

Attività produttive ed ecosistemi. Strategie d'intervento sostenibili a Napoli

di Attilio Belli

1. Un'attenzione alle implicazioni ambientali della modernizzazione e la necessità di un atteggiamento critico nei confronti di una concezione dello sviluppo urbano fondato sull'uso dissipativo delle risorse naturali, impongono di condividere una qualche idea sui caratteri costitutivi della modernizzazione. Secondo il mio parere questi caratteri sono quelli che emergono dalla riflessione sulla «modernizzazione riflessiva» e sulla società del rischio «costruito»¹.

Basti ricordare la considerazione di una riflessività della modernizzazione, intesa come critica delle «regole» e delle «risorse» poste a base delle strutture sociali (economiche, politiche e ideologiche), che si rivolge a minimizzare l'insicurezza. Dove l'insicurezza va intesa oltre l'orizzonte, pur rilevante, dei rischi ambientali, per estenderla ai rischi psicologici e sociali («sicurezza ontologica»).

D'altra parte, con il concetto di rischio «costruito»² si vuole richiamare la necessità di andare oltre la difesa dalla natura, per acquisire la consapevolezza che occorre soprattutto difendersi dagli effetti imprevisi dell'azione umana, cioè dai rischi che noi stessi costruiamo con le nostre mani.

Queste considerazioni mettono da parte «l'illusione che gli amministratori e gli esperti sappiano sempre che cosa è meglio fare»³, senza giungere, però, ad una sfiducia radicale nei confronti della mediazione compiuta dai «sistemi esperti»⁴.

¹ U. Beck-A. Giddens-S. Lash, *Modernizzazione riflessiva*, Asterios, Trieste 1999.

² Giddens, *Il mondo che cambia, Come la globalizzazione ridisegna la nostra vita*, il Mulino, Bologna 2000, in particolare il cap. II, p. 40; cfr. anche Id., *Le conseguenze della modernità*, il Mulino, Bologna 1994, cap. IV e Id., *Identità e società moderna*, Ipermedium Napoli 1999, in part. cap. IV.

³ Giddens, *Rischio, fiducia, riflessività*, in Beck-Giddens-Lash, *Modernizzazione riflessiva* cit., p. 260.

⁴ Beck, *L'epoca delle conseguenze secondarie e la politicizzazione della modernità*, in Beck-Giddens-Lash, *Modernizzazione riflessiva*, cit., p. 29-99.

2. Prima di affrontare il tema che ho scelto, mi occorre un altro passaggio introduttivo sul significato da attribuire al termine «sostenibilità».

Nel secolo appena terminato, abbiamo incontrato – incombenti sul nostro cammino – alcune parole «mito»⁵ che hanno tagliato trasversalmente il nostro sapere e le diverse discipline. Negli anni trenta ha avuto questo ruolo il «metodo scientifico», negli anni sessanta la «struttura», negli anni settanta-ottanta la «lettura». Nello scorcio del Novecento e per il nuovo secolo, la «sostenibilità» si è candidata prepotentemente a questo compito impegnativo. La sostenibilità aspira a porsi come banco di verifica tra l'insieme delle domande individuali e collettive, tra cui le domande tecniche di produzione, e il territorio. E la sua invadente diffusione comporta e rende inevitabile, spesso, un impiego impreciso e dilatato; ed è forse proprio per questo motivo che essa tende a porsi come mito.

3. Si rende quindi indispensabile precisare l'impiego che ne farò. Per le politiche territoriali, un primo impiego del termine della sostenibilità si affianca quasi naturalmente a quello di «biodiversità», che è probabilmente ancora più denso, perché interseca quei caratteri di distinzione, propri non solo della natura, ma anche della società (di cultura, di etnia, di materia) che sono decisivi nella tarda modernità. Il concetto di «biodiversità» apre agli strumenti per conseguire la difesa e la valorizzazione, primo fra tutti quello di «rete ecologica», da intendersi in senso forte, non solo come connessione tra aree protette, ma come collegamento complesso tra aspetti diversi del territorio, nella sua stratificazione di patrimonio anche archeologico, urbanistico e di recupero dei territori marginali.

Un intervento urbanistico, da questo punto di vista quindi, è sostenibile quando consegue la valorizzazione della biodiversità.

In una prospettiva di questo genere si muove la stesura delle *Linee guida per la pianificazione territoriale regionale*, in corso presso la Regione Campania⁶, che assumo come cornice per una breve riflessione sulla costruzione di una compatibilità tra domanda di produzione e territorio, nel rapporto tra Napoli e la regione.

