

MINISTERO PER GLI INTERVENTI STRAORDINARI NEL MEZZOGIORNO
Commissione di studio per un programma dei sistemi urbani nel Mezzogiorno

LA POLITICA DEI SISTEMI URBANI NEL MEZZOGIORNO

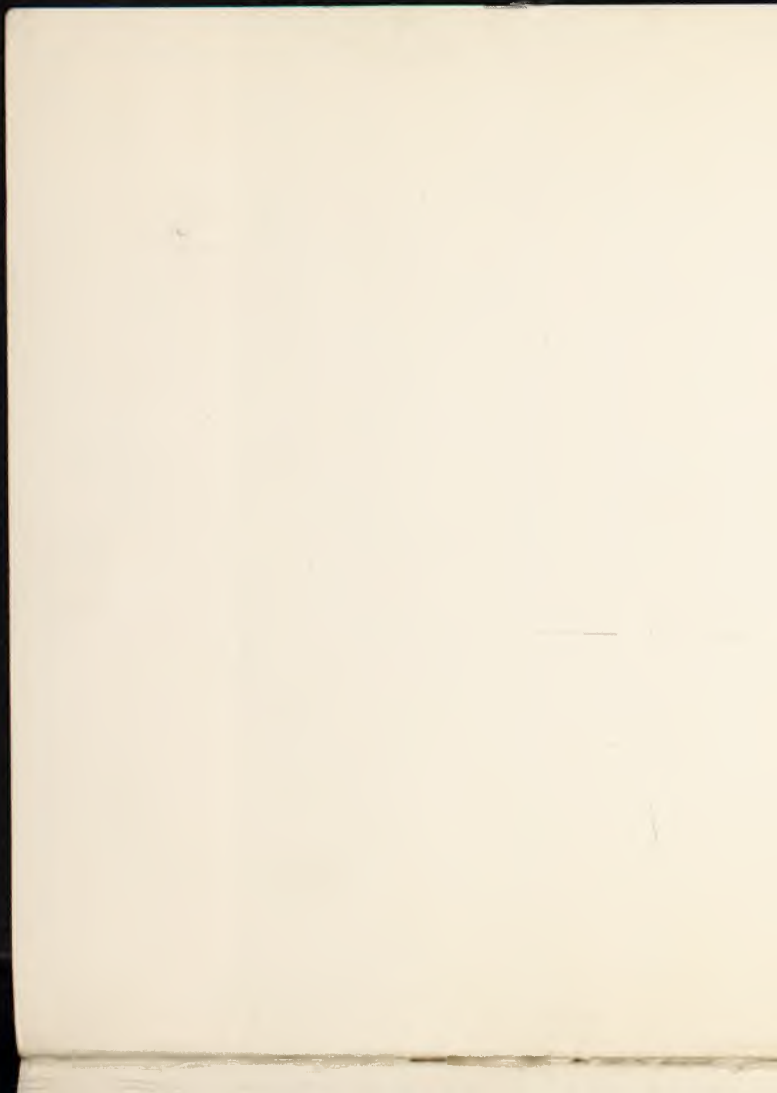
Relazione sui lavori della Commissione
al 30 Novembre 1982

PROMOZIONE
Sviluppo
Mezzogiorno

756

OTECA

CASSA PER IL MEZZOGIORNO
Roma 1983





MINISTERO PER GLI INTERVENTI STRAORDINARI NEL MEZZOGIORNO
Comunicazione di attuazione del programma dei sistemi urbani nel Mezzogiorno

BIBLIOTECA

LA POLITICA DEI SISTEMI URBANI NEL MEZZOGIORNO

Ministero per gli Interventi Straordinari nel Mezzogiorno - Roma, 1962

ENCLOSURE DEL PRODOTTO

| |
|---------------|
| COLLEZIONE |
| 1962, XII, 10 |
| 11.5.1962 |

1962, XII, 10
11.5.1962

1. The first part of the paper
 2. The second part of the paper
 3. The third part of the paper
 4. The fourth part of the paper
 5. The fifth part of the paper
 6. The sixth part of the paper
 7. The seventh part of the paper
 8. The eighth part of the paper
 9. The ninth part of the paper
 10. The tenth part of the paper
 11. The eleventh part of the paper
 12. The twelfth part of the paper
 13. The thirteenth part of the paper
 14. The fourteenth part of the paper
 15. The fifteenth part of the paper
 16. The sixteenth part of the paper
 17. The seventeenth part of the paper
 18. The eighteenth part of the paper
 19. The nineteenth part of the paper
 20. The twentieth part of the paper
 21. The twenty-first part of the paper
 22. The twenty-second part of the paper
 23. The twenty-third part of the paper
 24. The twenty-fourth part of the paper
 25. The twenty-fifth part of the paper
 26. The twenty-sixth part of the paper
 27. The twenty-seventh part of the paper
 28. The twenty-eighth part of the paper
 29. The twenty-ninth part of the paper
 30. The thirtieth part of the paper
 31. The thirty-first part of the paper
 32. The thirty-second part of the paper
 33. The thirty-third part of the paper
 34. The thirty-fourth part of the paper
 35. The thirty-fifth part of the paper
 36. The thirty-sixth part of the paper
 37. The thirty-seventh part of the paper
 38. The thirty-eighth part of the paper
 39. The thirty-ninth part of the paper
 40. The fortieth part of the paper
 41. The forty-first part of the paper
 42. The forty-second part of the paper
 43. The forty-third part of the paper
 44. The forty-fourth part of the paper
 45. The forty-fifth part of the paper
 46. The forty-sixth part of the paper
 47. The forty-seventh part of the paper
 48. The forty-eighth part of the paper
 49. The forty-ninth part of the paper
 50. The fiftieth part of the paper
 51. The fifty-first part of the paper
 52. The fifty-second part of the paper
 53. The fifty-third part of the paper
 54. The fifty-fourth part of the paper
 55. The fifty-fifth part of the paper
 56. The fifty-sixth part of the paper
 57. The fifty-seventh part of the paper
 58. The fifty-eighth part of the paper
 59. The fifty-ninth part of the paper
 60. The sixtieth part of the paper
 61. The sixty-first part of the paper
 62. The sixty-second part of the paper
 63. The sixty-third part of the paper
 64. The sixty-fourth part of the paper
 65. The sixty-fifth part of the paper
 66. The sixty-sixth part of the paper
 67. The sixty-seventh part of the paper
 68. The sixty-eighth part of the paper
 69. The sixty-ninth part of the paper
 70. The seventieth part of the paper
 71. The seventy-first part of the paper
 72. The seventy-second part of the paper
 73. The seventy-third part of the paper
 74. The seventy-fourth part of the paper
 75. The seventy-fifth part of the paper
 76. The seventy-sixth part of the paper
 77. The seventy-seventh part of the paper
 78. The seventy-eighth part of the paper
 79. The seventy-ninth part of the paper
 80. The eightieth part of the paper
 81. The eighty-first part of the paper
 82. The eighty-second part of the paper
 83. The eighty-third part of the paper
 84. The eighty-fourth part of the paper
 85. The eighty-fifth part of the paper
 86. The eighty-sixth part of the paper
 87. The eighty-seventh part of the paper
 88. The eighty-eighth part of the paper
 89. The eighty-ninth part of the paper
 90. The ninetieth part of the paper
 91. The ninety-first part of the paper
 92. The ninety-second part of the paper
 93. The ninety-third part of the paper
 94. The ninety-fourth part of the paper
 95. The ninety-fifth part of the paper
 96. The ninety-sixth part of the paper
 97. The ninety-seventh part of the paper
 98. The ninety-eighth part of the paper
 99. The ninety-ninth part of the paper
 100. The hundredth part of the paper

MINISTERO PER GLI INTERVENTI STRAORDINARI NEL MEZZOGIORNO
Commissione di studio per un programma dei sistemi urbani nel Mezzogiorno

BIBLIOTECA

LA POLITICA DEI SISTEMI URBANI NEL MEZZOGIORNO

Relazione sui lavori della Commissione al 30 Novembre 1982

ESCLUSO DAL PRESTITO

| | | |
|------------|---------------|--------------------------|
| BIBLIOTECA | COLLOCAZIONE | MEZZOGIORNO N. 1011/1982 |
| | Cons. XII/56 | |
| | Inv. N. 55763 | |

CASSA PER IL MEZZOGIORNO
Roma 1983

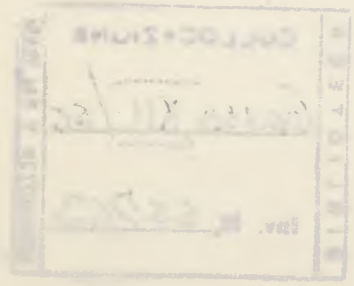
MINISTERO PER GLI INTERENTI ECONOMICI DEL MEZZOGIORNO
COMMISSIONE DI STUDIO PER LA PIANIFICAZIONE DEL SISTEMA URBANO NEL MEZZOGIORNO

BIBLIOTECA

LA POLITICA DEI SISTEMI URBANI NEL MEZZOGIORNO

Ricerca di base della Commissione di Studio del Mezzogiorno

ESCLUSO DAI TRATTATI



CASSA PER IL MEZZOGIORNO
Roma 1952

PRESENTAZIONE

La Relazione su una prima fase dei lavori della Commissione per un Programma dei Sistemi urbani nel Mezzogiorno, — che qui si pubblica — è una testimonianza, ed anche un risultato, dello sforzo, iniziato a metà del 1981, di offrire una prospettiva nuova allo sviluppo del Mezzogiorno, e quindi una prospettiva nuova anche all'intervento "straordinario" per il Mezzogiorno, per almeno un decennio: quello degli anni '80.

La Commissione fu infatti da me istituita nella convinzione che, dopo trenta anni di esperienza della politica meridionalistica e dell'intervento straordinario stesso, alla luce dei mutamenti sostanziali intervenuti nel paese e nello stesso Mezzogiorno, si dovessero mutare anche i contenuti delle politiche e degli interventi; che una politica della città, assente finora nell'intervento straordinario (avviata appena in modo insufficiente solo in due aree altamente congestionate, come quelle di Napoli e Palermo) dovesse diventare il principale motivo del rilancio dell'intervento straordinario stesso in tutto il territorio meridionale, e non solo in alcune parti di esso, con effetti di ricupero sugli altri più tradizionali settori di intervento (agricoltura, industria, ecc.) e con effetti stimolanti su nuovi importanti settori da "attivare" (ricerca, organizzazione commerciale, turismo, ecc.); e che, infine, si dovesse cercare un quadro territoriale di riferimento più preciso e razionale per tutti gli interventi infrastrutturali tradizionali (trasporti, ambiente, ecc.).

La Commissione — che è stata composta da un gruppo altamente qualificato di docenti delle Università meridionali, di estrazione pluridisciplinare e con competenze accuratamente ponderate — fu da me incaricata di fornire nel più breve tempo possibile: uno "Schema" territoriale di riferimento valido per tutto

il Mezzogiorno, con proposte per una adeguata organizzazione di "sistemi urbani", basati sulla integrazione di città e campagna; le strategie essenziali per il conseguimento degli obiettivi urbani; e anche le indicazioni sulle politiche atte a facilitare l'attuazione degli interventi ipotizzati.

La presente Relazione documenta su un primo stadio dei lavori e delle ricerche della Commissione, svolti in pochi mesi. Essi sono tali comunque da poter stimolare già un vasto dibattito tecnico-politico, come anche una adeguata procedura di consultazione e di concertazione con i numerosi enti pubblici e organismi interessati, in primo luogo le Regioni del Mezzogiorno.

Tale dibattito e tale consultazione potranno orientare ulteriormente i lavori e le ricerche della Commissione e l'azione del Cipe e degli altri organismi politici ed amministrativi preposti all'intervento straordinario.

L'obiettivo che ci proponiamo è quello di giungere ad un accordo sostanziale su uno Schema territoriale di riferimento che faciliti ed acceleri la definizione di interventi di ogni tipo con finalità integrata nel quadro di un Progetto speciale per ogni Sistema urbano, con coerenza e coordinamento interregionale; progetti sui quali impegnare sempre più vaste schiere di progettisti ed operatori su base locale.

Per questo primo risultato conseguito, ringrazio i componenti della Commissione per il loro impegno; e ringrazio il Presidente nonché gli altri membri del Consiglio di amministrazione della Cassa per il Mezzogiorno per l'appoggio che hanno dato ai lavori della Commissione, promuovendo le ricerche che sono state una base conoscitiva indispensabile alle proposte della Commissione, e che per utilità degli operatori meridionali la Cassa pubblicherà e diffonderà.

Claudio Signorile
Ministro per gli interventi
straordinari nel Mezzogiorno

La "Commissione di studio per un Programma dei Sistemi urbani nei Mezzogiorno", istituita con Decreto del Ministro per gli interventi straordinari nei Mezzogiorno del 26-1-1982 è così composta:

Prof. Franco ARCHIBUGI, straordinario di Pianificazione territoriale, Università di Napoli, *Presidente*

Prof. Corrado BEGUINOT, ordinario di Urbanistica, Università di Napoli

Prof. Raffaele D'AMBROSIO, ordinario di Urbanistica, Università di Napoli

Prof. Calogero MUSCARA', ordinario di Geografia urbana, Università di Roma

Prof. Luigi PIERACCIONI, associato di Analisi di mercato, Università di Roma

Prof. Sandro PETRICCIONE, ordinario di Economia dei trasporti, Università di Napoli

Prof. Paolo PORTOGHESI, ordinario di Progettazione architettonica, Università di Roma

Prof. Almerico REALFONZO, ordinario di Economia urbana, Università di Bari

L'Arch. Roberto CASSETTI ha svolto funzioni di Segretario. Hanno fatto parte del Comitato di ricerche istituito dalla Cassa per il Mezzogiorno, oltre ai membri della Commissione anche il Prof. Attilio BASTIANINI e l'Arch. Giampaolo IMBRIGHI.

La Commissione ha avuto il piacere di ricevere da Vostra Università un documento che illustra un progetto di lavoro in materia di ricerca in campo economico e sociale. Il documento è stato esaminato con interesse e con simpatia.

La Commissione ha avuto il piacere di ricevere da Vostra Università un documento che illustra un progetto di lavoro in materia di ricerca in campo economico e sociale. Il documento è stato esaminato con interesse e con simpatia.

La Commissione ha avuto il piacere di ricevere da Vostra Università un documento che illustra un progetto di lavoro in materia di ricerca in campo economico e sociale. Il documento è stato esaminato con interesse e con simpatia.

La Commissione ha avuto il piacere di ricevere da Vostra Università un documento che illustra un progetto di lavoro in materia di ricerca in campo economico e sociale. Il documento è stato esaminato con interesse e con simpatia.

La Commissione ha avuto il piacere di ricevere da Vostra Università un documento che illustra un progetto di lavoro in materia di ricerca in campo economico e sociale. Il documento è stato esaminato con interesse e con simpatia.

La Commissione ha avuto il piacere di ricevere da Vostra Università un documento che illustra un progetto di lavoro in materia di ricerca in campo economico e sociale. Il documento è stato esaminato con interesse e con simpatia.

COMMISSIONE DI STUDIO PER UN PROGRAMMA DEI SISTEMI URBANI NEL MEZZOGIORNO

On. Claudio Signorile

Ministro per gli interventi straordinari
nel Mezzogiorno

Signor Ministro,

la Commissione di studio per un programma dei Sistemi urbani nel Mezzogiorno, che Ella ha voluto istituire con Decreto ministeriale del 26 gennaio 1982, conformemente ai compiti da Lei assegnatigli, di cui ai commi a) b) e c) del Decreto stesso, ha concluso una prima fase del suo lavoro, la cui illustrazione e i cui risultati ho l'onore di presentarLe con la presente *Relazione*.

Nel portare a compimento questa prima fase del lavoro, la Commissione ha potuto mettere in attività dei Gruppi di ricerca, grazie alla collaborazione degli organi e dei dirigenti della Cassa per il Mezzogiorno; questi Gruppi di ricerca, che hanno operato sotto la responsabilità scientifica dei membri della Commissione, hanno concluso nella prima metà del 1982 una serie di indagini conoscitive e valutative, che si sono espresse in otto Rapporti di ricerca (più due Rapporti di Appendice): questi Rapporti saranno pubblicati a cura della Cassa per il Mezzogiorno, promotrice delle ricerche suddette.

In questa prima fase del lavoro, la Commissione ha deliberatamente dato priorità ai primi due punti a) e b) di cui ai compiti stabiliti con il Decreto, e precisamente quelli relativi ad una:

a) predisposizione di uno "Schema" di assetto territoriale articolato per ambiti territoriali... per una adeguata organizzazione e sviluppo dei sistemi urbani meridionali, basati sulla integrazione territoriale di sistemi di città e campagna; e ad una

b) elaborazione, in generale, per ciascuno dei sistemi suddetti, delle strategie essenziali per il conseguimento degli obiettivi urbani definiti...

La Commissione ha invece deliberatamente lasciato ad una seconda fase — peraltro già avviata — il compito di fornire indicazioni circa le "politiche" concernenti l'attuazione delle strategie ipotizzate. Tale decisione è stata suggerita dalla opportunità

(da Lei stesso più volte sottolineata) di sottoporre a consultazione degli ambienti politici e sociali interessati, ed in particolare degli enti territoriali interessati e in parte competenti, le strategie indicate, prima di approfondire le "procedure" tecnico-attuative che potrebbero essere adottate (e che evidentemente coinvolgono gli stessi enti suindicati).

La presente Relazione è dunque da considerarsi un momento di riflessione, che segna solo una prima tappa di un lavoro che — sulla base delle direttive da Lei assegnate — va ancora perseguito ed allargato a molti altri aspetti dello sviluppo urbano del territorio meridionale, aspetti che la scarsità delle informazioni esistenti nonché i tempi e mezzi a disposizione hanno obbligato a lasciare fuori dell'attenzione.

In particolare, vorrei sottolineare come un Quadro di riferimento per gli interventi da operare abbia bisogno di una valutazione complessiva delle risorse reali di capitali da immettere nel processo di sviluppo urbano di ciascun Sistema urbano; e come tale valutazione, a sua volta, non può avvenire se non sulla base di una stima articolata delle prospettive di sviluppo generale della economia italiana, e della formazione di risorse pubbliche che ne potrà scaturire per la politica di sviluppo del Mezzogiorno in generale e dell'intervento straordinario in particolare.

Data l'assenza, a livello governativo, di ogni Quadro di riferimento di tal genere, il lavoro della Commissione ha gioco forza dovuto prescindere da valutazioni di ottimo impiego delle risorse.

E nello stesso tempo si è messo in evidenza che una valutazione delle risorse reali a disposizione per una politica di sviluppo urbano nel Mezzogiorno, da qualsiasi fonte provenienti, rappresenta uno dei più urgenti compiti di indagine che la Commissione potrebbe — con il Suo consenso — portare avanti, in cooperazione con tutti gli altri enti dell'amministrazione che siano interessati e competenti.

Nel più dovuto ossequio,

Prof. Franco Archibugi
Presidente della Commissione

INDICE

Capitolo Primo:

INTRODUZIONE AD UNA POLITICA URBANA NEL MEZZOGIORNO

- | | |
|---|---------|
| 1. Perché una politica "urbana" nel Mezzogiorno | Pag. 15 |
| 2. Il problema della crescita delle attività urbane nel Mezzogiorno | » 17 |
| 3. Gli obiettivi della politica "urbana" da promuovere nel Mezzogiorno | » 19 |
| 4. La riorganizzazione per "sistemi urbani" | » 22 |
| 5. Una prima analisi dei requisiti più importanti dei "sistemi urbani" in questione | » 25 |

Capitolo Secondo:

LE LINEE DI RICERCA DELLA COMMISSIONE PER LA POLITICA DEI SISTEMI URBANI NEL MEZZOGIORNO

- | | |
|--|------|
| 1. Tre assi principali di ricerca | » 31 |
| 2. La ricerca e la riflessione sui requisiti e gli indicatori dei Sistemi urbani | » 32 |
| 3. La identificazione e la delimitazione dei Sistemi urbani programmatici nel territorio del Mezzogiorno | » 34 |
| 4. La valutazione dei Sistemi urbani e le prime linee di indirizzo progettuale degli stessi | » 36 |

5. Le ricerche della Commissione e lo sviluppo della politica per i Sistemi urbani Pag. 39

Capitolo Terzo:

LA INDIVIDUAZIONE DEI SISTEMI URBANI NEL MEZZOGIORNO

- | | | |
|---|---|----|
| 1. I condizionamenti geografici | » | 43 |
| 2. Le strutture insediative | » | 45 |
| 3. I "grandi ambienti" sub-regionali | » | 46 |
| 4. La articolazione della rete insediativa nelle diverse aggregazioni possibili | » | 48 |
| 4.1 Nell'area laziale | » | 48 |
| 4.2 Nell'area abruzzese | » | 50 |
| 4.3 Il problema del Mezzogiorno continentale | » | 50 |
| 4.4 Napoli e il suo hinterland | » | 52 |
| 4.5 Nell'area pugliese | » | 54 |
| 4.6 Il problema della Basilicata | » | 55 |
| 4.7 Nella penisola calabra | » | 56 |
| 4.8 Nel territorio siciliano | » | 56 |
| 4.9 Nel territorio della Sardegna | » | 57 |
| 5. La selezione dei 15 (o 16) Sistemi urbani nel Mezzogiorno | » | 58 |
| 5.1 La delimitazione dei Sistemi selezionati | » | 58 |
| 5.2 Le tipologie e l'avanzamento dei 15 (o 16) Sistemi urbani selezionati | » | 62 |

Capitolo Quarto:

LE COMPONENTI STRUTTURALI DI OGNI SISTEMA URBANO

- | | | |
|--|---|----|
| 1. Verso una strategia territoriale per ogni Sistema | » | 67 |
| 2. L'Area e la Delimitazione di ogni Sistema | » | 69 |
| 2.1 L'Area intensiva | » | 71 |
| 2.2 L'Area "libera" | » | 72 |

| | | |
|---|------|----|
| 3. L' "Asse portante" | Pag. | 73 |
| 4. L' "Alone" dell'asse portante | » | 75 |
| 5. Le Diretrrici di supporto | » | 75 |
| 6. Centri o Nuclei di servizio | » | 76 |
| 7 Strutture speciali sub-sistematiche (o "Sotto-sistemi ambientali") | » | 77 |

Capitolo Quinto:

PRIME LINEE STRATEGICHE DI ASSETTO FUTURO PER CIASCUN SISTEMA URBANO

| | | |
|--|---|-----|
| 1. Sistema del Basso Lazio | » | 79 |
| Sistema del Basso Lazio (Variante "B") | » | 82 |
| 2. Sistema Abruzzese | » | 82 |
| 3. Sistema della "Campania felix" | » | 84 |
| 4. Sistema Molisano-Alto pugliese | » | 90 |
| Sistema della Capitanata (Variante "B") | » | 91 |
| 4bis. Sistema del Sannio (Variante "B") | » | 92 |
| 5. Sistema della Campania interna | » | 94 |
| Sistema Iripino-Salernitano (Variante "B") | » | 97 |
| 6. Sistema Lucano | » | 98 |
| 7. Sistema della Puglia centrale | » | 100 |
| 8. Sistema Ionico-salentino | » | 102 |
| 9. Sistema della Sila | » | 104 |
| 10. Sistema dello Stretto | » | 108 |
| 11. Sistema della Sicilia orientale | » | 111 |
| 12. Sistema della Sicilia centrale | » | 113 |
| 13. Sistema della Sicilia occidentale | » | 116 |
| 14. Sistema della Sardegna meridionale | » | 120 |
| 15. Sistema della Sardegna settentrionale | » | 124 |

ALLEGATI

| | |
|--|--------------|
| All. I : Elenco e Piano di pubblicazione dei Rapporti delle ricerche promosse dalla Commissione di Studio per un Programma dei Sistemi Urbani nel Mezzogiorno e dalla Cassa per il Mezzogiorno | Pag. 129 |
| All. II : Dati essenziali dei 15 (o 16) Sistemi Urbani proposti dalla Commissione | » 131 |
| All. III : Aspetti essenziali di ciascuno dei 15 (o 16) Sistemi Urbani programmatici selezionati dalla Commissione | » 133 |
| All. IV : Elenco dei "Sottosistemi per il ricupero storico ambientale e lo sviluppo della Qualità ambientale" | » 165 |
| All. V : Decreto istitutivo della Commissione di studio per un Programma dei Sistemi Urbani nel Mezzogiorno (del 26/1/1982) | » 167 |
| CARTOGRAFIE DEI SISTEMI URBANI | » 169 |

Capitolo Primo

INTRODUZIONE AD UNA POLITICA URBANA NEL MEZZOGIORNO

1. Perché una politica "urbana" nel Mezzogiorno

L'intervento straordinario per il Mezzogiorno fin dai suoi inizi (anni cinquanta) è stato giustificato dalla necessità di supplire ad alcune carenze "strutturali" che l'intera area presentava rispetto al resto d'Italia, e che ne impedivano il "decollo".

In un primo periodo si ravvisarono tali carenze soprattutto nell'insufficienza delle infrastrutture di base: acqua, elettricità, acquedotti, irrigazione, strade, ferrovie, porti, aeroporti, etc. Successivamente si cercò di orientare l'intervento straordinario verso le attività direttamente produttive, prima agricole, poi industriali, attraverso varie forme di incentivazione finanziaria su larga scala, la realizzazione di infrastrutture specifiche (zoning, rustici, etc.) e la creazione ex novo di alcune importanti strutture industriali, "di base" e non, sia attraverso l'intervento diretto delle partecipazioni statali, sia attraverso azioni di intervento concertato e privilegiato con l'industria privata ("contrattazione programmatica").

Insomma, nei trenta anni di storia dell'intervento straordinario, questo si è orientato alla ricerca del fattore strategico (*big push*) che avrebbe dovuto rimuovere le strozzature e le carenze che impedivano il "decollo" del Mezzogiorno.

Su tale tematica (e in particolare se si sia, di volta in volta, identificato il giusto fattore strategico, ovvero quale sia stato il fattore decisivo dello sviluppo conseguito) si è aperto da tempo un ampio dibattito, che allo stato attuale non si può considerare concluso. In esso si sono raggiunti tuttavia alcuni punti fermi, sui quali si è realizzato un vasto consenso.

Per esempio:

— il Mezzogiorno è cambiato, e sono cambiati i suoi problemi rispetto a tutte le fasi precedenti dell'intervento straordinario;

— il suo ritardo rispetto al resto del paese permane, anche se presenta contenuti diversi da quelli del passato;

— l'intervento straordinario deve recuperare la sua qualità di "straordinario", rispetto alla sua riduzione ad un supplemento di opere e di promozione assai analogo all'azione ordinaria dello stato e delle regioni.

Le infrastrutture più importanti sono state fatte nel Mezzogiorno (o stanno per compiersi); l'industria di base è stata creata, anche se ha incontrato difficoltà particolari, dovute sia alla crisi industriale generale (nel paese e nel mondo) sia a difficoltà specifiche di "ambientazione", che non riguardano l'industria in quanto tale; sta emergendo una imprenditorialità diffusa, anche se ancora dominata dalla cultura dell'"arrangiamento" e della speculazione; buona parte dei caratteri con i quali si contrassegnava il divario con le altre regioni del paese stanno riasorbendosi.

Dove la distanza del Mezzogiorno rispetto al resto del paese rimane grave, anzi si sta particolarmente accentuando, è nella assenza o nel decadimento della "città". In tutto il Mezzogiorno, sia nelle aree ad alta congestione urbana e demografica sia nelle aree a bassa e dispersa urbanizzazione, è sempre più acuta — rispetto al Centro Nord — la degradazione delle *condizioni urbane*, di vita e di lavoro. E ciò tanto più è grave, quanto più le caratteristiche proprie dell'attuale sviluppo delle società industriali sono quelle di una possente crescita di attività "terziarie", essenzialmente "urbane", e le condizioni di vita e di lavoro, nonché della produzione, sono sempre più contrassegnate dalla presenza di efficienti "servizi urbani".

Non solo dunque nel Mezzogiorno si evidenzia l'assenza di un "effetto città" che si sta diffondendo invece in tutto il territorio del Centro-Nord — anche in quelle aree già "periferiche", oppure già emarginate dallo sviluppo industriale del dopoguerra, che erano rimaste fino ad oggi segnate da un basso indice di "urbanizzazione" — ma si stanno perdendo quei *valori urbani* che ancora sussistevano fino a qualche tempo fa, sia pure nel degradato sviluppo produttivo.

In altri termini, se finora i divari nei livelli delle attività produttive erano assai più forti che nelle condizioni urbane di vita

in buona parte dei centri cittadini, oggi sembra emergere l'inverso: i divari nei valori urbani sembrano sopravanzare quelli nelle condizioni produttive.

E' probabile che siano le difficoltà e i ritardi nelle condizioni produttive (e nella redditività che ne consegue) ad avere provocato il suddetto fenomeno di degradazione urbana. Ma oggi c'è da domandarsi se quest'ultimo, a sua volta, non diventi un ostacolo maggiore allo stesso sviluppo produttivo. E c'è altresì da domandarsi se tale degradazione urbana non debba diventare il principale oggetto (e giustificazione) dell'intervento straordinario negli anni '80.

C'è da domandarsi, insomma, se quell'"armatura urbana" coerente con i bisogni odierni di "città" (che nel Centro-Nord si è sviluppata in modo relativamente armonico, in sincronia con lo sviluppo economico-produttivo, e quindi anche con il ruolo specifico della "terziarizzazione" della economia) non debba essere nel Mezzogiorno oggetto principale dell'intervento coordinato, ordinario e straordinario, e motivazione principale del perdurare di una azione "straordinaria"; giacché tale armatura la si può progettare (se la si deve progettare) solo a livello dell'intero territorio meridionale, sotto l'insegna di un preciso "interesse nazionale"; e come tale dovrebbe essere definita e articolata in seno al "programma pluriennale" per il Mezzogiorno.

2. Il problema della crescita delle attività urbane nel Mezzogiorno

Negli ultimi decenni, soprattutto nei paesi di più avanzato sviluppo, si sta assistendo ad un progressivo ampliamento delle attività urbane, principalmente di quelle attività che non trasformano o producono beni materiali ma forniscono *servizi*.

La gamma delle occupazioni "terziarie", delle attività di amministrazione, di decisione, di informazione, di ricerca, di istruzione, di cultura, di intermediazione, di ricreazione, ecc., si sta rapidamente ampliando e continua in permanenza a creare nuove specialità.

La "domanda" di servizi è in continuo aumento in tutti i paesi industrializzati: sia per rispondere ad un generale miglioramento del tenore di vita e delle aspirazioni della popolazione, sia per far fronte alla crescente complessità della organizzazione produttiva e della amministrazione e del governo stesso della collettività.

Le attività terziarie sono dunque diventate quelle attività che esercitano una maggiore richiesta di mano d'opera, e le nuove

"funzioni urbane" — ossia la capacità di organizzare la vita civile nel territorio — si sono sempre più legate alla quantità e alla qualità dei servizi presenti, e soprattutto di quei servizi che consentono lo sviluppo culturale delle persone, che producono informazioni, che comportano analisi e ricerche, che implicano trattative e decisioni.

Questo grande ampliamento delle funzioni urbane ha provocato e sta provocando complessi fenomeni di redistribuzione insediativa: da un lato la crescita di grandi città e la formazione di aree metropolitane, ma dall'altro anche un certo sviluppo delle città "medie", la formazione dello spazio cosiddetto "peri-urbano" e l'affermarsi di modelli insediativi ad elevato consumo di spazio. Questi processi hanno finito con il generare una *dissoluzione* dei concetti di "città" e di "campagna", così come essi venivano tradizionalmente intesi. (1)

I "modelli di vita", i modi di comportamento e buona parte delle alternative di uso del tempo (servizi, occasioni di lavoro e di svago, ecc.) che solo la "grande città" offriva, tendono ormai, anche per la relativa omogeneizzazione indotta dai mezzi di comunicazione di massa e dal trasporto privato nonché dai primi sviluppi della tematica, a diffondersi in buona parte del territorio.

Si tratta di tendenze, queste, emerse nei paesi a più avanzata industrializzazione ed urbanizzazione, che hanno ormai decisamente investito anche la società italiana. (2)

Ma il processo di "terziarizzazione" della società italiana ha provocato gravi scompensi. Insieme ad uno sviluppo dei servizi legato a situazioni di industrializzazione ad elevata produttività o ad una autentica evoluzione dei bisogni di consumo della popolazione, si è anche registrata una crescita di attività terziarie connessa a fenomeni di parassitismo e di clientelismo, essenzialmente improduttiva dal punto di vista "sociale" come dal punto di vista della produttività delle singole iniziative. Questo si è soprattutto verificato nel Mezzogiorno, dove il processo spontaneo di terziarizzazione si è prodotto più che nel

(1) Dalla dissoluzione dei concetti di "città" e "regione" è sorto il concetto operativo di "città-regione" (o "città-territorio"), che è oggetto da almeno due decenni di analisi e di progettazione. Fra i primi contributi che si registrarono agli inizi degli anni '60 ricordiamo la discussione "anglo-americana" sulla "città regionale" (i cui contributi sono stati raccolti da Derek Senior, 1966) e, in Italia, la discussione promossa dal Centro di studi e piani economici (che ha trovato successivamente sbocco nel libro a cura di Franco Archibugi, sul "La città regione in Italia", 1967).

(2) Fra le molte testimonianze si vedano i risultati di una inchiesta svolta in sede OCSE (Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico) sugli "indicatori urbani" (OCSE 1978).

Centro-Nord in assenza di una verifica della sua attendibilità "economica", in molti casi proprio grazie agli argomenti e agli interventi promossi dall'intervento straordinario.

Più che altrove (ma bisogni di tal genere stanno emergendo anche nelle società più evolute) è necessario dunque nel Mezzogiorno orientare la crescita delle attività terziarie, con un controllo programmatico della loro utilità e necessità e della loro produttività, attraverso opportuni misuratori del rapporto tra mezzi e risorse impiegate e risultati ottenuti e servizi resi effettivamente. (3)

In altri termini, le attività dei servizi urbani nel Mezzogiorno hanno bisogno di essere commisurate a criteri di programmazione oggi inesistenti, in ragione di certi standards da raggiungere ma da non superare, per non determinare surplus ed eccedenze di servizi improduttivi. Ma tali indicatori e standards non possono essere definiti se non in relazione ad ambiti territoriali di accesso e di utenza dei servizi entro i quali la loro erogazione avvenga secondo criteri di razionalità, di uguaglianza e di efficienza; e da ultimo non ignorando la germinazione di quell' "effetto città" di cui si diceva.

La crescita urbana nel Mezzogiorno si identifica dunque in crescita dei servizi urbani, in base ai quali dislocare gli insediamenti. Ma la crescita dei servizi urbani necessita di una programmazione che finora non è mai esistita in questo settore, che è stato lasciato allo sviluppo delle forze spontanee senza alcuna visione d'insieme dei bisogni, delle economie da fare e degli sprechi da evitare; e tutto ciò per l'assenza di una *politica di organizzazione del territorio che avrebbe fornito i "criteri di riferimento" per la suddetta programmazione dei servizi urbani.*

In questa ottica la politica di organizzazione del territorio consiste nel definire gli ambiti *suscettibili* di assicurare uno sviluppo urbano adeguato, secondo i bisogni odierni di "città" e nelle condizioni che oggi permettono di soddisfarli.

3. Gli obiettivi della politica "urbana" da promuovere nel Mezzogiorno

L'obiettivo generale di promuovere e diffondere nel Mezzogiorno un *effetto-città*, deve però fare i conti con le strutture urbane esistenti, gli insediamenti così come ereditati dalla cre-

(3) In tema di "misuratori di efficienza" delle attività terziarie, si segnala una ricerca svolta dal Centro di studi e piani economici per conto della SVIMEZ nel 1976-78.

scita dell'economia e delle attività, con i diversi gradi di "intensità" demografica ed economica che si registrano nel Mezzogiorno, che — come si sa e come spesso si ripete — presenta ormai una situazione di differenziazione regionale e territoriale, non riscontrabile nel resto del paese.

Ma prima di procedere a questa "lettura" dell'esistente, (e per rendere tale lettura produttiva ai fini della identificazione degli interventi di politica territoriale più confacenti a rendere il più elevato e il più diffuso possibile l'"effetto-città") è però opportuno definire più precisamente i "contenuti" di una politica della città, (che cosa si vuole e che cosa si intende per il così detto "effetto-città"): occorre in altri termini definire gli *obiettivi* di tale politica della città.

Se oggi si parte dalla constatazione che in materia di urbanizzazione c'è qualcosa "che non va" nel Mezzogiorno, che lo sviluppo delle funzioni e delle attività urbane — sia là dove si è in qualche modo realizzato, sia là dove è ben lungi dall'essersi realizzato — deve essere "promosso", occorre uscire dai riferimenti allusivi ed impliciti (fondati su una *communis opinio*, che spesso poi si rivela non tanto comune, e nasconde delle differenze di riferimenti semantici sconvolgenti), e occorre invece cercare di *esplicitare il più chiaramente possibile* l'insieme di riferimenti e di criteri (e di "valori" sottostanti) in base ai quali si giudica e si giudicherà una situazione urbana soddisfacente o insoddisfacente, e — se possibile — di selezionare anche quegli "indicatori" in base ai quali misurare il *grado* di soddisfazione (o insoddisfazione) di quella situazione.

Si pone quindi il problema di esplicitare e definire tali obiettivi (uno dei primi lavori sui quali si è impegnata la Commissione istituita dal Ministero per gli interventi nel Mezzogiorno sulla politica urbana nel Mezzogiorno è stato appunto di svolgere alcuni ragionamenti su questo punto).

Innanzitutto si potrebbe affermare, molto in generale, che fra gli obiettivi di una politica "urbana" potrebbe annoverarsi in primo luogo quello di assicurare a tutti i membri di una determinata comunità una *accessibilità* adeguata ad una serie di beni e servizi ritenuti essenziali per assicurare una "qualità" soddisfacente di vita; e in particolare a quei beni e servizi che per essere prodotti (primi fra tutti una certa "intensità" di relazioni interpersonali) hanno bisogno della "città", e, in generale, di una "massa" demografica ed economica e di una soglia di consumi, di flussi, di frequenze, di usi, particolare, e che solo una certa "intensità" urbana fornisce.

