



## IL PAESAGGIO URBANO DIFFUSO: DETERMINANTI, POLITICHE, STRATEGIE

Marialuce Stanganelli (\*)

(\*) Università di Napoli Federico II [stangane@unina.it](mailto:stangane@unina.it)

La diffusione insediativa rappresenta una delle più recenti evoluzioni della crescita urbana e interessa in forme crescenti aree geografiche diverse. La sua storia è così recente da non aver ancora raggiunto un grado di maturazione tale da consentirne una sistematizzazione. Molti studi focalizzano l'attenzione sulle storie locali di ambiti circoscritti, mentre gli studi di più ampio respiro spesso risentono della difficoltà di riportare a sintesi i numerosi e diversi discorsi particolari. Il presente lavoro ha l'obiettivo di offrire alcuni spunti di riflessione sulle cause determinanti della diffusione urbana e sulle sue modalità di sviluppo sul territorio. La comprensione delle origini del fenomeno e delle modalità attraverso cui si sviluppa è necessaria per ripensare a possibili strategie di rigenerazione dei tessuti, altrimenti si rischia, come sostenuto da Mumford (1963), di agire sui sintomi del malessere urbano mantenendone scrupolosamente intatte le cause, suscitando per contro effetti secondari dannosi quanto il malessere stesso. In molti studi, le cause della diffusione insediativa sono genericamente individuate in numerose evenienze come: la diffusione dell'automobile, delle nuove tecnologie dell'informazione, la ricerca di condizioni di vita alternative a quella urbana divenuta troppo caotica e insicura. Tutti questi fattori hanno avuto senz'altro un'incidenza nel cambiamento di paradigma che si è imposto recentemente nell'evoluzione urbana, tuttavia, ciascuna di queste evenienze ha avuto un ruolo diverso nel contribuire alla definizione del fenomeno. Ai fini di proposizioni progettuali future, appare necessario poter distinguere tra: fattori che hanno determinato un incremento della domanda di nuove abitazioni suburbane, fattori che sono serviti semplicemente da discriminanti all'interno del processo di selezione spaziale; fattori che hanno guidato la composizione morfologica degli spazi. Il paper è articolato in due parti: la prima evidenzia alcune tesi molto diffuse che sono diventate quasi dei luoghi comuni della disciplina, per queste viene proposta una chiave interpretativa diversa. La seconda parte evidenzia relazioni più desuete che forse hanno avuto un ruolo maggiore nell'implementare il fenomeno.

### 1. Alcune affermazioni molto diffuse da riconsiderare

#### 1.1 La diffusione insediativa è provocata dall'incremento della mobilità individuale

Questa affermazione è in genere ripresa dagli studi sullo sprawl condotti negli Stati Uniti, dove ha giocato un ruolo fondamentale il desiderio di vivere in maggiore contatto con la natura. La diffusione dell'auto avrebbe reso possibile la realizzazione di questo desiderio, consentendo spostamenti pendolari "casa-lavoro" più agevoli. L'Europa continentale, e in particolar modo l'Italia, sono storicamente legate ad una cultura urbana in cui è difficile discernere forti aspirazioni verso stili di vita rurale. Inoltre, mentre negli Stati Uniti i due fenomeni, sprawl e diffusione dell'auto privata, hanno proceduto di pari passo, in Italia il fenomeno diffusivo insediativo si è verificato con ampio ritardo rispetto all'affermarsi della mobilità privata.

La motorizzazione privata, infatti, si è affermata negli anni '50 - '60, quando il reddito pro capite degli italiani aumentò del 63% circa, determinando un aumento vertiginoso dei consumi. Le auto in circolazione, nell'arco di dieci anni (1954-64), passarono da 700.000 a 5 milioni di unità. Nel 1962 c'era un'automobile ogni 11 italiani, nel 1972 il rapporto era di 1 a 4 (Gorgolini, 2004). Il fenomeno della diffusione residenziale è successivo al boom della motorizzazione individuale e risale all'inizio degli anni '80 quando l'incremento della mobilità individuale si era in parte assestato. Ciò fa pensare che altre cause siano intervenute, nel frattempo, a determinare la preferenza verso la residenza suburbana.