⁵ B. Secchi, *La paura, la teoria e una nuova etica ambientale*, prefazione a M. Vendittelli, *La sostenibilità da chimera a paradigma*, FrancoAngeli, Milano 2000, p. 18.

⁶ Regione Campania, Assessorato all'Urbanistica, *Linee guida per la pianificazione territoriale regionale*, Napoli 2001.

⁷ A. Belli (a cura di), *Il territorio speranza*, Alinea, Firenze 2002, pp. 11-2.

Le *Linee guida per la pianificazione territoriale regionale* considerano patrimonio essenziale della Campania la conservazione e il recupero delle diversità territoriali, intese sia nel senso bio-ecologico, della biodiversità, che socio-culturale, delle identità locali. E considerano le reti ecologiche uno strumento concettuale e operativo fondamentale per il perseguimento di tale obiettivo.

Con la costruzione della rete ecologica regionale, la Regione Campania intende intrecciare gli obiettivi di tutela e conservazione delle risorse naturali ed antropiche del suo territorio con quelli di sviluppo sostenibile, attraverso una programmazione integrata che individui le aree d'intervento e i programmi di azioni idonei.

La sua realizzazione vuole raccordare più indirizzi strategici e cioè, oltre a quello specifico della «difesa della biodiversità», quello della «valorizzazione e sviluppo dei territori marginali», quello della «valorizzazione del patrimonio culturale e del paesaggio» e quello della «riqualificazione della costa».

Questo avviene in coerenza con le politiche comunitarie e nazionali e con il lavoro dei tavoli interinali definiti per la preparazione dei Programmi operativi regionali (POR) delle Regioni obiettivo 1, dove la costruzione della Rete ecologica compare come asse strategico, con l'obiettivo di far sì che le politiche di sviluppo locale centrate sulla conservazione possano diventare competitive rispetto ad altre iniziative concorrenti dotate di maggiori risorse finanziarie e basate su altri modelli di sviluppo. Nel POR Campania questa indicazione è chiara e la Regione ha destinato al sottosettore «Rete ecologica» ingenti risorse.

Si tratta di un riconoscimento di grandissimo rilievo, che andrà specificato nel Piano territoriale regionale, per lo meno per due aspetti: per un'estensione agli aspetti complessivi della biodiversità (e quindi non limitandosi soltanto ai parchi e alle aree protette), per una specifica considerazione a livello spaziale, assumendo la rete ecologica come nervatura portante delle linee di assetto regionali, profondamente connessa ai sistemi territoriali locali e alle reti territoriali.

Particolare rilevanza assume la necessità di intervenire prontamente in aree densamente edificate e per le quali la possibilità di procedere alla riqualificazione di aree industriali dismesse è consistente, e quindi per Napoli e per la sua area metropolitana.

La rete ecologica quindi dovrà provvedere non solo a sostenere e ad accelerare il processo di istituzione dei Parchi regionali, a valorizzare il sistema delle «aree protette», dei valori paesistici, dei valori agricolo-forestali. Dovrà connettere la riqualificazione dei centri di interesse storico, perseguire la diffusa valorizzazione delle fasce fluviali

e più in generale della rete idrografica superficiale, essenziale nella politica di difesa del suolo e nell'accrescimento della funzione «tampono» della vegetazione ripariale. Dovrà individuare le zone umide più minacciate dall'uso antropico e stabilire un codice d'uso sostenibile, individuare le zone di bosco e foresta frammentata e predisporre misure per la ricostruzione di *habitat* continui incoraggiando la silvicoltura sostenibile, incentivare i progetti di recupero delle aree degradate o dismesse, individuare il restauro ambientale di aree rurali degradate, rilocalizzare attività fortemente impattanti, realizzate a ridosso di aree ad alta naturalità, ridurre i fattori di inquinamento a partire dagli ambiti naturali.

4. Ma la pervasività della sostenibilità va considerata anche in rapporto al mutamento che il concetto di territorio sta assumendo all'interno delle politiche territoriali e di sviluppo nel Mezzogiorno⁷.

Certamente è stata superata l'*impasse* degli anni ottanta-novanta, quando la riflessione sul nesso territorio-Mezzogiorno era andata sfilacciandosi, suggerendo una ricerca dove il Mezzogiorno finiva progressivamente per scolorire, diventando quasi uno sfondo indistinto.