La suddetta *accessibilità*, come obiettivo, dovrà inoltre essere:

a) ampia, nel senso che non venga limitata solo ad una parte dei beni e servizi sopradetti, ma a tutti;

b) libera, nel senso che non trovi ostacoli, soprattutto di natura istituzionale, concernenti la fruizione di tali beni e servizi;

c) rapida, nel senso che comporti un costo — in termini di tempo — che non sia superiore a certi livelli massimi ritenuti accettabili;

d) uguale, nel senso che non vi siano eccessive disuguaglianze di essa fra cittadini secondo il loro reddito, la loro professione, il loro preesistente insediamento, etc.

Se dunque una definitiva accessibilità ai servizi "urbani" costituisce il fondamento degli obiettivi di una politica urbana, ciò non toglie che nell'applicare tale politica si dovrebbe tener conto — come vincoli — di alcuni altri obiettivi di natura "territoriale" quali:

a) una adeguata libertà dei cittadini nello spazio, intesa come possibilità di accesso all'uso di altre risorse "territoriali" come le risorse naturalistiche, spazi liberi, insediamenti produttivi speciali, etc.

b) una certa esaltazione dei valori fisici ed estetici dello ambiente, intesa come creazione di un ambiente urbano e naturalistico corrispondente a condizioni auspicabili in termini di equilibrio biotico-ambientale;

c) una certa esaltazione dei valori "politici" della comunità in riferimento, intesa come creazione di strutture insediative tali da consentire un efficiente ruolo di partecipazione e di autonomia politica nel contesto decisionale nazionale e il superamento di una concezione "gerarchica" delle funzioni politiche nel territorio (con connessi conflitti competitivi fra piccole comunità fra loro, fra città e campagna, tra aree metropolitane e piccole città, etc.).

Gli obiettivi della accessibilità ai servizi "urbani", come sopra definiti, corredati dagli altri vincoli-obiettivo di una politica territoriale, implicano — ai "livelli" (o "soglie") di popolazione e di superficie territoriale opportuni — una *determinata organizzazione "progettuale" del territorio*, fondata sulla distribuzione insediativa della popolazione e dei servizi e su di una adeguata rete distributiva dei mezzi di accesso spaziale (trasporti). Ne

deriva che gli insediamenti e le comunicazioni divengono funzioni della politica urbana così concepita.

Per una siffatta progettazione di insediamenti e comunicazioni, capace di realizzare gli obiettivi di politica urbana conseguenti ai principi sopra esposti, non si può ovviamente non tener conto degli insediamenti *esistenti* (e dei servizi urbani già localizzati) e delle reti di comunicazione *in essere*: in una parole della "*struttura*" urbana esistente. Sarà alla concreta applicazione degli obiettivi di politica urbana e dei conseguenti criteri di valutazione che scaturiranno giudizi e scelte (progettuali) circa *il modo di assorbire tale struttura nella riorganizzazione per "sistemi urbani"*. Fra i primi compiti che si è assegnata la Commissione vi sono stati dunque anche quelli di fornire le *prime linee-guida* di tale riorganizzazione della struttura urbana oggi esistente nel Mezzogiorno, e ritenuta (come si è detto) carente sotto diversi punti di vista. (4)

4. La riorganizzazione per "sistemi urbani"

L'applicazione degli obiettivi della politica urbana prima definiti, soprattutto quello di assicurare a tutti i cittadini (e non a una parte di essi solamente) una *accessibilità ai servizi* che oggi qualificano quella che si potrebbe definire "civiltà urbana", implica una *riorganizzazione della struttura urbana esistente e dell'intero territorio meridionale in ambiti* che abbiano i *requisiti* per poter raggiungere, con il tempo e con le opportune strategie territoriali ed interventi operativi, un livello di servizi conforme a quello predefinito di "civiltà urbana".

Tale riorganizzazione potrà essere in alcuni casi una operazione di lungo periodo. Saranno i casi in cui i livelli di partenza sono alquanto lontani dai valori urbani auspicati e occorrerà una intensa opera di qualificazione del territorio per conseguire gli obiettivi predetti. Ma la individuazione degli ambiti appropriati (e la progettazione degli interventi strategici connessi) sarà lo strumento primario indispensabile per assicurare *comunque* un risultato positivo al tentativo di conseguire — sia pure nel tempo — l'effetto-città.

(4) Gli obiettivi di politica urbana esposti in questo paragrafo sono coerenti con alcuni documenti ufficiali che nel passato hanno caratterizzato la politica di programmazione in questo paese (indipendentemente dal suo grado di applicazione); in particolare, quegli obiettivi sono presenti nel cosiddetto "Progetto '80" proposto in sede di Ministero del Bilancio e della Programmazione economica (1969), e alla base di una ricerca sulle prospettive di sviluppo territoriale del Paese, condotta a supporto dello stesso Progetto '80 dal Centro di Studi e piani economici (1971).

D'altra parte dovranno essere "proiettati" nel lungo periodo non solo le aspettative di risultato, ma anche i "valori urbani" di riferimento: cioè si dovranno assumere non solo quei servizi urbani che sembrano *attualmente* caratterizzare l'"effetto-città", ma anche quei servizi che saranno essenziali per l'"effetto-città" *anche tra un certo lasso di tempo* (ad un orizzonte, poniamo, di quindici-venti anni), quando — di fronte alla evoluzione della società "terziaria", o post-industriale, largamente fondata sul tempo libero, sull'attività culturale e sulla massima integrazione sociale — si dovranno prevedere livelli di "civiltà urbana" che oggi non sono riscontrabili neppure nelle più grandi concentrazioni metropolitane (in Italia come altrove).

Ecco perché la riorganizzazione per "sistemi urbani" dovrebbe essere caratterizzata non solo dalla volontà di assicurare la presenza diffusa di attrezzature urbane primarie: urbanizzazione, infrastrutture sanitarie e scolastiche, servizi igienici, commerciali, etc.; *ma soprattutto dalla presenza di quei "servizi superiori" che oggi in Italia si possono riscontrare solo in alcuni centri "metropolitani"*, e non più nelle "città" tradizionali (e ciò anche se — per ritorno — alcune condizioni di "vivibilità" urbana e di accessibilità ad alcuni servizi urbani "medi" oggi si stanno determinando di più nelle città medie che nelle grandi concentrazioni metropolitane).

I servizi superiori di cui sopra sono, ad esempio: *ambientazione e organizzazione culturale superiore, scuole e istituti superiori di ricerca, organizzazione editoriale, struttura autonoma di stampa e di comunicazioni relativa alla comunità urbana stessa, spettacoli, teatri, accademie e concerti musicali, musei, e una organizzazione di relazioni internazionali di tipo culturale ed economico "autonome" dalla mediazione di altri centri del paese* (sia pure limitatamente a settori specifici), *centri direzionali e centri di partecipazione e decisione politica.*

Ovviamente non può essere ignorato che lo sviluppo e la sopravvivenza di tali attività sarà funzione delle disponibilità produttive e reddituali dei sistemi urbani in questione, e queste ultime funzioni della capacità di crescita economica generale del territorio in esame e della relativa comunità di cittadini.

Ma, *in primo luogo*, non bisogna sottovalutare la capacità delle stesse attività dei servizi "urbani" (e magari fra questi di quelli già definiti "superiori") di produrre reddito, e quindi di autoalimentare lo sviluppo stesso, qualora si possano a livello nazionale distribuire i benefici di una elevata crescita della pro-

duttività dei settori primario e secondario, pur in una loro contenuta capacità di espansione relativa.

In secondo luogo, non bisogna sottovalutare, ma anzi cominciare a rivedere completamente, il ruolo che la crescita urbana, e magari proprio i servizi "superiori" svolgono nell'indurre la installazione e lo sviluppo delle attività primarie e secondarie e nello stimolare in esse livelli di produttività compatibili con lo sviluppo tecnologico moderno presente nei paesi e nelle regioni più sviluppate.

In terzo luogo, non è detto che le suddette attività "superiori" non possano installarsi nei predefiniti "sistemi urbani" con tutta la gradualità che lo sviluppo economico esigerà o imporrà: ma ciò non toglie che *fin d'ora* nella riorganizzazione per "sistemi urbani" si debba prevedere il loro potenziale sviluppo e, soprattutto, la loro possibilità tecnica (o teorica) di installarsi, secondo una traiettoria progettuale che si evolve nel tempo.

Il coinvolgimento in una siffatta politica di tutti i cittadini, data la struttura attuale degli insediamenti urbani, implica anche il coinvolgimento nel processo di riorganizzazione per "sistemi urbani" di tutto il territorio meridionale, senza esclusione di alcuna parte di esso. E per conciliare questa esigenza con quella, largamente discussa più sopra, di *aumento delle dimensioni medie delle comunità per raggiungere le "soglie" necessarie* (demografiche ed economiche) allo sviluppo dei servizi urbani "superiori" (che opera nel senso di privilegiare le aree già attualmente ad elevata concentrazione urbana) occorre una strategia di *integrazione funzionale — magari su larga distanza — di centri urbani medi*, oggi nettamente in declino, in termini relativi, nei valori urbani (anche se molti di essi in netto progresso economico).

Ecco perché *la politica urbana nel Mezzogiorno per conseguire gli obiettivi già definiti, dovrebbe puntare ad inserire tutte le aree, che attualmente "battono il passo" o tendono all'involutione, entro dei "sistemi" di città (o "sistemi urbani") composti da più centri urbani (o città) che — se da soli sono incapaci di assicurare le condizioni di sviluppo delle attività "superiori" — nell'insieme loro assegnato e con la opportuna organizzazione funzionale da progettare, — avranno la possibilità teorica, se aiutati da una adeguata politica di intervento straordinario, di*

assicurare quelle condizioni (e quindi di arrestare il processo di emarginazione di vaste aree del territorio meridionale). (5)

5. Una prima analisi dei requisiti più importanti dei "sistemi" urbani in questione

Si è detto come lo scopo di una "politica urbana" nel Mezzogiorno sia quello non di garantire solo ad alcune aree (le attuali "aree metropolitane") il raggiungimento di adeguati livelli di vita urbana, ma di diffondere in tutto il territorio attraverso la promozione di processi di "integrazione" e "coordinamento funzionale" tra le città esistenti (in modo da formare i cosiddetti "sistemi urbani") il raggiungimento di condizioni piene ed efficienti di vita "urbana", di "civiltà urbana".

A tal fine si debbono definire i "*requisiti*" cui, in astratto, tali sistemi "urbani" dovrebbero corrispondere, allo scopo di poter individuare, sulla base della struttura urbana attualmente esistente, la miglior configurazione da dare alla integrazione e al coordinamento funzionale tra i diversi centri che compongono la realtà geografica meridionale.

Ad un primo esame sembrerebbe di poter proporre di accogliere come fondamentali "requisiti" di tali "sistemi urbani" *quattro condizioni*: a) una certa dimensione (demografica e territoriale); b) le potenzialità di uno sviluppo economico integrato; c) una adeguata integrazione fra aree urbanizzate ed ambiente naturale; d) la potenzialità di fornire i servizi detti "superiori".

Commentiamo brevemente tali condizioni.

a) *Per quanto riguarda la dimensione demografica e territoriale*, si avverte che la presenza di servizi "superiori" è permessa solo se vi è un'utenza adeguata; altrimenti tali servizi saranno assicurati al di fuori del "sistema" in questione ed esso acquisirà (almeno sotto questo profilo) il carattere di "sistema periferico".

Quest'ultimo caso è quello ricorrente in tutte le circostanze in cui si realizza un modello "gerarchico" territoriale: delle strutture urbane relativamente auto-sufficienti quanto a servizi intermedi, diventano gravitazionali di *altre* strutture più importanti per i servizi del livello superiore, e così via in una scala

(5) I concetti qui espressi (paragrafo 4, ma anche paragrafo 5, di questo primo capitolo introduttivo della Relazione), sono assai già più ampiamente sviluppati nei capitoli 11 e 12 (su la "politica del territorio" e la "politica della città") di un'opera di F. Archibugi (v. riferimento alla fine del capitolo), sui principi della pianificazione regionale.

gerarchica, corrispondente alla "rarietà" dei servizi offerti (o alle dimensioni dell'utenza necessaria a far funzionare organizzativamente e tecnologicamente detti servizi). Se si vuole rispettare questo naturale vincolo dimensionale ma tentare di "organizzare" una uguaglianza di accesso per tutti i cittadini a detti servizi, occorre che i "sistemi urbani" abbiano la taglia imposta dai bisogni tecnici e organizzativi dei servizi, anche se la loro localizzazione "all'interno" del sistema possa avvenire secondo criteri integrati-funzionali e non "gerarchici".

Ciò potrà comportare che l'accessibilità ai servizi superiori per una parte cospicua delle popolazioni interessate (locate in alcuni centri "medi") non presenti sostanziali differenze in entrambi i modelli di sviluppo: quello integrato per "sistemi urbani" e quello gerarchico. Tuttavia nel modello "integrato", poiché la distribuzione all'interno del sistema degli insediamenti e dei centri di offerta di detti servizi sarà più equilibrata e diffusa (anzi se ne potrà progettare l'ubicazione in modo da minimizzare i costi di accesso), è presumibile che anche la distribuzione dei benefici di accesso a tali servizi sarà maggiore che non nel modello gerarchico.

Ma anche a parità di benefici per gli utenti all'interno del "sistema", il modello per "sistemi urbani chiusi" avrà comunque il vantaggio di trattenere le convenienze alla localizzazione dei servizi superiori all'interno di ciascun sistema e non di favorire, come nel modello "gerarchico", la loro concentrazione nelle aree metropolitane più forti, con rischio quindi di perdere, successivamente, i benefici di accesso apparsi al primo esame presocché uguali nei due modelli (creando peraltro problemi di congestione nelle aree metropolitane più forti).

La dimensione ottima del sistema è dunque da collocarsi (in termini di "massa" demografica di utenza) a quei livelli che permettono la presenza nel sistema di tutti i servizi superiori, (sia pure al livello minimo di utenti dettato dall'organizzazione e dalle convenienze economiche) senza favorirne una eccedenza. Essi hanno pertanto bisogno del requisito di una "soglia" minima di popolazione, al di sotto della quale non sarebbe possibile assicurare quei livelli di servizi superiori effettivamente "competitivi" con le aree metropolitane più forti e quel grado di integrazione ed efficienza economica che sia capace di escludere pendolarità "esterne" al "sistema" in questione.

La dimensione "territoriale" sarà ottima quando, data la massa demografica necessaria e in ragione della sua dislocazione spaziale, si minimizzeranno i costi di accesso (o di tra-

sporto) degli utenti; e comunque tale accesso non sarà superiore a certi limiti o soglie (in termini di tempo).

Da un primo esame dei vari modelli di insediamento nel Mezzogiorno, che come è noto sono contrassegnati da forte concentrazione urbana "media" ma anche da grandi distanze, sembra doversi fissare la *soglia massima dei tempi di accesso* (per definire il "sistema urbano") ai livelli massimi accettabili, per una pendolarità quotidiana, di *60-90 minuti primi*; (ne consegue che alle tecnologie dei trasporti in progresso corrisponderebbero confini dei sistemi tendenzialmente più estesi).

Per quanto riguarda la massa demografica di utenza sembra doversi attestare a soglie *non inferiori al milione di abitanti*: anche se con lo sviluppo delle frequenze d'uso dei servizi superiori, che sono correlate a stadi di sviluppo del reddito crescenti, si può prevedere una massa di utenza per i sistemi tendenzialmente decrescente.

b) *Per quanto riguarda le potenzialità di sviluppo economico integrato*, esse concernono la possibilità dei cittadini del "sistema" di trovare all'interno di esso, e non fuori di esso, una sufficiente ampiezza qualitativa di opportunità di lavoro: un "bacino" del mercato del lavoro caratterizzato da una soddisfacente pluralità di scelte. Ecco perché tali "sistemi urbani" dovrebbero permettere (cioè offrire le adeguate suscettività territoriali per) *una organizzazione economica polivalente*, rappresentata da una vasta gamma di attività agricole, industriali e terziarie.

Si dovrebbe assicurare — come requisito essenziale del sistema — nel suo ambito territoriale la compresenza delle *fondamentali componenti economiche nazionali* e la formazione di un ambiente socioculturale non "bloccato" e di una struttura produttiva "flessibile". Anche ciò richiede perciò una certa soglia dimensionale del sistema, sia di mercato che territoriale.

Ciò non esclude tuttavia, pur in questo quadro di polivalenza essenziale, la possibilità di una certa "specializzazione" territoriale e settoriale, specialmente se coincidente con la migliore utilizzazione delle risorse proprie del sistema (per es. determinate colture agricole, industriali, turistiche, industrie di lavorazione dei minerali, ecc.), o con la strategia territoriale in rapporto a determinati problemi infrastrutturali (per es. retroterra per attrezzature portuali).

Il bisogno di assicurare una configurazione complessa e "completa" al sistema, non deve mortificare la possibilità ed

anche la aspirazione di trovare ed assicurare motivi di specialità e di identità anche al livello del "sistema urbano", oltreché a livello dei centri urbani singoli che lo compongono.

c) *Per quanto riguarda l'integrazione fra aree urbanizzate ed ambiente naturale* (che potrebbe assimilarsi alla relazione tradizionale fra "città e campagna"), il problema è quello di assicurare ai cittadini "urbani" del "sistema", un adeguato e facile accesso ai "beni naturali ambientali"; e di assicurare ad essi inoltre una uguaglianza di accesso a tali beni all'interno del "sistema" stesso, il che produce dei vincoli particolari in sede di delimitazione delle aree da includere o escludere dal sistema medesimo.

Infatti ogni sistema urbano dovrebbe poter offrire una adeguata gamma di occasioni di impiego del "tempo libero" per i cittadini che vi sono insediati, assicurando anche la possibilità di un elevato grado di fruibilità ai beni ambientali e culturali presenti (parchi nazionali, "foreste-parco", fasce costiere, musei, castelli, etc.).

Naturalmente, non è sufficiente tener presente il requisito della suscettività del "sistema urbano" in questione all'offerta naturale e ambientale di tali servizi; occorrerà anche fornire le adeguate "attrezzature" di uso e di accesso a tali beni. Ma ciò è compito della attività di progettazione del sistema stesso. Anche in questo caso, trattandosi di predisposizione di un sufficiente contesto ambientale, si ripropone la necessità di assicurare — come requisito proprio di un "sistema urbano" per essere tale — un elevato grado di "qualità" ambientale e una significativa forza di "immagine" ai suoi elementi costitutivi. Questi ultimi, infatti, sempre più stanno diventando fattori determinanti del benessere ambientale e delle scelte insediative, anche produttive; assai più dei fattori localizzativi tradizionali di tipo "economico".

Ciò ovviamente dovrà essere tenuto presente, sia in sede di esplorazione delle suscettività naturali dei diversi territori in esame allo scopo di "organizzarli" in "*sistemi urbani*", sia anche in sede di "invenzione progettuale" per disegnare qualcosa di "tipico" e di "originale", di "specifico", per la forma e la struttura di ciascun "sistema". E ciò, come si è già detto, per garantire ai cittadini di ogni sistema, una immagine vivida e impressiva della "personalità" dell'ambiente che esso rappresenta.

d) *Per quanto riguarda la potenzialità di fornire "servizi*

superiori", si tratta — come si è detto — di un requisito essenziale che caratterizza la stessa natura della "qualità urbana" di vita in senso moderno e, soprattutto, futuribile. In effetti, anche se ampie quote di popolazione oggi sono ancora disposte ad accontentarsi di un buon livello di servizi urbani primari e secondari (ivi comprese ovviamente delle soddisfacenti opportunità di lavoro), *visono segni non ignorabili di tendenza* (specialmente presso le generazioni più giovani) *alla ricerca sempre più diffusa di un contesto urbano culturale più "s sofisticato", quello fino ad oggi riservato a porzioni ristrette della società*. Non è ignorabile che nel prossimo futuro se non si forniranno insieme ai più tradizionali servizi urbani anche quelli che per approssimazione (che dovrebbe però essere tecnicamente articolata e definita) abbiamo detto "superiori", si rischierà di rendere in prospettiva inadeguati, insufficienti (e quindi fallimentari) gli sforzi per creare un "effetto-città" nelle aree del Mezzogiorno che oggi-giorno ne sono prive, e di perdere tale "effetto città" in quelle aree che oggi sembrano averne uno, sia pure ad un livello imperfetto; e si rischierà così di perpetuare, malgrado gli sforzi e le buone intenzioni, la distanza che attualmente caratterizza la maggior parte delle aree urbane del Mezzogiorno dallo sviluppo "metropolitano" futuro, consolidando — anziché rovesciarlo — l'handicap strutturale delle aree urbane meridionali.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- Archibugi F. (a cura di), *La città regione in Italia*, Boringhieri, Torino 1967.
- Archibugi F., *Principi di pianificazione regionale*, (2 voll.), Franco Angeli, Milano 1982 (2^a ediz.).
- Centro di studi e piani economici, *Criteri e strumenti di misura dell'efficienza delle attività terziarie*, (Ricerca per la Svimez), Roma 1979.
- Ministero del Bilancio e della Programmazione Economica, *Progetto '80, Rapporto preliminare al Programma economico nazionale (1971-1975)*, Roma 1969.
- Ministero del Bilancio e della Programmazione Economica, *Le Proiezioni territoriali del Progetto '80, Ricerca e Modelli di base* (a cura del Centro di studi e piani economici), Roma, 1971.
- OCSE, (OCDE), *Indicateurs d'Environnement Urbain*, Paris 1978
- Senior D., *The Regional City: an Anglo-American Discussion*, London 1966.

...

Per quanto riguarda la



Capitolo Secondo

LE LINEE DI RICERCA DELLA COMMISSIONE PER LA POLITICA DEI SISTEMI URBANI NEL MEZZOGIORNO

1. Tre assi principali di ricerca

Le considerazioni introduttive che precedono hanno costituito le *linee di guida* dei lavori della Commissione ministeriale sulla politica dei sistemi urbani nel Mezzogiorno, e della ricerca di supporto a tali lavori promossa dalla Cassa per il Mezzogiorno.

Questo rapporto, costituisce pertanto un primo rendiconto dei risultati di queste riflessioni e di queste ricerche che, come caso per caso emergerà dalle indicazioni e dalle conclusioni di ciascuna di esse, sono ancora lontane da essere "esaurienti" e hanno, in più di un caso, fatto sentire fortemente il bisogno di acquisizioni conoscitive assai più estese e intense di quanto fosse a disposizione — per tempi e per mezzi — della Commissione ministeriale e dell'équipe di ricerca della Cassa.

I lavori di ricerca e di riflessione della Commissione si sono infatti sviluppati lungo *tre assi* principali:

1. in primo luogo, si è cercato di approfondire le ipotesi di partenza sui *requisiti dell' "effetto città"* e quindi i requisiti essenziali dei "sistemi urbani" ricercati. Si è cercato in altri termini di corroborare ulteriormente i contenuti dell'impostazione dell'intero lavoro, così come brevemente ricordati nel Capitolo I° che precede, in modo particolare nel paragrafo 5;

2. in secondo luogo, si è cercato di *individuare nel concreto territorio del Mezzogiorno* il modo di "delimitare" funzionalmente quei "Sistemi urbani" potenziali, sulla base dei quali proporre una politica dell'assetto urbano e riorganizzare le modalità sostanziali dell'intervento straordinario sul territorio. Ciò ha ovvia-

mente implicato lo sviluppo di "analisi" del territorio portate — ciascuna — da diversi punti di vista: da quello geografico-naturalistico, a quello gravitazionale, da quello dell'armatura urbana, a quello storico-culturale, etc. fino a quello politico-amministrativo;

3. infine, sulla base di una raggiunta "delimitazione territoriale" dei Sistemi urbani, se ne è approfondita — nel loro insieme e per ciascuno di essi — la funzionalità rispetto agli obiettivi di politica urbana, sopra ricordati e indicati, nonché si è cercato di fornire una prima approssimata *valutazione delle strategie territoriali più importanti da adottare per ciascuno degli individuati Sistemi urbani.*

2. La ricerca e la riflessione sui requisiti e gli indicatori dei Sistemi urbani.

La prima preoccupazione del gruppo di ricerca sui Sistemi urbani nel Mezzogiorno è stato quello di conoscere gli sviluppi avutisi in altri paesi e a livello internazionale in materia di "indicatori urbani" o indicatori di "effetto città". Si è cercato di svolgere una rapida rassegna della letteratura significativa in materia e di raccogliere gli elementi più interessanti ai fini di una definizione di requisiti di "urbanità" — secondo una concezione aggiornata e sviluppata — da applicare al Mezzogiorno italiano.

Lo studio eseguito dal Centro di studi e piani economici con la collaborazione del Dr. Stefano Calabretta si intitola: "Indicatori urbani ed effetto città". Esso ha approdato, dopo l'esame dei diversi lavori effettuati negli ultimi anni in campo internazionale, alla formazione di un "quadro sinottico" degli indicatori utilizzati. (v. Rapporto A dell'Appendice). Tale quadro è stato tenuto presente nel tentativo (svolto successivamente dal gruppo di ricerca) di "misurare" la presenza nei diversi Sistemi urbani individuati nel Mezzogiorno di determinati servizi, suscettibili di provocare il cosiddetto "effetto città".

Lo studio predetto non ha invece fornito particolari indicazioni quanto agli standardi programmatici dai quali era partita la Commissione per la definizione dei Sistemi urbani, e che sono stati sommariamente indicati nel capitolo introduttivo di questo Rapporto. In realtà, l'impostazione e la definizione degli standard da utilizzarsi come requisiti dei Sistemi urbani sono stati mutuati, da parte del Gruppo di ricerca, dai lavori svolti dal Centro di studi e piani economici già alla fine degli anni '60 per

la predisposizione delle "Proiezioni territoriali" di quello che fu chiamato *Progetto '80*. Quelle indicazioni, fundamentalmente riprese nei documenti di impostazione della Commissione, furono tuttavia ulteriormente verificate da altre ricerche successive dello stesso Centro di studi e piani economici, e in altri autori, e sostanzialmente confermate, come punto di riferimento programmatico, anche se le operazioni progettuali cui potevano dar luogo, o per le quali potevano essere impiegate ed ulteriormente perfezionate, non hanno trovato che scarso (o nullo) seguito in questo paese.

In particolare, la Commissione si è avvalsa dei progressi conoscitivi ottenuti in sede di valutazioni sull'efficienza del settore "terziario" (nelle sue molteplici manifestazioni) dalla ricerca — ricordata — svolta dal Centro di studi e piani economici per conto della SVIMEZ; e, successivamente, dagli ulteriori perfezionamenti della stessa ricerca portati a termine con il contributo dell'Unioncamere. Anche se l'insieme delle metodologie e degli standards studiati non ha trovato ancora una sua precisa quantificazione in sede operativa, in attesa dei nuovi dati del censimento, le ricerche per la SVIMEZ e l'Unioncamere hanno permesso di ottenere per i servizi urbani, sia "sociali" che commerciali, un insieme di parametri di giudizio che sono stati alla base di due fondamentali gruppi di ricerche, portate avanti per i Sistemi urbani del Mezzogiorno dalla Commissione ministeriale: quelle appunto sui *Servizi alle Imprese*, come componente essenziale del terziario "superiore", e quindi come fattore strategico di qualità urbana, e quelle sui *Servizi sociali superiori* (Servizi sanitari superiori, e Attività Culturali e dello Spettacolo culturale, e Associazionismo) ugualmente come terziario superiore o "quaternario", condizione essenziale di "urbanità". Di queste ricerche tuttavia, trattandosi di analisi quantitative sulle disponibilità e i fabbisogni a livello di ciascun Sistema urbano predefinito, ne ripareremo nel paragrafo successivo.

Lo studio sugli "Indicatori urbani e l'effetto città", e le analisi quantitative sui Sistemi urbani e i Servizi superiori che ne costituiscono i requisiti essenziali sia pure giudicati a livello di potenzialità, hanno tuttavia confermato nel complesso le dimensioni di soglia ipotizzate nell'impostazione delle ricerche, e nelle ricerche precedenti di cui si è fatto cenno. In altri termini da questa esplorazione sulla letteratura, e dalle riflessioni sulle dimensioni di riferimento per la valutazione delle condizioni di offerta dei servizi superiori in questione, non sono emerse obie-

zioni di fondo o aggiustamenti rilevanti rispetto all'impostazione stessa dello studio dei Sistemi urbani nel Mezzogiorno. Anzi si sono abbastanza confermate ulteriormente le linee di ricerca che si erano anticipate, e che sono state sinteticamente riesposte nel primo capitolo di questo Rapporto (in particolare nel paragrafo 5).

3. La identificazione e la delimitazione di Sistemi urbani programmatici nel territorio del Mezzogiorno

Congiuntamente, il gruppo di ricerca sui Sistemi urbani nel Mezzogiorno si è impegnato nell'analisi delle concrete caratteristiche del territorio meridionale allo scopo preciso ed esplicito di individuare degli "ambiti" territoriali suscettibili di corrispondere al meglio ai requisiti del "Sistema urbano" così come definito astrattamente.

Si sono soprattutto analizzate le *strutture urbane* preesistenti, ma insieme ad esse anche tutte le altre caratteristiche geomorfologiche del territorio, nonché le varie "presenze" infrastrutturali e demografiche e abitative suscettibili di condizionare in modo essenziale ogni possibile sviluppo territoriale futuro.

Naturalmente, dati i tempi e i mezzi a disposizione, tali analisi si sono svolte sulla base di informazioni ed elaborazioni *esistenti* e già in qualche modo raccolte e presentate. Ci si è basati, insomma, su un lavoro già fatto.

Ciò, peraltro, ha permesso alla Commissione e al gruppo di ricerca di constatare quanto scarso sia il grado di conoscenza del territorio meridionale oggi disponibile e quante lacune esistono per un apprezzamento valido dello stesso, soprattutto ai fini specifici di valutazione che si era proposti la Commissione.

Ciò ha reso particolarmente sentito, da parte della Commissione, il bisogno di non procedere ad una sommaria e preliminare definizione dei Sistemi urbani nel Mezzogiorno, senza approfondire contemporaneamente un *esame delle modalità e dei contenuti di un processo informativo più avanzato*. Questo bisogno ha trovato sbocco nel lavoro di riflessione che si è poi concluso nel rapporto, a cura del Prof. Raffaele D'Ambrosio, (messo in appendice all'insieme del lavoro "diretto" svolto dalla Commissione) come base metodologica di suggerimento per ulteriori lavori di "impianto" o di "infrastrutturazione" informativa per la pianificazione territoriale. (Rapporto B, dell'Appendice).

In altri termini, la Commissione ha sentito la necessità di

"testimoniare" la sua consapevolezza della precarietà del lavoro progettuale di massima che essa stessa doveva portare avanti, nel contesto dato di una scarsa attendibilità informativa: pur riaffermando la convinzione che anche il lavoro informativo, anche e forse soprattutto quello che utilizza moderne e avanzate tecnologie dell'informazione, va costantemente sviluppato sulla base di predefinite ipotesi di lavoro e di una impostazione chiara degli obiettivi da raggiungere.

Con le riserve metodologie sopra riferite, la Commissione e il gruppo di ricerca si sono perciò impegnati nella identificazione e delimitazione dei sistemi urbani del Mezzogiorno. E l'elemento di partenza è stato la ricerca sull'*ambiente e la struttura insediativa dei sistemi urbani* portata avanti da un gruppo di studio sotto la responsabilità del Prof. Calogero Muscarà (Rapporto n. 1).

Alla ricerca diretta dal Prof. Muscarà si sono tuttavia affiancate, nello sforzo di definizione e delimitazione dei sistemi urbani, altre ricerche di taglio (se vogliamo) più "settoriale", miranti a raccogliere una visione di altri elementi storici ed infrastrutturali utili alla definizione programmatica dei Sistemi urbani.

Tali ricerche sono state portate avanti nel settore delle *strutture abitative*, da parte di un gruppo di studio sotto la responsabilità del Prof. Almerico Realfonzo (Rapporto n. 2); nel settore dei *flussi di trasporto* nonché delle più importanti *infrastrutture esistenti e già progettate*, con un gruppo di studio composto dagli Architetti Guido Hermanin e Giuseppe Las Casas, sotto la responsabilità del Prof. Sandro Petriccione, (Rapporto n. 3); sulla *esistenza e distribuzione territoriale dei Servizi urbani "superiori"*, quelli caratterizzanti l'"effetto città" ricercato nell'impostazione delle ricerche stesse (si veda cap. 1 di questo rapporto), con due gruppi di ricerche — essenzialmente — uno portato sull'insieme dei *"Servizi per le imprese"* e le attività produttive in genere, (lavoro diretto dal Prof. Luigi Pieraccioni, con la collaborazione dell'Arch. Roberto Casseti e dell'Istituto EURIS) (v. Rapporto n. 4); un altro portato su alcune categorie di *"Servizi sociali e pubblici"* (in particolare: *Servizi sanitari "superiori" e rari, l'Università e l'istruzione superiore, alcune Attività culturali, l'Informazione e la Stampa, e infine l'Attività "associativa"*), il cui lavoro di ricerca è stato assicurato dal Centro di studi e piani economici, sotto la responsabilità del Prof. Franco Archibugi (v. Rapporto n. 5).

L'insieme delle analisi territoriali sopra riferite ha condotto

— da parte della Commissione — ad una selezione e definizione di *quindici* oppure *sedici* Sistemi urbani nel Mezzogiorno, a seconda di una opzione su due alternative esplicitate dal Gruppo di studio relative all'area molisana e della Campania interna: di cui la prima ("A") più razionale e più coerente con le premesse metodologiche della Commissione (v. Cap. 1) e la seconda ("B") più sensibile a motivi di opportunità politico-amministrativa. Tali sistemi sono considerati dalla Commissione suscettibili di divenire degli *ambiti significativi* non solo di una "lettura" corretta dei fabbisogni infrastrutturali e di servizio (in quanto costituenti dei "bacini" insediativi sufficienti per valutare l'efficienza e confrontabili), ma di costituire dei ragionevoli ambiti di progettazione futura degli interventi.

4. La valutazione dei Sistemi urbani e le prime linee di indirizzo progettuale degli stessi

Una volta individuati e definiti quindici (o sedici) Sistemi urbani, come ambito di riferimento per l'ulteriore lavoro, la Commissione ha proceduto ad un "lettura" degli stessi in chiave di funzionalità rispetto agli obiettivi della creazione dell' "effetto-città" (vedi sopra, Cap. 1),

A questo scopo si sono impegnate tre ulteriori attività di analisi e di riflessione.

La prima, di carattere più specifico, ha mirato al problema del *ricupero della qualità ambientale* e alla identificazione delle possibili modalità di questo ricupero.

Lo sforzo della Commissione in tal senso, operato soprattutto dal Prof. Paolo Portoghesi, con la collaborazione degli Arch. Pier Paolo Balbo e Claudio D'Amato, (si veda Rapporto n. 6), ha percorso la via della acquisizione, prima ancora che della conservazione ed esaltazione, delle caratteristiche "morfologiche" ed estetiche dei diversi sistemi urbani, cercando di individuare quelle "realità" o "sotto-sistemi" capaci di fornire al Sistema urbano stesso — nella sua razionale ristrutturazione per fornire Servizi urbani ugualmente distribuiti nel territorio — una sua "identità" specifica.

La riflessione e la lettura del territorio dei diversi sistemi è avvenuta sulla base di una "teorizzazione" generale dell'uso dello spazio territoriale, una ulteriore definizione dei significati operativi dell' "architettura del paesaggio" e una metodologia di progettazione operativa per un ricupero della "cultura" dei luoghi e una captazione della "fantasia" dei luoghi in un progetto collet-

tivo (si veda lo sviluppo originale di questa teorizzazione nel Rapporto Portoghesi).

Una seconda attività di analisi — sempre di carattere specifico — ha mirato a leggere i Sistemi individuati, in funzione delle *tecnologie "appropriate"* a ciascuno di essi; di quelle tecnologie che sono oggi a disposizione per far loro raggiungere quella funzionalità programmata dagli stessi obiettivi per i quali sono stati concepiti (o per i quali ne sono stati riconosciuti i requisiti).

Per "tecnologie" si sono intese, ovviamente, soprattutto quelle, strategiche, dei sistemi "relazionali" o dei trasporti, che sono uno strumento essenziale per la creazione di quella funzionalità "sistemica" di cui sopra. Ma si sono approfondite anche altre tecnologie sia relazionali (flussi di informazione, per es.) che di fruizione (sistemi di consumo di energia, per es.).

A questo tipo di analisi si è dedicato l'Arch. Giampaolo Imbrighi e il gruppo da lui diretto (si veda il Rapporto n. 7). I risultati ancora largamente "provvisori", sotto stati tuttavia integrati nella concettualizzazione degli "assi portanti" del Sistema urbano (di cui si illustreranno le caratteristiche nel Cap. 4 di questo rapporto).

Un terza e finale attività di analisi dei Sistemi urbani individuati, di carattere più sintetico e nella quale hanno confluato le analisi sopra riferite, ha riguardato la *struttura urbana* di ciascuno dei Sistemi.

Le informazioni variamente raccolte dai diversi gruppi di studio sono state infatti elaborate dal gruppo di studio che ha lavorato sotto la guida del Prof. Corrado Beguinot, sotto l'angolo visuale della *misura conclusiva delle carenze e dei fabbisogni relativi di ciascun Sistema urbano*: e ciò nel campo di un bilancio dell'edilizia residenziale; della dotazione di attrezzature superiori (istituti di istruzione, ospedali); dei servizi rari e di alta qualificazione (Università, Istituti e Centri di ricerca scientifica e tecnologica, di ricerca sociale, per lo spettacolo, il turismo culturale, la comunicazione, la stampa, la radio, la televisione); dei Servizi per la produzione.

Ma il gruppo del Prof. Corrado Beguinot ha anche svolto un "bilancio" delle attività produttive nei suddetti sistemi urbani, per quanto concerne i grandi settori dell'occupazione (agricoltura, industria, commercio e servizi).

E — soprattutto — l'insieme delle informazioni raccolte ha servito al gruppo diretto dal Prof. Corrado Beguinot per individuare la "*rete gerarchica*" e i diversi "*gradi di centralità*" presenti nei Sistemi urbani del Mezzogiorno, stabilendo — insieme alla quan-

tificazione della distribuzione della popolazione per comuni — i "*profili urbani*" di ciascun sistema.