D'altronde come nota Secchi "un miglioramento delle tecniche di trasporto libera desideri, domande e convenienze purchè questi stessi desideri, domande, convenienze esistano e spingano le tecniche in quella stessa direzione" (2000). In questo senso, l'automobile ha avuto un ruolo nella prima spinta alla sub-urbanizzazione dell'Italia: la diffusione dell'auto ha, infatti, senz'altro veicolato il turismo delle



seconde case. Elettrodomestici, trasporti, vacanze diventano negli anni '60 degli status symbol, il segno di una condizione da ostentare. La pubblicità della Giardinetta, una delle auto più diffuse dell'epoca, mostrava una famiglia che carica le valige in auto pronta per partire per le vacanze. L'imponente edificazione ad uso turistico, che si svolse nel corso di quegli anni, diede luogo a nuovi modi di utilizzazione del territorio, la cui fruizione era legata alle prime forme di pendolarismo extraurbano (pendolarismo turistico).

Nella diffusione residenziale degli anni '80, invece, l'aumento della mobilità privata sembra essere più un effetto che una causa. La tecnologia, infatti, non guida l'evoluzione sociale, bensì è l'evoluzione sociale a selezionare la tecnologia adeguata.

- 1.2 La diffusione insediativa è determinata dalle politiche di incentivazione delle infrastrutture viarie a discapito della diffusione dei mezzi pubblici

Tale affermazione si ricollega direttamente all'assunto precedente riguardante la motorizzazione privata. Ancora una volta, la teoria ha avuto origine negli Stati Uniti dove più autori hanno rilevato come il sostegno statale fornito allo sviluppo delle highways sia stato di gran lunga più ingente di quello fornito allo sviluppo dei mezzi di trasporto pubblici. La proliferazione delle autostrade avrebbe favorito l'aumento della motorizzazione e la conseguente suburbanizzazione. "A massive program of government road building began in the mid-1950s, orchestrated by both official and unofficial lobbyists for automobile interests who had worked toward these ends for several decades" (Hayden, 2004). La lobby cui si fa riferimento, chiamata "Road Gang", era formata da rappresentanti di industrie automobilistiche, rivenditori, compagnie petrolifere, trasportatori, progettisti autostradali. La road gang diede un forte sostegno politico agli Highway Act che finanziavano la costruzione di nuove strade a scorrimento veloce, al contempo alcuni suoi membri rilevarono un milione di linee tranviarie elettriche per sostituirle con autobus.

In Italia, nel ventennio '60-'70, corrispondente al periodo di massimo sviluppo dell'attività edilizia, la pianificazione a scala sovracomunale venne effettuata da organi centrali di governo ed ha riguardato prevalentemente la progettazione di grandi opere infrastrutturali (autostrade, ferrovie, aree industriali), in assenza di studi di carattere territoriale. Guardando il territorio oggi, l'intensa infrastrutturazione stradale sembra effettivamente aver guidato la diffusione insediativa. Emerge un disegno confuso e poco intelligibile in cui l'urbanizzazione si articola in forme del tutto spontanee: lungo i grandi assi stradali; in rapporto dialettico con le linee ferroviarie, che alternativamente divengono confini, bordi di cesura o elementi di aggregazione dell'abitato; in contrapposizione agli assi autostradali, alle circonvallazioni e alle varianti; in filamenti lungo le strade rurali, occupando i lotti agricoli; sino ai limiti della saturazione lungo i grandi corridoi orografici.

Nonostante ciò, nel contesto italiano le infrastrutture di trasporto non sembrano rappresentare la causa della dilatazione urbana bensì il supporto, la struttura d'appoggio. Ciò che sembra predominare è l'assenza di un'idea condivisa di territorio in grado di tradursi in una nuova idea di città. L'assenza di grandi visioni strategiche complessive, all'interno di un territorio fittamente infrastrutturato, ha determinato una crescita dell'urbanizzazione priva di forme e direzioni preordinate. Gli insediamenti si sono sviluppati seguendo logiche dettate da contingenze locali, opportunità transitorie e interventi dal raggio d'azione limitato, in quanto completamente racchiusi nella logica del quadro comunale. In mancanza di un progetto di territorio, l'urbanizzazione è dilagata appoggiandosi, nei limiti definiti dalla morfologia del territorio, ai segni pre-esistenti: strade, ferrovie e divisione dei lotti agricoli. La pre-esistente dotazione territoriale più che determinare la suburbanizzazione ha veicolato le sue modalità di crescita.