È possibile quindi parlare oggi di un territorio che «ritorna»? A me sembra di sì, e credo che siano giuste le sollecitazioni che giungono in questa direzione⁸; anzi forse è proprio per il «territorio» meridionale che si dovrebbe segnalare la possibilità di una «grande svolta», a patto di non dimenticare mai il ruolo che esso ha svolto nella «tragedia dei beni comuni» e nella catena delle «sregolazioni», come ripetutamente ci ricorda Carlo Donolo⁹.

Indubbiamente in questa fase il territorio compare con uno statuto profondamente cambiato. Da fattore resistente, di impedimento, espressione di poteri regressivi, di sviluppo «distorto», che attraversa tutta la «questione meridionale», tende a proporsi come fattore incentivante, come «risorsa», per quanto ambigua e abusata possa essere questa espressione. Chiede spazio un'attenzione per la sua qualità di complessivo patrimonio culturale, che aspira a trasformare la marginalità in fattore identitario, che non considera sveltamente l'antico e la tradizione come vecchiume inutilizzabile, ritenuti surclassati da un nuovo, spesso posticcio e asfittico.

⁸ D. Cersosimo, *Il territorio come risorsa*, Donzelli, Roma 2000.

⁹ C. Donolo, *Disordine*, Donzelli, Roma 2001, si veda anche Id., *Questioni meridionali*, l'ancora, Napoli 1999, pp. 45-83.

¹⁰ Cersosimo, *Il territorio come risorsa* cit., pp. 3-9. Cfr. anche Id., C. Donzelli, *Mezzo*

Al fondo di un «ritorno» del territorio affiora anche la correzione di quella «miopia» mostrata dall'industria nei suoi confronti: l'industria fino a pochi anni fa non «vedeva» i territori e le realtà locali, li considerava – secondo l'approccio della politica economica di origine neoclassica – uno spazio astratto, sconnesso dalla specificità delle singole realtà locali, ignorando storia, cultura e istituzioni. Ed è proprio muovendo da questa visione che il Sud ha registrato talvolta il successo aziendale, ma molto raramente quello dei luoghi di insediamento, come l'esperienza dei «poli di sviluppo» ha dimostrato e come forse l'iniziale realtà dei distretti comincia a modificare. In più il Mezzogiorno è la parte del Paese in cui tale astrattezza del territorio e la presunta omogeneità delle vie di sviluppo è più forte, anche perché l'intervento straordinario con la sua uniformità operativa, con la sua eterodirezione, ha accresciuto la generale indifferenza verso le specificità territoriali¹⁰.

In questo, il Mezzogiorno incamera quello spostamento dalla costitutiva coincidenza tra territorio e Stato nazionale verso le nuove forme di auto-organizzazione sociale con base territoriale (gli STL, i distretti), che va oltre l'idea di territorio-oggetto, di territorio come mera passività¹¹. Queste specificità invece sono state riconosciute dalla «nuova» programmazione, anche in relazione al fatto che le politiche territoriali del Mezzogiorno sono stimolate ad innovarsi per la rilevanza che le variabili ambientali assumono nelle politiche comunitarie. Queste ultime, anche se concretamente ancora ambigue e non del tutto consistenti, indubbiamente esercitano una tensione critica tutt'altro che trascurabile e da assumere in pieno.

Un intervento urbanistico nel Mezzogiorno è sostenibile quindi quando promuove la piena valorizzazione del territorio come risorsa.

5. In questo quadro, una cartina di tornasole ineludibile, per giudicare la sostenibilità delle strategie insediative per Napoli, è costituita dal suo rapporto con il mare¹². All'inizio del nuovo secolo Napoli cer-

giorno. Realtà, rappresentazioni e tendenze del cambiamento meridionale, Donzelli, Roma 2000, pp. VII-XXXII e A.a.V.v., *Le vie del Mezzogiorno. Storia e scenari*, Donzelli, Roma 2002.

¹⁰ G. Dematteis, *Presentazione* a C. Salone, *Il territorio negoziato*, Alinea, Firenze 1999, pp. 7-39; per un'apertura rapida ed efficace sulle grandi trasformazioni in atto nelle città si veda G. Amendola (a cura di), *Scenari nel futuro prossimo venturo*, Laterza, Roma-Bari 2000.

¹² Belli, *Napoli e il mare: un rapporto contraddittorio in epoca industriale*, in «BDC», 1, 2, dic. 1991; cfr. Id., *Potere e territorio nel Mezzogiorno d'Italia durante la ricostruzione 1943-50*, FrancoAngeli, Milano 1979 e Id., *Il labirinto e l'eresia. La politica urbanistica a Napoli tra emergenza e ingovernabilità*, FrancoAngeli, Milano 1986.