Con l'esame territoriale della localizzazione degli agglomerati industriali e delle grandi reti infrastrutturali si è giunti da parte del gruppo di studio diretto dal Prof. Beguinot (si veda Rapporto n. 8) alla definizione dell' "*Armatura urbana*" dei sistemi.

La lettura analitica, sistema per sistema, della struttura urbana in ragione delle informazioni raccolte, è stata facilitata per la Commissione attraverso la predisposizione di una vasta cartografia tematica, da parte del gruppo di studio del Prof. Beguinot, (cartografia allegata al Rapporto n. 8).

Alla analisi e valutazione dei quindici Sistemi urbani portata avanti nelle tre direzioni suddette, dai tre gruppi di studio indicati, ha fatto seguito un *primo tentativo di indicazione progettuale per ciascuno dei Sistemi*.

A questo tentativo si è dedicato fundamentalmente il gruppo diretto dal Prof. Beguinot (si veda seconda parte, e precisamente il paragrafo 5 del Rapporto N. 8). Si tratta di prime indicazioni che non intendono dettare "*formule formali per il più corretto inserimento del nuovo fra le preesistenze: giacché la soluzione del problema morfologico è demandata al momento esecutivo della progettazione*", di cui si è voluto qui stabilire — oltre che i principi — solo alcune localizzazioni funzionali ed alcuni limiti dimensionali.

E' parso pertanto opportuno in questa fase della ricerca segnalare, sistema per sistema, una serie di interventi più o meno correlati fra loro nel sistema e al settore di appartenenza (residenze, attività produttive, servizi, comunicazioni).

Il Rapporto del gruppo diretto dal Prof. Beguinot precisa peraltro molto opportunamente nella presentazione delle prime indicazioni progettuali, che "*la verifica di ciascuno degli interventi proposti dovrà ovviamente passare attraverso una griglia interdisciplinare, in cui il peso della storia come preesistenza e della sintesi morfologica, il peso della cultura in senso antropologico e del controllo economico, il peso della tecnologia come tecnica dello sviluppo e del sistema ecologico cui, in definitiva, si deve ricondurre la concezione dell'ambiente in tutte le sue componenti fisiche, biologiche e psicologiche, vadano reciprocamente confrontati e opportunamente bilanciati*".

Le prime indicazioni progettuali contenute nel Rapporto di "*sintesi*" n. 8, sono state comunque affiancate da molte indica-

zioni non solo analitiche ma anche progettuali contenute nei due rapporti già ricordati del gruppo diretto dal Prof. Portoghesi (n. 6) relativamente al ricupero e valorizzazione culturali ed estetici dell'ambiente, e del gruppo diretto dall'Arch. Imbrighi (n. 7) relativamente all'introduzione di tecnologie appropriate, soprattutto nel settore dei mezzi di trasporto e di comunicazione.

5. Le ricerche della Commissione e lo sviluppo della politica per i Sistemi urbani

Le direzioni di ricerca della Commissione (e del Comitato di ricerca della Cassa che ne ha funzionato come supporto) si sono svolte lungo i tre assi indicati, ma son lungi dall'aver concluso un iter soddisfacente. L'insoddisfazione si manifesta sia per quanto riguarda il *grado di approfondimento* delle stesse ricerche che la *latitudine delle stesse*.

Per quanto riguarda il grado di approfondimento, i suoi limiti attengono:

a. sia ai tempi e ai mezzi a disposizione: per cui ogni gruppo di ricerca ha manifestato il desiderio di poter "continuare" nel perfezionamento delle analisi e delle valutazioni, e completare in quantità e in qualità i rilievi e le acquisizioni;

b. sia all'ammontare di informazioni disponibili: la loro limitatezza ha — come si è detto — obbligato a utilizzare informazioni già esistenti e già elaborate; ma ha lasciato lo stimolo ad organizzare la raccolta e la elaborazione di ulteriori informazioni, con appropriate inchieste e rivelazioni.

Per quanto riguarda la latitudine delle ricerche, la Commissione considerando i limiti di tempo del suo lavoro — consistenti in pochi mesi — ha preferito concentrare gli sforzi di riflessione sull'analisi e sulle indicazioni progettuali di carattere "contenutistico" o sostanziale, e non occuparsi — come sarebbe stato assai opportuno, dati i compiti istituzionali ed operativi che era stata chiamata a svolgere — anche degli aspetti gestionali e procedurali delle stesse linee progettuali indicate.

La Commissione aveva iscritto in un primo momento fra i suoi temi di analisi quello delle *realità politico-istituzionali-amministrative* che indubbiamente incidono e condizionano le possibilità di successo di ogni politica territoriale in questo Paese, ed in particolare nella realtà politico-amministrativa del Mezzogiorno:

ed aveva anche l'intenzione di raccordare le proprie indicazioni e i propri suggerimenti di carattere contenutistico e progettuale con la strumentazione dell'intervento straordinario in corso di rinnovamento e di riforma da parte di quegli stessi ambienti politici e ministeriali che hanno dato vita ed impulso alle attività della Commissione stessa; ciò malgrado essa ha dovuto rinunciare per motivi di tempo e di forze ad introdursi in questa tematica — per quanto essenziale e inevitabile in un logico sviluppo di una politica dei sistemi urbani — e "slittare" ad una successiva fase di lavoro l'allargamento dello studio anche agli aspetti politici e procedurali.

Le ricerche avviate e concluse dalla Commissione e dalla Cassa, dunque, si esprimono nei 10 Rapporti (otto Rapporti principali e due Rapporti di "appendice"), che sono stati ricordati e rapidamente illustrati in questo capitolo del Rapporto generale. A tali Rapporti di studio occorre riferirsi per una compiuta valutazione dei lavori della Commissione. La presente Relazione, infatti, non ha e non vuole avere il carattere di un Rapporto di "sintesi" delle ricerche; essa è una relazione di attività, nel senso che inquadra le ricerche fatte a supporto della Commissione e per iniziativa della Cassa, nel contesto degli obiettivi di politica urbana da cui si è tratto motivazioni e stimolo; e allo scopo di collocarlo nell'iter complessivo di una politica dei Sistemi urbani cui il Governo (e per esso il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno) e gli strumenti a sua disposizione (soprattutto la Cassa, ma anche gli altri enti pubblici oggetto di coordinamento da parte del Cipe nel quadro di una politica per il Mezzogiorno) intendono elaborare ed applicare.

Così nel *Capitolo 1* la presente Relazione si è concentrata — come si è visto — nella illustrazione delle motivazioni politiche di una politica dei Sistemi urbani e in una specificazione del significato di tale politica: entrambe le cose preventive e pregiudiziali alle ricerche avviate e concluse dalla Cassa in questa fase.

Queste ricerche, tuttavia, sono state richiamate e descritte in questo *Capitolo 2*, in quanto, nella veste di ricerche di supporto ai lavori della Commissione, sono state alla base di una ulteriore definizione della politica dei Sistemi urbani.

Nel successivo *Capitolo 3*, questa Relazione trarrà le conclusioni della seconda linea di ricerca seguita dalla Commissione, quella relativa alla individuazione dei Sistemi urbani nel Mezzogiorno, dalla quale discendono implicazioni sia di analisi che di inquadramento dell'intervento straordinario del tutto particolari.

Nel successivo *Capitolo 4*, una volta assunti i quindici ovvero sedici Sistemi urbani, individuati, nei loro caratteri e nei loro confini, questa Relazione cercherà di proporre una "tassonomia" delle componenti strutturali di tali Sistemi, allo scopo di fornire una chiave comune di interpretazione e di valutazione di qualsiasi soluzione progettuale.

E infine, nel *Capitolo 5*, sulla base di tale "tassonomia", questa Relazione generale cercherà di trarre le conclusioni della terza linea di ricerca seguita dalla Commissione: quella concernente l'analisi di funzionalità di ciascun sistema urbano rispetto agli obiettivi di politica urbana predefiniti e la indicazione di strategie territoriali più importanti da adottare per ciascuno degli individuati Sistemi. Queste conclusioni prenderanno l'aspetto anche di una indicazione grafica, per ciascun Sistema, delle componenti strutturali predefinite (costitutive del Sistema urbano stesso), come quadro di riferimento di una politica territoriale, cui suggerire l'adeguamento delle ulteriori progettazioni a livello del singolo Sistema. (Si vedano le Carte I-XV allegate).

Nel successivo Capitolo 2, si è concentrato l'attenzione sulla ricerca di una soluzione che consenta di conciliare questa esigenza con la necessità di realizzare un sistema di gestione delle risorse urbane che sia in grado di assicurare la sostenibilità ambientale e sociale.

Il Capitolo 3, infine, ha dedicato un'attenzione particolare alla definizione di una politica urbana predeterminata e la indicazione di una serie di strumenti di intervento che possano essere utilizzati per affrontare le diverse situazioni che si presentano in un territorio urbano.

Il Capitolo 4, infine, ha dedicato un'attenzione particolare alla definizione di una politica urbana predeterminata e la indicazione di una serie di strumenti di intervento che possano essere utilizzati per affrontare le diverse situazioni che si presentano in un territorio urbano.

Il Capitolo 5, infine, ha dedicato un'attenzione particolare alla definizione di una politica urbana predeterminata e la indicazione di una serie di strumenti di intervento che possano essere utilizzati per affrontare le diverse situazioni che si presentano in un territorio urbano.

Come nel Capitolo 2, si è concentrato l'attenzione sulla ricerca di una soluzione che consenta di conciliare questa esigenza con la necessità di realizzare un sistema di gestione delle risorse urbane che sia in grado di assicurare la sostenibilità ambientale e sociale.

Questo volume, tuttavia, non si è limitato a descrivere in dettaglio le diverse situazioni che si presentano in un territorio urbano, ma ha anche cercato di individuare le cause che determinano queste situazioni e di proporre alcune soluzioni che possano essere adottate per affrontare queste situazioni.

Nel successivo Capitolo 3, questa Ricerca ha cercato di individuare le cause che determinano queste situazioni e di proporre alcune soluzioni che possano essere adottate per affrontare queste situazioni.

Capitolo Terzo

LA INDIVIDUAZIONE DEI SISTEMI URBANI NEL MEZZOGIORNO

La identificazione e delimitazione dei Sistemi urbani nel Mezzogiorno ha costituito — e non poteva essere altrimenti — il perno centrale su cui può avviarsi una concreta politica urbana nel Mezzogiorno.

Gli obiettivi di una politica urbana, filtrati alla razionale definizione dei "requisiti" di un effetto urbano — identificati in quelli di un "sistema urbano" — (come indicato nel Capitolo 1 di questo Rapporto) — si concretano in primo luogo nella identificazione dei "giusti ambiti territoriali" entro i quali quella politica è attuabile, a condizioni sia di efficienza che di "equità" territoriali.

Tale identificazione è avvenuta attraverso la ricerca sull'ambiente e la struttura insediativa dei sistemi urbani, di cui si è fatto cenno (v. Rapporto n. 1). Le componenti della selezione operata sono state:

- a. l'apprezzamento dei condizionamenti geografici;
- b. la analisi e valutazione delle strutture insediative esistenti;
- c. la valutazione dei "grandi ambienti" sub-regionali;
- d. la articolazione della rete insediativa nelle diverse aggregazioni possibili;
- e. la selezione di quelle aggregazioni che sono sembrate le più coerenti con un massimo di presenza dei requisiti prestabiliti per i sistemi urbani.

1. I condizionamenti geografici

Nel Mezzogiorno il rilievo — montagne e pieghe, tavolati e colline — occupa quasi tutto lo spazio geografico (1).

La *struttura portante* di quest'insieme di rilievi è costituita dalla catena appenninica il cui asse principale percorre centralmente la penisola restando più prossimo all'Adriatico fino all'altezza del Molise. Lasciando a sud-est la Puglia, l'asse principale si accosta poi al Tirreno, che raggiunge all'altezza dei rilievi della penisola sorrentina e del Cilento. E tra il Tirreno e lo Ionio penetra dentro alla stretta penisola calabrese di cui occupa tutto lo spazio; oltre lo stretto di Messina, l'asse principale continua in Sicilia nella catena costiera.

In tutta la sua lunghezza, questo asse centrale, che nel suo complesso descrive un arco con la concavità rivolta al Tirreno, è fiancheggiato, dalla parte orientale, da una fascia di terreni sedimentari dell'ultima parte dell'era terziaria e dei primi periodi dell'era quaternaria. La fascia, profonda da 15 a 30 chilometri e talora anche 50, corre a ridosso del rilievo principale lungo la costa adriatica, tra Pesaro e Termoli e oltre, frapponendosi tra i tavolati pugliesi e l'asse molisano-campano-lucano dell'Appennino meridionale. Essa continua anche, in Calabria, sul versante ionico, ed in Sicilia dove rappresenta la maggior parte del rilievo dell'isola, a sud della catena costiera del Tirreno e fino al mare d'Africa. Oltre a questo insieme di rilievi (Appennino vero e proprio e fascia collinare del miocene e del pliocene che lo orlano sul lato orientale) la penisola è occupata dal rilievo o almeno dalle ondulazioni del cosiddetto Anti-appennino, sia dalla parte della concavità tirrenica (Lazio, Campania settentrionale), sia dalla parte in cui l'arco principale piega nuovamente verso il Tirreno (Puglia), sia infine in Sardegna.

Emerge chiaramente da questa sia pure sommaria rassegna del rilievo della penisola italiana come le *regioni pianeggianti e le vere e proprie pianure si riducano a ben poca cosa*: la strettissima cimosa del litorale abruzzese, le conche intermontane dell'Appennino abruzzese, le pianure tirreniche bonificate, la breve pianura campana, e ancora il tavoliere pugliese, i ripiani della terra di Bari, la piattaforma salentina, le piccole pianure calabresi, strette tra i rilievi ed il mare, la pianura di Catania, il Campidano in Sardegna.

(1) Per un'analisi di maggior dettaglio si rimanda ovviamente al Rapporto sull'ambiente e la struttura insediativa dei sistemi urbani del Mezzogiorno, a cura di C. Muscarà. (Rapporto n. 1).

Tutti i presupposti ambientali del *dualismo geografico* del Mezzogiorno sono racchiusi in questa natura prevalentemente *accidentata* della penisola, a cui bisognerà solo aggiungere che, fino a pochi decenni or sono, le parti depresse erano regno in-contrastato della malaria e spesso lo erano anche le vaste regioni ondulate dove bastavano piccole pozze d'acqua a rendere endemica la malattia.

Di fatto, anche se per ragioni storiche, legate al paludismo, alla malaria, alla pirateria, molti tratti di costa erano e continuano a restare disabitati e la montagna, al riparo dei rischi di fondovalle, è stata sede di borghi e centri abitati fin dall'antichità, le brevi pianure costiere hanno sempre rappresentato la sede dei fatti più dinamici del sud: città, agricoltura irrigua e, recentemente, industria e turismo.

2. Le strutture insediative

Storicamente, a questi caratteri dell'ambiente naturale si sono poi sommate altre importanti circostanze che giustificano il dualismo geografico della penisola. In linea di massima dev'essere riconosciuto prima di tutto che, almeno a partire dalla sezione centrale, l'insediamento tipico diventa accentrato. Non soltanto in Puglia, dove sono tipici, ma dappertutto nel Mezzogiorno, la storia ci ha tramandato grossi borghi, spesso di alcune decine di migliaia di abitanti, per i quali è stata forgiata la definizione di "città contadine".

Nella gerarchia urbana del sud, che dovrebbe rappresentare la base per la rete urbana nel Mezzogiorno, la città *media* è meno rappresentata. Prevalgono invece al limite inferiore, le città contadine e, al limite superiore, alcune città molto grandi, (Napoli e Palermo, di cui si è parlato come di "città capitali" per il ruolo di governo che esse hanno svolto nel passato).

Semplificando estremamente, possono riconoscersi nel Mezzogiorno tre *tipologie insediative* fondamentali:

- insediamento per grossi borghi, che caratterizza la Puglia e il Molise adriatici, la Basilicata ionica e buona parte della Sicilia;

- insediamento sparso, che riguarda l'Abruzzo, le province di Latina e Frosinone, la pianura campana tra Volturno e Garigliano, la Campania interna e il potentino;

- insediamento diffuso e continuo, di tipo napoletano, che

riguarda specificatamente la Campania costiera, ma che, con caratteri di maggiore diffusione, può riscontrarsi nella Calabria tirrenica, nella Calabria centro-meridionale, nella Sicilia costiera orientale, nella penisola salentina.

Questa articolata struttura insediativa, che attenuava almeno in parte il netto dualismo dell'Italia peninsulare, ha subito notevoli *alterazioni* negli ultimi trenta anni.

In particolare, l'esodo e le migrazioni interne hanno accentuato la tendenza alla *valorizzazione costiera* del Mezzogiorno, con particolare riguardo per le regioni tabulari (Puglia) e pianeggianti (Latina, pianura campana, Metapontino, pianura catanese, Campidano), e per quelle già interessate da rilevanti fenomeni di urbanizzazione (costa marchigiano-abruzzese fino ad Ortona, Foggiano, Puglia adriatica, costa tarantino-metapontina, Agro-Pontino e Valle del Sacco, conurbazione napoletana, piana di Sibari, Cosentino, Catanzarese, Calabria costiera settentrionale, Reggio, costa siciliana orientale tra S. Agata di Militello, Messina e Catania, Palermitano e Trapanese, Cagliaritano-Campidanese, regione d'Olbia, Sassarese).

In queste condizioni, la pianificazione del sistema insediativo del Mezzogiorno, già difficile dal punto di vista economico-funzionale ed edilizio, incontra serie *difficoltà* di ordine territoriale riferibili a:

- dualismo ambientale,
- varietà tipologica insediativa, che si somma al persistente, accentuato localismo meridionale,
- accentuarsi della concentrazione demografica in tre regioni (Campania, Puglia e Sicilia: 14 su 21 milioni di abitanti, 59 su 129 mila kmq., 237 abitanti/kmq. contro i 163 di tutto il Mezzogiorno e i 189 medi italiani).

Queste difficoltà pesano in modo particolare proprio dal momento che *l'obiettivo della politica territoriale è quello di realizzare dei sistemi insediativi con potenzialità di sviluppo equivalenti.*

3. I "grandi ambienti" sub regionali

E' opportuno perciò, per giungere alla individuazione ed alla delimitazione dei sistemi urbani su cui si baserà la strategia di sviluppo territoriale, partire da una analisi preliminare dei principali "sottoinsiemi ambientali" del Mezzogiorno (che corrispon-

dono spesso a regionalizzazioni storiche con base economica, linguistica, culturale, ecc.); essi costituiscono degli *ambienti geografici elementari* dalla cui aggregazione potranno scaturire notevoli indicazioni per la identificazione dei sistemi urbani. E ciò, non soltanto in considerazione di aspetti di ordine orografico (che influenzano le distanze), o concernenti le gravitazioni morfologiche e i versanti idrografici, ma anche in considerazione di aspetti di ordine antropico, rilevanti ai fini del rispetto delle "naturali" aggregazioni comunitarie.

Rimandando per una loro descrizione e motivazione analitica al testo dell'apposita ricerca (1), riassumeremo qui sinteticamente per regione le caratteristiche di questi sottoinsiemi ambientali:

— *in Abruzzo*: a) la sezione appenninica più elevata di tutta la catena, con i massicci gruppi montuosi che dai Sibillini arrivano fino alla Meta; b) la fascia di colline argillose, tipiche di tutto il versante esterno dell'Appennino, che accompagna l'asse appenninico principale con rilievi più dolci e ondulati;

— *nel Lazio meridionale*: a) l'ampia valle del Sacco e del Liri (Ciociaria) tra le pendici occidentali della sezione abruzzese degli Appennini centrali e l'allineamento vulcanico, parallelo alla costa, dai Monti Lepini ai Monti Aurunci; b) l'ambiente costiero, divenuto territorialmente rilevante dopo la bonifica, corrispondente a gran parte della provincia di Latina;

— *in Molise*: a) la fascia appenninica, solcata da strette valli; b) la fascia delle colline argillose, che dall'Appennino degrada dolcemente verso il mare;

— *in Puglia*: a) l'ambiente pianeggiante del Tavoliere, su cui discendono gradualmente le colline argillose che fiancheggiano l'Appennino interno del Sannio, della Daunia e dell'Irpinia; b) l'ambiente montuoso del Gargano; c) le Murge che scendono a grandi gradini verso la costiera "Terra di Bari"; d) la pianura salentina;

— *in Campania*: a) le pianure del Garigliano e del Volturno; b) il golfo di Napoli; c) gli alti rilievi appenninici che, sia pure frazionati in alcuni allineamenti e in piccoli gruppi montuosi, si allineano dal Matese al Cilento; d) le colline argillose addossate

(1) Cfr., Rapporto n. 1: L'ambiente e la struttura insediativa dei sistemi urbani del Mezzogiorno (gruppo di studio diretto dal Prof. Muscarà).

all'asse principale, che costituiscono il Sannio e l'Irpinia; e) la piana del Sele-Calore e i rilievi che la circondano;

— *in Basilicata*: a) la sezione centrale appenninica, che dal Vulture al Pollino allinea verso occidente alcuni elevati gruppi montuosi simili a quelli della costiera campana; b) la sezione collinare e argillosa che fronteggia le Murge pugliesi, lungo le valli del Basento e del Bradano, e sfocia nell'ampia pianura del Metaponto;

— *in Calabria*: a) la valle del Crati, la piana di Sibari e i prospicienti rilievi della Sila Grande; b) la catena costiera tirrenica; c) il Marchesato e il catanzarese; d) le Serre; e) i massicci dell'Aspromonte e la stretta fascia litoranea che li circonda;

— *in Sicilia*: a) il bastione elevato dei Peloritani, dei Nebrodi e delle Madonie; b) l'area dell'Etna; c) la piana di Catania, la fascia costiera orientale e i monti che la circondano; d) la fascia costiera meridionale con la valle dei Platani e la piana di Gela; e) la fascia collinare argillosa della Sicilia centrale; f) la fascia costiera occidentale;

— *in Sardegna*: a) la vasta pianura del Campidano che si interpone tra le Barbagie e i rilievi dell'Iglesiente; b) la costiera del Sulcis; c) i monti del Gennargentu; d) l'allineamento di catene distese tra il monte Ferru e Olbia; e) la Gallura sulla riva destra del Coghinas; f) il Sassarese che, dalle catene, scende verso la Nurra.

4. La articolazione della rete insediativa nelle diverse aggregazioni possibili

E' dalla applicazione dei "requisiti" territoriali di un Sistema urbano, così come illustrati nel cap. 1, ai sottoinsiemi regionali ambientali di cui si è fatto qui cenno che è nata la identificazione dei "Sistemi urbani" del Mezzogiorno.

4.1. Nell'area laziale

Per quanto riguarda l'area laziale, uno dei principali obiettivi "storici" dell'assetto territoriale di questa regione è stato quello di contenere al massimo lo sviluppo della capitale promuovendo nei territori adiacenti il formarsi di agglomerazioni insediative sufficientemente "forti" da raggiungere una certa autonomia dal-

la gravitazione di Roma. Questo obiettivo peraltro è stato considerato non solo valido per l'area laziale ma anche per tutta l'area dell'Italia centrale fortemente influenzata nel suo sviluppo storico dalla presenza di Roma (dalla Toscana meridionale, all'Umbria, alle Marche, agli Abruzzi).

Rispetto al suo "sud", il problema del contenimento della gravitazione su Roma, si pone come tentativo — ove possibile, di creare e potenziare un sistema alternativo di riequilibrio. Lo sviluppo della Pianura pontina da un lato e della Valle del Sacco dall'altro (dagli anni '60 in poi influenzato dalle provvidenze della Cassa del Mezzogiorno, ma anche da un certo ruolo di "periferia industriale di Roma") lasciano poco spazio a dubbi: il sistema alternativo è rappresentato da queste due realtà.

Il problema vero è quello di giudicare se queste due realtà sono potenzialmente abbastanza importanti da raggiungere una certa autonomia, e se i fattori da innescare per questa autonomia hanno probabilità serie di successo. Due elementi maggiori creano ostacoli ad un indirizzo di questo tipo:

a) lo sviluppo delle due aree avvenuto finora ha creato una realtà "continua" con Roma che è assai difficile "tagliare" ad un certo punto: si pensi al *continuum* — nella direzione pontina — degli insediamenti Eur-Spinaceto-Pomezia-Aprilia Latina; e — nella direzione casilina — Centocelle-Torrenova Collevero-Frosinone;

b) da altro lato, le due realtà, singolarmente prese, e cioè la Pianura pontina da un lato e la Valle del Sacco dall'altro, sono realtà assai "deboli" per poter prevedere un loro sviluppo autonomo da Roma. Le due province di Latina e di Frosinone non raggiungono ciascuna nemmeno il mezzo milione di abitanti, di cui solo una minima parte urbanizzato nei comuni (un quinto per Latina, un decimo per Frosinone).

Una politica di alternativa territoriale deve avere un carattere drastico ed assumere soluzioni coraggiose di "indipendenza" da Roma. Non si vedono però altre vie, se non quella di una totale integrazione di *tutto* il Lazio meridionale con Roma, che ridurrebbe però tutta l'area ad una estesa "periferia" della capitale senza farle mai raggiungere un effetto-città.

Le vie difficili, ma inevitabili, da percorrere sono dunque quella di una integrazione fra le due realtà in questione (praticamente, le province di Latina e Frosinone) allo scopo di dar loro quella consistenza minima demografica per raggiungere livelli di servizi "superiori" autonomi; e, nello stesso tempo,

quella di una "forzatura" per interrompere, o quanto meno non favorire i collegamenti con Roma delle due aree (ovviamente nei limiti del ragionevole), allo scopo di incentivare la interdipendenza fra le due aree laziali del Sud e ridurre la dipendenza da Roma. Quest'ultima via dovrà ovviamente lasciar fuori l'area di Aprilia (attualmente della provincia di Latina) la quale è geograficamente e funzionalmente legata talmente a Roma da rendere improponibile ogni intervento di cesura; d'altra parte essa si interpone ad una direttrice di sviluppo che va dai Castelli romani all'area di Anzio-Nettuno, strutture che non possono certo essere dissociate da Roma di cui costituiscono un naturale hinterland. E così a questo hinterland è forse bene che vada ad associarsi anche il territorio del Comune di Aprilia.

Per il resto lo sforzo massimo dovrà essere rivolto a ribaltare lo slittamento di Latina verso Roma, facendo risolvere la città verso il suo proprio hinterland, ancora più a sud di essa, nonché — attraverso il varco della vallata dell'Amaseno tra i Lepini e gli Ausoni — verso la Valle del Sacco, il collegamento potrà divenire l'asse portante del nuovo Sistema urbano.

4.2. Nell'area abruzzese

Per quanto riguarda l'area dell'Abruzzo, indubbiamente si tratta di una regione abbastanza vasta che presenta due sottosistemi importanti, quello interno e a versante "occidentale" e quello degradante verso l'adriatico. Dal punto di vista territoriale, se vi fosse una consistenza demografica assai più forte, non vi sarebbero obiezioni a vedere nelle due realtà delle entità autonome da sviluppare pienamente in se stesse, cioè due distinti sistemi urbani. Ma l'intera provincia dell'Aquila (una delle due realtà sub-regionali di cui si diceva) con i suoi 290 mila abitanti abbastanza decentrati è lungi dal presentare i requisiti per una autonomia funzionale del tipo di quella ricercata. E d'altra parte anche l'altra realtà sub-regionale — certamente più forte, ma pur sempre al disotto di 900 mila abitanti — non presenta caratteristiche tali da fargli rifiutare una integrazione con il retroterra abruzzese.

Per non perdere dunque l'occasione di ottenere uno sviluppo urbano equilibrato anche per l'area interna, l'aggregazione possibile, senza soverchie alternative, per la creazione, con il tempo di un Sistema urbano, è quella che corrisponde ai confini della intera regione. Ciò implicherà ogni sforzo strategico per rendere

"interdipendenti" le due aree assai più di quanto non lo siano oggi e diminuire invece ogni loro gravitazione centrifuga.

4.3. Il problema del Mezzogiorno continentale

Le scelte diventano più complesse quando si scende di parallelo e si devono identificare degli aggregati urbani suscettibili di corrispondere alla funzione di Sistemi urbani nell'area continentale del Mezzogiorno.

Qui i "grandi ambienti" regionali e sub-regionali sui quali si può far perno per uno sviluppo ulteriore sono: sul versante tirrenico le pianure del Garigliano e del Volturno, il Golfo di Napoli e il suo retroterra "vesuviano" e la piana del Sele-Calore con i rilievi che la circondano; sul versante adriatico, l'ambiente pianeggiante del Tavoliere su cui discendono gradualmente le colline argillose che fiancheggiano l'Appennino intero del Sannio, della Daunia e dell'Irpinia, la Terra di Bari e il suo entroterra delle Murge, la penisola salentina nel suo complesso.

Si profilano così dal punto di vista insediativo degli aggregati che fanno centro: su Caserta e la sua provincia verso il mare; su Napoli e su Salerno nel versante adriatico; su Foggia e la Capitanata (con estensione da Termoli a nord, fino a Cerignola a sud), su Bari e l'insieme delle città costiere nonché quelle dell'entroterra contadino che le stanno a nord e intorno, e sull'insieme delle provincie di Taranto-Brindisi-Lecce, sul versante adriatico.

Rimangono però da "sistemare" (è proprio il caso di usare questo vocabolo) le più deboli entità del Mezzogiorno "interno": il Sannio, nella sua versione "occidentale" (corrispondente grossomodo alla provincia di Isernia), nella sua versione "centrale" (Campobasso e Alto-Molise), e nella sua versione "meridionale" (Benevento e la sua area), l'Irpinia, e l'intera Basilicata appenninica.

Si potrà indubbiamente concepire e sviluppare una "direttrice interna" del Mezzogiorno, in parallelo a quella adriatica e tirrenica, ma dal punto di vista dell'agglomerazione in sistemi urbani, ritagliare delle "entità" o degli insiemi in senso longitudinale, creerebbe degli aggregati urbani in grande difficoltà di interrelazione, e quindi di integrazione, su un territorio troppo vasto, troppo accidentato, e troppo in contrasto con i bacini naturali e con le suscettività geo-morfologiche.

Per queste aree si è cercato una loro aggregazione ai punti

"forti" dell'ambiente meridionale continentale, in forme integrative "sistematiche" che preservassero però la loro identità di "sottosistemi" (la cui autonomia potesse anche essere una prospettiva futura incerta ma non da escludere).

Per il Sannio occidentale (provincia di Isernia), la naturale gravitazione sarebbe la bassa Valle del Volturno, seguendo il bacino di appartenenza (il Volturno nasce appunto nel Sannio occidentale). Per il Sannio "centrale" invece la naturale gravitazione sarebbe quella "adriatica" e quindi verso l'area della Capitanata (Termoli-Foggia). Il Sannio meridionale (provincia di Benevento) potrebbe indifferentemente gravitare verso l'ambiente del Volturno-Garigliano, (giacché il bacino del Calore, in cui consiste il Sannio meridionale, è verso questa realtà che confluisce), oppure verso Salerno e la Piana del Sele, attraverso l'Irpinia.

Anche per l'Irpinia, come per il Sannio, ci sarebbe una certa indifferenza gravitazionale fra il bacino "naturale" del Volturno e l'area di Salerno. (Ad eccezione dell'Alta valle dell'Ofanto a confine con la Basilicata, che insieme alla regione del Vulture, hanno una gravitazione naturale verso la Capitanata).

Per la Basilicata appenninica, infine, si potrebbero individuare alcune gravitazioni sia "tirreniche" che "adriatiche" e "ioniche": per esempio il Potentino verso la piana del Sele; il Vulture — come si è detto — verso la Capitanata; il Materano verso le Murge baresi oppure verso il Metaponto e Taranto, etc.

Ma tutte queste aggregazioni delle regioni "interne" del Mezzogiorno continentale, che costituiscono le aree "critiche" non solo "per sè" in quanto di difficile innesto nel processo di sviluppo, ma anche nel semplice esercizio (su cui si è impegnata la Commissione) di articolazione di diverse aggregazioni possibili in Sistemi urbani, trovano la loro migliore soluzione in ragione del tipo di aggregazione che viene preferita per le aree più forti ed importanti (come peso demografico e come suscettività allo sviluppo).

Così il destino del Sannio occidentale sembra piuttosto "determinato" dal tipo di soluzione che si dà alla aggregazione campana. La realtà napoletana (Napoli e il suo hinterland "metropolitano", i cui confini sono peraltro assai difficilmente determinabili) è una realtà complessa, dominata tuttavia da una crisi di *iper-congestione*. Una strategia territoriale per questa area (che coinvolge circa tre milioni di abitanti in un territorio ristrettissimo e il più densamente popolato in Italia) diventa prioritaria e si rende necessaria fin dalla fase stessa iniziale relativa

alla perimetrazione degli aggregati urbani sui cui articolare il suo sviluppo.

4.4. Napoli e il suo hinterland

Per Napoli il problema critico si pone in questi termini: si deve arrestare la forza gravitazionale della città e del suo hinterland (non altrimenti di quanto avviene per tutte le aree "metropolitane" del paese, soprattutto Milano, Torino Genova Roma); e ciò allo scopo di non "intasare" ulteriormente un territorio già congestionato e degradato che sembra vicino alla "implosione" e di non degradare ulteriormente le aree attratte da questa gravitazione, che sono le aree della Campania interna ed anche altre aree extra-campane che storicamente sentono ancora l'influsso del ruolo di Napoli "capitale" del Mezzogiorno. Napoli non ha bisogno di rafforzare questo ruolo, che da tempo le affligge più conseguenze negative che positive.

Napoli ha bisogno invece di un calmo periodo di risanamento e di razionalizzazione dei suoi insediamenti, e di funzionalizzazione delle sue localizzazioni.

Occorre dunque una perimetrazione del Sistema urbano di Napoli che preservi l'area da ulteriori "smottamenti" demografici; occorre un perimetro che funzioni da "argine".

Ma questo perimetro non deve essere né tanto ampio da includere troppi centri urbani (che potrebbero invece crearsi una alternativa alla gravitazione di Napoli) con la conseguenza di non arrestare quello che abbiamo definito una "smottamento demografico"; né tanto ristretto da non fornire all'area napoletana lo spazio necessario per ribaltare al suo interno delle localizzazioni, per realizzare un processo di "razionalizzazione degli insediamenti" e per godere di requisiti di spazi naturali "liberi" tali da integrare i bisogni di intensità del Sistema urbano con quelli di "estensività".

Il giusto equilibrio fra le due opposte, ma nello stesso tempo convergenti, esigenze, data la concreta configurazione della armatura urbana attuale della Campania, non è facile determinarlo (ed è stato uno dei compiti più difficili della Comimissione).

Si è pensato che far gravitare su un unico sistema, dominato dall'area metropolitana di Napoli, anche il Sannio occidentale e il Sannio meridionale (Province di Isernia e di Benevento) o anche l'irpinia (Provincia di Avellino) per non parlare del Salernitano, sarebbe stato "gravare" il Sistema di un carico demo-

grafico e di un territorio eccessivi, "troppo ampi" per realizzare il risanamento e il decongestionamento di Napoli.

D'altra parte si è pensato anche che restringere il Sistema napoletano entro i confini della sola provincia di Napoli sarebbe stato come "soffocare" il grande insediamento dell'area metropolitana di Napoli entro confini troppo angusti, ormai privi di spazi liberi per localizzazioni alternative e per il tempo libero di più di tre milioni di abitanti.

Si è pensato allora che si poteva "dissociare" da Napoli il Sannio occidentale (appena 80 mila abitanti) e connetterlo (in una prima soluzione) via Cassino con il Sistema del Lazio meridionale (oppure integrarlo in una seconda soluzione in un Sistema autonomo del Sannio, includente tutto il Molise ed anche il Sannio meridionale, cioè l'intera provincia di Benevento); e che nello stesso tempo si sarebbe potuto integrare, in una prima soluzione, il Sannio meridionale e l'Irpinia sia pure con certe funzioni autonome soprattutto nel lungo periodo, con Salerno e la piana del Sele, in modo da creare un Sistema urbano "della Campania interna", compreso Salerno, equilibrato intorno a un milione e mezzo di abitanti (mentre in una seconda soluzione anche il Sannio meridionale cioè la provincia di Benevento avrebbe potuto integrarsi — come già ietto sopra — in un unico autonomo Sistema del Sannio). E, per altro verso, si poteva "associare" l'area di Caserta e soprattutto la grande piana del Volturno — ivi compreso il complesso montano del Matese — all'area napoletana (intorno ai Campi Flegrei e al Vesuvio) in un unico Sistema urbano, corrispondente all'antica "Campania felix", con evidenti bisogni di ristrutturazione e riqualificazione.

Il destino del Sannio Centrale (o Alto Molise) sembra così determinato dal tipo di soluzione che si dà all'aggregazione pugliese.

4.5. **Nell'area pugliese**

L'area pugliese infatti — si è già detto — è dominata da tre importanti realtà ambientali: il Tavoliere, circondato a ovest dalle colline degradanti dagli Appennini della Daunia e dell'Irpinia, e a est dal promontorio del Gargano; la Terra di Bari; la penisola salentina. Ebbene nella logica della aggregazione per "Sistemi urbani", tutte e tre le realtà sembrano — sia pure in modi diversi — offrire i requisiti per divenire dei "Sistemi urbani". La consistenza demografica è sufficiente: solo un po' scarsa per

l'area della provincia di Foggia, peraltro estremamente importante dal punto di vista territoriale, da tutti i punti di vista.

Una volta che si voglia escludere di associare in un unico Sistema l'area di Foggia con quella della Terra di Bari, per le dimensioni eccessive che assumerebbe il Sistema dal punto di vista territoriale (ma in fondo anche da quello demografico), ne consegue che nessuna altra aggregazione sarebbe più consigliabile che quella di questa area con l'intero Molise (esclusa la provincia di Isernia): infatti il Basso Molise (area di Termoli) sembra già fortemente integrato con la Capitanata, dalla comune direttrice adriatica di appartenenza, e da un complesso importante di altre interdipendenze, e l'Alto Molise che ovviamente deve rafforzarsi uscendo dall'isolamento, non ha di meglio che trovare la sua funzionalità in un sistema comune con Foggia e la sua regione, fornendogli tra l'altro un importante contributo demografico.