- 1.3 La diffusione insediativa è legata alla diffusione delle nuove tecnologie

Secondo questa tesi, le nuove tecnologie di comunicazione nel rendere agevoli le interazioni a distanza avrebbero esautorato la necessità di prossimità spaziale veicolando il nuovo modello diffusivo insediativo.



La domanda che occorre porsi, in tal caso, è analoga a quella relativa alla diffusione della motorizzazione privata: sono le innovazioni tecnologiche a determinare le traiettorie di sviluppo urbano e sociali o è la società che seleziona le innovazioni in base alle proprie esigenze?

Ovvero, l'innovazione tecnologica è un fattore esogeno allo sviluppo sociale e culturale di una civiltà che interviene dall'esterno per generare cambiamenti di rotta repentini? O è un prodotto stesso della civiltà che lo utilizza?

Gli studi sull'innovazione tecnologica considerano quest'ultima come esito di un processo continuo, endogeno allo sviluppo di una società, le cui principali fasi sono: invenzione, innovazione, diffusione, saturazione e declino.

Ciascuna fase avviene all'interno di un territorio attivo che influenza il processo innovativo attraverso stimoli o restrizioni sociali, politiche, economiche, culturali. La prima fase, l'invenzione, è relativa alla messa a punto di un nuovo manufatto potenzialmente innovativo e nasce dall'azione combinata di conoscenze scientifiche e tecnologiche ed esigenze economiche e sociali relative ad un determinato territorio. La seconda fase, l'innovazione, corrisponde all'immissione dell'invenzione sul mercato ed alle prime adozioni. Il passaggio da invenzione ad innovazione è determinato dal riconoscimento di un valore economico, produttivo e strategico all'invenzione in oggetto. La corrispondenza tra invenzione e innovazione non è biunivoca. Secondo Shumpeter (1934) infatti, l'innovazione è possibile anche senza invenzione e l'invenzione non necessariamente comporta di per sé alcun effetto economico rilevante. L'invenzione diviene innovazione in seguito ad un processo di selezione tra diverse alternative innovative possibili, in cui giocano un ruolo determinante le vocazioni e l'organizzazione del territorio in relazione ai bisogni dell'utenza. In pratica, ogni realtà territoriale, in un determinato periodo storico, con le sue particolari caratteristiche, costituisce una nicchia ideale per lo sviluppo di determinate forme innovative anziché altre.

La diffusione dell'innovazione si incrementa attraverso l'esclusione delle vecchie alternative innovative e delle deboli innovazioni satelliti, mirando a raggiungere tutti i possibili adottanti. Sul lungo periodo, la nascita di una nuova domanda di innovazione genera il graduale affermarsi di un nuovo cluster di innovazioni alternative destinato a sostituire il precedente ed a generarne il declino. Anche se l'attuale accelerazione dei processi di trasformazione porta alla sovrapposizione di alcune fasi del processo descritto, appare evidente come l'intero processo avvenga attraverso una numerosa serie di selezioni che evidenziano un ruolo attivo del contesto sociale. E' questo che determina l'utilità dell'invenzione affidandogli un valore di mercato, ed è ancora la domanda espressa dalla società che seleziona tra le diverse alternative innovative.

## 2. Alcune affermazioni poco diffuse da rivalutare

### 2.1 La città infinita dello sprawl è figlia della ideologia della deregolamentazione (Gregotti 2006)

Nel corso degli anni Ottanta, nell'Europa Occidentale e negli Stati Uniti si affermò la riscoperta del pensiero liberista classico, basato sulla convinzione che il libero mercato e la competizione siano i mezzi più efficienti per organizzare produzione e consumo. Secondo tale teoria, anche lo sviluppo urbano deve essere considerato come parte del contesto economico in cui avviene, esso pertanto andrebbe governato dalle forze di mercato e non pianificato dallo stato.

I governi Reagan e Thatcher furono i primi ad adottare la visione neo-liberista. Nel suo discorso al Royal Town Planning Institute del 1979, Helmsine, il primo segretario di stato per l'Ambiente del governo Thatcher, delineò il programma dell'urbanistica liberista inglese. "He held that planning authorities should take a much more favourable view of applications for planning permission; in other words, that planners should take a 'positive' view of market-led-development. He was keen to see a planning system which did "not act as a drag on the necessary processes of development", and he famously added that "thousands of jobs every night are locked away in the filing trays of planning departments" because of delays in issuing approvals for development." (Taylor, 1998, pag.137)

Un esempio di sviluppo urbanistico lasciato al mercato è quello di Houston, città che venne citata dai fautori del neo-liberismo come esempio positivo di area urbana priva di un sistema di pianificazione.