¹³ E. Rea, *La dismissione*, Rizzoli, Milano 2002. Si veda anche Belli (a cura di), *Il luogo e*

ca uno sbocco al rapporto contraddittorio con il mare costruito nella fase dello sviluppo industriale. Una rapidissima sintesi può essere utile a richiamarci la successione storica in epoca moderna e a farci comprendere la complessità delle scelte da compiere.

Nella città settecentesca l'assetto urbanistico era stato alimentato dall'espansione verso le colline, ma già oltre il monte Echia ad occidente, fruendo ancora pienamente di un legame armonico con il mare. Un legame pieno, splendido alla percezione e più estesamente ai sensi, aperto all'intenso svolgersi delle attività di svago, alle passeggiate, alle feste, ma anche di altre funzioni, in un'efficace integrazione di quella fondamentale del porto con la residenza e il commercio.

L'Ottocento si apre verso le esigenze della nuova epoca industriale con trasformazioni in parte ancora accettabili ed in parte prodromi di quelle negative novecentesche.

La localizzazione degli impianti manifatturieri alla metà del secolo, ad oriente verso la costiera vesuviana, non produce ancora effetti intollerabili. La linea di costa invece, dopo l'unità d'Italia, è fortemente modificata con le banchine e le attrezzature portuali; e il tracciato della ferrovia, nel settore orientale, divide la città in due, separandola nettamente dal mare. L'intervento del lungomare, realizzato solo fino a Castel dell'Ovo, segue al contrario felicemente la configurazione naturale della spiaggia.

Nel Novecento il rapporto della città con il mare è sconvolto. Il codice di trasformazione non riesce a racchiudere un insieme di regole capaci di guidare efficacemente la modificazione della struttura urbana.

All'inizio del secolo con la grande industria e negli anni cinquanta e sessanta con l'edilizia abitativa si susseguono scelte che negano profondamente la natura dei luoghi, frustrando i bisogni complessivi della città, che ne esce «ferita a morte».

È pur vero che alcune scelte partecipavano contraddittoriamente ad una logica di sviluppo non facilmente rifiutabile. L'ubicazione, ad esempio, della grande industria siderurgica ad occidente, e lo sviluppo della zona industriale ad oriente, avevano nella concezione di Francesco Saverio Nitti un grande significato di progresso civile, di trasformazione della città da un ruolo parassitario ad uno produttivo, e di trascinarsi per tutto il Mezzogiorno d'Italia, di vero e proprio ingresso in epoca moderna. Ma dal punto di vista urbanistico, la localizzazione dell'industria blocca il processo storico di espansione della città verso il mare, che ne aveva caratterizzato la crescita in rapporto alla rilevanza dei traffici marittimi nella sua economia e agli ostacoli che l'orografia dei luoghi aveva posto ad alternative verso l'entroterra.

In seguito la successione dei piani regolatori (1914-22, 1939, 1946, 1958, 1970) scandisce una mutevole idea di città e l'oscillante consistenza attribuita alla funzione industriale rispetto a quella residenziale e terziaria.

Nel secondo dopoguerra, nel periodo della ricostruzione, più forte è l'intenzionalità complessiva del piano urbanistico di regolare la crescita della città in rapporto esplicito e programmato con il mare. In maniera molteplice, ma ambigua. Per un verso, la speranza di una ripresa dello sviluppo dell'intero Paese non divaricato tra Nord e Sud, porta a concepire un'idea di città industriale che amplia molto in modo molto consistente le sue aree industriali. Per un altro verso, il piano di Luigi Cosenza configura un'espansione della città marinara dove i nuclei residenziali previsti si riferiscono ad un'ipotesi di urbanizzazione delle colline, che comporta un consumo non trascurabile dei declivi affacciati verso il mare. Qui entrambe le funzioni (industria e residenza) giocano un ruolo negativo nei confronti del luogo e dell'assetto complessivo.

Negli anni cinquanta, il piano delle forze regressive della destra ipotizza un'enorme espansione di Napoli, che la proietta verso i Campi Flegrei, nella cosiddetta città cumana, abbandona il rapporto storico con il golfo, per un'apertura verso il litorale a nord. Si pensa ad un legame con il golfo, e in generale con il mare, svalutato, abbandonando la fascia costiera alla speculazione edilizia.