Nel caso però di una preferenza alternativa — per motivi di opportunità politico amministrative — per la costituzione di un sistema autonomo del Sannio (che aggreghi in uno sforzo di integrazione funzionale le province di Isernia, Campobasso e Benevento), allora la provincia di Foggia, cioè la sola Capitanata, dovrebbero ergersi a Sistema urbano autonomo, sia pure con aumentate difficoltà di sviluppo.

Per quanto riguarda la penisola salentina, la separazione funzionale di essa e dei tre centri urbani più importanti che ne fanno parte (Taranto, Brindisi e Lecce) dalla "egemonia" di Bari, e — per contro — una propria (e anticampanilistica) integrazione funzionale dei suoi tre centri costitutivi, sembra costituire un *esempio emblematico* della filosofia e della politica dei Sistemi urbani: quello di una armatura urbana composta da centri urbani "medi" che da soli non riescono a raggiungere il livello qualitativo di urbanità che è stato definito "effetto-città", né a sottrarsi dall'egemonia di centri (regionali o nazionali) gerarchicamente più importanti, ma che — concepiti, progettati e gestiti in modo integrato, e con forti interdipendenze "reciproche" — possono raggiungere tutte le soglie e i requisiti del Sistema urbano.

4.6. Il problema della Basilicata

La regione appenninica della Basilicata ha costituito, come si è detto, un'altra area "critica" nel procedimento di aggregazione delle diverse realtà meridionali in Sistemi urbani.

Ciò dipende dal fatto che anche la Basilicata, come tutte

le altre aree "interne" del Mezzogiorno continentale, presenta dei caratteri di debolezza anche dal punto di vista demografico oltre che dal punto di vista delle suscettività naturali allo sviluppo.

In queste condizioni non sarebbe stato del tutto da escludere una aggregazione delle due e forse tre parti di cui si compone territorialmente la regione a tre sistemi adiacenti: quello della Piana del Sele, per il Potentino, quello della Terra di Bari per il Vulture e magari per l'area di Matera, quello Ionico-salentino per il Metaponto lucano.

Tuttavia i seicentomila abitanti lucani, ancora pochi per creare un Sistema urbano, e disseminati senza una consistente armatura urbana in tutto il territorio, godono di una struttura istituzionale regionale. Inoltre tutto il territorio fisico è largamente rappresentato (con la sola eccezione del Vulture e del piccolo versante che incombe sul Golfo di Policastro) da un insieme di bacini fluviali più o meno paralleli che confluiscono tutti verso lo Ionio, formando un interessante sistema a pettine con un importante asse costiero; si tratta perciò di una regione naturale da non sottovalutare.

Malgrado la debolezza demografica, è apparso di poter salvaguardare la integrità funzionale della regione amministrativa identificandola anche in quella di un Sistema urbano, ancora tutto da "inventare", ma ciò nonostante non impossibile.

E con ciò dunque si è creduto di dare l'ordine migliore con le opportune aggregazioni e riaggregazioni, al difficile territorio continentale del Mezzogiorno.

4.7. Nella penisola calabra

Nell'area della penisola calabra, il problema dello sviluppo arretrato dei territori in questione, non ha diminuito l'evidenza delle soluzioni possibili. Troppo deboli le armature urbane di ciascuna delle provincie della Calabria per poter suggerire una loro autonoma organizzazione in Sistema urbano. Sarebbe stato un condiscendere ad un campanilismo, estremamente "sentito" dalle popolazioni, ma certamente sterile, se non controproducente.

Non è rimasto che risolvere il problema dell'ampiezza del territorio calabrese separandolo in due ambiti: il primo aggregato intorno alla Sila e costituito essenzialmente dalla Valle del Crati, dalle Piani di Sibari e S. Eufemia e dalle coste, tirrenica e ionica; il secondo aggregato intorno all'Aspromonte, ma necessariamente proiettato verso lo Stretto di Messina.

Solo aggregando le due province di Cosenza e Catanzaro, e solo integrando l'area di Reggio con quella di Messina, si raggiunge quella consistenza demografica che è stata considerata un requisito fondamentale dei Sistemi urbani; d'altra parte una integrazione del territorio di tutte e tre le province, cioè di tutto il territorio regionale, in un unico Sistema urbano, non risponde — per la enorme estensione territoriale, specie longitudinale, che crea — ai requisiti del Sistema urbano.

4.8. Nel territorio siciliano

A parte la soluzione, alquanto "obbligata" del Sistema urbano dello Stretto, che conduce Messina a dissociarsi dall'aggregazione con altre aree dell'isola, in Sicilia, le alternative aggregazioni territoriali per formare degli ambiti suscettibili di divenire dei Sistemi urbani sono state:

a) o quella di dividere in *due* entità l'isola, una occidentale e una orientale, facenti perno la prima sul triangolo Palermo-Trapani-Agrigento, e la seconda sul quadrilatero Catanla-Caltanissetta-Gela-Siracusa;

b) oppure, dividere l'isola in *tre* entità, riconoscendo oltre che una Sicilia occidentale ed una orientale, anche una Sicilia "centrale", collocata sul triangolo Enna-Agrigento-Ragusa;

La scelta è caduta su questa ultima soluzione per le eccessive dimensioni dei Sistemi urbani derivanti dalla prima e per la scarsa accessibilità infrasistemica che si creava sempre nella prima soluzione.

Anche nel caso siciliano le aree "critiche" per una scelta di aggregazione di entità diverse sono le aree "interne" orograficamente accidentate, disagiate nella intercomunicazione con diffusa proliferazione di centri piccoli e medi.

Le quattro province di Enna, Caltanissetta, Agrigento e Ragusa, con i loro capoluoghi, hanno la possibilità "teorica" di diventare, nel lungo periodo, un sistema unitario autonomo, quello ipotizzato della Sicilia "centrale", proiettata verso una lunga fascia costiera "africana" (per il fronteggiarsi con il vicino continente). L'armatura urbana oggi esistente è tuttavia così debole da rendere questo Sistema comunque fra i più "precarî" dell'intero quadro, e fra quelli dunque bisognosi di più attenta cura e progettazione strategica, trattandosi sempre della vita urbana di 1 milione e 200 mila abitanti.

4.9. Nel territorio della Sardegna

Le alternative che si sono offerte in Sardegna per una aggregazione di ambiti suscettibili di divenire "Sistemi urbani" sono state:

a) la creazione di *tre* aggregazioni: settentrionale, centrale e meridionale, articolate grosso modo attraverso le provincie di Sassari, Nuoro-Oristano e Cagliari.

b) la creazione di soli *due* sistemi, settentrionali e meridionale, con la linea mediana di demarcazione che associa Nuoro al sistema settentrionale e Oristano a quello meridionale.

La soluzione di cui a) sarebbe giustificata dall'ampiezza territoriale della Sardegna in generale e dall'esistenza dell'importante bacino naturale del Tirso, che unisce Oristano con valli e altopiani che sono al nord di Nuoro, come il Goceano.

Ma si è optato per la soluzione di cui b) in considerazione della scarsissima densità e consistenza demografica della Sardegna in generale, che già nella soluzione adottata, crea due sistemi assai scarsi di soglia demografica, soprattutto quello settentrionale che a fronte di una superficie territoriale di 13 mila kmq. (la più estesa di gran lunga di tutti i sistemi proposti) ha una popolazione di soli 600 mila abitanti, con una densità ancora inferiore a quella — pur critica — della Basilicata.

La soluzione adottata inoltre ha il vantaggio di non spezzare una continuità importante, per i futuri sviluppi, tra il territorio prospiciente il Golfo di Oristano e l'Arborea con il Campidano. In questa soluzione si è dovuto tuttavia distribuire meglio i territori montani intorno alle pendici del Gennargentu associando le regioni a sud dei Monti del Gennargentu (Barbagia Beivi, Barmeridionale, e quelle a nord (Barbagia Ollolai) e il Nuorese con meridionale, e quelle a nord (Barbagia Ollolai) è il Nuorese con il sistema settentrionale.

5. La selezione dei 15 (o 16) Sistemi urbani del Mezzogiorno

Dalle considerazioni precedenti (del par. 4) sono emerse dunque le perimetrazioni e delimitazioni di *quindici Sistemi urbani* (o sedici, se si dovesse preferire le indicate varianti di tipo "B" per le aree appenniniche del Mezzogiorno continentale), o meglio di quindici (o sedici) "ambiti" territoriali esprimenti una determinata armatura urbana "*attuale*", *suscettibili di divenire con il tempo e una appropriata "politica" di intervento*

altrettanti Sistemi urbani. Questa "susceitività" nasce dal fatto — ripetiamo — che dall'analisi delle possibili aggregazioni di diverse realtà regionali e sub-regionali è risultato che l'identificazione dei quindici (o sedici) sistemi costituirebbe quella articolazione del territorio che *meglio di altre* fornisce a ciascuno di essi i "requisiti" elencati in prima istanza come modello idealtipico di riferimento (Cap. 1).

5.1. La delimitazione dei Sistemi selezionati

Dunque i Sistemi selezionati sono stati i seguenti:

1. *Basso Lazio:* esso è composto dai territori delle Province di Latina, Frosinone e Isernia. (Ad eccezione del territorio del Comune di Aprilia, che viene aggregato al Sistema romano). L'ambito prescelto si compone evidentemente di due insiemi ambientali principali: le valli del Sacco e del Liri con le montagne e i bacini che le circondano; e la Pianura Pontina; il Sannio occidentale (Alto Volturno) si salda alla Valle del Liri con la giuntura Venafro-Cassino.

(Variante "B") *Basso Lazio:* come sopra, escludendo i territori della provincia di Isernia.

2. *Abruzzese:* corrispondente, senza eccezioni, all'intero territorio regionale. Anch'esso si compone di due insiemi ambientali principali: l'Abruzzo interno e appenninico (Provincia dell'Aquila, articolata nei tre poli di Aquila-Avezzano-Sulmona) e la fascia di colline che degrada dolcemente verso il mare (Province di Teramo, Pescara e Chieti).

3. *Campania felix:* composta dai territori della Provincia di Napoli e di Caserta, con l'aggiunta dei comuni in Provincia di Salerno che fanno parte dell'area vesuviana al di qua dei Monti Lattari (Scafati, Angri, Pagani, Nocera, S. Marzano, Sarno, etc.). Gli ambienti di cui si compone sono: le piane del Garigliano e del Volturno, l'area dei Campi flegrei, l'area del Vesuvio e il Golfo di Napoli nel suo insieme.

4. *Molisano-Alto pugliese:* composto dai territori delle Province di Campobasso e di Foggia; e costituito essenzialmente dai seguenti ambienti: Sannio centrale (Campobasso); bassa valle del Biferno; Monti della Daunia; Tavoliere e Capitanata; promontorio del Gargano.

(Variante "B") *Capitanata:* composto come quello molisano-alto

pugliese escludendo la provincia di Campobasso e fondendosi nella sola provincia di Foggia.

4. bis (Variante "B") *Sannio*: composto dai territori delle province di Benevento, Campobasso e Isernia (e compasso e Isernia (e composto essenzialmente dalle regioni sannitiche: Sannio occidentale, centrale meridionale; nonché dalla bassa valle del Biferno) (Alternativa "B").

5. *Campania interna*: composto dai territori delle province di Benevento, Avellino e Salerno. I molti sotto-insiemi ambientali sono: il Sannio meridionale (Benevento), l'Irpinia, Salerno e la Piana del Sele, il Cilento.

(Variante "B") *Irpino-salernitano*: come quello della Campania interna, esclusa la provincia di Benevento.

6. *Lucano*: corrispondente — senza eccezioni — al territorio regionale; e articolato nei due insiemi principali dei rilievi dell'entroterra solcati dalle valli dei bacini discendenti verso lo Ionio; e dalla piana costiera del Metaponto, con due aree dissociate come quella del Vulture da un lato e quella del Circondario di Lagonegro, gravitante sul Golfo di Policastro.

7. *Puglia centrale*: corrispondente al territorio della Provincia di Bari.

8. *Ionico-Salentino*: composto dai territori delle Province di Taranto, Brindisi e Lecce, e caratterizzato dalla unità morfologica della penisola salentina.

9. *Sila*: composto dai territori delle Province di Catanzaro e Cosenza; e caratterizzato dagli ambienti della lunga costa tirrenica (da Praia a Mare fino Capo Vaticano), dalla Valle del Crati con la Piana di Sibari, del Sistema collinare e montano della Sila, della lunga costa ionica, dalle propaggini collinari e montane delle Serre.

10. *Stretto*: corrispondente alle due Province di Reggio Calabria e di Messina; e composto dunque dall'ambiente dell'Aspromonte con la striscia di costa che lo circonda, e dalla striscia di costa che circonda la catena dei Peloritani e delle Nebrodi.

11. *Sicilia orientale*: composto dai territori delle Province di Catania e di Siracusa, con l'aggiunta di alcuni comuni della Provincia di Enna gravitanti sul bacino del Simeto (Regalbuto,

Centuripe, etc.). E' costituito dal vasto ambiente della Piana di Catania e dai contrafforti collinari che la circondano dall'Etna ai Monti Iblei.

12. *Sicilia centrale*: composto dai territori delle Provincie di Enna, Caltanissetta, Agrigento e Ragusa, (ad eccezione dei comuni della Provincia di Enna, addizionati al Sistema della Sicilia orientale perché gravitanti verso la piana di Catania). E' costituito da due ambienti: la vasta fascia costiera, con l'importante ambito del Golfo di Gela, e l'altrettanto vasta fascia collinare che si distende al centro dell'isola.

13. *Sicilia occidentale*: composto dai territori delle Provincie di Palermo e Trapani. La realtà aggregate sono dunque quelle della costa tirrenica, da Cefalù alla Conca d'Oro sotto il versante nord del bastione delle Madonie; il complesso dei rilievi e promontori intorno al Golfo di Castellammare; il sistema collinare e vallivo che va sotto il nome di Val di Mazara e corrisponde grosso modo ai bacino dei due Belici; e la Piana occidentale con relativa costa che si estende vastamente da Trapani fino a Selinunte.

14. *Sardegna meridionale*: composto dai territori delle Provincie di Cagliari e Oristano, con l'addizione dei comuni della provincia di Nuoro a sud dei monti del Gennargentu (Barbagia Beivi, Barbagia Seulo, Sarcidano e Ogiiastra). Gli ambienti aggregati sono la grande fascia di pianura e di dolce collina che attraversa la Sardegna, dal Golfo di Oristano al Golfo di Cagliari (includente le regioni di Arborea e del Campidano); i rilievi montuosi della costa sud-occidentale, includenti le regioni dell'Iglesiente e del Sulcis; il sistema collinare e montuoso della costa sud-orientale dal Golfo di Quartu al golfo di Orisei; e l'area montuosa e collinare della regione meridionale del Gennargentu.

15. *Sardegna settentrionale*: composto dai territori delle Provincie di Sassari e di Nuoro (eccetto di quest'ultima i comuni a sud del Gennargentu e del Golfo di Orosei). Gli ambienti principali raccolti sono quelli della costa nord-occidentale con le regioni di entroterra La Nurra e Turritano; la costa settentrionale, con l'entroterra vasto della regione Gallura; la costa nord-orientale da Olbia al Golfo di Orosei, con i bacini dei fiumi di questo versante, (soprattutto il Posada e il Cedrino) e le grandi vallate fra le catene montuose dell'interno, delimitanti le regioni del Logudoro, del Goceano, etc.

I quindici (o sedici, nella alternativa "B") Sistemi sopra elencati, risultano — come si è detto — da un confronto fra i requisiti prestabiliti (Capitolo 1) e la realtà dell'armatura urbana nel Mezzogiorno, nel quadro delle condizioni geo-morfologiche dello sviluppo; e hanno ciascuno delle caratteristiche che sono state messe a fuoco dalle diverse indagini promosse dalla Commissione.

Una volta definiti i Sistemi, infatti, ogni gruppo di ricerca ha cercato, per i fenomeni di propria competenza, di analizzarne sia pure sommariamente le caratteristiche, la situazione, le dotazioni, i fabbisogni. (v. Cap. 2).

Per una più puntuale analisi delle caratteristiche di ciascun sistema, abbiamo sintetizzato nell'Allegato III a questo rapporto alcune informazioni essenziali, tratte dalle diverse ricerche e soprattutto dal Rapporto Muscarà (1). Ovviamente una maggiore massa di informazioni — fenomeno per fenomeno — si potranno trarre dai singoli Rapporti di ricerca. Qui ci limiteremo ad un commento generale sulle caratteristiche tipologiche dei 15 (o 16) Sistemi selezionati.

5.2. Le tipologie e l'avanzamento dei 15 (o 16) Sistemi urbani selezionati

Innanzitutto, occorre osservare che i 15 (o 16) sistemi selezionati, hanno gradi di sviluppo urbano assai diversi fra loro. Sarebbe stato impossibile, data l'armatura urbana esistente nel territorio del Mezzogiorno, assai disomogenea fra area e area, ottenere una ripartizione di Sistemi più omogenea dal punto di vista dello sviluppo urbano.

Al diverso grado di sviluppo urbano, saranno probabilmente da collegarsi anche diversi "tempi" di realizzazione di una "politica dei sistemi urbani".

Al tempo delle "Proiezioni territoriali" del Progetto '80, che individuarono una articolazione territoriale per Sistemi "metropolitani" (o urbani) del Mezzogiorno presso a poco analoga a quella proposta dalla Commissione, i Sistemi selezionati furono classificati in funzione proprio del loro diverso grado di sviluppo e del loro ruolo da svolgere nel contesto di una politica generale (nazionale) di riequilibrio territoriale del Paese. Essi furono classificati in tre gruppi fondamentali:

(1) Vedi Allegato 1.

- A. Sistemi fondati sulle "attuali aree metropolitane";
- B. Sistemi di "riequilibrio";
- C. Sistemi "alternativi".

I *sistemi tipo A*, erano considerati quelli risultanti "dalla accettazione delle gravitazioni esistenti", ma anche dalla volontà di un contenimento di tali gravitazioni, e a lungo andare anche un loro annullamento, che fosse correlato alla autonomia guadagnata dai territori limitrofi.

Alla luce delle analisi odierne della Commissione per quanto riguarda il Mezzogiorno, un Sistema di tal genere è senz'altro il sistema della Campania felix, o napoletano: non si può negare che si tratta di un'area metropolitana "spontanea", la quale però deve essere "contenuta" a vantaggio dei sistemi limitrofi.

Anche il Sistema della Puglia centrale potrebbe oggi essere segnato fra questa tipologia: infatti è stato "contenuto" nel territorio, per diminuirne la capacità centripeta nei riguardi di un territorio più vasto; benché nel Progetto '80, da un punto di vista di strategia territoriale nazionale, tale Sistema fosse considerato ancora un Sistema "alternativo", in quanto si pensava dovesse assumere quel ruolo primario di sviluppo del territorio sud-orientale della penisola, ruolo che nei quindici anni trascorsi ha poi effettivamente svolto. Oggi può prevalere l'intenzione di razionalizzare la sua funzione, risolvere funzionalmente il sistema di relazioni con la sua "area metropolitana" (cioè tutte le città contadine e le città costiere a nord-ovest di Bari).

Il Sistema della Sicilia occidentale può costituire un caso di assegnazione tipologica complessa. L'area di Palermo può indubbiamente costituire un'area metropolitana di cui si accettano le gravitazioni, ma si cercano di contenere per non sovraccaricarla del peso di tutta la Sicilia centrale ed occidentale. Ma il fatto che si è preferito aggregare anche la Provincia di Trapani al Sistema Palermitano, anzi di farne un Sistema unico, dà a questo Sistema un carattere non più monocentrico ma tendenzialmente policentrico. Quindi si tratta di un Sistema di tipo A., proiettato non solo al contenimento ma anche al rilancio di una parte del suo territorio, esattamente quello della Provincia di Trapani.

Anche il Sistema della Sicilia orientale, può essere assimilato a questa categoria.

I *Sistemi di tipo B*, o di riequilibrio, sono appunto i Sistemi adiacenti a quelli A. e a cui si è assegnato il compito di fornire l'occasione per respingere l'attrazione che sul proprio territorio esercitano i centri urbani importanti dei Sistemi A.. La loro fun-

zione non sembra debba cambiarsi rispetto alle definizioni del Progetto 80.

Nella regione campana, un Sistema di riequilibrio può essere considerato quello della Campania interna (o quello irpino-salernitano) che ha come ruolo principale di "trattenere" lo smottamento verso Napoli delle aree interne. La presenza di Salerno, che è un centro urbano importante e in forte sviluppo, non toglie il carattere suddetto all'intero Sistema: stimola invece a sottolineare l'importanza di una strategia territoriale per questo Sistema orientata a farne veramente un Sistema policentrico, finché si è ancora in tempo, per non rischiare di ripetere (ma già vi sono preoccupanti segni in questa direzione) con lo "smottamento" verso Salerno, lo stesso fenomeno di ipercongestione che si è registrato con Napoli.

Un altro evidente Sistema di "riequilibrio" — fra quelli selezionati — è quello ionico-salentino, la cui funzione evidente è di "contenere" la tendenza centrifuga dell'area verso il più forte Sistema di Bari, e ribaltare una gravitazione regionale fortemente accentrata sul capoluogo.

Un Sistema di riequilibrio può essere considerato anche quello del Basso Lazio, appunto per la funzione di riequilibrare il forte accentramento su Roma di un troppo vasto hinterland.

I *Sistemi di tipo C*, alternativi, sono quelli che devono svolgere un ruolo appunto "alternativo" all'attuale assetto territoriale dell'intero territorio nazionale e meridionale. Anche in questo caso si tratta evidentemente di una funzione di riequilibrio, ma non solo esercitata a livello locale e regionale, ma per mutare l'aspetto dell'armatura urbana esistente e offrire la possibilità di un più equilibrato sviluppo territoriale.

Per lo più i Sistemi di tipo C. sono ben lungi dall'aver raggiunto un livello soddisfacente di funzioni urbane; sono Sistemi i cui territori sono stati assai marginati fin'ora da uno sviluppo urbano. Ma la loro esistenza rappresenta appunto lo strumento per diffondere meglio sul territorio lo sviluppo urbano, pur evitando degli interventi "a pioggia" che non farebbero che consolidare le gerarchie territoriali attuali.

Non è un caso perciò che nel Mezzogiorno, territorio che nel suo complesso è stato penalizzato nel suo sviluppo urbano più del resto del Paese, i Sistemi di tipo C. abbondino anzi costituiscano l'ossatura di una politica urbana del Mezzogiorno, in quanto rappresentativi in massimo grado del problema urbano del Mezzogiorno: l'assenza della città.

Così sono Sistemi da classificarsi fra quelli C. il Sistema

degli Abruzzi, quello Molisano-alto pugliese (o quello del Sannio e quello della Capitanata), quello Lucano, quello della Sila, quello dello Stretto, quello della Sicilia centrale ed anche i due sistemi sardi.

I sistemi di tipo C. sono quelli in cui sarà più difficile applicare una politica di rilancio urbano, perché sono oggettivamente i Sistemi più deboli, più "artificiali", quelli che più di altri esprimeranno resistenze ad ogni forma di ristrutturazione.

Ne consegue probabilmente che saranno anche Sistemi in cui l'acquisizione di risultati nel senso dell'effetto urbano saranno da attendersi con la più grande pazienza e solo nel lunghissimo periodo. Ma partire con piede giusto è già importante: e non finalizzare gli interventi nei territori di questi sistemi già ad un disegno strategico, potrebbe comportare — come spesso è avvenuto — uno spreco di iniziative e un ulteriore ristagno delle opportunità.

Pur partendo — come si vede — da stadi di sviluppo urbano assai differenti, tanto da giustificare una tipologia, ognuno dei 15 Sistemi urbani presenta per un verso o per l'altro l'urgenza di una *politica dei sistemi urbani*. I sistemi congestionati, appunto, a causa della loro congestione; quelli più deboli, a causa proprio della loro debolezza. E' difficile dunque fissare un criterio di urgenza e di priorità di un intervento.

Se non vi fossero le condizioni per un *avvio contemporaneo di una politica dei Sistemi urbani* in tutti i sistemi selezionati, non vi sono motivi particolari tecnici per dare la priorità ad una categoria di Sistemi piuttosto che all'altra. Per di più *gli interventi di attuazione di una politica dei Sistemi urbani, sono — se correttamente studiati — ad effetto cumulativo*: cioè una azione portata a livello di un Sistema, reca contemporaneamente vantaggi alla realizzazione degli obiettivi di un altro sistema e favorisce l'insieme della politica. Per es., l'attuazione di una politica di razionalizzazione di un Sistema di tipo A. facilita il tentativo di sottrarre gravitazioni di un Sistema tipo B. verso un Sistema tipo A. e quindi favorisce gli interventi in B. (che significa spesso renderli meno costosi perchè meno "massicci"). Così, creare le condizioni di uno sviluppo dei Sistemi tipo C., dal punto di vista dei servizi, non può che avere il risultato di decongestionare i Sistemi tipo A., ciò che favorisce l'intervento in A.

Sarà quindi compito della concertazione politica e quindi della successiva decisione politica di stabilire "priorità" laddove non se ne potrebbero legittimamente sostenere sul piano tecnico.

...

Capitolo Quarto

LE COMPONENTI STRUTTURALI DI OGNI SISTEMA URBANO

1. Verso una strategia territoriale per ogni Sistema

La identificazione di 15 (o 16) Sistemi urbani nel Mezzogiorno, come si è detto, ha orientato gli studi successivi promossi dalla Commissione verso la raccolta di informazioni, miranti a verificare ulteriormente la selezione operata da diversi punti di vista. Talché rimane difficile, nei rapporti delle ricerche effettuate, distinguere i momenti che sono serviti a "formare" la selezione dei Sistemi, quelli che sono serviti a verificarla, e quelli che infine sono serviti a descriverla semplicemente, a *posteriori* della selezione stessa.

L'insieme dei rapporti hanno tuttavia condotto alla valutazione, sistema per sistema, del grado di sviluppo verso la "urbanità". E ciò per valutare, conseguentemente, le carenze ancora esistenti, e le strategie più appropriate per colmarle, con il massimo di risultati al minimo sforzo (o costo).

Un primo passo è stato quello di identificare all'interno di ciascun sistema *due tipi di aree* che progettualmente fossero destinate a due funzioni essenziali: un'area detta "*intensiva*" che raccogliesse le più importanti funzioni urbane, e un'area "*libera*" che fosse riservata alle funzioni del tempo libero integrato nella vita urbana. Questa prima distinzione ha costituito la prima espressione di una "*tassonomia*" *delle componenti strutturali dei Sistemi urbani*, generalmente valida per ciascuno di essi (e che però è stato il risultato della sintesi conoscitiva e progettuale scaturita dall'insieme delle ricerche).

Un secondo passo è stato quello di valutare i "*profili urbani*" *attuali* di ogni sistema, le localizzazioni più importanti di attività produttive attuali o progettate, e i fabbisogni di nuove residenze

per la popolazione (fabbisogni abitativi). Ciò ha condotto ad identificare i luoghi in cui la maggior parte delle funzioni urbane, in ciascun Sistema, dovrebbero esplicarsi: Residenze, Centri di servizio, Aree industriali, etc. E si è identificato così l'asse *portante* di ciascun Sistema e l'area di sua diretta influenza, detta "*alone*"; e in tal modo si sono identificate altre componenti strutturali di ciascun sistema.

Infine, si è valutato il sistema razionale (trasporti e comunicazioni) di ciascun sistema nella prospettiva della sua realizzazione. Si è ulteriormente considerato il sistema relazionale nell'ambito dell'asse portante del sistema, come anche delle direttrici di supporto all'asse portante, atte a relazionare tale asse con l'area libera del sistema e con i sistemi adiacenti: e si sono così approfondite altre componenti strutturali del sistema urbano.

Una attenzione particolare infine è stata data, sistema per sistema, al problema del ricupero e della valorizzazione delle qualità ambientali e dei valori storico-culturali. Ciò ha assunto l'aspetto di ricerca, e relativa progettazione di valorizzazione, di quelle *realità interne a ciascun sistema portatrici di valori paesaggistici, naturali, e d'altro lato, di valori storici soprattutto connessi alla memoria di tradizioni culturali locali*, miscuglio di storia e folklore, spesso connesse con la identificazione di aree e regioni speciali. Tutto ciò si è tradotto nella identificazione di un numero cospicuo di "*Sotto-sistemi ambientali*" specifici; che per loro conto entrano a far parte delle componenti strutturali di ogni sistema, svolgendovi un ruolo essenziale. Tale ruolo è quello di garantire un contrasto (complementare e integrativo tuttavia) alla tendenza — peraltro auspicabile — verso la parificazione delle condizioni di vita, che sono purtroppo assai spesso anche portatrici di uniformizzazione e di "appiattimento" storico-culturale. (Un primo elenco, ancora provvisorio ed approssimativo, appunto perché solo esemplificativo, di tali "sotto-sistemi ambientali" specifici, riprodotto nell'Allegato III.

Dall'insieme dunque delle ricerche, ne è scaturito il disegno di un primo approccio progettuale, utile come "ponte" fra la progettazione macro-territoriale del Mezzogiorno e la singola progettazione di ciascun sistema, e quindi utile come quadro di riferimento per quest'ultima progettazione.

Ma — come si è detto — l'insieme di queste ricerche ha costituito la base anche di una riflessione generale sulle componenti strutturali dei Sistemi urbani, riflessioni che hanno avuto uno sbocco in una sorta di "tassonomia", o classificazione ragionata, di tali componenti.

Questa tassonomia è divenuta pertanto nello stesso tempo sia la "chiave di lettura" dell'insieme delle proposte che sono state fatte nelle diverse ricerche (e che sono contenute nei diversi Rapporti), sia anche un modello di riferimento per la produzione stessa o l'inquadramento delle proposte.

Prima di procedere pertanto alla illustrazione delle grandi linee progettuali (v. Cap. 5) emerse a conclusione delle ricerche — sistema per sistema — (come quadro di riferimento della progettazione futura scala di ciascun sistema), ci sembra opportuno dar conto in questo capitolo 4 di quella "tassonomia" delle componenti strutturali dei sistemi urbani, sia pure in modo sempre sintetico ed essenziale.

Si tratta infatti di definire il Sistema attraverso alcune sue fondamentali "componenti", che ne costituiscono la struttura; si tratta di definire i diversi aspetti "morfologici" del Sistema urbano in generale, da ritrovarsi — essenzialmente — in ogni possibile concreto Sistema urbano identificato e progettato nella realtà geografica economica territoriale particolare. Tali componenti aiuteranno a "disegnare" in concreto ogni singolo Sistema urbano. Tali componenti quindi sono come la "didascalia" — standard di schemi grafici e cartografici di ciascuno dei sistemi urbani, come vedremo nel prossimo capitolo. (Vedi le "cartografie programmatiche" dei Sistemi urbani del Mezzogiorno in allegato al cap. 5).

2. L'Area e la Delimitazione del Sistema

Innanzitutto il Sistema urbano ha una sua Area o superficie territoriale sulla quale insisterà, e che costituisce pertanto la prima rilevante componente strutturale dello stesso. Tale Area avrà un suo perimetro, che costituirà dunque la *Delimitazione* del Sistema.

Il problema della Delimitazione, e quindi dell'Area, del Sistema implica una opzione sulle relazioni intercorrenti fra diversi Sistemi territorialmente contigui o adiacenti; si tratta infatti di decidere se la Delimitazione è solo quella del Sistema in questione ovvero riguarda contemporaneamente anche il Sistema adiacente. Nel primo caso — come avviene in tutti i casi di relazioni "confinarie" — occorre prevedere una qualche porzione di territorio non appartenente ad alcun Sistema (una "terra di nessuno"); nel secondo caso tutto il territorio viene a far parte in un modo o nell'altro di qualche Sistema urbano.

Nell'impostazione concettuale portata avanti dai lavori della Commissione, nella nozione di Sistema urbano è ben radicato un carattere multi o pluri-funzionale, nel senso che esso dovrebbe includere *tutte* (nessuna esclusa) le più importanti funzioni di uso del territorio. D'altra parte è difficilmente concepibile immaginare delle parti di territorio che non abbiano propria nessuna funzione d'uso da esprimere. Anche le parti più deserte, più inaccessibili e meno utilizzabili, svolgono in qualche modo una funzione territoriale, se non altro quella di costituire una riserva naturalistica per la salvaguardia di un ambiente naturale altrimenti non riproducibile; e tutto ciò sempre a vantaggio dell'uomo cittadino, cioè partecipe di una certa vita civile e comunitaria.

Secondo questa impostazione, allora, sembra più coerente l'adozione della seconda soluzione: che in un modo o nell'altro ogni territorio venga a far parte di qualche Sistema urbano, e che dunque ogni Area di Sistema urbano sia contigua a quella di un altro e che tutte le Delimitazioni di ogni Sistema urbano abbiano il ruolo di servire almeno due Sistemi adiacenti (ovviamente nei casi in cui la superficie marina non viene considerata un confine).

Dalla suddetta impostazione — che è stata adottata dalla Commissione nell'individuare il numero, le Aree e le delimitazioni dei Sistemi urbani nel Mezzogiorno — ne discende una implicazione assai importante: che la struttura di ogni Sistema urbano, e più precisamente la sua Area, includerà necessariamente territori dalle funzioni diverse e, in particolare, territori dalla funzione più netta e precisa, quelli che senza dubbio contribuiscono a determinare una struttura urbana, e territori la cui funzione è meno netta e precisa, la cui esistenza è meno essenziale alla caratterizzazione di una struttura urbana, ma che purtuttavia devono essere attribuiti ad una struttura urbana più evidente, al fine di svolgervi una funzione, che possa renderli una componente del Sistema.

Nelle diverse esperienze teoriche e pratiche di analisi e progettazione territoriale, a questi due fondamentali tipi di territori si sono assegnate diverse denominazioni atte a esprimere la diversa funzione territoriale: si è parlato di aree "forti" e di aree "deboli", di aree "centrali" e "periferiche", di aree "principali" e "complementari", di aree "intensive" e di aree "libere", etc. Non sempre nella concreta configurazione territoriale le une e le altre sono fra loro necessariamente "compatte" o contigue; talora possono anche intercalarsi. Ma il carattere dominante delle aree "forti" è quello di essere tendenzialmente centripete e "nu-

cleari", quello delle aree "deboli" di essere centrifughe e disperse. Anche in una più precisa definizione funzionale e di ruolo dei due tipi di aree, nella quale quelle "deboli" potranno trovare una ragione di impulso nel quadro della divisione di funzioni prescelta, le aree "forti" tenderanno — nelle diverse configurazioni territoriali — ad assumere il carattere di aree "centrali" e quelle "deboli" di aree "periferiche"; e — come tali — le prime tenderanno a trovarsi al centro dei Sistemi urbani, e le seconde nella periferia degli stessi (salvo eccezioni).

Dalla impostazione sopra richiamata, dunque, ne consegue necessariamente come componente strutturale del Sistema urbano la suddivisione della sua Area in due fondamentali sub-Aree, (che qui si propone di chiamare): Area "*intensiva*" e Area "*libera*".

2.1. L'Area "*intensiva*"

Per Area intensiva del Sistema urbano si intende allora quell'area che, per rilevazioni analitiche o per assegnazione progettuale, viene ritenuta la sede dei più importanti fenomeni insediativi, quelli capaci di *caratterizzare l'esistenza stessa del Sistema urbano*.

Ovviamente tale Area esprimerà i più elevati valori di "densità" insediativa residenziale e abitativa. Ma esprimerà nello stesso tempo i più elevati valori insediativi di altre attività (industriali, commerciali, servizi sociali, etc.) espressi dai loro propri indicatori di "densità"). Tali densità, in particolare quella residenziale, devono in questo caso essere concepite indipendentemente dalle tipologie edilizie e costruttive che ne determinano usualmente il valore. Vanno incluse nella nozione e nella delimitazione delle Aree intensive tutti i fenomeni di insediamento abitativo *stabile e legato ad una vita quotidiana di lavoro, di servizio*; anche se i caratteri dell'insediamento possano assumere — in base alle tipologie di uso del terreno — carattere diffuso o sparso ("suburbano").

L'area in questione è "*intensiva*", in quanto essa partecipa intensamente alla vita complessa e totale del Sistema urbano e ne è sede (o ne potrebbe essere auspicabilmente sede) delle sue più importanti attività.

Se il Sistema urbano è stato bene individuato e definito, esso viene caratterizzato esplicitamente per la sua Area intensiva e non per quella "*libera*". Anzi, nel caso in cui si volesse restringere la nozione di Sistema urbano ai fenomeni di più intensa

e continua urbanizzazione (conurbazioni, aree metropolitane, etc.) il Sistema urbano si identificherebbe nella sua Area intensiva, e l'Area libera potrebbe essere quella "terra di nessuno" fra i vari Sistemi, al di fuori delle perimetrazioni di ciascuno di essi. Ma avendo scelto a favore un concetto *complessivo e plurifunzionale* di sistema urbano, questi territori "liberi" sono da includersi — in qualche modo, e nel modo più razionale e motivato — in un'unica Area, caratterizzandone però le funzioni specifiche rispetto a quelle più complesse e integrate dell'area intensiva.

2.2. L'Area "libera"

L'area libera si trasformerebbe in tal modo da territorio indifferenziato generico a area "funzionale" specifica di un Sistema urbano, mantenendo ed anzi accentuando le sue caratteristiche peculiari.

Il territorio "libero", risultante all'analisi, potrebbe infatti essere insediamento di attività *miste*, in parte ricadenti in quelle di una area "intensiva", in parte in quelle di una area libera di un Sistema urbano. Se questi territori, pur non avendo una definita funzione risultante all'analisi, non hanno tuttavia i requisiti per appartenere ad una area "intensiva", essi dovranno essere aiutati a "specializzare" la loro qualificazione di area "libera" di un sistema, anche a rischio di perdere degli insediamenti sia abitativi che di attività non razionalmente coerenti con la loro vocazione.