Non a caso, Houston è una delle città del mondo con la più bassa densità abitativa, priva di strutture pedonali e di un centro urbano; essa è pertanto connotata da quelle che possono essere ritenute le caratteristiche tipiche della diffusione urbana. Fino al 1999, le regole a guida dell'attività edilizia a Houston riguardavano il lotto minimo ed i parcheggi.

Nel sistema urbanistico italiano, negli anni Ottanta, si cercò di introdurre elementi di "mercato" e di "spontaneità". Lo "snellimento delle procedure" diventò una delle strategie normative principali, esso veniva considerato necessario per "rilanciare l'iniziativa privata, liberandola dalla "gabbia normativa" costituita dalle leggi vigenti" (Canevaro, 2001). Nelle politiche intraprese, lo sfruttamento edilizio del territorio giocava un ruolo centrale nella ricostruzione dell'economia in crisi. In linea con tale filosofia la legge 94/82 presentava molte analogie con le strategie intraprese in Gran Bretagna: semplificazione delle procedure nei comuni con meno di 10.000 abitanti e ampliamento degli interventi che non necessitano di concessione onerosa. Ma l'intervento legislativo più eclatante di questo periodo fu il primo condono edilizio. Le vicende di questi anni sono esemplificative di come lo Stato italiano ha guardato all'attività edilizia: motore di sviluppo economico, fonte di occupazione, fonte di imposte.

Nel decennio successivo le cose apparentemente migliorarono con una maggiore apertura verso la partecipazione nei processi di pianificazione, in realtà si andò verso modelli che davano sempre più spazio all'imprenditoria privata, coinvolgendola a pieno titolo nel processo decisionale.

Negli anni Novanta agli enti locali è stata richiesta una maggiore capacità imprenditoriale. Il taglio delle risorse pubbliche è una circostanza che ha accomunato, in questo periodo, tutta l'Europa. In condizioni di esiguità di risorse, l'efficacia delle azioni delle amministrazioni locali dipende, in gran parte, dalla capacità di cooperare con attori non-istituzionali e di combinare capitali privati con risorse pubbliche. La necessità di ricorrere a forme di partenariato ha allargato la sfera degli attori che partecipano alla fase decisionale, coinvolgendo anche i soggetti privati e dando vita a modelli decisionali pluralisti.

Spesso, ciò ha determinato negli Enti locali un atteggiamento consequenziale, in cui si costruiscono progetti e programmi legati agli obiettivi dettati, di volta in volta, dalle opportunità di finanziamento pubblico del momento. In altri casi, soprattutto nei territori più poveri, gli enti locali propendono per considerare occasione di sviluppo qualsiasi iniziativa privata si voglia intraprendere sul loro territorio, dallo shopping centre, alla lottizzazione residenziale, al parco tematico, senza valutarne in chiave critica i risvolti su una scala più ampia.

Il nuovo modello decisionale pluralista parte dal presupposto che l'ente pubblico non è più il solo interprete e depositario dell'interesse generale. Si ritiene che il bene comune non sia patrimonio di nessun attore del processo decisionale, ovvero ogni attore è legittimato a portare avanti la sua interpretazione di "bene comune" che può corrispondere ad un vantaggio economico, ad una progressione sociale, ad un'istanza ambientale (Crosta, 1998).

La portata del fenomeno è internazionale. "Competition among municipalities for new income generating jobs and services is great and many municipalities can be tempted to relax controls on development of agricultural land and even offer tax benefits to commercial and industrial enterprises to invest in the municipalities. Competition of this nature between municipalities fuels urban sprawl" (EEA, 2006)

Mentre nelle nazioni occidentali vi è un'opinione pubblica forte e reattiva nei confronti di proposizioni private eccessive, nei paesi in via di sviluppo gli esiti di questa politica sono stati più impattanti.

In all asian cities, governments that are already heavily in debt are seeking loans and funds from international profit-seeking enterprises. "Urban development in Asia is largely driven by the concentration of local, national and increasingly, international enterprises". (Hasan, 2007)

## 2.2 La città diffusa è l'esito dei processi di gentrificazione nella città tradizionale

La disattenzione alla pianificazione territoriale ha senz'altro incentivato forme di crescita disordinate e caotiche. Contestualmente, le politiche che sono state attuate sulla città tradizionale hanno incentivato la sub-urbanizzazione, rendendo il mercato immobiliare urbano sempre più inaccessibile per ampie fasce di popolazione.



