla mobilità urbana, oltre che alla casa.

Non si può non ritenere che il nuovo "disegno" della Campania debba essere un progetto di nuove città in relazione alla sostenibilità ambientale all'impatto antropico: deve essere un progetto di integrazione tra Natura e Architettura, tenendo nel dovuto conto densità territoriali, funzioni e destinazioni d'uso, accessibilità e mobilità, attrezzature e servizi. Con la distribuzione dei pesi di popolazione e delle attività



produttive, delle attrezzature e dei servizi in funzione delle capacità di accoglimento del territorio ed alleggerimento dei pesi stessi a Napoli e nella sua area metropolitana.

In conclusione va detto no ai piani di densificazione urbana della provincia di Napoli e si alla creazione di una "nuova" armatura urbana della Regione metropolitana campana per il riequilibrio territoriale demografico e produttivo, con la formazione delle nuove città sannite, irpine, cilentane e casertane.

2.1 L'esempio della rete delle città irpine e il sistema integrato dei trasporti

La Provincia di Avellino con la sua armatura urbana storica - 119 comuni distribuiti su 2.717 chilometri quadrati - è di vitale importanza nell'organizzazione territoriale appenninica, per il collegamento dei versanti tirrenico e adriatico; ma, purtroppo, si ritrova ad avere precarie condizioni demografiche, pur se, fortunatamente, presenta buoni indici di specializzazione funzionale, rispetto al contesto regionale, nel settore della produzione di beni e servizi; e, diversamente dalla Provincia di Napoli, fornisce un contributo positivo al PIL regionale e nazionale. Essa offre una sostenibilità ambientale teorica all'impatto antropico pari a più di 1.300.000 abitanti - considerando come più che ammissibile una densità territoriale media pari a 500 abitanti per chilometro quadro - mentre attualmente ne ha poco meno di 440.000. Il nostro progetto è quello di organizzare un insieme di "città nuove" mettendo in moto un processo di formazione di consorzi di piccoli comuni, per i quali è possibile ipotizzare un incremento demografico ed edilizio in funzione della sostenibilità territoriale all'impatto antropico, articolati in comprensori: le nuove città. Il nuovo modello di assetto prevede l'accorpamento dei 119 comuni della provincia in 24 municipalità consorziate in "comprensori-città". I comprensori definiti in prima istanza - l'ipotesi è comunque da verificare - sono i quattro che seguono:

- q Avellino
- q Ariano Irpino – Grottaminarda
- q Lioni – Teora
- q Bisaccia – Calitri

Essi sono stati definiti sulla base di tre fattori:

1. la struttura geo-morfologica ed idrogeologica dei macrosistemi territoriali: la natura dei luoghi;
2. l'armatura urbana storica e la stratificazione dell'attività antropica del territorio: la storia;
3. gli indirizzi strategici dei Sistemi Territoriali di Sviluppo indicati dal PTR e lo stato dell'arte: l'architettura del territorio.

Natura, Storia, Architettura, delimitano il campo della sperimentazione progettuale in grado di formulare i nuovi paradigmi dell'abitare e del vivere per il nuovo millennio e per le nuove città, integrando i cuori antichi, e le loro reti di connessione, e proiettandoli nel futuro, onde evitare che i centri storici diventino luoghi senza memoria perché senza vita. I consorzi dei comuni sono costituiti in relazione al sistema integrato dei trasporti pubblici, per cui la rete delle quattro città è connessa, mediante l'anello ferroviario del metrò irpine, con gli scambiatori intermodali previsti ad Avellino, Lioni, Teora, Calitri, Bisaccia, Grottaminarda, Ariano Irpino e Baiano.

2.2 La rete delle altre città nelle province di Benevento, Salerno e Caserta

Analogamente a quanto ipotizzato per il sistema irpino, si può procedere per le altre province. Per la provincia di Benevento, che comprende 78 comuni, si possono definire quattro comprensori e sedici municipalità. Per la provincia di Salerno, che comprende 158 comuni, si possono individuare quindici comprensori e circa sessanta municipalità. Per la provincia di Caserta, che comprende 104 comuni, si possono individuare sei comprensori e ventiquattro municipalità.



Riferimenti bibliografici

- AA.VV. (1987), *Modelli di città*, Torino, Einaudi.
- Abrams P., Wrigley E.A. (1983), *Città, storia, società*, Bologna, Il Mulino.
- Bagnasco A. (1990), *La città dopo Ford*, Torino. Bollati Boringhieri.
- Bairoch P. (1992), *Storia delle città. Dalla protourbanizzazione all'esplosione urbana del Terzo Mondo*, Milano, Jaca Book.
- Coppola P. (1986), *Introduzione alla geografia umana*, Napoli, Liguori.
- Dericke P-H (1970), *Economia urbana*, Bologna, Il Mulino.
- Delle Donne M. (1979), *Teorie sulle città*, Napoli, Liguori.
- Gottmann J. (1970), *Megalopoli. Funzioni e relazioni di una pluri-città*, Torino, Einaudi.
- Portoghesi P. (2000), *Natura e Architettura*, Milano, Skira.
- Rossi, P. a cura di (1987) *Modelli di città: strutture e funzioni politiche*, Torino, Einaudi.
- Rykwert J. (1981), *L'idea di città. Antropologia della forma urbana nel mondo antico*, Torino, Einaudi.
- Sobrero, A. (1992), *Antropologia della città*, Roma, Nuova Italia Scientifica.