Gli insediamenti più adatti alle aree "libere" sono ovviamente quelli del turismo e del tempo libero. Queste attività, anche se largamente stagionali, attivano comunque occupazioni a loro volta fattore di domanda per servizi urbani di primo livello. L'insieme dello sviluppo dovrebbe però contenersi entro il sistema di interdipendenze attivato dagli insediamenti speciali per i quali tali aree hanno vocazione, e non da altri, anche se ereditati da un passato non più razionale e coerente con l'organizzazione economica e urbana futura.

Il contenimento entro questi limiti dello sviluppo di queste aree libere è garanzia che le occupazioni future in esse insediate si possano svolgere a livelli di redditività e di produttività in tutto eguali a quelli delle aree intensive, e non invece come oggi avviene secondo uno standard di produttività e redditività "di seconda serie". Per cui il vero "sviluppo" economico di queste aree libere parte da un contenimento della dispersione di attività

non in linea con il ruolo funzionale di aree libere entro il definito Sistema urbano.

Mentre il Sistema urbano nel suo complesso, e in larga misura anche l'area intensiva dello stesso, vengono individuati in funzione e alla ricerca dell'obiettivo di garantire la loro *autonomia funzionale*, (ed è per questo che fra i loro requisiti, già illustrati nel Cap. 1, si sono identificate delle *soglie minime* di popolazione, territorio, "mercato", vocazione produttiva, etc.), le aree libere di un Sistema non hanno autonomia alcuna, ma vivono in funzione della loro "integrazione" funzionale con il Sistema urbano di cui sono parte e con l'area intensiva di esso. E' per questo che la progettazione dello sviluppo di queste aree o porzioni di esse non può avvenire se non nel quadro e in stretta coerenza con la progettazione dell'intero Sistema urbano, da cui in larga misura dovrebbero ricavare vincoli ed obiettivi.

Questo è il caso — largamente diffuso in Italia — di molte aree montane e collinari, che presentano scarse opportunità e vocazioni ad uno sviluppo intensivo polivalente, anche se sede di centri storici urbani relativamente importanti. Ciò malgrado, viene in questo paese largamente disattesa la regola razionale di una loro *non-autonoma progettazione di sviluppo* e della dipendenza del loro sviluppo dalla progettazione dell'intero sistema nel quale dovrebbero collocarsi. La violazione di tale regola danneggia gravemente la qualità del loro stesso sviluppo, ne disperde le potenzialità in una serie di interventi slegati a pioggia che non solo non producono un sufficiente effetto economico ma compromettono quello che si potrebbe avere in una appropriata specializzazione funzionale dell'area in questione, come area "libera".

3. L' "Asse portante"

Come ogni "struttura", il Sistema urbano ha come componente fondamentale un suo "asse portante". E' anzi intorno a tale asse che si collocano tutti i "fatti", i fenomeni di agglomerazione insediativi, su cui ci si è fondati per individuare il Sistema. Esso costituisce come lo "scheletro", oppure — come dicevano i costruttori artigiani di strutture lignee — l' "anima" del sistema.

Ancor più che l'Area, componente fondamentale ma quasi "di riporto", l'Asse è la componente "creativa" del Sistema, generatrice di quelle strutture e relazioni fondamentali che fanno

di un "arcipelago di insediamenti un Sistema urbano" (per usare la felice espressione di Corrado Beguinot).

L'Asse portante di un Sistema si presenta ovviamente come una relazione lineare del e nel territorio. Ma non deve essere considerata come una semplice relazione "infrastrutturale". Essa è difficilmente misurabile con gli usuali misuratori di fenomeni territoriali (per es. gravitazionali); è una relazione di "appartenenza", di identità, del Sistema, prima ancora che una relazione di funzioni.

Ecco perché l'Asse *più che una realtà da rilevare, è un concetto progettuale da sviluppare*. E' difficile concepire lo sviluppo progettuale di un Sistema urbano, se non si parte dalla identificazione del suo possibile Asse portante, su cui tutte le altre determinazioni funzionali "ruotano".

La concreta determinazione dell'Asse portante dei suggeriti Sistemi urbani nel Mezzogiorno, fornirà delle esemplificazioni che potranno essere più eloquenti di ogni definizione. Nella riflessione sul territorio che ha portato a identificare i Sistemi urbani e — nello stesso tempo — i loro Assi portanti si è ovviamente incontrata una varietà di situazioni o di casi che hanno spesso indotto a introdurre una ulteriore qualificazione e distinzione nel concetto e nel segno dell'Asse portante: un Asse fondamentale, principale, dalle caratteristiche "più forti"; e segmenti di esso per lo più "periferici" ma spesso anche centrali, più "deboli", meno incisivi. Il confine poco preciso delle qualificazioni delle due sezioni dell'Asse hanno indotto a definirle semplicemente con un carattere ordinale: Asse di "primo" e di "secondo" grado.

L'Asse *di primo grado* può reggere da sé l'intero Sistema. L'Asse *di secondo grado* è quel segmento dell'Asse che si presenta con caratteristiche di "marginalità", ovviamente dipendente dalla fisionomia e morfologia dell'Asse di primo grado. Tale marginalità si presenta spesso come periferica: è il caso di Sistemi "compatti" i cui centri più importanti non presentano impedimenti particolari nelle loro interrelazioni funzionali. La marginalità può essere anche "centrale" quando le caratteristiche morfologiche del Sistema, e dell'Asse che lo regge, presentano delle interruzioni spaziali, che non possono ammettere un Asse continuo di primo grado; ma tuttavia si ha bisogno della continuità dell'Asse altrimenti il Sistema perderebbe un suo fondamentale supporto.

4. L' Alone" dell'Asse portante

L'Asse portante, per quanto concettuale nella sua espressione, deve essere individuato con un segno netto che ne configuri e ne sintetizzi il carattere. Ma la sua effettiva collocazione nel territorio non è precisa. Mentre il suo segno è facile ad una scala sintetica, se i rapporti con la realtà diminuiscono e la scala si impiccolisce è più che probabile che la localizzazione dell'Asse sfumi maggiormente e si disperda su un ambito assai più vasto di quello che il segno rappresenterebbe ad una scala superiore. Questo "effetto" indefinito (e non facilmente rappresentabile ad una scala territoriale nella quale però si può parlare di, e si può disegnare, un Asse portante) lo chiameremo "alone". Esso sarà una superficie sfumata, adiacente al segno dell'Asse portante, che avrà lo spessore che sarà dettato dalle caratteristiche insediative e geografiche dell'area in questione.

In verità, l'Alone dell'Asse portante, ad un grado di sviluppo del Sistema urbano pienamente maturato, potrebbe facilmente coincidere con l'intera Area "intensiva" dello stesso sistema. I tempi e i modi in cui ciò avverrà, dipenderanno anch'essi dalle caratteristiche insediative e geografiche del sistema e dalla morfologia urbana di partenza. Per es. una grande conurbazione già esistente, tenderà a sviluppare l'alone del suo Asse per tutto il territorio in pianura o dolcemente collinare che gli sia adiacente per molti chilometri di profondità: ciò che nella maggior parte dei casi configurabili corrisponde a tutta l'Area definita programmaticamente intensiva.

5. Le Direttrici di supporto

L'Asse portante, che caratterizza — come si è detto — il Sistema, con le sue strutture di primo e secondo grado e con il suo "alone" — è aganciato a delle direttrici che gli permettono di tenere il collegamento sia con l'Area libera del proprio Sistema sia con il territorio dei Sistemi adiacenti. Tali direttrici le chiamano "Direttrici di supporto".

Esse sono fondamentalmente direttrici infrastrutturali, intorno alle quali si possono sviluppare insediamenti funzionali e nodalità di ricupero di centri preesistenti o centri specializzati della area "libera".

La direttrice di supporto può costituire quindi un valico funzionale con gli altri Sistemi e i loro Assi.

6. Centri o Nuclei di servizio

Il Sistema urbano è portatore di un effetto urbano diffuso su tutta l'Area che lo riguarda, ma con particolare presenza e densità lungo l'Asse portante e il suo "alone". Tuttavia, per quanto concerne i "servizi", alle diverse scale dimensionali e di accesso loro proprie, è ragionevole che essi si "concentrino" in alcuni punti dell'Asse, grosso modo corrispondenti ai preesistenti insediamenti urbani.

Al disopra di una certa soglia dimensionale e di utenza tali centri meritano di essere segnati come nuclei importanti della struttura. Una loro più precisa e completa localizzazione potrebbe essere progettata solo dopo un più accurato studio del rapporto tra "centri di domanda" (o residenza degli utenti) e standard di accessibilità programmatici, rispetto ai "centri di offerta" (installazione degli impianti) preesistenti.

In via approssimativa e generale si possono identificare i luoghi strategici di tali localizzazioni nei centri urbani più importanti. Per simboleggiare la "gerarchia" degli accessi secondo la natura e la "rarietà" o "frequenza d'uso" dei servizi stessi, possiamo per il momento classificare i Centri in due categorie: Centri di *primo* e di *secondo* grado.

Nei *Centri di servizio "di primo grado"* si possono concepire idealmente collocate le attività (più o meno organizzate in "complessi integrati" di servizi) aventi come "soglia di utenza" dai 300 ai 400 mila abitanti, (e una soglia di accessibilità pari all'incirca a 60-70 minuti).

Nei *Centri di servizio "di secondo grado"* si possono concepire idealmente collocate le attività (ugualmente più o meno organizzate in "complessi integrati") aventi come "soglia di utenza" i 100-200 mila abitanti (e una soglia di accessibilità pari all'incirca a 25-35 minuti).

Le attività che, data la frequenza d'uso, superano una soglia di utenza del tipo assegnata ai Centri di primo grado, hanno come soglia di utenza l'intera popolazione, e come soglia di accessibilità l'intera Area del Sistema urbano: sono perciò attività che possono essere *indifferentemente* localizzate in qualsiasi punto del Sistema (o del suo Asse), tenuto conto delle esigenze proprie di ciascun impianto, quanto ad installazione e quanto a integrazione con altre attività (e quanto a minimizzazione dei costi di accesso dell'utenza). Esse saranno evidentemente studiate e progettate a livello operativo nella progettazione di ciascun Sistema.

Le attività per altro verso che, data la frequenza d'uso, sono al disotto della soglia di utenza indicata per i Centri di secondo grado, sono attività che possono essere ugualmente localizzate in modo diffuso, seguendo la concreta distribuzione territoriale dei preesistenti centri urbani; sarà compito della progettazione di Sistema e di quella sub-sistemica (provinciale e comunale) valutare i concreti fabbisogni di servizio e stabilirne la più opportuna localizzazione, nell'ambito dell'intelaiatura o Asse portante del Sistema.

7. Strutture speciali sub-sistemiche (o "Sotto-sistemi ambientali)

Il sistema urbano in tanto è tale ("sistema") in quanto è concepito come organismo unitario, integrato e funzionalizzato nelle sue singole parti, che tutte concorrono — ciascuna per il proprio ruolo — alla "performance" del Sistema nel suo insieme.

L'integrazione funzionale del Sistema (come si è già ampiamente illustrato nel capitolo 1 in cui si è proceduto alla definizione concettuale del Sistema urbano) significa che all'interno del Sistema non deve crearsi alcuna "gerarchia" territoriale, ma solo "funzioni" territoriali; non possono esserci in altri termini singole parti del sistema che assomino — a livelli più modesti — le stesse funzioni del Sistema nel suo complesso, giacché altrimenti si negherebbe il principio e il concetto della integrazione funzionale.

Tuttavia vi sono nella concreta esperienza storica di ogni territorio, e quindi anche di quelli che si vogliono integrare in Sistema (trasformando la struttura urbana da "arcipelago" a "sistema"), delle realtà specifiche, aventi speciali qualificazioni, che è bene non "annegare" nella "razionalità" del Sistema, o che è bene "ricuperare" — nel quadro del Sistema — da una tendenziale degradazione; degradazione dovuta al fatto che quelle realtà erano funzione di servizi che non trovano più una loro collocazione razionale in una moderna organizzazione del territorio, (di cui il Sistema urbano vorrebbe invece essere espressione).

L'Italia in particolare, ed anche il Mezzogiorno quindi, è assai ricca di queste realtà, che oggi tendono ulteriormente a degradarsi, oppure a sopravvivere solo per la cattiva organizzazione del territorio, e che invece, in un nuovo modo di concepire lo sviluppo urbano, potrebbero e dovrebbero ritrovare una loro propria vitalità, anche se "nuova", rispetto a quella che vide la loro nascita e il loro sviluppo.

In ogni Sistema queste realtà devono essere identificate e — come dire — "ritagliate" allo scopo di non renderle contraddittorie allo sviluppo complessivo del Sistema, e neppure farle assorbire completamente da esso.

Definiremmo tali realtà: "strutture speciali sub-sistematiche" (o semplicemente "sotto-sistemi ambientali") di qualificazione o riqualificazione autonoma. Esse vanno segnate in modo particolare, pur lasciando alla progettazione di sistema (o eventualmente ad una loro propria progettazione intersistemica o interregionale) il compito di definirle anche nel segno e nella localizzazione, più precisamente.

Capitolo Quinto

PRIME LINEE STRATEGICHE DI ASSETTO FUTURO PER CIASCUN SISTEMA URBANO

1. Sistema del Basso Lazio

Il Lazio è stato da sempre un retroterra di Roma (come peraltro altre numerose aree dell'Italia centrale). Ma da quando si è cercato di attuare una politica territoriale in questa Regione, cioè dagli anni sessanta in poi, ogni studio di carattere programmatico relativo a questa Regione, ha svolto il tema di "riequilibrare" il territorio laziale, diminuendo la dipendenza delle sue aree più marginali del nord e del sud dai servizi urbani di Roma.

I territori delle province di Frosinone e Latina, anche in connessione agli sforzi di intervento straordinario conseguenti alla loro inclusione nell'area del "Mezzogiorno", sono stati considerati territori da "affrancare" dalla dipendenza di Roma attraverso una azione intensa di ricupero di autonomia, che si è finora sviluppata solo nel notevole e rimarchevole insediamento di attività industriali e commerciali (sia nella Valle del Sacco che nei nuclei dell'area pontina). A questi insediamenti ha fatto seguito una certa capacità di rilancio dell'occupazione, per cui l'area, da area di emigrazione, è divenuta area di immigrazione di mano d'opera e quindi di popolazione.

Le condizioni di vita urbana, però, non sono migliorate, salvo per quanto riguarda i servizi pubblici più elementari (scuole e sanità) e le attività commerciali più convenzionali e usuali. Per quanto riguarda l'"effetto-città" Roma continua a rappresentare il centro di attrazione fondamentale e per tutti i servizi urbani più rari e più significativi queste aree sono ancora "periferiche" del centro romano. I problemi che da ciò sorgono sono notevoli: scomodità di accesso, pendolarismi ingiustificati, languore di alcune strutture, pur esistenti, nei centri di Latina e Frosinone, etc.

Una politica urbana nel Lazio del sud, comunque progettata in una serie di documenti ufficiali (da un Piano del Prov. OOPP ai CRPE, fino ad alcuni documenti della Regione), per quanto mai ancora attuata, si dovrebbe fondare sulla creazione di un asse portante principale di relazioni "incrociate" che vada da Latina a Frosinone-Ceccano e da Colleferro a Cassino con un fondamentale "scavalco" o penetrazione tra i monti Lepini e gli Ausoni tra Priverno e Ceccano. La connessione funzionale tra i centri della Ciociaria e Valle del Sacco con il versante pontino è, in questo quadro, essenziale per raggiungere, insieme, una massa demografica suscettibile di giustificare e sostenere una autonoma localizzazione di Servizi rari e superiori di cui le due aree sono ancora tributarie di Roma. Due segmenti dell'area portante si protrarrebbero da Latina a Terracina e da Frosinone a Sora, nonché da Cassino a Isernia. Intorno a questo asse portante si svilupperebbero le due "città": la "città pontina" ricca di centri ed insediamenti intensivi la cui progettazione ulteriore potrebbe dare una razionalità di relazioni intelligente e dinamica, e la "città latina" sviluppata in un continuum lungo la "via latina" e coinvolgente tutti i centri della Valle latina e della Valle del Sacco.

Per ottenere il risultato di una autonoma localizzazione di Servizi rari, *una strategia essenziale sarebbe quella di "deprimere" le comunicazioni con Roma, nei modi resi possibili dalle circostanze, ed incoraggiare o esaltare delle correnti di traffico e delle comunicazioni rapide fra i centri, appunto, della Valle latina e della Valle del Sacco con quelli dell'area pontina.*

L'integrazione è necessaria fra le due aree solo per raggiungere insieme un livello di servizi che esse da sole non potrebbero grafiche e culturali non identiche, non potrà mai significare annullamento delle differenze, e non dovrà compromettere laddove possibile lo sviluppo di alcuni servizi alla scala di ciascuna area, vista in se stessa come "sub-sistema", né impedire la ricerca sia per il sistema "latino" che per il sistema pontino di una identità propria di tipo urbanistico.

L'integrazione è necessaria fra le due aree solo per raggiungere insieme un livello di servizi che esse da sole non potrebbero raggiungere mai, e per innescare un meccanismo di sviluppo urbano dal quale oggi siamo ancora lontani. Con il tempo, e lo sviluppo di urbanizzazione autonoma, potranno crearsi anche le condizioni per un ricupero di autonomia su livelli diversi da quelli resi possibili oggi.

Un ruolo estremamente importante per lo sviluppo dell'integrazione territoriale dei due sub-sistemi, verrebbero a svolgere le

direttrici di supporto trasversali Sora-Ceprano-Fondi-Formia e quella Cassino-Minturno-Formia; lungo l'asse portante Frosinone-Ceccano-Priverno-Latina e le due direttrici di supporto sopra indicate dovrebbe concentrarsi lo sviluppo programmatico delle due aree, in alternativa agli sviluppi longitudinali verso Roma, sia dell'autostrada che delle vie Appia e Pontina.

Con il tempo, si potrebbe immaginare di intensificare i rapporti fra la valle del Sacco e la piana pontina, istituendo delle linee speciali e rapide di trasporto "urbano" metropolitano di tipo magari "circolare", unenti i punti di Latina-Terracina-Sperlonga-Formia-Minturno-Cassino-Pontecorvo-Ceprano-Frosinone-Ceccano-Priverno-Latina.

Ma fin d'ora i due sottosistemi descritti dovrebbero dar luogo a due "città" — una Città "pontina" e una Città "latina" — ni cui rafforzare le possibilità e le capacità di integrazione, proprio per resistere all'attrazione gravitazionale di Roma.

I Centri di servizio principali sono progettati nell'area di Latina e nell'area Frosinone-Ceccano, anche se delle localizzazioni più diffuse potrebbero benissimo essere accettate, data la configurazione dell'asse portante. Dei Centri di servizio di secondo grado si rendono tuttavia indispensabili a Terracina, a Formia, a Cassino, e ad Isernia.

L'intero Sistema urbano è dotato di un insieme di Sottosistemi ambientali speciali che ne arricchiscono la funzionalità soprattutto verso le "aree libere" del Sistema stesso.

Sul fronte marino, si può organizzare il sotto-sistema del "Circeo", con un ampio arco costiero dal lago di Fogliano a Terracina e includente il promontorio del Circeo e il relativo parco. Anche la "Conca di Fondi" è un ambiente da rivalutare e preservare e da organizzare in sotto-sistema speciale. E infine il "Golfo di Gaeta" è un ambiente da progettare in forma unitaria, con perno sui tre centri ormai continui di Gaeta-Formia-Minturno.

Nel retroterra vi è l'ambiente speciale dei "Monti Lepini" che deve essere progettato unitariamente in sotto-sistema, con le sue numerose realtà (Cori, Norma, Ninfa, Sermoneta, Bassiano, Segni, Montelanico, Carpineto R., etc.). E nel versante propriamente appenninico, vi è, a ridosso dei Monti Ernici, il sotto-sistema della "Ciociaria" (Anagni-Fiuggi-Alatri e circondari) penetrato dalla direttrice di supporto che da Frosinone si innesta — dopo un percorso ad arco nelle propaggini meridionali degli Ernici — nella Prenestina e conduce a Roma. Quindi il sottosistema del "Bacino del Melfa" che scendendo dai Monti della Meta e dalle Mainarde in numerosi elementi vallivi e in begli altipiani e rocche

(Alvito, Atina, Casalattico, Casalvieri) attraverso la valle del Melfa si conclude a Roccasecca. E ancora il sottosistema di "Montecassino" certamente dominato dalla suggestione dell'Abbazia, ma anche dall'anfiteatro della Valle del Rapido, tra il Monte Cairo, il Monte Maio, il Monte Sambucaro e il Monte Trocchio. Né da sottovalutare un possibile altro sottosistema, dall'altra parte della valle del Liri, il sistema degli "Aurunci", sulle pendici nord degli Aurunci appunto, con Esperia, Ausonia, Coreno, etc. sulle falde di Monte Forte, Monte Maio (omonimo del precedente) ed altri rilievi minori.

Infine, si è ritenuto di aggregare a questo Sistema anche il sottosistema del "Sannio occidentale", che costituisce un'unità ambientale abbastanza tipica (corrispondente alla nuova provincia di Isernia, esclusa l'alta valle del Trigno) costituita da un complesso vallivo tra cui l'alto bacino del Volturno e quello dei suoi affluenti "alti".

Le pendici sannitiche del massiccio del Matese, facenti parte della provincia di Isernia, farebbero invece parte di un sottosistema tipico del "Matese", che gravita però essenzialmente nella area libera del sistema campano (il Sistema n. 3, della "Campania felix").

Variante "B": **Sistema del Basso Lazio**

In questa variante, la morfologia del Sistema n. 1 del Basso Lazio rimarrebbe sostanzialmente la stessa e le strategie identiche. L'Asse portante del Sistema perderebbe il suo segmento "secondario" da Cassino a Isernia; e l'intero Sannio occidentale (provincia di Isernia esclusa l'alta valle del Trigno) si ribalterebbe in una aggregazione con le altre regioni sannitiche ad est e a sud, dando luogo al *Sistema del Sannio*. (n. 4 bis)

2. **Sistema Abruzzese**

L'Abruzzo, a dispetto del suo vasto territorio, e a dispetto di una crescita delle città regionali alquanto disintegrata fra loro (almeno fra l'Aquila e il suo territorio e le città della costa), a causa della scarsa consistenza demografica, — come si è visto nel cap. 3 — sembra non offrire la possibilità di uno sviluppo adeguato che non sia strettamente "integrato" a livello regionale.

Il punto strategico nodale è dunque quello di accrescere la gravitazionalità interna alla regione, e mortificare, per opposto,

quella (attualmente assai forte) "esterna", soprattutto verso Roma, di cui l'Abruzzo deve evitare di diventare una "provincia".

Ciò non potrà avvenire se l'Abruzzo non contrapporrà la forza demografica dell'*intera regione*, e non delle sue singole agglomerazioni urbane, da sole insufficienti e incapaci allo scopo.

Il sistema urbano io si è fatto perciò "coincidere" con la intera regione (si colloca ad un livello poco superiore al milione) e il problema del suo assetto è quello di una specializzazione, funzionale al "tutto", dei diversi centri e, come si è detto, di una infrastruttura di trasporti adatta a questo scopo.

L'asse portante del Sistema, nella parte principale è quello costiero che coinvolge il territorio delle tre provincie di Teramo-Pescara-Chieti, nella parte secondaria si sviluppa a croce secondo due direzioni: l'Aquila-Sulmona, e Avezzano-Pescara.

I Centri di servizio di primo grado sarebbero nell'area Pescara-Chieti, e nell'area dell'Aquila. Ma Centri di servizio di secondo grado andrebbero configurati nei vari terminali dell'asse portante: Teramo, Vasto, Avezzano e Sulmona.

L'Abruzzo è ricco di realtà ambientali da preservare e da valorizzare. A parte la costa organizzabile in tre sottosistemi marittimi e costieri, al nord (tra il Tronto e il Vomano), al centro (tra il Vomano e il Pescara) e al sud (tra il Pescara e il Trigno), sono le strutture appenniniche montane e collinari che offrono un paesaggio ambientale ricco di opportunità.

Innanzitutto il sistema dei rilievi appenninici ha creato in Abruzzo dei bacini intermontani che assumono l'aspetto paesaggistico di "conche" che si sono circondate di centri abitati, con notevole suggestione ambientale. Fra le più importanti le conche dell' "Aquila", di "Sulmona", del "Fucino", di "Capestrano", che possono essere erette a sottosistemi di ricupero e progettazione ambientale.

Poi vi è un insieme di rilievi di alta montagna da organizzare in sottosistemi in ragione dell'unico ambiente orografico e culturale che li caratterizzano. Vi è cioè un "*sottosistema del Gran Sasso*" che circonda appunto il massiccio e che si estende dal lago di Campotosto fino a tutto il Campo Imperatore; vi è poi un "*sottosistema della Maiella*", che circonda la montagna dal Passo Lanciano a nord fino al Valico della Forchetta a sud includendo a ovest la valle dell'Aventino; vi è un sotto-sistema dell' "Alta Marsica" o "*altipiani della Marsica*" che comprende sia il comprensorio di Scanno che i sistemi vallivi che confluiscono negli altipiani di Roccaraso-Pescocostanzo e dell'Alta valle del Sangro; vi è lo stesso "*sottosistema del Parco Nazionale d'Abruzzo*" (dalla Montagna Grande fino ai Monti della Meta). Vi potreb-

bero essere anche dei sottosistemi del "*Velino e Sirente*" o "*delle Rocche*", appunto perché comprensivo delle aree montane della catena del Velino e del Sirente inclusi gli altipiani numerosi e contigui da Campo felice a Ovindoli, con le Rocche (di Cambio di Mezzo, Rovere, etc.); e un sotto-sistema "*dei Monti della Laga*" altro sistema di rilievi ricco di alte valli e altipiani, costituite del bacino alto del Tordino.

Vi è infine un ambiente paesistico di "media montagna", costituito da forme insediative di piccoli aggregati in forte crisi di spopolamento, ma ancora carichi di valori architettonici (quelli tipici dell'antico villaggio compatto). Questo ambiente con difficoltà può essere autonomizzato, anche a livello di sottosistema e in sede di progettazione più organica e precisa dei sottosistemi sia montani che di "conca" essi dovranno essere ad essi aggregati ritagliandone dei confini anche più vasti di quanto non ne indichi la loro omogeneità morfologica.

Un caso a se costituisce il ricupero e lo sviluppo ambientale di due paesaggi vallivi: quelli della (medio-bassa) "*Valle del Sangro*" e quello della "*Valle del Trigno*"; essi potrebbero essere riuniti in unico sotto-sistema "*dei Monti dei Frentani*", dal nome del complesso di rilievi che vanno dal Lago del Sangro fino alle valli a destra del Trigno.

Adeguate direttrici di supporto dell'Asse portante del Sistema urbano dell'Abruzzo sono — oltre quelle tradizionali, "adriatica" e trasversale verso il Lazio e Roma che raccoglie sia l'asse Pescara-Avezzano che la direttrice interna Teramo-L'Aquila — anche quelle che migliorano l'interrelazione con altri sistemi urbani: per es. quella che da Lanciano e Sulmona, attraverso la alta Valle del Sangro conduce a Isernia, quella che collega l'Aquila a Rieti, e quella che collega Avezzano a Sora attraverso la Valrovetto. Una direttrice interna di supporto da prendere in considerazione è quella che da Lanciano a Teramo penetra a semicerchio attraverso i contrafforti pedemontani della Maiella e del Gran Sasso, per allargare l'area di influenza e di collegamento dell'Asse portante principale. Infine, anche la Valle del Trigno costituirebbe la sede di una direttrice di supporto importante di collegamento adriatico-tirrenico nella cintura più stretta della penisola.

3. Sistema della "*Campania felix*"

L'intera regione Campania, come forse l'intero Mezzogiorno per lungo tempo hanno costituito il retroterra economico, culturale e sociale della città di Napoli.

Come è il caso del Lazio e di Roma, anche per la Campania "interna" il problema territoriale più rilevante è stato ed è quello di affrancarsi dalla dipendenza urbana di Napoli e dei suoi servizi, e di sviluppare nei limiti del possibile una certa "autonomia". Come per Roma, ma in forme ancora più vistose, aggravate da un maggiore degrado urbano e da un livello di produttività economica delle attività ancora inferiore, l'obiettivo di "alleggerire" la città metropolitana dalla pressione gravitazionale del suo retroterra regionale, si connette a quello di razionalizzare le funzioni urbane per la popolazione di tutti i centri — primo fra tutti quello del comune capoluogo — in cui insiste attualmente la popolazione (e di cui non sarebbe pensabile una politica di alleggerimento fondata su un esodo di popolazione).

D'altra parte, l'arresto di immigrazione nei luoghi più "centrali" che si è prodotto ormai da tempo, non è più sufficiente ad alleggerire la pressione di cui si diceva, che, facilitata dal miglioramento tecnico dei trasporti e degli accessi, si manifesta in termini di pendolarismi o semplicemente di domanda di servizi centrali non altrimenti soddisfatti.

Differentemente dal caso di Roma e del Lazio, il rapporto fra Napoli e il suo retroterra campano è caratterizzato da una più forte densità abitativa e insediativa di quest'ultimo, che da un certo punto di vista crea delle premesse di ribaltamento delle attuali gravitazioni più favorevoli. In altri termini il rapporto è relativamente più equilibrato a vantaggio del retroterra.

L'isolamento di Napoli dal retroterra (con connessa "razionalizzazione" dell'esistente per condurlo a livelli di qualità ed efficienza urbana accettabili) si pone tuttavia in termini problematici appunto per l'alta densità e la elevata occupazione di suolo che si registra nel retroterra adiacente a Napoli.. A differenza di Roma — in cui lo spazio per es. della "provincia" di Roma ha ancora una sua polivalenza perfino con aree ancora libere e si può concepire una "razionalizzazione" entro i confini di questo spazio — a Napoli vi è una tale congestione negli insediamenti della "sua" provincia, che una razionalizzazione entro i suoi limitati confini appare impossibile.

Pur contrastando ogni forma di ulteriore espansione, e pur contestando tutte le funzioni che la città dovesse assolvere per un retroterra di tipo metropolitano classico che "pescasse" utenti al di là dei confini territoriali del sistema urbano suo proprio, ciò malgrado anche la pura e semplice razionalizzazione dell'esistente implicherebbe la necessità di un respiro, e quindi di

un "polmone", che va già aldilà dei confini provinciali, quasi tutti intasati da insediamenti da riqualificare e privi di "aree di respiro".

Vi è, in altri termini, una parte della Campania che è opportuno che — sia pure con criteri nuovi di governo del territorio — venga *integrata funzionalmente* con la città di Napoli, come vi è ugualmente un'altra parte — la più estesa possibile a dati vincoli di soglia — che è invece opportuno che *recida* i suoi legami funzionali con Napoli, e ciò a beneficio di entrambi: del retroterra (oggi penalizzato come "periferico" nella gerarchia urbana) e di Napoli stesso (il cui degrado urbano oggi deriva in larga misura dalla congestione e dalla compattazione).

Uno dei problemi più complessi nella Commissione è stato dunque quello di scegliere quale è la parte del territorio campano da integrarsi con la provincia di Napoli; in altri termini si trattava di definire i confini del "sistema" urbano di Napoli (si veda Cap. 3).

All'analisi delle entità geografiche, demografiche e delle risorse esistenti, è sembrato, come si è visto nel Cap. 3, che la integrazione "sistemica" dovrebbe essere ricercata nell'ambito dei territori delle due province di Napoli e Caserta, cercando invece di isolare da questo sistema i territori delle province di Benevento, Avellino e Salerno (con esclusione del bacino del fiume Sarno — con l'area di Nocera e di Sarno — che pur facendo parte amministrativa della provincia di Salerno, costituiscono un territorio da organizzarsi unitariamente al retroterra napoletano "circuvesuviano").

Come si è visto molte sono le ragioni preferenziali di un sistema siffatto. Innanzitutto l'esigenza di una disponibilità di territorio "libero" per la razionalizzazione: basti pensare al risanamento del centro storico che inevitabilmente implica una riduzione delle densità abitative e quindi una *espansione edilizia nuova* della città, e ai fabbisogni edilizi conseguenti alla riduzione degli affollamenti attuali, alla ricostruzione dopo i terremoti e all'incremento demografico naturale ancora forte.

L'area di espansione più prossima e più libera è quella a nord-ovest della città di Napoli di cui ampia porzione è nella provincia di Caserta. Fra Napoli e Caserta si estende ormai quasi un *continuum* urbanizzato assai densamente popolato; si pensi soprattutto agli insediamenti di Aversa-Trentola-S. Cipriano-Villa Literno e contorno in territorio casertano e di S. Antimo-Frattamaggiore-Giugliano-Afragola-Acerra e contorno in territorio napoletano, che sono parte di una conurbazione unica divisa artificialmente da un confine provinciale. Caserta, inoltre non può

sussistere autonomamente come Sistema urbano poiché con i 50 mila abitanti del capoluogo e i 500 mila di una provincia sparsa di cui i più importanti conurbati con comuni dell'immediato retroterra napoletano, difficilmente può raggiungere quelle soglie di popolazione e di valori urbani capaci di farla *resistere* alla forza gravitazionale di Napoli. La sua aggregazione eventuale con altri centri vicini (Basso Lazio, Campobasso e soprattutto Benevento) in un Sistema urbano alternativo come si è visto nel cap. 3, rappresenterebbe per la estensione geografica che comporterebbe rispetto al suo baricentro, una integrazione funzionale assai difficile ed innaturale, con problemi similari che si riprodurrebbero anche nel versante delle aree aggregabili citate.

Assumendo dunque — come si è fatto — un sistema unitario Napoli-Caserta come oggetto futuro di pianificazione e razionalizzazione, esso quindi si dovrebbe comporre di due sub-sistemi "intensivi" suburbani: quello a *nord dei Campi Flegrei*, che include la conurbazione citata di Aversa e quella di Caserta (Capua S. Maria Capuavetere-Marcianise-Maddaloni — fino a S. Maria a Vico e Arienzo), nonché la zona di sviluppo alternativo al centro storico di Napoli che potrebbe programarsi sulle pendici a nord dei Campi flegrei in una traversale che va da Qualiano al Lago di Patria lungo il Cavone Grande; e quelli di *carattere "circumvesuviano"*, anch'esso da "razionalizzare" (come il centro storico di Napoli) specialmente nel suo sviluppo costiero, anch'esso da alleggerire con risanamenti che evitino nuovi insediamenti abitativi.

I due sub-sistemi suburbani sono ovviamente connessi da una cerniera costituita in primo luogo dalla città di Napoli, ma anche dagli insediamenti conurbati di Casoria-Pomigliano-Mari-gliano-Nola, cerniera che fa dei due sistemi un tutt'uno (peraltro corrispondente all'antico "ager campanus" che si estendeva appunto dal Monte Massico alla penisola sorrentina), che dovrà essere oggetto di una analisi progettuale fortemente unitaria.

Infatti, il subsistema superiore, corrispondente a quel bacino attraversato dal Volturno e su cui si affacciano le due conurbazioni di Capua-Caserta-etc. e di Aversa-Frattamaggiore-etc. e per il quale meglio si identifica la denominazione largamente usata nella storia di "Terra di Lavoro" (Terra Laboriae, dai Leborini l'antica popolazione che si abitava) e il sub-sistema inferiore, quello circumvesuviano, pienamente comprensivo di tutto il territorio del bacino del Sarno (e quindi includente tutti i comuni della conurbazione Scafati-Angri-Pagani-Sarno-Nocera che sono amministrativamente con Salerno malgrado il bastione naturale

rappresentato dai Monti Lattari e Picentini) rappresentano un unico indistinguibile e inseparabile retroterra napoletano.

E la sua nuova organizzazione a "città-regione", la vera "città campana" (trattandosi in effetti di quella "Campania felix" cantata dai poeti romani per la sua particolare fertilità) non può non fondarsi sul contrastare la diffusa concentricità di Napoli, segnata da tutte le direttrici infrastrutturali tradizionali, ma sull'accentuare una accentuata "tangenzialità" (anche su scala macroterritoriale) rispetto a Napoli, che verrebbe esaltata dall'inserzione di importanti direttrici "trasversali" di supporto quali (da nord a sud): Caserta-Capua-Mondragone; S. Maria a Vico-Maddaloni-Marcianise-Villa Literno-Foce del Volturno; Avella-Baiano-Nola-Acerra-Frattamaggiore-Giugliano-Lago di Patria; Sarno-S. Giuseppe Vesuviano-Somma V.-Casoria-Giugliano. Direttrici che nel loro insieme dovrebbero costituire il nuovo Asse portante del Sistema.

Strumento essenziale di questa "riorganizzazione" della intera "città campana" è il decentramento di importanti servizi urbani di alta qualità, oggi concentrati a Napoli, in questo retroterra diffuso, e ciò malgrado già altamente "intensivo". E la progettazione di una "nuova Napoli", di struttura lineare, sulle pendici nord dei Campi flegrei, per un ricupero e una riqualificazione delle periferie degradate nelle piane a nord della città e la loro inserzione in un sistema circolare dei Campi flegrei.

Al Centro di servizio metropolitano della vecchia Napoli, l'intero Sistema urbano dovrebbe strategicamente affiancare rafforzare o sviluppare dei Centri di servizio secondari nei punti attualmente più "periferici" rispetto a Napoli stesso, da usarsi come terminali dell'Asse portante del Sistema, pur nella sua diffusa e complessa morfologia. Per es. l'insieme Capua-Caserta e conurbazione relativa; Sarno e la sua conurbazione; Castellammare di Stabia e la sua conurbazione; e, forse, Mondragone.

Si configurerebbe così una "*grande Napoli*" articolata in un territorio vario e complesso, caratterizzato da due concentrazioni sub-urbane più importanti il *casertano*, e il *sarnese*, e da una infrastruttura di autostrade urbane a fasce trasversali, che nella area dei due rilievi vulcanici dei Campi flegrei e del Vesuvio, verrebbero ad assumere — insieme ai tronchi già esistenti — una struttura a rete.

Lo scenario sarebbe sempre quello, meraviglioso e unico del golfo di Napoli con lo sfondo delle isole e della penisola sorrentina.

Dal punto di vista paesaggistico e formale, la Grande Napoli si configurerebbe in alcuni sotto-sistemi speciali. Innanzitutto il

"*sistema del Golfo*", che viene ad organizzare l'intera costa del Golfo da Capo Miseno fino alla penisola sorrentina includendovi Ischia, Procida e Capri. La visione progettuale di tale sottosistema deve essere unitaria ed omogenea, tesa al ricupero di valori paesaggistici fra i più famosi nel mondo, tali da vincolare ogni soluzione progettuale dell'intero Sistema urbano.