Nel ventennio '80-'90, l'attenzione finanziaria e progettuale è stata prevalentemente incentrata sulla città tradizionale o sul suo estremo opposto: le aree di pregio naturale. Si sono resi disponibili finanziamenti pubblici e sono state effettuate sperimentazioni progettuali prevalentemente sui temi del recupero dei centri storici, della riqualificazione urbana e del riuso delle aree urbane dismesse. Nei centri storici riqualificati e attrezzati il costo degli immobili è cresciuto vertiginosamente, rendendo difficile l'accesso alla casa non solo per i ceti più deboli, ma, in misura incrementale, anche per le classi medie. Le operazioni di recupero sono avvenute in una situazione di disinteresse verso il problema della salvaguardia sociale, anche quando sono state effettuate attraverso convenzione con l'ente pubblico.

In Italia, al rialzo del mercato immobiliare derivato dalle grandi operazioni di riqualificazione urbana, si è aggiunta una politica sulle locazioni, il cosiddetto equo canone, che ha determinato la mancanza di un'alternativa reale alla proprietà dell'abitazione. Di fatto, la norma provocò la sostanziale fine del mercato degli affitti. All'inizio degli anni Novanta, quasi il 75% degli italiani viveva in case di proprietà (ISTAT, 1991).

Nel 1992 quando si introdusse per gli immobili residenziali urbani la possibilità di stabilire autonomamente canone di locazione e durata del contratto i prezzi delle locazioni subirono un rapido incremento che li rese proibitivi per molte famiglie.

Contestualmente, il mercato immobiliare urbano è divenuto centrale nelle operazioni finanziarie, sia di singoli privati, che investono comprando e rivendendo abitazioni; sia degli operatori immobiliari attraverso il mercato più ampio delle operazioni di riqualificazione; sia delle holding finanziarie attraverso la gestione dei mutui per l'acquisto delle abitazioni.

"Un mercato abitativo contraddistinto da un crescente innalzamento dei prezzi, accanto ad un mercato degli affitti ormai da anni statico e poco generoso, vede sempre più frequenti fenomeni di tipo speculativo che rendono accessibile il bene città o a chi ha grande disponibilità finanziarie, o, al contrario, a coloro che sono disponibili a rimanervi a costi molto alti (condivisione degli alloggi, bassi livelli di dotazione di servizi, sovraffollamento, alto degrado degli immobili, informalità delle condizioni contrattuali) e a scarse qualità abitative, condizioni che spesso connotano la componente di origine immigrata". (Granata e Lanzani, 2008)

Riqualificazione urbana e politica delle locazioni hanno "espulso" dalla città ampie fasce di popolazione che hanno cercato nuove localizzazioni nei sobborghi dove gli operatori immobiliari propongono formule accattivanti: residenze "immerse nel verde", in condomini "ricchi di attrezzature sportive", in un "ambiente tranquillo e protetto", "a dieci minuti dal centro".

Ciò evidenzia una stretta interdipendenza tra città tradizionale e città diffusa che spesso viene trascurata: la riqualificazione della città incentiva la diffusione urbana; il centro commerciale della città diffusa genera difficoltà nel piccolo commercio e nelle attività artigianali della città tradizionale; l'assenza di servizi della città diffusa incrementa la congestione della città compatta. Le politiche che riguardano la città tradizionale influiscono sullo sviluppo della città diffusa e l'assenza di regole della città diffusa si riflette sulla città compatta. Per questo, occorrono politiche coordinate e integrate sui due contesti per ottenere migliori risultati: le azioni di rigenerazione della città diffusa vanno collegate con le politiche urbane inerenti la città compatta.