Il piano comprensoriale di Luigi Piccinato del 1964, in piena fase d'industrializzazione del Mezzogiorno, suggerisce un recupero della costa, che, liberata dalle fabbriche distribuite nell'entroterra, resta in bilico tra funzioni residenziali, turistiche e, in maniera residuale, industriale. E così è ancora, nei primi anni settanta, con il nuovo piano regolatore, pur con una più pronunciata presenza della funzione terziaria.

Il terremoto del novembre 1980 è uno spartiacque ben concreto per la città e i suoi programmi urbanistici. Le scelte prese nei giorni dell'emergenza scartano l'ipotesi d'intervenire in maniera forte lungo la costa. Il piano di ricostruzione della via Marittima ad esempio, ancora abbondantemente inattuato, non viene inserito nel nuovo programma d'intervento, essendo state valutate negativamente le possibilità attuative.

Negli anni novanta la chiusura dell'Italsider e le dismissioni ad oriente, e i programmi previsti nelle varianti, impongono la riconsiderazione del rapporto tra Napoli e il mare nell'epoca della sostenibilità.

Un intervento, per Napoli, è sostenibile quindi quando promuove il recupero di un rapporto armonico della città con il mare.

6. Ma parlare di sostenibilità delle strategie territoriali per Napoli non significa solo costruzione della rete ecologica, considerazione positiva del nuovo ruolo del territorio nello sviluppo del Mezzogiorno, recupero di un rapporto armonico con il mare. Sostenibilità delle strategie territoriali significa soprattutto tradurre in pratica i principi che emergono dai documenti internazionali: il principio del ragionamento sugli ecosistemi, della responsabilità condivisa, di precauzione, di equità e d'integrazione.

In particolare, in base al principio del ragionamento sugli ecosistemi, la riqualificazione delle aree industriali dismesse e l'intervento di Bagnoli vanno ricondotti alla considerazione degli ambienti urbani come ecosistemi artificiali caratterizzati da flussi di materia, energia e rifiuti in continuo mutamento. In tale ottica, l'energia, le risorse naturali e la produzione di rifiuti vanno pensati come «catene di attività che necessitano di manutenzione, ripristino e chiusura dei cicli per poter contribuire ad uno sviluppo sostenibile». Se si pone l'intervento su Bagnoli nell'ottica del ragionamento sugli ecosistemi, si può fare un passo in avanti rispetto ad una contrapposizione riduttiva tra industria e turismo guidato da «gastronomia di alto livello». Si tratta di rendere operativa una vera politica urbanistica sostenibile.

E questo significa impostare una pianificazione urbanistica che, sin dalla sua impostazione iniziale, si basi sulla logica della capacità di carico, delle soglie, del capitale naturale, dei bilanci ambientali e dei cicli delle risorse. Ma significa anche assumere un principio di responsabilità condivisa e di integrazione visti in connessione con il tanto conclamato principio di sussidiarietà, come sostegno al livello di governo più vicino ai cittadini. E si può così cercare di superare anche il pessimismo di Ermanno Rea quando afferma che «in Italia si invecchia particolarmente male perché i cambiamenti non avvengono in tempi fisiologici con quelli umani e nemmeno sono in sintonia con il nostro passato. Di conseguenza, volgi lo sguardo in giro e sempre più frequentemente scorgi terra bruciata»¹³.

Si tratta cioè di orientare un cambiamento di tipo evolutivo, che mantenga l'identità strutturale della città e che sia condotto mediante

la fabbrica. L'impianto siderurgico di Bagnoli e l'espansione occidentale di Napoli, Graphotronic, Napoli 1991. Per un confronto con altri contesti europei: C. Beslay et al., *La construction des politiques locales. Reconversions industrielles et systèmes locaux d'action publique*, L'Harmattan, Paris 1998.

¹⁴ R. Bodei, *Geometria delle passioni*, Feltrinelli, Milano 1994, p. 30.

una elaborazione delle strategie collettive secondo una forma contrattuale guidata dall'amministrazione comunale.

7. Per concludere, Napoli, indubbiamente, è ad una svolta importante della sua storia. Occorre grande senso di responsabilità nell'orientarne la trasformazione. Ma il «principio di responsabilità» che deve guidarci non può trasformarsi in una sorta di «euristica della paura» e farsi dominare da «una saggezza iperrealistica all'insegna del [solo] principio di responsabilità»¹⁴. Una lungimirante politica urbanistica non può fare a meno di conservare come guida ineliminabile anche un forte aggancio al «principio speranza». Una forte assunzione del «principio speranza» è indispensabile per una Napoli che si voglia riconciliare con il suo luogo, ma che non ha timore di affrontare i rischi del futuro. I rischi non possono essere evitati del tutto, «a meno che non si rinunci alla speranza di grandi realizzazioni»; l'astensione dal rischio difende lo *status quo*¹⁵.