Alle spalle di Napoli il "*sistema vulcanico dei Campi Flegrei*" costituisce un altro sotto-sistema speciale, da trattarsi unitariamente, sempre nello spirito della salvaguardia e del ricupero dei valori storici-archeologici che esso rappresenta e che devono condizionare prioritariamente ogni soluzione progettuale futura.

E, ancora, un "*sotto-sistema del Vesuvio*" deve essere lo strumento per affrontare operativamente il risanamento della fascia pedemontana che circonda il Vesuvio, sede di localizzazioni storico-culturali assai importanti, sia archeologiche (Ercolano, Pompei) che architettoniche (edilizia barocca, ville, etc.).

I sotto-sistemi speciali della Grande Napoli si completano con due sistemi "marini" e uno "montano".

Innanzitutto il grande sottosistema della "*Piana del Basso Volturno*" o "agro capuano" che si estende dal punto in cui a est il Volturno fuoriesce dai contrafforti appenninici (Caiazzo) fino al mare e che da Mondragone con un ampio cerchio pedemontano che passa per Carinola (e la relativa "piana"), Pignataro, Capua, Marcianise, Aversa, ritorna al mare all'altezza del Lago di Patria (col confine sud corrispondente pressapoco a quello provinciale). E' un sottosistema dominato dalla bonifica del Basso Volturno e da una tipologia agricola che è fra le più ricche e intense dell'Italia, fin dai tempi di Roma.

Poi, più a nord, il sotto-sistema marino "*della Piana di Sessa Aurunca*", prosecuzione campana del sistema del Golfo di Gaeta, al di qua del Garigliano, e che forse andrebbe progettato unitariamente a quello.

Infine il sistema "*montano*" del Matese, unico respiro estensivo e "libero" di tipo montano del Sistema urbano in questione, fondato sull'unità culturale e morfologica del massiccio del Matese, che segna a questa altezza lo spartiacque tirrenico e adriatico, e che può rappresentare nelle terre del Sannio, un sottosistema speciale, inclusivo del versante "molisano" del Matese, (là dove sono le sorgenti del Biferno) e l'intero versante "campano" delimitato dalla ampia valle del medio Volturno a ovest e del Calore a Sud.

Malgrado l'aggregazione dell'area di Napoli (la sua "provincia") e del casertano (che, con la sua piana del Volturno e le

propaggini del Matese, amplia notevolmente la superficie territoriale "libera" del Sistema) il Sistema urbano della Campania felix è, nel Mezzogiorno, il Sistema urbano dalla superficie territoriale più ristretta e dalla densità demografica più elevata. La conseguenza che ne discende è che l'assetto formale della sua ristrutturazione dovrà essere definito (più chiaramente che per gli altri sistemi) ad una scala più ridotta, ove il segno sarà meno approssimativo, perché applicato ad una maglia degli insediamenti più "fitta", e quindi bisognosa di "ingrandimento".

Le linee strategiche del riordinamento del Sistema, in questo caso più che negli altri, si limiteranno a raccomandare appunto la delimitazione complessiva del Sistema (fino al territorio delle due provincie), la "deconcentrazione" della città di Napoli, la "tangenzialità" degli assi anche al di là dei Campi Flegrei e del Vesuvio.

4. Sistema Molisano-Alto pugliese

La regione del Molise, come si è detto, troppo debole demograficamente per raggiungere, sia pure con il tempo, le soglie necessarie per lo sviluppo di un Sistema urbano, è stata aggregata con l'area importante della Puglia settentrionale (in pratica, la provincia di Foggia), al fine di costituire un Sistema robusto e suscettibile di grandi sviluppi.

L'asse portante di questo Sistema evidentemente si sviluppa, nella parte principale, longitudinalmente lungo la Capitanata: partendo da Termoli, avamposto molisano dell'asse, e terminando a Cerignola, avamposto meridionale e cerniera con il sistema barese. Ma due segmenti secondari di questo asse si sviluppano anche trasversalmente, e uniscono Foggia, epicentro dell'asse, con Campobasso, da un lato, e con Manfredonia-Monte S. Angelo, dall'altro. L'alone dell'asse portante, data la ricchezza di opportunità intensive e di insediamenti dal Tavoliere e dalla Capitanata è assai vasto.

I Centri di servizio del Sistema corrispondono ai terminali dell'asse nelle quattro direzioni dello sviluppo, oltre che nel suo epicentro.

Le direttrici di supporto dell'asse sono quella, tradizionale, "adriatica", e quelle, da rafforzare, che legano il Sistema in oggetto a quello del Lazio meridionale, attraverso il Sannio occidentale, e al Sistema della Campania interna, attraverso il Sannio meridionale e l'Irpinia, ed infine al Sistema della Basilicata at-

traverso il Vulture. Direttrici di supporto importanti sono anche quelle di accesso e di attraversamento del sottosistema del Gargano.

L'identità ambientale del Sistema, il cui asse portante principale è dato come si è detto dalla Capitanata, vasta pianura (la più importante di tutto il Mezzogiorno) ricca di insediamenti produttivi e di possibile urbanizzazione e ricca di valori anche storico-culturali da riportare alla luce, è data sostanzialmente dai rilievi che delimitano ad oriente l'importante complesso del Promontorio Garganico e ad occidente i Monti della Daunia. Entrambi i rilievi dovrebbero essere oggetto di una politica *ad hoc*, delimitando altrettanti "sotto-sistemi ambientali speciali".

Il *Gargano*, in cui centri radi e popolosi costituiscono una estensione del sistema della Capitanata e del Tavoliere, va gestito tuttavia con operazioni *speciali*, tendenti a caratterizzare le sue grandi dotazioni naturali e a preservare il suo patrimonio di parco marino-montano.

I *monti della Daunia* dovrebbero per conto loro ritrovare in una nuova gestione del territorio una perdita ambientazione naturale, ricostituendo il paesaggio collinare e sub-appenninico del bacino del Fortore o Vaiforte nella sua parte alta, (in provincia di Benevento) e nella parte mediana convergente nel vasto e lungo Lago di Occhito, nel cui intorno si sviluppa un'area tutta da scoprire nei suoi valori naturali.

Un altro sotto-sistema da sviluppare secondo i principi della ambientazione speciale potrebbe essere quello "*del Sannio centrale*", un'area complessa di rilievi e vallate distribuita tra i Monti del Sannio e il massiccio del Matese e racchiudente l'alto bacino del Tammaro e del Biferno, inclusa l'area di Campobasso. Un altro sotto-sistema è quello già segnalato della "*valle del Trigno*", a cavallo del Trigno fra le pendici settentrionali e meridionali dei Monti dei Frentani (condiviso con il Sistema abruzzese). Infine da menzionare il "*sottosistema del Matese*" la cui pur ridotta area a nord del Massiccio gravita sul Sistema molisano-alto pugliese, anche se la area più rilevante e significativa dello stesso è parte — come si è visto — del Sistema della Campania felix.

Variante "B": **Sistema della Capitanata**

Nella Variante "B" il Molise, recuperando l'unità regionale amministrativa con la provincia di Isernia, cercherebbe di rafforzare le scarse possibilità di innescare con il tempo un "effetto città" con la integrazione con il territorio della provincia di Benevento

(o Sannio meridionale), con uno sforzo di integrazione di tutte le regioni sannitiche (che hanno pur tuttavia scarsa identità storico-culturale) in un unico "Sistema del Sannio".

La provincia di Foggia, che rappresenta l'Alta Puglia, (conformemente anche alle indicazioni programmatiche dell'assetto territoriale preferito dalla Regione Puglia) si troverebbe pertanto a dover tentare di raggiungere soglie sufficienti ad innescare l'effetto città con le sue sole forze, rinunciando all'apporto, demografico più che territoriale ed urbano, del Molise, partendo cioè da condizioni di maggiore debolezza.

Si tratta di una massa demografica non superiore ai 700 mila abitanti, che pur tuttavia gode di condizioni ambientali ad alta suscettività di sviluppo, incentrate sulla pianura del Tavoliere pugliese e quindi sulla regione della Capitanata (che potrebbe in tal modo denominare il Sistema).

La struttura morfologica e le strategie territoriali del Sistema non muterebbero molto rispetto a quelle del Sistema molisano-alto pugliese già descritto. Verrebbe meno, ovviamente l'asse portante "secondario" Foggia-Campobasso e la bipolarità dei Centri di servizio superiori fra Foggia e Campobasso. Verrebbe anche meno l'inclusione di Termoli nell'asse portante principale del Sistema, anche se sarà impossibile eliminare l'integrazione effettiva di Termoli con la Capitanata, come richiederebbe la nuova logica del Sistema del Sannio: a meno che non si scegliesse di escludere da quest'ultimo alcuni comuni della Bassa valle del Biferno e principalmente Termoli e aggregarli al Sistema della Capitanata, ciò che ricuperebbe parzialmente un po' di "razionalità" per questa variante, dominata essenzialmente da preoccupazioni politico-amministrative.

Con l'esclusione del Molise dal Sistema, l'asse portante che rimarrebbe quello precedente, potrebbe rafforzare la sua diramazione verso Manfredonia (portandola alla qualità di asse di primo grado).

4 bis. **Sistema del Sannio** (Variante "B")

La creazione di un Sistema unitario del Sannio, integrante le varie regioni sannitiche, sarebbe la vera alternativa di strategia territoriale offerta dalla Variante "B", alla quale si è giunti più per ragioni di opportunità politico-amministrativa che non per deduzione dai criteri e principi di una politica dei "sistemi urbani" (tal quale illustrata nel Cap. 1).

In effetti il Molise costituisce, malgrado la sua entità demograficamente e strutturalmente effimera, una entità regionale amministrativa autonoma. La Commissione, in ragione di sollecitazioni esplicite di parte politica ha anche studiato la possibilità di "compromettere" una soluzione che incontrasse il necessario consenso politico senza danneggiare gravemente e contraddire clamorosamente i principi stessi su cui si fonda la individuata politica dei sistemi urbani. Ne è nata la variante "B". Essa consiste nel tentativo di riaggregare unitariamente il Molise, integrandolo per il necessario rafforzamento demografico e strutturale con la provincia di Benevento che verrebbe in tal modo scorporata dall'altro Sistema, detto della Campania interna, che includeva però, oltre che la provincia di avellino, anche tutto il Salernitano.

Il territorio della Provincia di Benevento, che è una regione sannitica (Sannio meridionale) insieme agli altri territori molisani, anch'essi in larga misura regione sannitiche (ad esclusione dell'alta valle del Trigno e della bassa valle del Biferno), potrebbe pertanto dar corpo ad un "Sistema urbano del Sannio", certamente fra i più deboli e precari nella politica di sviluppo dei sistemi urbani, ma ciò nonostante possibile, con una strategia d'urto ben determinata.

Si tratta di un Sistema che presenta attualmente un potenziale demografico di circa 600 mila abitanti, certamente scarso nella considerazione dei requisiti di un Sistema urbano, soprattutto in considerazione della dispersione e della fragilità del tessuto urbano esistente. Ma nei tempi lunghi l'obiettivo di conseguire certi valori urbani non è da scartare completamente, se si riuscirà ad essere coerenti con la strategia territoriale implicata dalla integrazione postulata delle provincie di Campobasso e Benevento.

L'Asse portante del nuovo sistema urbano diverrebbe infatti polarizzato sui tre centri di Isernia, Campobasso e Benevento fra i quali si dovrebbe sviluppare, malgrado le impedenze orografiche sensibili, una forma di integrazione assai più stretta dell'attuale, con un sapiente dosaggio degli insediamenti terziari superiori ancora da realizzare.

Le principali direttrici di supporto rimarrebbero quelle che attraverso Isernia collegano il sistema con Cassino (Basso Lazio) con Sulmona e la valle del Sangro dall'altro (Sistema abruzzese); quelle che attraverso Campobasso collegano il sistema con la costa adriatica lungo la valle del Trigno e la valle del Biferno, e con Foggia (Capitanata); e quelle che attraverso Campobasso

collegano il sistema con l'Irpinia e Foggia nonché con Avellino (Campania interna e salernitano) da un lato e con Caserta dall'altro.

I centri di servizio principali si distribuirebbero in Campobasso e Benevento; due centri di secondo grado in Isernia e Termoli, quest'ultimo assai integrato con il sistema della Capitanata, di cui potrebbe costituire un polo estremo (e quindi non appartenere al Sistema del Sannio ma a quello della Capitanata).

I sottosistemi che apparterrebbero al nuovo Sistema del Sannio sarebbero quelli già individuati nella alternativa "A": e cioè il sottosistema del Sannio occidentale (coincidente con il territorio della provincia di Isernia, escluso però il territorio dell'alta valle del Trigno); il sottosistema del Sannio centrale, coincidente con la provincia di Campobasso (esclusi però i territori della bassa valle del Biferno e il circondario di Termoli); e il sottosistema del Sannio meridionale, grosso modo coincidente con il territorio della provincia di Benevento. Il sistema inoltre dividerebbe con altri sistemi urbani limitrofi una serie di sottosistemi ambientali e di recupero storico-culturale: come il sottosistema del Matese a ovest; il sottosistema della valle del Trigno a nord; il sottosistema della Daunia a est.

5. Sistema della Campania interna

Oltre la città campana (Campania felix), il territorio regionale è composto da due altri sistemi urbani ben distinti, ma che potrebbero trovare un loro autonomo sviluppo rispetto all'area napoletana più o meno associati fra loro.

Il bacino della "Terra di lavoro" è separato dall'entroterra campano dalla parte meridionale del massiccio del Matese e poi, superata la valle di sbocco del Calise, dal complesso dei monti del Taburno e, più sotto oltre le forche caudine, dalla catena dorsale del Partenio e dal complesso dei monti Picentini che si collegano a sud con i Monti Lattari della penisola sorrentina. Questo primo contrafforte appenninico chiude ad ovest una regione appenninica "interna" ancora del versante tirrenico e caratterizzata, malgrado la complessità orografica, da un complesso vallivo che corrisponde per lo più al bacino del fiume Calore (con l'Ufita e il Sabato come principali affluenti) che raccoglie le acque di un territorio collinare e montano che viene denominato storicamente come Sannio e come Irpinia (Sannio "meridio-

nale", per distinguerlo dalle altre regioni Sannitiche appartenenti al nord del Matese e dell'alto bacino del Volturno).

Anche la storia pensò a separare questa regione dalla Campania felix, giacché alla caduta dell'impero romano quest'ultima fu in modo precipuo sotto la gestione bizantina mentre la regione interna subito dopo l'invasione longobarda fu unita nel famoso Ducato di Benevento (che fu quasi subito distinto da un Ducato di Salerno). Ma in tutte le amministrazioni successive che si sono succedute nella storia del Mezzogiorno, (normanna, agioina, aragonese, borbonica, etc.) le due regioni hanno mantenuto una certa autonomia amministrativa, anche se la crescita di Napoli negli ultimi secoli ha costituito sempre un fattore di attrazione e di gravitazione demografica importante per le aree "interne".

A sud dei Monti Picentini inoltre si apre la Piana del Sele che costituisce un bacino diversamente articolato con la lunga valle del Tanagro (e dei suoi torrenti affluenti) che confluisce, e il suo largo anfiteatro fra Salerno e Agropoli. Su questo bacino non possono non gravitare, anche se con difficoltà speciali di accesso, gli sparsi insediamenti del Cilento la regione montuosa che sta tra la Piana del Sele e il Golfo di Policastro. E, in effetti, la Piana del Sele e il Cilento con le valli confluenti rappresentano la quasi totalità della provincia amministrativa di Salerno, forte di circa 1 milione di abitanti (meno quelli, da sottrarre, degli insediamenti del bacino del Sarno).

Il sistema sannitico-irpino (provincia di Benevento e di Avellino) arriva a circa 700 mila abitanti e presenta, oltre che una debolezza demografica attuale, delle discutibili vocazioni territoriali ad una crescita insediativa di popolazione (limitazione che invece il sistema salernitano non presenta).

In prospettiva, dunque, non si può configurare lo sviluppo se non come una "integrazione" lineare nord-sud fra Benevento-Avellino-Salerno che troverebbe il suo centro di maggiore espansione insediativa nella Piana del Sele e nei centri collinari che le fanno da cornice. I centri urbani di Benevento e di Avellino troverebbero la loro funzionalità specifica nell'insieme del sistema urbano unitario, mentre gli insediamenti su essi gravitanti dovrebbero svilupparsi decisamente come conservazione nel quadro di funzioni per il tempo libero e per ruoli non "centrali", cercando di recuperare il massimo di insediamenti residenziali per attività centrali nell'asse portante del sistema, attraverso soluzioni tecniche di trasporto quotidiano urbano.

Nella fase di decollo del sistema unitario, si potrebbero configurare le gestioni dei due sistemi come autonome, solo per

raggiungere soglie di servizi accettabili al livello di utenza e di accesso dei due sotto-sistemi (sannitico-irpino e salernitano).

Anche quei due Sistemi urbani, da pensare e gestire il più unitariamente possibile, presentano come tutti — nessuno escluso — gli altri Sistemi urbani nel Mezzogiorno che vengono così concepiti (cioè con questo vasto respiro dimensionale e compiutezza di funzioni), delle specificità e dei valori caratteristici che vanno ricercati, valorizzati, evidenziati ed esaltati, proprio per rafforzare l'immagine del sistema nel suo complesso.

E' inutile dire che la *"costiera amalfitana"* da Positano a Vietri, con il suo retroterra dei Monti Lattari (con le penetrazioni di Ravello e dell'area montana di Tramonti) costituisce un sotto sistema da preservare e valorizzare in modo unitario e organico. Poi vi è il vasto comprensorio del *"Cilento"*, che gode di un fronte marino costiero da Agropoli fino alla Punta degli Infreschi, ancora non del tutto compromesso e ricco di opportunità di recupero e di conservazione. Il suo retroterra collinare e montano è ugualmente vasto, assai "difficile" negli accessi, articolato lungo le piccole valli dei bacini dell'Alento e del Lambro e più all'interno del Calore (prima che sbocchi nella Piana del Seie), e si presta ad una integrazione turistica con il fronte costiero, che ha più forti possibilità di sviluppo. Più a Sud si configura il sotto-sistema marino-montano del *"Golfo di Policastro"*, ampio anfiteatro naturale che include il retroterra del versante tirrenico della Basilicata (bacino del Noce e Fiumara di Castrocuoco).

Sempre nel salernitano si configurano inoltre due sub-aree da valorizzare dal punto di vista del recupero storico culturale: quella del *"Vallo di Diano"* che è un sotto-sistema segnato da un vasto altipiano dal paesaggio assai suggestivo, e quello dell' *"Alto bacino del Sele"* (che comprende anche l'area del fiume Bianco e del basso corso del Tanagro) che coinvolge anche alcuni comuni della provincia di Avellino disposti sul versante orientale dei Monti Picentini (Senerchia, Calabritto, Caposele).

L'Irpinia, inoltre, è costituita da un complesso di rilievi che si estendono lungo i tre bacini dei fiumi Sabato, Calore e Ufita (oltre Valle dell'Ofanto che riguarda però il versante "adriatico" del sistema idrografico); fiumi che sono, tramite l'ultimo corso del Calore, affluenti del Volturno. A ciò è dovuto il fatto che malgrado le forti differenziazioni etniche dell'area irpina rispetto all'area campana, l'Irpinia abbia gravitato storicamente sempre verso la Campania felix. Il bacino del Sabato è quello dominato dagli insediamenti più intensi di tutta l'Irpinia che si collocano nella

parte più occidentale della stessa. Esso è stato assunto come uno degli assi del Sistema almeno nella parte che costituisce un nesso fra Avellino e Benevento. I bacini del Calore (Irpinia orientale) e dell'Ufita (Irpinia settentrionale), nel quale confluisce anche quello del Miscano, costituiscono la parte meno intensa e diffusa dell'*Irpinia*, ma suscettibile di una progettazione "speciale" in sotto-sistema per il recupero ambientale.

L'*"Alta Valle dell'Ofanto"*, invece, che è quella parte dell'Irpinia che insiste su un bacino rivolto al versante "adriatico", costituisce un ambiente a sé da valorizzare in un separato "sotto-sistema".

Il medio e basso corso del Calore percorre invece (con il suo vasto bacino affluente del Tammaro) l'area sannitica di questo sistema, e precisamente il *"Sannio meridionale"*, che ugualmente merita di essere organizzato in sotto-sistema speciale di recupero ambientale. Nell'estremo nord del Sistema una parte del territorio si aggregerebbe a quella, più importante, del Sistema molisano-alto pugliese, per costituire il *"sotto-sistema della Daunia"*, costituito appunto dai Monti della Daunia e dalla valle del Fortore.

Variante "B": Sistema irpino-salernitano

Nella variante "B" il Sistema prima definito della Campania interna, e che includeva oltre alle provincie decisamente "interne" di Benevento e Avellino e ai territori "interni" del salernitano (Alto bacino del Sele, Vallo di Diano e Cilento) anche la piana del Sele e la città di Salerno proiettate sul golfo di Salerno, perde — a vantaggio del nuovo Sistema del Sannio — i territori della provincia di Benevento overossia il Sannio meridionale.

Il sistema si riduce come potenzialità demografica ma rimane sempre un sistema "forte", con quasi 1 milione e mezzo di abitanti e una conurbazione salernitana che arriva a 300 mila abitanti.

La morfologia e le strategie territoriali del sistema rimangono sostanzialmente identiche a quelle del Sistema della Campania interna (della variante "A"). Un asse portante che viene amputato della sua ala beneventana, ma rimane disteso nella direttrice Avellino-Salerno-Battipaglia; assume anzi un carattere più compatto che nella prima versione e quindi più facile a gestirsi specialmente dal punto di vista delle accessibilità.

L'organizzazione delle direttrici di supporto e la distribuzione dei centri di servizio rimane sostanzialmente identica a quella

del precedente sistema; e così pure quella dei sottosistemi ambientali.

Rimangono evidenti invece le ragioni di un cambiamento della denominazione del sistema, che accentui il peso che in esso ha il territorio salernitano.

6. Sistema lucano

Il Sistema lucano nasce dallo sforzo — ché di "sforzo" in effetti si tratta — di voler riconoscere nella regione Basilicata, così come oggi si presenta, un'area suscettibile di progredire in modo maggiormente integrato, al fine di divenire un "Sistema urbano" autonomo.

La debolezza demografica della Basilicata e i suoi insediamenti sparsi in una natura impervia e con difficile accessibilità reciproca, rendono estremamente arduo lo sforzo di cui si diceva. Ma ogni altra alternativa è sembrata più lontana dai principi di una politica urbana (quale illustrata nel Cap. 1) di quella di accettare gli attuali confini regionali non solo come confini amministrativi, ma anche i confini della futura progettazione del Sistema urbano. (Si veda Cap. 3).

Ogni soluzione progettuale futura, però, proprio in ragione dello "sforzo" concettuale operato, dovrà essere strumento di questa volontà integrativa e finalizzata allo sforzo stesso, nell'intento di tramutarlo da "concettuale" ad operativo.

La prima grande operazione progettuale coerente con quello sforzo è dunque quella di integrare funzionalmente i due maggiori centri urbani della regione, Potenza e Matera. E nello stesso tempo quella di integrare questi due centri all'unica area territoriale suscettibile di sviluppo intensivo della regione, cioè il Me-toponto lucano.

Ne consegue che l'asse portante diventa la Valle del Basento e il suo intorno, con una prolunga da Potenza verso Matera. Una sezione secondaria dell'asse può essere collocata nel Vulture, nel segmento Melfi-Rionero-Arella, collegata con canali rapidi a Potenza.

Tutto il resto diventa "contorno", da curare con attenzione per identificare funzioni speciali e ambientazione speciale. Così si dovrebbe identificare un "Sottosistema del Vulture", capace di esprimere meglio le precise caratteristiche ambientali dell'area, già note, ma non sufficientemente valorizzate.

Si potrebbe inoltre identificare un "*Sottosistema della Alta Valle dell'Agri*", incentrato intorno alle vallate appunto del fiume Agri e del suo affluente Sauro e sui piccoli centri che le costellano e le sovrastano (quali Moliterno, Grumento, Montemurro e Viggiano incumbenti sulla piana del Lago Pietra del Pertusillo; e Corleto, Cirigliano, Stigliano, Aliano ed altri, prospicienti la vallata del Sauro).

Così pure l'*alta Valle dei Sinni* merita di essere "progettata" unitariamente come sotto-sistema ambientale, a partire dalle pendici del Monte Sirino e dallo svincolo autostradale di Laurina Nord, scendendo verso Latronico, Episcopia, e i pittoreschi centri di Chiaromonte, Senise, Noepoli, S. Giorgio lucano, Colobraro fino alla gola di Valsinni, su entrambi i rilievi del versante destro e sinistro del Sinni.

La *Piana del Metaponto*, ricca di possibilità intensive, offre anche un paesaggio naturale interessante nelle penetrazioni "a pettine" degli ultimi disegni vallivi di tutti i fiumi "ionici" della Lucania che in parallelo — da nord a sud — si snodano verso le rispettive foci: il Bradano, il Basento, il Cavone, l'Agri, il Sinni. Gli storici insediamenti collinari pressapoco a "cavallo" di questi rilievi interbacinici (che assumono la forma di un unico bacino complessivo) sono Bernalda, Pisticci, Montalbano, Tursi, Rotondella. Le presenze archeologiche sono numerose: non solo le note città archeologiche di Metapontum, Eraclea, Siris, ma anche molte altre minori disseminate nei retroterra delle vallate di detti fiumi. E tutto ciò fa di questo sotto-sistema qualcosa da "gestire" unitariamente al fine di migliorarne l'immagine e la funzionalità, ivi comprese le importanti possibilità balneari di grandi dimensioni.

La Basilicata inoltre condivide con altri Sistemi urbani limotrofi delle realtà ambientali che non dovrebbero essere scorporate ma anzi, al contrario, gestite unitariamente come "sotto-sistemi speciali": esse sono a nord la *Valle alta dell'Ofanto* che, si è visto, appartiene prevalentemente al Sistema della Campania interna. A sud vi è il *sottosistema del Golfo del Policastro*, vuoi con la sua componente marina (scogliera di Maratea), che con il suo retroterra dei centri seminati sui rilievi che compongono il bacino del Noce: Lagonegro, Rivello, Nemoli, Lauria, Trecchina e la stessa Maratea alta. Vi sono inoltre le pendici del versante nord *del Pollino*, che vengono a far parte di un sottosistema ambientale unitario: quello del massiccio del Pollino, largamente proiettato in territorio calabro.

7. Sistema della Puglia Centrale

L'attrazione di Bari sul territorio meridionale che gli compete è stata di uguale natura ma di intensità infinitamente minore di quella esercitata dagli altri due poli che hanno "assorbito" le forze e le energie del Mezzogiorno continentale: Roma e Napoli. Ne consegue che anche la strategia territoriale di "riequilibrio" rispetto a tale attrazione, segue lo stesso modello, ma con caratteristiche meno "intense" di quanto dovrebbe avvenire per Roma e Napoli.

Così, con la creazione di un Sistema urbano "della Puglia centrale", con forti densità demografiche e superficie territoriale ridotta (il più piccolo dopo quello di Napoli), si è cercato di "isolare" Bari dalle gravitazioni eccessive per avere la possibilità di occuparsi con calma e senza dimensionamenti eccessivi, dell'opera di "razionalizzazione" dello sviluppo spontaneo finora registrati, che incomincia a dare i suoi inconvenienti (anche se non nella misura di Roma e Napoli, per continuare nel parallelismo).

Purtuttavia la strategia dell'isolamento si è fermata entro limiti oltre i quali essa sarebbe "velleitaria", perché troppo contrastante con le integrazioni funzionali già realizzate e le tendenze finora manifeste. In pratica l'isolamento si è arrestato ai confini "provinciali". In altri termini, la Provincia è stata considerata per se stessa un territorio né troppo vasto da rendere poco significativo il ribaltamento dell'attrazione e il riequilibrio territoriale all'interno del Sistema, né troppo ristretto — date le circostanze — per realizzare qualche forma di "decentramento" salutare. Insomma — data la struttura urbana esistente — la provincia barese (che è, grosso modo, corrispondente alla "Terra di Bari") è stata considerata un ambito territoriale ottimale per tentare di progredire verso un Sistema urbano ordinato ed efficiente, (del tipo di quello ipotizzato nel Cap. 1) senza però deprimere i territori limitrofi.

La strategia essenziale per il riequilibrio e la "razionalizzazione" del Sistema urbano è quella dunque del "decentramento" controllato e misurato su tutto il territorio provinciale, che è costellato da centri urbani importanti, anche se in depauperamento di funzioni urbane.

L'asse portante non può che essere la "doppia fila" di città "contadine" e "marinare" che vanno dal nord al sud della provincia (da Barletta a Bari, sul mare, e da Canosa a Rutigliano nell'interno); e non può che assumere l'aspetto di un *reticolato*, entro il quale dovrebbe cercarsi di evitare con cura e autorità le conur-

bazioni spontanee e caotiche, ovvero le scelte "comunali" non coordinate a livello di intera area. All'altezza di Bari l'asse portante potrebbe ispessirsi assumendo una forma ellittica intorno a Bari. L'alone dell'asse ovviamente sarebbe molto vasto ed è per questo che sarebbe necessario un controllo stretto della crescita del territorio intercomunale nel suo complesso.

Come Centri di servizi occorrerebbe rafforzare il ruolo del caposaldo nord dell'asse, alternativo in parte a quello di Bari, che si articola nei tre centri di Barletta, Canosa e Andria.

Le direttrici di supporto sono alquanto determinate: oltre a quella "adriatica" nord-sud vi saranno: quella che da Canosa, al nord, penetra trasversalmente gli Appennini verso il Vulture, quella che da Bari, attraverso Altamura, si collega a Matera e quella che, attraverso Gioia del Colle, si collega a Taranto.

Una direttrice interna importante sarà quella che penetra le Murge longitudinalmente da Canosa ad Alberobello, coinvolgendo Minervino, Altamura e Gioia del Colle.

L'asse portante del sistema, il suo "alone" e in generale tutta l'area intensiva dello stesso sistema, sono bordati a sud dalla fascia estesa dell'area "libera", corrispondente per lo più alle Murge (e talora pre-Murge). A sud di Bari anche la costa dovrebbe essere riservata ad area "libera", sia per il prevalente uso per il tempo libero cui destinare una importante porzione di costa marina del Sistema, sia anche per creare una sorta di "cuscinetto" fra il sistema barese e quello ionico-salentino allo scopo di rafforzare ed aiutare la operazione della separazione funzionale fra i due.

Dal punto di vista geo-morfologico — è noto — il sistema si presenta caratterizzato da tre "terrazze degradanti" verso il mare: l'altipiano delle Murge, le "pre-Murge" e la pianura-costa.

L'altipiano delle Murge rappresenta una entità ambientale da gestire in modo specifico, anche se in nessun caso la sua integrazione funzionale con le altre parti del sistema (le altre due "terrazze") si manifesta in modo così emblematicamente necessario. Così sono da raccomandare due Sotto-sistemi ambientali specifici: quello "*delle Murge settentrionali*", totalmente inserite nel Sistema della Puglia centrale (con frange comuni al Sistema della Basilicata); e quello "*delle Murge meridionali*" che incorporano Noci, Alberobello e Locorotondo, ma che sono prevalentemente estese nel territorio del Sistema ionico-salentino.

Ogni altro valore ambientale, specialmente storico-culturale, di cui è particolarmente ricco il Sistema urbano in questione,

è incorporato nel territorio coinvolto dall'alone dell'asse portante.

8. Sistema ionico-salentino

Il Sistema ionico-salentino per molti versi è espressione emblematica di ciò che rappresenta una politica dei sistemi urbani. E può essere assunto come un modello "ideal-tipico" di intervento per una politica urbana nel Mezzogiorno.

In effetti la Puglia costituisce una regione politica che ha una sua capitale regionale, Bari, che assorbe i valori urbani più importanti di tutta la regione stessa. D'altra parte è una regione geografica molto vasta, e per di più la più "oblunga" fra le regioni italiane: una integrazione totale del suo territorio si farebbe solo a soglie di accessibilità assai al di là di quelle fissate come requisito minimo di benessere "urbano", ciò che avrebbe come conseguenza una "periferizzazione", rispetto all'epicentro barese, di importanti porzioni di territorio e la perdita relativa di valori urbani delle piccole e medie città periferiche. E' il caso dei centri urbani di Taranto, Brindisi e Lecce (per il Sistema ionico-salentino) come è il caso di quello di Foggia (per il sistema altopugliese, già visto).

Nel Sistema ionico-salentino, le tre città di Taranto, Brindisi e Lecce, anche considerando i centri urbani intorno ad esse gravitanti, non hanno — ciascuna per sé — le dimensioni demografiche ed economiche sufficienti ad attivare un processo di sviluppo dei valori urbani, adeguato alle aspettative future, concernenti quello che è stato definito "effetto-città". E' solo una loro "coalizione", ed un loro "affrancamento" dalle "dipendenze baresi", è suscettibile di attivare un appropriato processo di sviluppo urbano a livelli soddisfacenti.

La strategia territoriale di una progettazione sistemica è dunque presto definita nei suoi aspetti più essenziali: *quella di "avvicinare"* e *quella di integrare funzionalmente il più possibile le tre città.*

La forma urbana più confacente a tale strategia sembra quella di un *Asse portante lineare* che si sviluppi fra Taranto, Brindisi e Lecce, con un alone assai vasto che coinvolgerà necessariamente i numerosi centri disseminati nella piana del Salento, nel cosiddetto "Tavoliere di Lecce" (che peraltro si estende quasi di più in provincia di Brindisi). Due importanti rami secondari dell'asse portante oltrapasserebbero Taranto verso Mottola, Castel-

laneta, Laterza, nonché verso il Metaponto; e oltrapasserebbero Lecce verso Maglie.

L'esistenza "naturale" di tre poli cittadini ben distribuiti nel territorio indica assai bene l'ubicazione progettuale dei Centri di servizio, ai quali non si sente fortemente il bisogno di aggiungere altri centri di secondo grado se si organizza bene il sistema delle accessibilità, che diventa qui, ancor più che altrove, il volano fondamentale della strategia sistemica.

L'identità geografica del Sistema è quella "peninsulare"; ciò influenza buona parte delle componenti strutturali del Sistema stesso. Per esempio, le Diretrici infrastrutturali di supporto hanno percorsi alquanto obbligati dalla configurazione peninsulare; una direttrice importante "interna" sarà quella che attraverserà le Murge tarantine collegando in via diretta Taranto a Lecce; altre direttrici di penetrazione interna saranno quelle che da Lecce, caposaldo meridionale più importante dell'asse portante del Sistema, condurranno ai tre poli più significativi del sottosistema peninsulare delle "Murge salentine" (la più importante e la più significativa delle aree libere del Sistema): Gallipoli, Leuca e Otranto.

Il resto delle direttrici collegano il sistema con i sistemi adiacenti: Brindisi, verso nord e la direttrice adriatica, con Bari; e Taranto con Bari, con una penetrazione delle Murge meridionali, e un'altra delle Murge settentrionali; ed infine con Matera. Nel Metaponto piuttosto che di direttrice, evidentemente presente fin dall'inizio, si potrà concepire in futuro un *continuum* fra l'asse portante del Metaponto e quello del Metaponto lucano.

La consistenza geomorfologia del Sistema è dominata da tre elementi: la pianura o tavoliere, le Murge disseminate a nord e a sud, la costa (abbondantissima data la peninsularità del sistema). L'identità geomorfologia del sistema è fortemente influenzata da questi elementi. Se la pianura o Tavoliere è prevalentemente destinata ad area "intensiva" del sistema, la Murgia e la costa saranno destinate a svolgere il ruolo di aree libere. Lo ha già decretato lo sviluppo storico; non vi è alcuna ragione di contraddirlo. In tali aree libere si possono perciò distinguere dei "sottosistemi" ambientali da progettare in forma unitaria.

Innanzitutto, il Sotto-sistema "*delle Murge meridionali*", che è a cavallo fra il Sistema barese e il Sistema ionico-salentino; le Murge meridionali si differenziano infatti da quelle settentrionali per la costanza della condizione altimetrica e per la presenza, quindi, di un grande altipiano ricoperto di vigne e con un paesaggio solenne caratterizzato dal carattere rossiccio della terra (si

veda Rapporto Portoghesi). I centri principali del sottosistema sono Aberobello, Locorotondo e Martina Franca e ciascuno di essi presenta un tipo edilizio specifico che va preservato e valorizzato. Verso l'Adriatico le Murge meridionali sono delimitate da una caratteristica "scogliera", tra Fasano e Ostuni, che precede la pianura che conduce al mare.

A nord-ovest il Sistema, tramite i territori a ovest di Taranto, penetra anche nel sotto-sistema "delle Murge settentrionali", proprio dell'area e del Sistema della Puglia centrale ma che potrebbe protendersi fino ai centri di Ginosa, Laterza e Castellaneta.

A sud di Taranto, a ridosso di una striscia di pianura costiera che si distende sul fronte dello Ionio, si collocano delle basse colline ed altipiani che si chiamano "*Murge tarantine*". Esse offrono soprattutto con la bella costiera su cui gravitano ma anche nei colli e nei centri che ad essa possono funzionalmente integrarsi, un paesaggio e un ambiente da organizzare progettualmente in sotto-sistema speciale.

Così pure l'intero "triangolo" salentino Gallipoli-Leuca-Otranto racchiude un'area che può ricevere un progetto di valorizzazione ambientale: innanzitutto la scogliera che da Otranto si sviluppa fino a Capo S. Maria di Leuca è una delle più belle e giustamente rinomate scogliere italiane; ma anche la costa ionica da Gallipoli allo stesso Capo S. Maria di Leuco si presta — prima di essere dannosamente compromessa da uno sfruttamento approssimativo e caotico — ad una importante valorizzazione turistica e ambientale. Ed una connessione di tutto il fronte costiero con il suo retroterra, con centri pur ricchi di qualche valore ambientale, nel paesaggio tipico delle "*Murge salentine*" (altrimenti dette Serre) per il modesto andamento altimetrico, può essere proficuamente organizzata da un progetto di insieme di tutto il sottosistema.