### 2.3 La qualificazione della diffusione urbana passa attraverso la costruzione di spazi per l'identità

La memoria di piccoli e grandi eventi, connessi ad occorrenze quotidiane o a eventi eccezionali, definisce il legame tra una comunità e lo spazio in cui vive e conferisce identità ai luoghi. "Le identità si costruiscono e si consolidano attraverso la stratificazione degli usi e dei significati che si sedimentano nei luoghi in stretta sintonia con l'evolversi dei modi di vita della comunità. I territori della città dilatata, espressione chiara del rapido avvicinarsi di destinazioni d'uso e di cambiamenti negli stili di vita e di fruizione degli spazi, risultano sempre più dei 'non luoghi', in quanto sono privi di identità, a differenza dei contesti consolidati." (Petroncelli, 2008)

E' in relazione all'assenza di identità nei territori della diffusione urbana che occorre chiedersi se sia possibile implementare azioni e progettare spazi che possano dar luogo alla costruzione di un'identità



collettiva, generata da una comunanza di usi e di significati. Anche se l'assenza di una stratificazione storica rende impossibile, in queste aree, la definizione di forme di identità che affondano le proprie radici nella cultura e nella tradizione, ciò non vuol dire che sia impossibile dar luogo a forme di appropriazione di spazi, di attribuzione di significati, di cumolazione di piccole memorie quotidiane, che possano costituire l'origine di nuove forme di identità per questi territori. Per fare ciò, occorre, però, effettuare due considerazioni. La prima, è che l'essenza dell'identità è nella relazione che si crea tra spazio e comunità, pertanto essa richiede un comportamento attivo della componente sociale senza il quale ogni iniziativa è destinata a fallire.

La seconda, è che l'appropriazione degli spazi da parte della popolazione richiede una progettazione degli spazi aperti più attenta alle piccole esigenze quotidiane. La città contemporanea è piena di spazi monumentali, imponenti, estesamente pubblici e desolatamente vuoti, che non sono riusciti a stimolare alcun tipo di appropriazione da parte della popolazione. Spesso "il paesaggio urbano è costruito come una collezione di oggetti di "design" ingranditi e gareggianti e si propone come il regno dell'estetica diffusa e competitiva: landmarks invece di monumenti, il privato in opposizione alla collettività" (Gregotti, 2006). L'appropriazione, è generata da caratteristiche diverse, come quelle proposte da Cullen: "Ombra, bellezza, riparo e comodità sono le cause usuali del possesso. Il mettere in rilievo luoghi del genere con indicazioni permanenti, serve a creare un'immagine delle varie specie di occupazione della città, cosicché, invece di un esterno completamente libero e fluido, si crea un ambiente più statico e occupato, ... dove un'occupazione periodica (chiacchierare dopo la messa?) fa parte permanente del modello di città" (1961)

#### Riferimenti bibliografici

- Canevari, A. (2001), "Il territorio "trasparente": tra regola e indifferenza" in Canevari, A. e Palazzo, D., *Paesaggio e territorio*, Franco Angeli Milano, Italy
- Crosta, P., (1998), *Politiche. Quale conoscenza per l'azione territoriale*. Franco Angeli, Milano, Italy
- Cullen, G. (1961), *Townscape*, The Architectural Press, London, UK
- EEA, European Environment Agency, (2006), *Urban Sprawl in Europe*, EEA Report No10/2006, [www.eea.europa.eu](http://www.eea.europa.eu)
- Gorgolini, L., (2004), *Un mondo di giovani. Culture e consumi dopo il 1950*, in Sorcinelli P., *Identikit del Novecento*, Donzelli editore, Roma
- Gregotti, V., (2006), *L'architettura nell'epoca dell'incessante*, Laterza, Bari
- Granata, E. e Lanzani, A., (2008) "La fabbrica delle periferie. Produzione collettiva della scarsità, disagio e conflitti latenti a Milano" in Fregolent L. (ed.), *Periferia e Periferie*, Aracne, Roma.
- Hayden, D., (2004), *Building suburbia*, Pantheon Books, NY, USA
- Hasan, A., (2007), *The New Urban Development Paradigm and the Changing Landscape of Asian Cities*, in *Urban Dialogues: Co-productive ways to relate visioning and strategic urban projects*, Isocarp review 03
- Mumford, L. (1963), *La città nella storia*, Edizioni della Comunità, Vicenza.
- Petroncelli, E., (2008), *Transformation Processes and Spirito f the Place: historic hambits*, in *Proceeding of the Scientific Symposium of the 16th General Assembly ICOMOS*, October 2008, Quebec (Canada)
- Schumpeter, J. A. (1934), *The Theory of Economic Development*, Harvard University Press, Cambridge, USA
- Secchi, B. (2000), *Prima lezione di urbanistica*, Laterza, Bari
- Taylor, N. (1997) *Urban Planning Theories since 1945*, SAGE UK