In una fase storica in cui la società è sconvolta da movimenti appassionati, potrà sembrare incomprensibile pensare ad un uso strategico della speranza e in generale delle emozioni¹⁶. Eppure io credo che una trasformazione cruciale come quella che si prospetta per Napoli non possa essere facilmente sostenuta se non si garantisce la «costruzione sociale» delle emozioni a sostegno delle politiche territoriali, a partire dalla speranza¹⁷.

¹⁵ M. Walzer, *Ragione e passione. Per una critica del liberalismo*, Feltrinelli, Milano 2001.

¹⁶ B. Sanyal, *Social Construction of Hope*, in L. Rodwin-D.A. Schön (a cura di), *Rethinking the Development Experience. Essays Provoked by Work of Albert O. Hirschman.*, The Brookings Institution e The Lincoln Institute of Land Policy, Washington D.C.-Cambridge, MASS 1994, pp. 131-44.

¹⁷ R.H. Frank, *Passions within Reason. The Strategic Role of the Emotions*, Norton & Company, New York-London 1988.

Riferimenti bibliografici

- A.a.V.v. (2002)
Le vie del Mezzogiorno. Storia e scenari, Donzelli, Roma.
- Amendola G., a cura di, (2000)
Scenari della città nel futuro prossimo venturo, Laterza.
- Beck U.-Giddens A.-Lash S. (1999)
Modernizzazione riflessiva, Asterios.
- Belli A., a cura di, (2002)
Il territorio speranza, Alinea, Firenze.
- Id. (1991)
Napoli e il mare: un rapporto contraddittorio in epoca industriale, in «BDC», I, 2.
- Id., a cura di, (1991)
Il luogo e la fabbrica. L'impianto siderurgico di Bagnoli e l'espansione occidentale di Napoli, Graphotronic, Napoli.
- Id. (1986)
Il labirinto e l'eresia. La politica urbanistica a Napoli tra emergenza e ingovernabilità, FrancoAngeli, Milano.
- Id. (1979)
Potere e territorio nel Mezzogiorno d'Italia durante la ricostruzione 1943-50, FrancoAngeli, Milano.
- Beslay C. et al. (1998)
La construction des politiques locales: Reconversions industrielles et systèmes locaux d'action publique, L'Harmattan, Paris.
- Bodei R. (1994)
Geometria delle passioni, Feltrinelli, Milano.
- Cersosimo D. (2000)
Il territorio come risorsa, Donzelli, Roma.
- Cersosimo D.-Donzelli C. (2000)
Mezzo giorno. Realtà, rappresentazioni e tendenze del cambiamento meridionale, Donzelli, Roma.
- Dematteis G. (1999)
Presentazione a C. Salone, Il territorio negoziato, Alinea, Firenze.
- Donolo C. (2001)
Disordine, Donzelli, Roma.
- Id. (1999)
Questioni meridionali, l'ancora, Napoli.
- Frank R.H. (1988)
Passions within Reason. The Strategic Role of the Emotions, Norton&Company, New York-London.
- Giddens A. (2000)
Il mondo che cambia, il Mulino, Bologna.
- Id. (1999) a
Rischio, fiducia e riflessività, in *Modernizzazione riflessiva*, Asterios, Trieste.
- Id. (1999) b
Identità e società moderna, Ipermedium, Napoli.

- Id. (1994)
Le conseguenze della modernità, il Mulino, Bologna.
- Rea E. (2002)
La dismissione, Rizzoli, Milano.
- Regione Campania, Assessorato all'Urbanistica (2001)
Linee guida per la pianificazione territoriale regionale, Napoli.
- Sanyal B. (1994)
Social Construction of Hope, in Rodwin L.-Schön D.A. (a cura di), *Rethinking the Development Experience. Essays Provoked by Work of Albert O. Hirschman.*, The Brookings Institution e The Lincoln Institute of Land Policy, Washington DC, Cambridge, MASS.
- Secchi. B. (2000)
La paura, la teoria e una nuova etica ambientale, Prefazione a Vendittelli M., *La sostenibilità da chimera a paradigma*, FrancoAngeli, Milano.
- Walzer M. (2001)
Ragione e passione. Per una critica del liberalismo, Feltrinelli, Milano.