Gli ambiti precisi, e le relative esclusioni, di questi sottosistemi dovranno essere ovviamente definiti più accuratamente da una analisi progettuale a livello di singolo Sistema.

9. Sistema della Sila

Anche la Calabria, come la Puglia, è una delle regioni "oblunghie" del Mezzogiorno che, per tale conformazione geografica, mal si prestano ad una facile "integrazione" territoriale ed urbana; per di più, la Calabria ha una attuale armatura urbana

assai debole, demograficamente ed economicamente, ciò che peggiora fortemente le possibilità di "concentrare" territorialmente i valori urbani che si ricercano.

E' parso dunque obbligatorio tentare di distinguere i territori delle province di Cosenza e Catanzaro, da quello della provincia di Reggio, per dare ai primi una possibilità di integrarsi e con il tempo di raggiungere soglie di efficienza urbana soddisfacenti, e al secondo di proiettarsi — così come lo è naturalmente — verso una integrazione con il territorio di Messina, in una visione organica ed unitaria dello "Stretto" (necessariamente sancita dalla creazione di una infrastruttura rapida di comunicazione attraverso lo Stretto).

L'obiettivo strategico dell'integrazione territoriale fra le province di Cosenza e Catanzaro, al punto di far parte di un unico "Sistema urbano", si basa sul rafforzamento di un Asse portante che trova i suoi segmenti principali fra Catanzaro e Lamezia, fra Cosenza e il suo sviluppo verso nord, nella Valle del Crati, e fra il nucleo Castrovillari-Cassano e quello Corigliano-Rossano. Questo asse quasi circolare, con la sua propaggine di Crotona, circonda il massiccio della Sila, e malgrado le difficoltà tecniche, dovrebbe essere ribadito da una infrastruttura rapida di trasporto a scala metropolitana che faccia il "giro" della Sila, al fine di "avvicinare", per tutti i cittadini gravitanti su quel o su questo nucleo, i servizi urbani di ciascuno.

Posto l'obiettivo strategico dell'avvicinamento dei più importanti centri urbani esistenti (tuttavia tutti al di quà di una consistenza apprezzabile ai fini dell'effetto-città) si potrebbe anche raccomandare e progettare un ulteriore sviluppo di insediamenti in ordine sparso, giacché la natura del suolo e le preesistenze lo suggeriscono, se non altro per la impossibilità di alternative valide. Ciò comporterebbe la necessità (ed anche la possibilità) di un recupero di molti centri urbani collocati lungo e intorno le pendici della Sila, oggi gravitanti, ma senza sostanzialmente beneficio urbano, sui modesti capoluoghi.

Soddisfatta questa fondamentale "strategia" del sistema urbano da creare, la progettazione ulteriore potrebbe rivolgersi al recupero e valorizzazione di molte realtà ambientali, di cui il Sistema è ricco, e che potrebbe essere fonte anche di sviluppo economico notevole, (nei limiti in cui una dissennata assenza di direzione e di controllo finora esercitata a livello regionale e locale non abbia già definitivamente compromesso le suscettività, soprattutto costiere, di uno sviluppo razionale e produttivo).

Tali realtà sono innanzitutto costiere: dato il lungo perimetro

di costa esistente che si presterebbe — ove già non distrutta — ad un importante sfruttamento turistico e terziario-culturale, si sono identificati numerosi "sottosistemi" speciali.

Innanzitutto il Sottosistema "*della Costa calabro-tirrenica*" che raccoglie in un insieme unitario la lunga "lingua" di costa che va dalla conclusione del Golfo di Policastro (Capo Scalea) fino al Golfo di S. Eufemia, e il retroterra montano della cosiddetta "Catena costiera", che segna lo spartiacque tirrenico-ionico. E' un sottosistema unitario, estremamente importante, per il quale è urgente un pronto intervento di risanamento e di riordinamento teso a salvare il salvabile; e a proiettarne l'uso in un sistema di collegamenti rapidi marino-montani a pettine con la valorizzazione di tutti i centri montani, che gravitano sui centri costieri.

Poi, più a sud, superate la Piana di S. Eufemia e la Piana di Angitola, che fanno parte integrante dell'area intensiva e dell'Asse portante del Sistema (con notevoli possibilità di sviluppo economico intensivo), si sviluppa il Sottosistema di "*Capo Vaticano*" che riguarda l'intero promontorio di Tropea da Pizzo fino a Nicotera includendo l'alto piano di Zungri e il comprensorio collinare di Vibo Valentia.

Sul versante ionico del Sistema, si può configurare un "*Sottosistema della Sibaritide*" che, pur essendo sede di una parte importante dell'Asse portante del sistema, quella che si sviluppa, ad anfiteatro della Piana di Sibari, da Cassano-Castrovillari, fino a Corigliano-Rossano, include un tale ammontare di valori ambientali e storico-culturali da meritare una progettazione di insieme del tutto particolare. Principale ruolo del Sottosistema è quello di portare a progettazione e compimento un assetto territoriale dell'area, coerente con il grande sviluppo che dovrebbero avere le ricerche archeologiche concernenti l'antica Sibari e tutti gli altri insediamenti storico-archeologici di cui la piana (e l'anfiteatro collinare che la circonda) è ricca. Il grande e vastissimo sviluppo archeologico dell'area caratterizzano il sottosistema, assicurandogli una "immagine" la cui efficacia va ben aldilà del puro interesse archeologico in sé, ma coinvolge l'insediamento residenziale, turistico e culturale. Tutto ciò va progettato con cura in modo unitario.

A partire da Capo Tronto, si sviluppa invece verso sud il Sottosistema costiero "*della Costa calabro-ionica*", lunga la striscia di costa che arriva fino al Golfo di Squillace. Tale sottosistema potrebbe anche essere articolato in due entità o sottosistemi distinti: il *comprensorio di Cirò*, che incorporerebbe il territorio costiero e il suo retroterra collinare, che va da Torrente Tronto,

(a nord) al Fiume Neto (a sud); e la *regione del Marchesato* a sud del Fiume Neto fino all'inizio della costiera di Squillace (Fiume Tacina). Comunque l'assetto territoriale di questo territorio presenta problemi pressoché identici: l'organizzazione della fascia costiera, come sfruttamento e accesso, e il ricupero dei centri collinari che la sovrastano ad una funzione integrata di servizi e di produzione tipica (alimentare come di oggetti) per la fascia costiera e per il suo sviluppo turistico. E', nel suo complesso, un sotto-sistema che porta i segni di una storia assai più ricca del suo attuale dissesto — insieme idrogeologico, ma anche produttivo e sociale — soprattutto con i centri di Cirò, Strongoli, Santa Severina e Isola di Capo Rizzuto "dove l'architettura bizantina, saracena e normanna ha saputo talvolta competere con il paesaggio" (Rapporto Portoghesi).

Ancora più a sud, si sviluppa il lungo fronte della costa dal Golfo di Squillace fino a Punta Stilo, che ha una sua unità geografica e paesaggistica malgrado il suo lungo percorso, e merita una progettazione unitaria come "sottosistema del Golfo di Squillace". Vi sarà una caratterizzazione più precisa intorno alle protuberanze scogliere della Punta di Staletti, ma l'insieme della costa presenta i caratteri morfologici tipici di buona parte della costa calabra: lingua di costa piana e immediate penetrazioni collinari e montane su cui si arroccano i centri urbani più storici. Ne consegue la medesima strategia territoriale da sotto-sistema: ricupero ambientale dei centri collinari, cercando di integrarli funzionalmente allo sviluppo dei centri balneari costieri, da controllare e da risanare con una politica di vincoli precisi ed efficaci.

Ai sottosistemi costieri-collinari e talora — dati gli immediati "sbalzi" altimetrici — costieri-montani (come è il caso della costa tirrenica e della Catena costiera), si accompagnano in questo Sistema, i sotto-sistemi più propriamente "montani" "della Sila" e "delle Serre".

La *Sila*, che è considerata una delle zone paesaggistiche più interessanti e suggestive della penisola, è costituita da un vasto Altopiano che si estende per oltre i 1200-1300 metri di altitudine. Essa si presenta con una propria individualità geografica, che induce la sua progettazione unitaria come Sottosistema di ricupero e valorizzazione ambientale. Buona parte degli insediamenti "silani", però, sono collocati sulle pendici "esterne" del massiccio, e in tal caso appartengono direttamente: a ovest al sotto-sistema della Valle del Crati sulla quale gravitano, e quindi fanno parte dell'alone dell'Asse portante dell'intero Sistema; a nord, del Sottosistema della Sibaritide; ed ad est, di quello della Costiera

calabro-ionica. L'unità ambientale della Sila — e quindi del Sottosistema — è data soprattutto dall'Altipiano, sia pure dai rilievi sconnessi e imprecisi, che fornisce anche omogeneità alla economia e alla vegetazione. La distinzione toponomastica di Sila Grande (cosentina) e di Sila Piccola (catanzarese) e Sila Greca (dai comuni albanesi che la costellano esternamente), non sembra caratterizzare ai fini morfologici e dell'identità ambientale, delle realtà così autonome da eliminare il forte elemento unitario paesistico dell'intero Sossosistema.

Analogamente "le Serre" possono e debbono costituire un Sottosistema montano da valorizzare, in quanto, anche se dominate da una cresta appenninica più chiaramente longitudinale (che si sviluppa da Monte Contessa e Monte Crocco), formano un complesso di altipiani e di colli che offrono spazio ed unità ambientale, e nei quali si insediano appunto centri montani dell'importanza di Chiaravalle Centrale, Vallelonga, Serra S. Bruno, Soriano Calabro, etc.

I Centri di servizio principali non possono che essere Catanzaro e Cosenza, capoluoghi di provincia e sede naturale di molte gravitazioni. Ma centri di servizio si dovranno sviluppare ugualmente nei poli più estremi dell'Asse portante, come Castrovillari-Cassano, Corigliano-Rosarno, Crotone: e, al di fuori dell'Asse del Sistema, a Vibo Valentia per la particolare emarginazione del suo comprensorio.

Le direttrici infrastrutturali di supporto — data la conformazione del Sistema — sono a parte le litoranee tirrenica e ionica (e l'asse autostradale, che coincide, in buona parte del percorso, con l'asse stesso del Sistema), di penetrazione trasversale dei sottosistemi della Sila e delle Serre (ad eccezione della trasversale che unisce a nord la costa calabro-tirrenica con la valle del Crati e la Sibaritide).

10. Sistema dello Stretto

La strategia del Sistema dello stretto è tutta proiettata a rafforzare l'interdipendenza dei due centri urbani di Reggio e Messina, quindi alla realizzazione di una infrastruttura di rapido accesso e di trasporto veloce tra le due aree.

L'asse principale del Sistema è dunque dato dalle strisce di costa calabrese e siciliana che si fronteggiano nello Stretto, con dei prolungamenti secondari: verso Gioia Tauro-Rosarno e verso la costa ionica, dalla parte calabra; verso Milazzo-Barcellona, dalla parte siciliana.

Il Sistema ha una identità assai forte, una immagine assai originale. Potrebbe diventare una delle aree più intense e prestigiose, nel futuro metropolitano del Mezzogiorno, se solo se ne comprendessero e progettassero le alte potenzialità.

I Centri di servizio principali sono ovviamente Messina e Reggio. Nel territorio calabrese due Centri di servizio secondari, data la distanza dei primi, sono quelli, unitari, di Gioia Tauro-Rosarno sul Tirreno e di Locri-Siderno sullo Jonio. Essi sono alle estremità dell'asse.

Nel territorio siciliano, data la esiguità del territorio a disposizione, e soprattutto dell'asse portante anche secondario, non è accettabile un "decentramento" di Messina. Solo quella parte del territorio della provincia di Messina che si prolunga sulla costa tirrenica ad occidente di Capo Calavà, che così pochi legami geografici ha con Messina stessa, e che corrisponde alla toponomastica regionale di "Val Demone", richiede un Centro di servizio decentrato, anche se l'intero territorio non può ragionevolmente far parte di una area "intensiva" del Sistema (almeno nella eccezione codificata nella presente ricerca).

Quello della *Val Demone* è invece un classico "Sottosistema ambientale" da valorizzare nei suoi limiti funzionali, articolato nei tre poli accoppiati di Mistretta-S. Stefano di Camastra, Capo d'Orlando-Naso e S. Fratello-S. Agata di Militello, e fondato sull'uso di una lunga lingua di costa da sfruttare intelligentemente integrandola funzionalmente con le suscettività delle pendici immediate dei Monti Nebrodi, che ne caratterizzano il paesaggio.

Anche la costa che da Capo Calavà va fino a Capo Rosocolmo e che, in ragione dell'erezione centrale della "*penisola di Milazzo*", viene divisa in due entità, geograficamente denominate appunto Golfo di Patti e Golfo di Milazzo, merita di essere organizzata in un Sottosistema ambientale a sé, anche se fa parte integrante, almeno fino a Milazzo-Barcellona, del retroterra urbano di Messina. Tale Sottosistema è chiaramente dominato dalla prospettiva stupenda dei due Golfi, di cui il primo è influenzato dalla presenza di Milazzo e della sua penisola e il secondo da quella di Capo Tindari e delle Eolie; entrambi inoltre sono caratterizzati dalla incombenza alle spalle, dei Monti Peloritani, dei quali si dovrebbero sottolineare umerose penetrazioni collinari e montane.

Nel territorio "reggino", non può non assumere rilievo l'ampio sottosistema della "*Locride*", che si esprime nella lunga lingua di terra costiera che si sviluppa da Punta Stilo a Capo Spartivento, sede di uno dei più importanti insediamenti storici

della Magna Grecia, oggi devastata da insediamenti moderni disordinati, dopo essere stata distrutta secolarmente dal bradisismo, dalla spoliazione dei boschi, e — dopo gli arretramenti bizantini e normanni a mezzacosta — dai frequenti terremoti. Il ricupero storico-culturale ed ambientale del Sottosistema potrebbe restituire molti valori, sia pure condizionati alla integrazione del Sistema urbano dello Stretto.

Nel versante tirrenico, fa simmetrico riscontro il Sottosistema della "*Piana di Gioia*", ampio anfiteatro naturale contenuto fra l'altipiano del promontorio di Capo Vaticano, le Serre, il crinale che connette quest'ultime all'Aspromonte e l'Aspromonte stesso. Sul mare il sottosistema si sviluppa da Nicotera a Palmi (Capo Barbi). La "*Piana*", sede di agrumeti e di uliveti famosi, oggi è caratterizzata da tentativi di industrializzazione connessi alla costruzione di un porto e legati allo sviluppo dell'intero Sistema urbano dello stretto. E' sede di centri (Gioia e Rosarno) la cui crescita dovrebbe essere armonizzata allo sviluppo paesistico dell'intera Piana. Conseguenza alla "*Piana*" una fascia leggermente inclinata fino alla linea pedemontana, (occupata dai centri di Taurianova e Polistena); e più sopra una fascia montana di crinale che separa il Sottosistema da quello della Locride (versante ionico): i centri di questa fascia sono numerosi (Delianova, Oppido, Cittanova, S. Giorgio Morgeto, etc.) tutti posti a mezzacosta ed arroccati su terrazzamenti, tipici dell'Aspromonte, che rappresentano un patrimonio insediativo più interessante e conservato dei centri di pianura (Rapporto Portoghesi).

L'Aspromonte, che lambisce sovrastandoli, rispettivamente a ovest e a sud, i sottosistemi della Locride e della Piana di Gioia, sovrasta e caratterizza l'intero territorio reggino dal quale è appunto, circuito dal Tirreno allo Ionio, dalla "*Costa Viola*" alla "*Costa dei gelsomini*"; è il territorio che, nel suo lungo percorso costituisce la linea di espansione di quello che è stato definito l'Asse portante del Sistema dello Stretto (nella sua sede calabrese). L'Aspromonte fa dunque parte integrante con le sue pendici e falde più prossime al mare, dell'area "*intensiva*" del Sistema. Tuttavia il massiccio, nella sua parte centrale è composto da diversi terrazzi, detti i "*Piani dell'Aspromonte*", che nel loro insieme possono costituire una entità ambientale da studiare insieme e da assumere come uno specifico Sottosistema.

Le penetrazioni delle Diretrici di supporto, oltre a quelle costiere, che sono come altrove strumento di comunicazione con i sistemi adiacenti, sono nel territorio siciliano una direttrice di collegamento fra il Golfo di Patti e la Costa Etnea, che si insinua

appunto tra i Nebrodi e i Peloritani, e percorre una buona parte della Valle dell'Alcantara; e, nel territorio calabrese, una direttrice traversa fra la Piana di Gioia e la Locride (attraverso il Passo del Mercante), un'altra più montana che valica l'Aspromonte più a sud (sul Piano di Zillastro). Queste direttrici sarebbero rafforzate longitudinalmente (cioè in parallelo con l'asse costiero e autostradale) da un'altra direttrice pedemontana che provenendo dalle Serre si aggancerebbe a Taurianova, Oppido fino a Sinipoli.

11. Sistema della Sicilia orientale

La piana di Catania costituisce un grande anfiteatro naturale, ricco di insediamenti urbani, e, unita a tutti i contrafforti collinari che costituiscono il bacino dei diversi corsi d'acqua che in essa confluiscono, rappresenta un insieme territoriale ideale per l'organizzazione di un Sistema urbano.

La provincia di Siracusa la si è considerata parte integrante di questo Sistema; esso infatti ha tutto da guadagnare dalla sua "bipolarità". L'asse portante attraverserebbe dunque l'intera Piana partendo dalle pendici meridionali dell'Etna, (caratterizzate da fitti insediamenti minori e da una diffusa urbanizzazione), fino alla altra estremità rappresentata dall'area intorno a Siracusa.

E' da studiare se con il tempo lo sviluppo dell'Asse portante nelle sue edizioni "secondarie" dovrebbe progettarsi, a nord, lungo la valle del Simeto (Paternò, Biancavilla, Adrano), e, a sud, da Siracusa verso Avola e Noto.

I Centri di servizio non possono che essere i due grandi centri urbani di Catania e Siracusa. Da una intelligente distribuzione funzionale dei ruoli fra questi due centri, e il possibile decentramento lungo l'Asse portante di alcune funzioni, se decentrabili, nascerebbe un rafforzamento del Sistema. L'area di Lentini-Augusta assolverebbe al ruolo di baricentro, da tenere presente per simili operazioni.

Sulla Piana di Catania gravitano i territori di alcuni comuni della Provincia di Enna, quelli più immediatamente prospicienti la vallata del Fiume Salso prima che confluisca nel Simeto (si tratta dei comuni di Regabulto, Centuripe e altri minori).

L'area "libera" del Sistema si sviluppa sia a nord che a sud dello stesso, e abbraccia le due realtà orografiche dell'Etna e dei Monti Iblei.

L'Etna è una realtà imponente, che sovrasta e caratterizza il paesaggio dell'intero Sistema. Ma in se stessa racchiude un in-

teresse paesistico che può essere ben progettato insieme alla progettazione di ricupero, riordinamento e razionalizzazione di tutto il territorio che degrada dal rilievo conico, soprattutto verso il mare e la costa, sì da potersi considerare un unico sottosistema della "Costa etnea" (includente cioè tutte le realtà economiche e paesistiche "circumetnee"). Del sottosistema della Costa Enea sembrerebbe dovrebbero far parte alcuni comuni costieri a nord del confine provinciale di Catania (tra cui Taormina).

I Monti Iblei costituiscono una realtà assai più complessa. L'immagine orografica meno netta e suggestiva, essi sono di altimetria assai modesta e dal loro epicentro (Monte Lauro, 986 m.) si diramano in tutte le direzioni, a nord come a sud, ad est come a sud-ovest, con le caratteristiche "cave", torrenti e fiumi che sulcano e tagliano il tavolato calcareo degli Iblei.

I centri urbani che si sono storicamente insediati lungo i rilievi minori di questa raggiera, costituiscono la regione storica della "Val di Noto", che nel settecento ricevette un notevole impulso architettonico, di cui restano numerose testimonianze barocche da recuperare e valorizzare. Nel versante nord-orientale degli Iblei, che riguarda il Sistema in esame, i centri di Noto, Palazzolo Acreide, fino a Caltagirone costituiscono un itinerario importante di un sottosistema unitario che coinvolge anche numerosi centri del versante sud-occidentale degli Iblei. Tutti questi centri dovrebbero far parte di un sottosistema ambientale specifico, da fare oggetto di un speciale progetto.

Potrebbero essere individuate altre realtà ambientali suscettibili di una progettazione speciale: per es. l'ambiente piuttosto slabbrato e indefinito del Golfo di Noto oppure la costa e il rilievo del promontorio del Monte Tauro (dalla Costa saracena al Capo S. Croce).

E' inutile dire che l'imponente patrimonio archeologico disseminato in tutto il territorio del sistema e che si insinua soprattutto nelle aree più intensamente sfruttate del sistema stesso, imporrà una attenzione speciale — le cui forme non sono facilmente suggeribili — per garantire nel disordine e sovrapposizione attuale di funzioni, un adeguato sviluppo e utilizzazione dello stesso patrimonio; e per non rischiare di fargli perdere quella qualità ambientale che è indispensabile perché esso possa costituire una occasione di valorizzazione economica e turistica.

Le direttrici di supporto del Sistema sono a raggiera, come suggerisce la morfologia stessa — ad anfiteatro sul Golfo di Catania — del Sistema. Oltre alle direttrici perimetrali-costiere verso nord e verso la costa "africana" della Sicilia (peraltro san-

cite da una importante infrastruttura autostradale) si sviluppano le direttrici verso Enna e Palermo (quest'ultima anche sancita da una importante infrastruttura autostradale) e verso Caltagirone, sede più lontana dell'asse del Sistema e quindi sede di un centro di servizi secondario.

12. Sistema della Sicilia centrale

Come si è già visto, in sede di identificazione dei Sistemi urbani, questo sistema non ha una identità definita, e costituisce, non meno che il territorio che lo riguarda, un sistema "critico", in quanto di difficile attuazione.

D'altra parte ogni soluzione alternativa (per sempio la distribuzione dei territori che lo compongono fra gli altri due Sistemi urbani più forti dell'isola, quelli gravitanti su Palermo e su Catania) sarebbe stata peggiore per le prospettive di sviluppo urbano di queste aree; e avrebbe perpetuato la loro storica condizione di dipendenza e di emarginazione. Tali aree, infatti, sono ancora troppo intensamente popolate per destinarle ad una mera funzione di aree "libere".

Gli insediamenti storici più importanti del Sistema si collocano all'interno, nel cuore della "Trinacria", in una area nel cui raggio si raccolgono Caltanissetta ed Enna ed anche un loro intorno non fortemente decentrato (S. Cataldo- S. Caterina-Calascibetta-Leonforte); sul fronte mediterraneo, nelle due aree di Agrigento-Favara-Porto Empedocle a nord, e il Golfo di Gela più a sud. Ciascuna di queste "polarizzazioni" più importanti dal punto di vista del peso demografico, ha nel suo intorno piccoli e medi centri urbani, ciò che fa di questo Sistema un territorio dal profilo urbano più "piatto" degli altri. (V. Rapporto Beguinot.).

La strategia fondamentale del Sistema è quella di "organizzare" al meglio questa dispersione, accettando: sia di ribadire la polarizzazione sui tre nuclei indicati, e anche aumentare l'attrazione reciproca dei tre poli fra loro rispetto a quella che su ciascuno di essi esercitano i Sistemi adiacenti.

Così, l'Asse portante del Sistema, alquanto debole per verità, è piuttosto "triangolare", fra Caltanissetta-Enna, Gela e Agrigento. I suoi segmenti più importanti sono Enna-Caltanissetta-S. Cataldo; Favara-Agrigento-P. Empedocle; e Niscemi-Gela. Ma sviluppi secondari, lungo l'asse, si avrebbero fra Caltanissetta e Agrigento (coinvolgendo Canicatti, Racalmuto etc.) e fra Agrigento e Gela (Licata). Un prolungamento dell'asse si avrebbe a

sud-est, lungo la serie di grossi centri della Val di Noto: Vittoria, Comiso, Ragusa, Modica.

La forte dispersione dei centri urbani dovrà influenzare la dislocazione dei Centri di servizio. I tre centri più idonei a massimizzare la "centralità" sono Caltanissetta, Agrigento e Gela. Agli estremi, un bisogno di coprire adeguatamente il territorio, fa collocare centri di secondo grado a Ragusa e a Sciacca.

La morfologia dispersa dell'insediamento, che una politica di concentrazione potrebbe modificare solo in parte in tempi prevedibili, modifica anche il significato di alcune componenti strutturali del sistema urbano, come la definizione di area "intensiva" o di "alone" dell'asse portante.

In realtà la superficie dell'area "intensiva" potrebbe essere assai più estesa che negli altri sistemi, anche se ad un grado di "intensività" assai inferiore. Per converso, le aree "libere" si potranno rendere tali con minore rapidità e minore rigidità che in altri sistemi. E i confini stessi fra le due aree sono più incerti e più labili. Così pure per l'alone: quanto più si realizzerà una facilità di accessi fra i poli principali dell'asse tanto più l'alone coinvolgerà piccoli e medi centri oggi assai esclusi da ogni tipo di sviluppo, e isolati funzionalmente.

La marginalità dei territori in esame è tale che — di fronte ad altri, dai caratteri più evidenti o appariscenti, — essi tendono a venire "sacrificati" perfino nella loro conoscenza e analisi. In altri termini tali territori sono meno conosciuti di altri, ma non per questo necessariamente meno interessanti.

Così, la lunga "costa africana" è così poco "frequentata" che non viene rilevata neppure in alcuni suoi valori potenziali. E' difficile in queste condizioni identificare delle realtà ambientali da sottolineare o da proporre come "sottosistemi" speciali. Certamente la lunga costa "africana" che va da Capo Passero fino a Capo Scaramia, presenta un interesse notevole di tipo paesistico, e meriterebbe di essere "progettata", per svilupparne tutte le potenzialità, prima di una sua degradazione (come è avvenuto per molte altre coste vergini). C'è da domandarsi se per essa possa sollecitarsi la costituzione di un sotto-sistema "autonomo", o se il suo sviluppo non dovrebbe piuttosto concepirsi "integrato" con i centri collinari del suo retroterra; e cioè i centri del versante sud-occidentale della Val di Noto, che rappresentano una realtà ambientale fra le più interessanti di tutta l'isola, e meriterebbero, come si è detto, di trovare un progetto unitario di sviluppo insieme ai centro degli altri versanti della Val di Noto.

Un'altra realtà da studiare, e approfondire più in dettaglio

con studi ambientali più adeguati, sono gli *altipiani interni della Sicilia*. Infatti immediatamente al disotto del crinale orizzontale delle Madonie e dei Nebrodi si sviluppa degradando lentamente verso il mare di Africa un complesso di ripiani e di ampie "groppe" collinari, solcato da larghe valli (e costituito principalmente dai terreni della formazione gassosa-solfifera del miocene superiore: vedi Rapporto Muscarà). Questi altipiani detti "solfiferi" producono un paesaggio particolare: brullo, senza alberi, desolato. L'area significativa di questi altipiani si estende dal fiume Platani al Fiume Salso. Ma ad est del Fiume l'Altopiano trapassa in un altro sistema di ripiani e groppe più solcato ed anche più elevato: e dà luogo ad un rilievo che rappresenta il crinale idrografico fra il versante ionico e quello del mare d'Africa. Sono i "*Monti Erei*", tra i quali si insediano sia Enna che Piazza Armerina, e che potrebbero essere oggetto di un "sottosistema" da studiare, per svilupparne le potenzialità ambientali.

Nella parte occidentale del Sistema, il Sistema centrale qui definito condivide con il Sistema occidentale una catena montuosa, quella dei *monti detti "Sicani"*, che dividono il territorio della Provincia di Agrigento, caratterizzato da bacini brevi di corsi d'acqua (scaturenti appunto dai Sicani) fluenti nel Mar d'Africa tra il Belice e il Platani, e il complesso di valli a nord dei Sicani, rappresentate dal complesso bacino idrografico del Belice e dei suoi numerosi affluenti. Il complesso montuoso dei Sicani e quello vallivo che da essi diparte, produce un sistema di altopiani ugualmente di notevole interesse, costellato di laghi collinari artificiali (L. Arancio, L. di Gammauta, L. di Prizzi, L. Pian d. Leone, L. Fanaco) e di centri che, anche se di scarso rilievo architettonico, potrebbero (se intelligentemente organizzati) mettere in risalto le loro ubicazioni pittoresche e panoramiche. (Alcuni di essi, come Caltabellotta e Alessandria della Rocca sul versante "agrigeno" e Contessa Entellina, Giuliana e Palazzo Adriano, sul versante settentrionale dei Sicani, hanno anche un certo interesse storico-culturale).

Licata e Porto Empedocle e la costa che intercorre fra il F. Salso e il Platani, da Gela fino al Capo Bianco, potrebbero essere oggetto di una attenzione particolare, nell'intento di istituire un sotto-sistema ambientale specifico "marino-storico-archeologico": articolato sullo sviluppo balneare (da progettare lungo tutta la costa ricca di siti adattissimi) sulla valorizzazione archeologica (Eraclea Minoa, Valle dei Tempi, Akragas, Phintlas, Gela, Camarina) e sul ricupero urbano di alcuni centri interni collinari

di particolare valore storico culturale (come Raffadali, Favara, Naro, Butera).

Le direttrici di supporto più significative sarebbero quelle di una penetrazione che da Sciacca-Ribera travalichi i Sicani e attraverso Corleone raggiunga Palermo; un'altra che da Agrigento raggiunga a nord la Valle dei Platani e attraverso essa e Lercara Friddi conduca a Palermo. Altre direttrici confluirebbero su Gela collegandola con Canicatti, Caltanissetta e Caltagirone (Catania). Infine un'altra direttrice importante sarebbe quella di collegamento di Enna con Caltagirone (e Gela) via Piazza Armerina.

13. Sistema della Sicilia occidentale

Il sistema della Sicilia occidentale è fortemente dominato dalla forte "personalità" urbana di Palermo, che con la sua area "metropolitana" più direttamente legata alla città ha da sola tutti i requisiti per conseguire uno sviluppo urbano efficiente e moderno. E, in effetti, i primi studi portati a termine dalla Cassa per il Mezzogiorno in questa direzione confermano le elevate suscettibilità della città a divenire un grande centro urbano, nel contesto nazionale ed internazionale (se solo si sapesse portare a termine una decisa politica di risanamento urbano e di razionalizzazione della mobilità e degli insediamenti).

Tuttavia, se fosse isolata nella sua area metropolitana e nella sua provincia, Palermo toglierebbe la possibilità di uno sviluppo urbano adeguato ai territori della provincia di Trapani i quali, se da un lato hanno una accessibilità a Palermo e ai suoi servizi urbani superiori non eccessivamente gravosa, dall'altro non raggiungono, nel loro insieme, una massa demografica sufficiente, e una concentrazione di valori urbani adatta ad uno sviluppo autonomo ed introverso. Essi verrebbero pertanto "periferizzati" dalla dinamica urbana di Palermo.

La strategia territoriale indicata sarebbe allora quella di accettare l'integrazione dei due territori (le due province), ma controllarne nello stesso tempo gli effetti negativi (gravitazione eccessiva su Palermo) con una attenta politica e progettazione dello sviluppo integrato dell'area, anzi del "sistema", come una saggia localizzazione nel complesso Trapani-Marsala-Mazara di Servizi urbani superiori alternativi a quelli di Palermo, e con un avvicinamento dei rispettivi Centri di servizio, rendendone più rapidi gli accessi e approfittando strategicamente anche della

esistenza "intermedia" di un forte centro come quello di Alcamo, giuntura interessante per alcune soluzioni territoriali.

Con tutto ciò, non si potrebbe ignorare che lo sviluppo dell'intero Sistema rimarrebbe a lungo fondato sulla morfologia di un "bipolo", per di più alquanto squilibrato in partenza (ma che dovrebbe essere obiettivo di ogni progettazione sistematica futura di eliminare al più presto).

Così l'Asse principale del Sistema, in realtà si articolerebbe in due segmenti: l'uno quello della "Conca d'oro", o meglio della conurbazione già in corso fra Palermo e l'area di Termini Imerese; e l'altro lungo l'asse Mazara-Marsala-Trapani, centri che hanno una analoga consistenza demografica e si equivalgono anche come opportunità di prospettive economiche e di occupazione di suolo, che sono fra le più promettenti di tutta la Sicilia.

Né varrebbe l'importante sviluppo residenziale che Palermo ha avuto la parte secondaria dell'asse, verso il Golfo di Carini (ormai diventato periferia della città); né la presenza, che si ricordava, di Alcamo, grosso centro urbano a metà strada, ad equilibrare rapidamente l'asse e a rafforzare la parte definita "secondaria".

Una comunicazione rapida metropolitana Trapani-Palermo, lungo l'attuale direttrice autostradale, favorirebbe però lo sviluppo del territorio intermedio, secondo schemi abbastanza tradizionali, che in questo caso agirebbero positivamente sia per la razionalizzazione delle attività nella Conca d'oro, che per lo sviluppo intensivo del sistema trapanese.

Come Centri principali di servizio non potrebbero proporsi che Palermo da una lato e il complesso Trapani-Marsala-Mazara dall'altro: ma con attenta analisi delle opportunità distributive a livello di progettazione subsistemica per quest'ultimo insieme.

Un Centro secondario di servizi dovrebbe prevedersi per Cefalù anche se collocato fuori dell'asse portante del Sistema stesso, a causa della accessibilità "difficile" di Cefalù e del suo comprensorio rispetto al Centro principale di Palermo.

Il Sistema in oggetto è ricco di realtà ambientali suscettibili di interventi speciali di ricupero.

Già si è visto che un possibile sottosistema è definito dagli altipiani che si estendono a nord e a sud dei *Monti Sicani* e che segnano, in questo punto, lo spartiacque dei bacini fluviali dei due sistemi (come del confine provinciale). Per il Sistema in oggetto si tratterebbe di organizzare la "funzionalizzazione" di parte di territorio ed elevata altimetria che sta al di là della prima

cresta di monti a ridosso dell'area intensiva del sistema palermitano (Monti di Termini Imerese).

Un altro sottosistema ambientale assai più rilevante è quello offerto dalla *catena delle Madonie*, la catena che prosegue verso occidente la dorsale "appenninica" del continente, dopo i Peloritani e i Nebrodi. Si tratta di un complesso montano dalle caratteristiche assai peculiari. "Una caratteristica del paesaggio il cui colore predominante è il grigio dei durissimo calcare che lo compone, è data dai bellissimi boschi di querce, lecci, agrifogli e castagni" (Rapporto Portoghesi). Sono anche assai numerose le specie faunistiche rare, al punto che la Regione ha istituito il "parco delle Madonie" per salvaguardarne la conservazione. Lungo la catena che da Termini Imerese si snoda fino a Nicosia, avamposto dei Nebrodi, sono collocati una serie di insediamenti montani di notevole valore storico, di origine medioevale, la cui struttura si consolida generalmente intorno ad un castello o ad una roccaforte: è il caso di Collesano, Caltavuturo, Polizzi, Petralia, Gangi, Castelbuono.

Questi centri si pongono, essenzialmente, a due livelli altimetrici al di sopra di un importante fronte di costa tirrenica che ha come avamposto il promontorio di Cefalù. C'è da domandarsi se questo fronte debba essere considerato un "Sottosistema" *in sé* o se invece non valga meglio, (come è stato il caso di numerosi sottosistemi della costa calabra) integrarlo con il territorio montano delle Madonie, per una organizzazione che sia paesistico-turista di tipo "montano-marino".

Una grande porzione del territorio di questa Sistema, appena lambito a nord dell'asse (che è ancora una direttrice) di comunicazione fra Palermo e Trapani e solo attraversata dalla autostrada che conduce a Mazara, è una regione complessa disomogenea, che viene storicamente denominata "*Val di Mazara*". Essa in larga parte si identifica nel bacino tortuoso e complesso dei "due Belici" e dei molti loro affluenti, ma più a valle la regione invade anche i bacini di altri fiumi ad occidente del Belice, quali quelli degli affluenti del Delia e del Mázaro. In pratica è la regione che ad oriente inizia con i contrafforti dei monti che segnano i confini della Sicilia occidentale, soprattutto la Rocca Busambra (una delle quote più elevate del sistema montano siciliano), e ha per capisaldi Piana degli Albanesi, (il cui lago omonimo da inizio ad alta quota al Bacino del Belice destro), e Corleone (nei cui pressi è la sorgente del Belice sinistro); che ad occidente degrada fino ad una linea che può essere liberamente scelta: o nella barriera e i cui capisaldi urbani sono, da nord a sud: Calatafimi, Salemi e

Castelvetrano; oppure nel fronte marino stesso. Poiché la piana del sistema Mazara-Marsala-Trapani, e i rilievi dolci collinari che le stanno alle spalle, fanno parte dell'asse portante del Sistema in questione, la cui progettazione è dunque l'"intervento al cuore" del Sistema stesso, forse è più appropriato che l'assunzione a "sottosistema" della Val di Mazara, che implica — a fronte dell'altro — un intervento di "chirurgia plastica", venga limitata alla barriera di cui ai tre centri suddetti di Calatafimi, Salemi e Castelvetrano, ed ad una quota non inferiore ai 200 metri.

Qui l'immaginazione del progettista dovrà tentare il ricupero ambientale, ma anche il modo di inserire questo vasto territorio nel discorso complessivo del Sistema, per farne una specie di "scambiatore di tensioni di tutta l'unità paesistica della Sicilia occidentale" (per usare una espressione un po' ermetica, ma significativa della indeterminatezza attuale del ruolo di tale sottosistema, utilizzata nel Rapporto Portoghesi, che si raccomanda di consultare per ulteriori dettagli).

Ma la ricchezza dei valori ambientali è così diffusa in tutto il lungo e incredibilmente multiforme sviluppo costiero del Sistema, che rende perplessi sulla opportunità di identificare dei sottosistemi in modo separato dal discorso fondamentale dell'asse portante del Sistema stesso, in cui i valori ambientali sono intimamente inseriti.

Così, per esempio, un'area di infinita bellezza e suggestione sono gli stagni e le saline che si distendono fra Trapani e Marsala, soprattutto all'altezza delle Isole dello Stagnone (e fra le quali signoreggiano le rovine di Mozia). Quest'area è inserita nella struttura dell'asse portante; ma come non sentire il bisogno di dichiararla un sottosistema ambientale, magari in un tutt'insieme con l'arcipelago delle Egadi che la fronteggiano, e raccomandarne una progettazione "speciale", per metterne in evidenza e salvaguardarne i valori?

Così pure a nord di Trapani, come non sentire il bisogno di ritagliare l'unità paesistica che va dal Monte di Erice fino al promontorio di Capo S. Vito, e si identifica nei due Golfi di Bonagia e del Cofano, dominati appunto dalla struttura singolare e suggestiva del Monte Cofano proteso sul mare?

E, infine, come non sentire, malgrado alcune degradazioni avvenute, il bisogno di considerare l'intero Golfo di Castellamare, dalla Punta Raisi fino a Capo S. Vito, una unità paesistica da sottolineare, difendere e valorizzare, con un tentativo di progettazione unitaria, includendovi una buona parte dei centri urbani che come Alcamo e Partinico si affacciano su di esso?

Le interrogazioni di tal genere si sciolgono tutte ove si definissero bene i requisiti e i limiti delle progettazioni "paesistiche" dei sottosistemi, e il loro ruolo preciso nel quadro di una progettazione sistemica che tenda a risolvere le questioni territoriali strategiche del Sistema urbano, in quanto tale.

14. Sistema della Sardegna meridionale

La Sardegna è la regione italiana che ha, insieme alla Basilicata, il più basso livello di densità demografica per kmq. Essa parte da una proporzione popolazione-territorio fra le più "difficili" rispetto ai requisiti e vincoli di un Sistema urbano (così come definito nello studio). La soluzione meno lontana dai criteri prescelti è stata quella (vedi Cap. 3) di dividere il territorio in due aree pressoché uguali, quindi con baricentri equivalenti per ottenere entro questi limiti, il massimo dei risultati attraverso una adeguata strategia di interventi.

Così, il Sistema della Sardegna meridionale (la metà a sud della Regione) ha, come proprio Asse portante l'agglomerazione urbana di Cagliari, l'unica ad avere attualmente un carattere urbano. Ma poiché anche il territorio della neo "provincia" di Oristano è stato assegnato ai confini del Sistema urbano, si è cercato di dare all'asse portante la funzione, in qualche modo, di integrare Oristano e Cagliari attraverso la struttura ambientale del "Campidano", la regione più piana, più fertile e più produttiva di tutta la regione. I due segmenti principali sono ovviamente: quello di Cagliari e dei centri che gli fanno da corona a nord, con la parte terminale dei bacini di tutti i corsi d'acqua che confluiscono nello "Stagno di Cagliari"; e quello di Oristano ugualmente con i centri che gli fanno da corona, soprattutto a nord. Ma l'asse "secondario" coinvolge quella numerosa schiera di piccoli centri disseminati in tutto il Campidano; centri che, opportunamente integrati da un sistema di comunicazioni efficiente e sulla base di interventi strategici di insediamenti nuovi, potrebbero rafforzare la struttura lineare e bipolare insieme dell'intero Asse portante. Una diramazione secondaria dell'asse, inoltre penetra nell'Inglesiente e si connette a Carbonia.

L'alone dell'asse è vasto a Cagliari e può espandersi sulle pendici collinari e gli altipiani del Sarrabus, del Gerrei e del Trexenta.

Cagliari costituisce l'unico grande Centro di servizio per una popolazione complessivamente modesta del sistema; ma centri

di secondo grado sono previsti a Oristano e nel bipolo iglesias-Carbonia. Un centro di servizio secondario è anche previsto nell'Ogiiastrea (Lanusei-Tortoi), a causa dell'isolamento territoriale di cui questa regione, pur importante, soffre.

Al di là del Campidano, che è una realtà ambientale da curare contemporaneamente allo sviluppo economico-urbano di cui sarà protagonista principale (V. Rapporto Portoghesi), vi sono nel Sistema altre realtà ambientali per le quali è opportuno prevedere una progettazione specifica, in quanto sotto-sistemi ambientali, paesistici e storico-culturali.

Innanzitutto, nell'estremo lembo sud-occidentale dell'isola, si può individuare il "*Sottosistema del Sulcis*", rappresentato geograficamente da una ampia piattaforma rocciosa che dalle quote più elevate dell'entroterra (M. Caràvius, 1116 m.) degrada verso il fronte del mare da C. Teulada a C. Aitano. Tale fronte è quindi rappresentato dai due Golfi di Palmas e di Carloforte, circoscritti dalle due isole di S. Antiochio e di S. Pietro. Il Sottosistema del Sulcis è dunque un bacino alquanto naturale, composto dai diversi corsi d'acqua fluenti nei due golfi, soprattutto il R. Palmas con i suoi numerosi affluenti unificati dal Lago artificiale di Monte Pranu. Tale regione, che fu sede dei più antichi insediamenti punici e romani, ha una forte identità territoriale ed ambientale, che può costituire il fondamento di una interessante progettazione.

Più a nord, si può configurare il "*Sottosistema dell'Iglesiente*" altra regione mineraria, che nasce da una diramazione verso ovest della pianura del Campidano (Valle di Cixerri), ed è marcata dai rilievi che circondano a nord ed a est e a sud l'alto bacino del R. Cixerri e dei suoi affluenti (entro il quale è installata Iglesias). Questa regione, trapuntata di miniere, ha alle sue spalle (e quindi alle spalle di Iglesias) un altipiano che degrada rapidamente sul mare nell'ampio golfo di Gonnessa, nel promontorio di Cala Domestica su fino a C. Pecora, per una lunga costa rocciosa di difficile accesso ma altamente suggestiva. Il sottosistema sarebbe marcato a nord dai rilievi che da Capo Pecora segnano (a cominciare da Monte Linas, la più alta quota dei monti dell'iglesiente) lo spartiacque con il Campidano. Così questo sotto-sistema includerebbe regioni di diversa e imprecisa denominazione locale quali il "Fluminese" l' "Oridda"; ma non includerebbe l' "Arburese" collocato sul versante del Campidano di Oristano con la sua bella "Costa verde", che si prolunga fin quasi al Golfo di Oristano e fa parte integrante del sistema "intensivo" urbano del Campidano (almeno come concepito e progettato per questo Sistema).

Al di là del Campidano, verso la parte centrale dell'isola, si susseguono in ordine di crescente altitudine fino al Gennargentu numerosi altopiani, caratteristici della geografia del rilievo sardo. Essi danno il nome a diverse regioni storiche: il "Trexenta", regione pianeggiante circondata da basse colline; la "Marmilla", cosparsa di piccoli centri rurali e circondata da altipiani basaltici caratteristici, chiamati localmente "Giare" (fra cui la bella "Giara" di Gesturi, a sua volta circondata da resti nuragici fra i più belli della Sardegna); più a sud-est il "Gerrei" regione protesa sul versante tirrenico, e costituita da un territorio più montuoso, con vasti altopiani coperti di boschi e di macchie, separati dai valoni profondi ed erti (corrispondenti al medio corso del Flumendosa e alle valli dei suoi affluenti); più a nord, e a più elevate quote, il Sarcidano, ristretta regione che fa capo a Laconi e che si sviluppa intorno al M. Coromedus con altopiani che scendono a sud-est nella gola del medio Flumendosa e nel lago omonimo.

Ancora più a nord si sviluppano le pendici collinari della *regione di Arborea*, un tempo toponimo di tutta l'area di cui Oristano era capoluogo, ed oggi limitata ad una regione collinare con interessanti aspetti paesistici.

Infine anche la *Regione del Monte Ferru* meriterebbe una certa attenzione soprattutto per gli altopiani che degradano dolcemente verso il mare determinando una regione, la "*Planargia*" ancora da scoprire soprattutto nei suoi accessi marini.

L'insieme di queste regioni potrebbe essere oggetto di un progetto ambientale specifico, come "*Sottosistema degli Altopiani meridionali*", mirante a riorganizzare la funzionalità nel quadro generale del Sistema urbano.

Sulla costa orientale tirrenica, il Sistema della Sardegna meridionale conosce tre realtà ambientali da organizzare in tre sottosistemi" ovvero in un unico sottosistema data la forte omogeneità di caratteri. Si tratta di regioni costiere che soggiacciono alla presenza icombente di un retroterra montuoso, da cui procedono valli profonde segnate da corsi d'acqua impetuosi. Il "*Sarrabus*" è una regione assai pittoresca che si protende ad est della Punta Serpeddi e che si compone essenzialmente di due bacini: quello del T. Picocca e dei suoi numerosi affluenti che provengono da valli strette, dirupate e selvagge di grande interesse paesistico, per sfociare nella piana segnata dallo stagno di Colostrai; e quello del Basso Flumendosa che, provenendo dalla regione del Gerrei, si apre verso la foce di una bella piana disseminata di agrumeti, mandorleti e fichidindia, dove si fronteggiano ai piedi delle colline i centri di Muravera, Villaputzu e S. Vito.

Appartiene ai due bacini suddetti anche il territorio del comprensorio di bonifica di Castiadas e il lungo profilo costiero da Punta Molentis (a sud) fino a Capo S. Lorenzo (a nord), profilo dominato dal promontorio di Capo Ferrato intorno al quale, a sud e a nord, si sviluppano aree di notevole interesse paesistico e balneare. Più a nord, vi è la regione di "Quirra", formata dal bacino del R. di Quirra, lungo corso d'acqua che si sviluppa longitudinalmente in parallelo alla costa e caratterizza una regione montuosa e un altopiano (il "Salto di Quirra") che si estende sui 500 m di quota dominato dalla piramide tronca M. Cardiga. La regione, al di là di una spina montuosa che divide il percorso del Quirra dal mare, si affaccia al Tirreno con una lunga costa da C. Sferacavallo fino C.S. Lorenzo, a tratti rocciosa e in altri bassa e sabbiosa, suscettibile di ampi sfruttamenti turistici. Ancora più a nord vi è la regione dell' "Ogliastra", assai pittoresca e paesisticamente del tutto peculiare per la presenza di piccoli altopiani calcarei carsici isolati, denominati "tacchi"; essa si estende per un vasto complesso vallivo che riguarda il bacino di tutti i fiumi e torrenti che confluiscono nella piana di Tortoli (fa parte della regione anche il bacino che confluisce più a sud nel F. Pelau). La regione dell'Ogliastra è disseminata di piccoli centri montani (Ierzu, Gairo, Lanusei, Urzulei, Baunei, ecc.) e marini (Marina di Gairo, Arbatax, S. Maria Navarrese, etc.), che sono però integrati da un unico valore paesistico, da uno "stile" costruttivo degli abitati del tutto peculiare, da una natura dominata dal carattere carsico dei rilievi molto frastagliati, etc.

Più all'interno vi è il vasto comprensorio del *Massiccio del Gennargentu*. Questi monti caratterizzano la regione della "Barbagia" che si distingue nelle sue tre parti di "Barbagia Ollolai" (a nord del Gennargentu, e quindi riversa nel Sistema urbano settentrionale) e la "Barbagia di Beivi" e la Barbagia di Seulo" (insieme al "Mandrolisai" che può essere integrato alla Barbagia) a ovest e sud del Gennargentu. E' un sottosistema giustificato da innumerevoli fattori paesistici ed ambientali; da quelli appunto del comune paesaggio montuoso, a quelli di una peculiare continuità "etnologica" delle popolazioni (per lungo tempo e fino ad oggi assai "impermeabili" ad una integrazione con il resto delle popolazioni sarde, fenomeno che si ripercuote fortemente nella conservazione di abitudini e costumi di estremo interesse culturale).

I numerosi sotto-sistemi di valore ambientale condizionano le penetrazioni di supporto infrastrutturale. La Barbagia è attraversata da due fondamentali direttrici che partendo da Nuoro l'attraversano, l'una a occidente delle vette più elevate del mas-

siccio, l'altra ad oriente. Quella occidentale si articola poi in tre direzioni diverse verso il Campidano, percorrendo in tre punti diversi la vasta area degli Altopiani meridionali.

La direttrice orientale collega Nuoro con l'Ogliastra e la costa tirrenica del Sistema meridionale. Una "bretella" collega Cagliari con la Barbagia di Seulo e l'Ogliastra.

Altre direttrici collegano il Sistema cagliaritano con i territori del Sulcis, circondando la costa sud-occidentale dell'isola; e con i territori del Sarrabus e della Quirra circondandone la costa sud-orientale. Una bretella connette lo Iglesiente con la parte alta del Campidano.

15. Sistema della Sardegna settentrionale

Anche il Sistema della Sardegna settentrionale ha un suo Asse portante, concentrato nella parte del territorio che già presenta i più elevati valori urbani: il suo segmento principale si concentra lungo l'asse Porto-Torres-Sassari-Ozieri, e assorbe una gran quantità di piccoli centri disseminati nella Nurra e nel Logudoro, ivi compreso Alghero.

Due segmenti di secondo grado dell'asse si estendono da un lato fino ad Olbia (attraverso Oschiri) e fino a Nuoro dall'altro (attraverso Macomer e Ottana).

Anche in questo caso la *strategia del trasporto "metropolitano"* sarà decisiva per l'impegno a unificare il Sistema urbano con una politica di integrazione e funzionalizzazione lungo tutto l'asse portante.

Il Centro di servizi principale è dunque quello di Sassari, con interessamento comune di Porto Torres o Alghero a seconda delle circostanze. Centri secondari, dalle dimensioni necessariamente rilevanti, sono però anche Olbia e Nuoro.

Soddisfatto questo prioritario intento, non è dimenticabile che la Sardegna settentrionale, come quella meridionale (ma quella ancora più di questa) accompagna una debolissima struttura urbana, (con prospettive che per quanto positive saranno limitate dalla massa demografica a disposizione) con una sproorzionata ricchezza di realtà ambientali da valorizzare (che ne fanno infatti una regione dalle grandi potenzialità "turistiche").

La politica di progettazione dei sotto-sistemi di valorizzazione ambientale assume allora, in questo caso, un ruolo decisivo anche come strumento di urbanizzazione *via* incremento degli insediamenti turistici.

Tutta la costa del Sistema della Sardegna settentrionale offre eccezionali prospettive di valorizzazione.

Innanzitutto la regione della "Gallura", che si estende dalla foce del F. Coghinas a ovest fino al Golfo di Olbia ad est, dispone di una immensa e variata distesa perimetrica di coste, di cui ogni segmento meriterebbe un trattamento speciale. Uno dei primi Sotto-sistemi da porre sotto l'impulso di una progettazione speciale è proprio la costa della Gallura, nelle sue molteplici realtà, nell'intento anche di coinvolgere le numerose realtà degli altopiani interni della regione in un processo di utilizzazione turistica.

Più a sud-ovest, sul Golfo dell'Asinara, si affaccia anche la regione dell'"Anglona", con un bel tratto di costa dominato dalla presenza di Castelsardo, uno dei centri storici più importanti e meglio conservato di tutta la Sardegna. E' una regione di antichi insediamenti, in cui non sarebbe difficile sviluppare dei programmi archeologici connessi ad una valorizzazione turistica.

All'estremità nord-ovest del Sistema la lunga linea costiera che scende dall'Asinara fino giù alla rada d'Alghero, e che ha come baricentro il *Capo dell'Argentiera*, meriterebbe di essere attentamente studiata insieme al suo retroterra collinare ("*La Nurra*") per una più precisa analisi delle suscettibilità turistiche, al di là dello sfruttamento dei luoghi noti di Porto Conte e Capo Caccia.

Sotto Alghero, dal promontorio della Torre Poglina fino al Capo Marargiu, vi è un lungo profilo costiero con un bellissimo panorama che, congiuntamente ad analogo paesaggio che si ottiene qualche chilometro più a monte (oltre le pendici del Pedra Etori nell'incantevole bacino dell'alto Temo), potrebbe dar luogo ad una sistemazione territoriale di alto valore ambientale; magari unita alla gestione del Golfo di Bosa, altra realtà turistico ambientale di prima qualità, potrebbe dar luogo alla progettazione di un Sotto-sistema ambientale del "*Mar di Sardegna*".

Sul versante orientale del Sistema è da organizzarsi, per una progettazione specifica, il Sottosistema "*delle Baronie*", che occupa tutta la stretta fascia costiera che si sviluppa dal Capo Coda Cavallo fino a tutto il Golfo di Orosei, con alcune penetrazioni all'interno, che corrispondono ai bacini del F. di Posada, del R. di Siniscola e del F. Cedrino (trascurando quelle minori, per quanto numerose).

Dal punto di vista dei suoi rilievi, il Sistema è caratterizzato — oltreché dalla presenza nel suo confine meridionale del mas-

siccio del Gennargentu — da due spine a catena trasversali da nord-ovest a sud-est.

La prima, più a nord, è quella che segna il confine meridionale della Gallura (Monti Limbara) e continua dopo il varco lasciato al Fiume Coghiras verso il mare, con il Monte Sassu. Più a sud la seconda, più elevata e consistente, inizia ad oriente con i Monti Ala, continua più sotto con la Catena del Goceano, continua ancora con la Catena del Marghine e termine con il massiccio (vulcanico) del Monte Ferru. La catena del "Goceano" dà origine e nome ad una vasta regione di altopiani che si estendono a sud di essa e che corrisponde all'alto corso del Tirso. Questa regione è ricca di elementi paesistici con un'impronta alpestre pittoresca, di tipico carattere "vallivo", dove i costumi si sono conservati più che altrove. La catena del "Marghine" sviluppa ugualmente a nord un grande altopiano basaltico piuttosto omogeneo chiamato della "Campeda", che offre un rilevante valore paesistico.

Il Sistema condivide con quello meridionale la gestione del Sottosistema della Barbagia e dell'area del massiccio del Gennargentu.

Le direttrici di supporto riguardano soprattutto le penetrazioni dei sottosistemi. Per quelli importanti dell'Anglona e della Gallura è prevista una direttrice "costiera" dall'area di Sassari fino a quella di Olbia, ed una (più interna) nella stessa direzione e funzione. A ovest, scendono ugualmente verso sud due direttrici: una costiera ed una interna (quest'ultima corrispondente all'attuale tracciato autostradale). Un'altra direttrice di penetrazione si sviluppa partendo da Olbia sulla costa delle Baronie verso sud e penetra verso Nuoro per continuare trasversalmente su Macomer e Bosa.

ALLEGATI I

VERBA DI ...

- 1. ...
- 2. ...
- 3. ...
- 4. ...
- 5. ...
- 6. ...
- 7. ...
- 8. ...
- 9. ...
- 10. ...

ALLEGATI

- 11. ...
- 12. ...
- 13. ...

... della Gallura (dalla costa di Capo Ferro a sud-est).

La prima, più a nord, è quella che attraversa il confine meridionale della Gallura (dalla costa di Capo Ferro al varco nascosto al Fiume Coginas verso il mare con il Monte Sassu. Più a sud la seconda, più stretta e irregolare, inizia ad oriente con i Monti Ala, continua per nord con la Catena del Gociano, continua ancora con la Catena del Gociano e termina con il massiccio (vulcanico) del Monte Ferra. La terza del "Gociano" ha origine e nome ad una tipica regione di altopiani che si estende a sud di essa e che corrisponde al alto nord del Tirso. Questa regione è nota al oriente per essere con un'immagine di paesaggio tipica. Il tipico carattere "vallivo", dove i costumi si sono conservati più che altrove. La catena del "Margine" sviluppa ugualmente a nord un grande altopiano basaltico molto omogeneo chiamato della "Campeca", che offre un notevole valore paesistico.

Il sistema condivide con quello meridionale la gestione del territorio della Sardegna e dell'area del massiccio del Gen-

Le direttrici di penetrazione riguardano soprattutto le penetrazioni dei sottosistemi, con quelli occidentali dell'Angona e della Gallura e prevista una direttrice "esterna" dall'area di Sassari fino a quella di Olbia, e una "interna" nella stessa direzione e funzione. A ovest, scendono ugualmente verso sud due direttrici: una costiera ed una interna (corrispondente all'attuale tracciato autostradale). Un'altra direttrice di penetrazione si sviluppa partendo da Olbia sulla costa delle Baronie verso sud e penetra verso Nuoro per attraversare trasversalmente su Macomer e Bosa.

ALLEGATO I

ELENCO E PIANO DI PUBBLICAZIONE DEI RAPPORTI DELLE RICERCHE PROMOSSE DALLA COMMISSIONE DI STUDIO PER UN PROGRAMMA DEI SISTEMI URBANI NEL MEZZOGIORNO E DALLA CASSA PER IL MEZZOGIORNO

- Rapporto N. 1: **Ambiente e struttura insediativa dei Sistemi urbani**
(a cura del Prof. Calogero Muscarà ed altri)
- Rapporto N. 2: **Fabbisogni abitativi residenziali nei Sistemi urbani**
(a cura del Prof. Almerico Realfonzo ed altri)
- Rapporto N. 3: **Il sistema relazionale dei trasporti nel Mezzogiorno e nei Sistemi urbani**
(a cura degli Arch.ti Guido Hermanin e Giuseppe Las Casas, con la consulenza del Prof. Sandro Petriccione)
- Rapporto N. 4: **I servizi urbani "superiori" per le imprese nei Sistemi urbani**
(a cura del Prof. Luigi Pieraccioni ed altri)
- Rapporto N. 5: **I servizi urbani "superiori" sociali e culturali nei Sistemi urbani**
(a cura del Prof. Franco Archibugi, dell'Arch. Roberto Cassetti ed altri).
- Rapporto N. 6: **Il ricupero e lo sviluppo della qualità ambientale dei Sistemi urbani**
(a cura del Prof. Paolo Portoghesi ed altri)
- Rapporto N. 7: **Tecnologie appropriate di sviluppo dei Sistemi urbani**
(a cura dell'Arch. Giampaolo Imbrighi ed altri)
- Rapporto N. 8: **Linee di guida per la progettazione dei sistemi urbani**
(a cura del Prof. Corrado Beguinot ed altri)

IN APPENDICE

- Rapporto A: **Indicatori urbani ed "effetto città". Rassegna.**
(a cura del Dr. Stefano Calabretta e dell'Arch. Roberto Cassetti)
- Rapporto B: **L'Informatica per la progettazione e la gestione dei Sistemi urbani. Considerazioni metodologiche.**
(a cura del Prof. Raffaele D'Ambrosio)

ALLEGATO I

ELENCO E PRINCIPALI DI PUBBLICAZIONE DEI RAPPORTI DELLE RICERCHE
PROMOSSE DALLA COMMISSIONE DI STUDIO PER UN PROGRAMMA DEI
SISTEMI URBANI NEL MEZZOGIORNO E DALLA CASSA PER IL MEZZOGIORNO

- Rapporto N. 1: Ambiente e struttura insediativa nei Sistemi urbani
(a cura del Prof. Calogero Muscatà ed altri)
- Rapporto N. 2: Fattori abitativi residenziali nei Sistemi urbani
(a cura del Prof. Almerico Realenzo ed altri)
- Rapporto N. 3: Il sistema relazionale dei trasporti nel Mezzogiorno e nei Sistemi urbani
(a cura degli Arch. Guido Ruffino e Giuseppe Las Casas, con la consulenza del Prof. Sandro Petroncini)
- Rapporto N. 4: I servizi urbani "superiori" per le imprese nei Sistemi urbani
(a cura del Prof. Luigi Piccioni ed altri)
- Rapporto N. 5: I servizi urbani "inferiori" sociali e culturali nei Sistemi urbani
(a cura del Prof. Romeo Archibugi, dell'Arch. Roberto Casati ed altri)
- Rapporto N. 6: Il recupero e lo sviluppo della qualità ambientale dei Sistemi urbani
(a cura del Prof. Paolo Porrobbesi ed altri)
- Rapporto N. 7: Tecnologie appropriate di sviluppo dei Sistemi urbani
(a cura dell'Arch. Gianpaolo Minghi ed altri)
- Rapporto N. 8: Linee di guida per la progettazione dei Sistemi urbani
(a cura del Prof. Onofrio Beguniet ed altri)
- IN APPLICAZIONE
- Rapporto A: L'effetto urban ed "effetto città" (a cura del Dr. Stefano Calabro e dell'Arch. Romeo Casati)
- Rapporto B: Metodologie per la progettazione e la gestione dei Sistemi urbani (a cura del Prof. Raffaele D'Amadio)

ALLEGATO II

DATI ESSENZIALI DEI 15 (o 16) SISTEMI URBANI PROPOSTI DALLA COMMISSIONE

| Sistemi | Superficie 000 kmq | Popolazione 000 Abit. (1981) |
|---|-----------------------|------------------------------------|
| 1. Sistema del Basso Lazio | 6,8 | 780 |
| (Var. "B"); Idem | 5,3 | 710 |
| 2. Sistema Abruzzese | 10,8 | 915 |
| 3. Sistema della Campania "felix" | 4,0 | 2.640 |
| 4. Sistema Molisano-Alto publiese | 10,1 | 707 |
| (Var. "B") Sistema della Capitanata | 7,2 | 520 |
| 4 bis. (Var. "B") Sistema del Sannio | 6,5 | 480 |
| 5. Sistema della Campania interna | 9,7 | 1.216 |
| 5. (Var. "B") Sistema irpino-salernitano | 7,7 | 990 |
| 6. Sistema Lucano | 10,0 | 490 |
| 7. Sistema della Puglia Centrale | 5,1 | 1.085 |
| 8. Sistema Ionico-salentino | 7,0 | 1.290 |
| 9. Sistema della Sila | 11,8 | 1.260 |
| 10. Sistema dello Stretto | 6,4 | 800 |
| 11. Sistema della Sicilia orientale | 6,2 | 930 |
| 12. Sistema della Sicilia centrale | 8,8 | 970 |
| 13. Sistema della Sicilia occidentale | 7,5 | 840 |
| 14. Sistema della Sardegna meridionale | 12,6 | 720 |
| 14. Sistema della Sardegna settentrionale | 11,5 | 450 |

ALLEGATO II

VALORI ECONOMICI DEL 2010 PER DISTRETTO
RIPARTITI DALLA COMMISSIONE

| Distretto | Popolazione 2010 (Mila) | Indicatore 2010 (Mila) |
|-----------|----------------------------|---------------------------|
| 1 | 180 | 8,8 |
| 2 | 170 | 8,3 |
| 3 | 410 | 10,2 |
| 4 | 200 | 9,5 |
| 5 | 100 | 10,1 |
| 6 | 100 | 11,3 |
| 7 | 100 | 11,3 |
| 8 | 100 | 11,3 |
| 9 | 100 | 11,3 |
| 10 | 100 | 11,3 |
| 11 | 100 | 11,3 |
| 12 | 100 | 11,3 |
| 13 | 100 | 11,3 |
| 14 | 100 | 11,3 |

ALLEGATO III

ASPETTI ESSENZIALI DI CIASCUNO DEI 15 SISTEMI URBANI PROGRAMMATICI SELEZIONATI DALLA COMMISSIONE

1. Sistema del Basso Lazio

1.1 L'ambiente geografico

Dal punto di vista fisico-ambientale, il sistema del Basso Lazio coincide con i tre grandi paesaggi geografici: delle montagne calcaree del Lazio, in corrispondenza della provincia di Frosinone della regione geografico-tradizionale della Ciociaria e delle pianure tirreniche bonificate, in corrispondenza della provincia di Latina e delle regioni geografico-tradizionali dell'Agro Pontino a nord e di Terra Lavoro (fino al Garigliano) a sud; nonché dell'Appennino campano-lucano, caratterizzato da rilievi calcarei a argilloso arenarci orograficamente assi frazionati.

Per quanto riguarda il primo tipo di paesaggio, quello delle *montagne calcaree del Lazio*, esso è caratterizzato dal sistema dei massicci calcarei della sezione latino-abruzzese dell'Appennino centrale, che si divide in due allineamenti principali: quello dei Simbruini, degli Ernici e del Meta, e quello dei Lepini, degli Ausoni e degli Auruci.

Questi rilievi sono costituiti in prevalenza di calcari in grossi banchi, con pendici spesso erte dove affiora la roccia e notevoli fenomeni di carsismo.

Di norma, le groppe più alte e più umide restano rivestite di faggi, dove il bosco non sia stato distrutto per fare posto ai pascoli. La maggiore parte delle pendici, invece, per la presenza del carsismo, appare nuda e brulla.

Le falde dei rilievi appaiono ricoperte, talora fino ad 800 metri, dagli oliveti, mentre le colture occupano i corridoi, i fondo valle, le conche interne.

Il secondo grande tipo di paesaggio è costituito dalle *pianure tirreniche bonificate* e dalla costa.

La pianura bonificata (alluvionale) fiancheggia direttamente il versante tirrenico delle montagne ed è separata dalla costa da una fascia di terreni sabbiosi o arenaceo-calcarei marini, di formazione più antica, alti sui 20 - 40 metri.

Carattere tipico del paesaggio è quello della sua divisione entro una fitta rete di scoli realizzata ai fini della bonifica idraulica. Alla rete dei canali si

adatta di norma il reticolo stradale e la divisione agricolo-fondiarla con distribuzione delle case coloniche ai vertici del podere.

L'agricoltura, in paesaggi prevalentemente aperti anche se intersecati da filari di alberi, porta chiara l'impronta della meccanizzazione, con colture di tipo industriale (oltre a cereali e foraggi, barbabietola e ortaglie).

1.2 La distribuzione della popolazione

Nel complesso il sistema presenta una popolazione residente di 780 mila abitanti (1981) distribuiti su di una superficie territoriale di 6,8 kmq.

Nella Ciociaria (paesaggio delle *montagne calcaree* e delle valli interposte) la distribuzione della popolazione, con una densità media che si attesta tra 100 e 150 abitanti per kmq, ma che scende bruscamente in corrispondenza dei rilievi calcarei a valori non dissimili da quelli dell'alta montagna abruzzese e sale invece in corrispondenza delle valli e delle conche più ampie a valori pre-urbani, appare simile a quella delle provincie collinari (Teramo-Chieti) del contiguo sistema abruzzese, ma al di sotto della media nazionale. Prevala la tipologia insediativa per grossi borghi e centri di origine spesso antica.

Nelle *pianure bonificate* invece il popolamento è un fatto del tutto recente, restando il paesaggio affidato nel passato alla pastorizia transumante e alla malaria. La densità media è oggi superiore, sia pure di poco, a quella nazionale, con popolazione sparsa non insignificante e allineamenti lineari lungo la costa.

L'incremento demografico dell'ultimo decennio, assai superiore alla media nazionale (+11%), è più accentuato in provincia di Latina che in quella di Frosinone (8%) e nei capoluoghi (17%) che nel resto del sistema (10%).

In aumento soprattutto i comuni compresi tra i 25 e i 50 mila abitanti la cui incidenza passa dal 12,62 al 29,40% del totale.

In leggero aumento il peso dei comuni capoluogo che nel complesso passano dal 14,68% al 15,52%, con la popolazione del capoluogo di Latina che dal 20,79% passa al 21,68% e quella di Frosinone dal 9,23% al 9,77%.

1.3 L'armatura urbana

Il sistema del Basso Lazio integrato dalla Provincia di Isernia, presenta una discreta articolazione di centri urbani attrezzati: fra questi, però, prevalgono le città terziarie capoluogo di provincia (Frosinone e Latina) e una terza città interna, Cassino, che si classifica con lo stesso grado di centralità delle precedenti a causa della relativamente forte presenza di attrezzature.

Tale arco si svolge prevalentemente all'interno e in parte lungo il tracciato dell'Autostrada del Sole; Frosinone già comincia ad arricchirsi di una costellazione di città medie — come Ceccano, Alatri, Sora — che, per popolazione, impianti produttivi e servizi, tendono a porsi come nodi di convergenza secondari, mentre Latina funge ancora da polo primario per città di notevole consistenza demografica come Aprilia e Cisterna di Latina.

All'arco interno si oppone, sulla costa, un complesso di città medie, con più basso livello di servizi ma con una evidente specializzazione nella funzione turistica (Terracina, Fondi, Gaeta, Formia). La contiguità di aree di riserva

ambientale rende tali centri particolarmente idonei allo sviluppo di attrezzature di alta qualificazione connesse all'uso del tempo libero.

1.4 La rete dei traffici

Analizzando gli spostamenti si evidenzia tuttavia la struttura ancora fortemente disarticolata dell'area in esame.

La caratteristica principale del sistema è costituita infatti dalla intensità dei movimenti di attraversamento, diretti e provenienti da Roma (in particolare sulle S.S. 6 Casilina, 148 Pontina, e 156 dei monti Lepini).

Di peso rilevante sono anche gli scambi fra i due capoluoghi di provincia (FR-LT) ed, in ultimo quelli lungo la Valle del Liri.

Di notevole interesse, per ciò che riguarda il sistema viario e le sue interazioni con lo sviluppo del sistema urbano proposto, è la "bretella" Cisterna-Valmontone-Fiano — prevista nel programma autostradale — che raccorderà i due tratti dell'Autostrada del Sole.

Sono previsti potenziamenti tecnologici e adeguamenti della rete ferroviaria e, in particolare, il potenziamento del nodo di Roma anche per quanto riguarda gli spostamenti pendolari uscenti dal sistema.

(Variante "B") Sistema del Basso Lazio

Dal punto di vista fisico ambientale in questa variante si verrebbe a perdere nel "sistema" un terzo tipo di paesaggio, quello dell'Appennino campano-lucano, caratterizzato da rilievi calcarei e argilloso arenacei orograficamente assai frazionati.

La perdita di questo ulteriore ambiente geografico insediativo farebbe scendere di poco la popolazione complessiva, a 700 mila abitanti (1981), deprivando la *struttura urbana* di una porzione assai modesta, coincidente con la provincia di Isernia, articolata su di una catena di centri di piccole dimensioni (1-3 mila abitanti).

La struttura dei *traffici* non presenterebbe sostanziali modificazioni poiché i flussi attuali sul tratto Cassino-Isernia, che verrebbe ad essere perduto nella rete del sistema, sono attualmente assai modesti.

2. Sistema abruzzese

2.1 L'ambiente geografico

Dal punto di vista fisico-ambientale il sistema Abruzzese coincide con i due grandi paesaggi geografici dei rilievi calcarei dell'Appennino abruzzese in corrispondenza della provincia dell'Aquila, e delle colline marchigiane e abruzzesi, in corrispondenza delle provincie di Teramo, Pescara e Chieti.

Per quanto riguarda il primo tipo di paesaggio quello *dei massicci calcarei dell'Appennino abruzzese*, esso è caratterizzato da poderosi banchi calcarei assai elevati (Gran Sasso 2914, Maiella 2796), in genere spianati sulla cima, a strapiombo su valli e pendici esterne, compatti e massicci, anche se frantumati da un imponente sistema di fratture con dislocazione degli strati (faglie) e profondamente alterati dal carsismo.

Il sistema di faglie, che raccoglie un'idrografia di superficie diretta verso nord, verso sud e verso est, individua in sostanza tre allineamenti montuosi: a) il Gran Sasso e la Maiella, verso l'esterno; b) il Velino Sirente, i Monti della Marsica e del Parco Nazionale d'Abruzzo, i Monti della Meta, al centro; c) i Monti calcarei del Lazio, verso occidente.

In generale anche a causa della natura calcarea, la montagna abruzzese appare calva, con larga esposizione di roccia e intenso disboscamento che ha ridotto il bosco a forme cedue diradate e cespugliose.

Le colture, seminativo semplice e promiscue di montagna, occupano le grandi conche carsiche. Più ricche di colture specializzate le grandi conche intermontane, come quelle dell'Aterno, di Castelvecchio Subequo e Capestrano e soprattutto di Sulmona e del Liri.

Il secondo grande tipo di paesaggio è costituito dalle *colline marchigiane-abruzzesi*.

Il rilievo di quest'area, di età tardo terziaria e di natura prevalentemente arenario-marmosa o argilloso-marnosa, appare dolcemente ondulato. Vi si distinguono con facilità tre fasce, di età, composizione e morfologia diversa, che corrono parallelamente alla costa:

- la prima, su cui strapiombano i massicci calcarei dell'interno, profonda tra 15 e 30 km, ad una altitudine compresa fra i 300 e i 500 metri;
- la seconda, profonda tra 10 e 15 km ed elevata tra i 150 e i 300 metri;
- la terza di 1-2 km al massimo che comprende la stretta pianura alluvionale costiera e la linea di costa, sempre bassa, ghiaiosa o sabbiosa a seconda del materiale trasportato dai fiumi.

Carattere comune alla fascia collinare è l'estensione delle colture promiscue con fitto appoderamento, case sparse e tipologia insediativa originaria in centri d'altura.

Il seminativo, a cereali o foraggere, si accompagna prevalentemente all'albero in filari, ma si moltiplicano anche le colture specializzate mediterranee (olivo, vite, frutta) e ortaggi e frutteti nella striscia alluvionale costiera.

2.2. La distribuzione della popolazione

Nel complesso il sistema presenta una popolazione residente di 915 mila abitanti (censimento 1981), distribuiti su una superficie territoriale di 10.794 kmq.

Nei *massicci calcarei*, abitati solo nei piani e nelle conche carsiche, la densità umana scende a 25-50 abitanti per kmq. I villaggi fino ai 1300-1400 m. sono abbandono.

Nelle conche intermontane invece il popolamento si infittisce, con densità che pervengono a 0-100 ab/kmq. e prevale la tipologia insediativa per villaggi e grosse borgate con popolazione rurale.

Nelle *colline abruzzesi* e nella *fascia alluvionale costiera*, da un tipo di insediamento originariamente affidato a villaggi e piccoli centri cacuminali, il popolamento è poi sceso verso il basso, al seguito dell'appoderamento, dell'occupazione della costa e del turismo. Ciò ha moltiplicato le case sparse ed elevato la densità oltre i 100 ab/km.

Rispetto all'interno Mezzogiorno, il sistema si divide demograficamente in due subaree, con le provincie di Pescara e di Chieti che registrano un medio aumento, superiore a quello nazionale (3,9%), e le provincie di Teramo e

l'Aquila in modesto incremento o addirittura in regresso. Sicché, rispetto all'intero sistema, è in alto una tendenza alla concentrazione con Pescara e Chieti che passano dal 50,45% della popolazione regionale al 51,51%.

Il fenomeno si accentua a scala di capoluoghi perché l'incremento dei comuni di Pescara e di Chieti è del 7,3% (12.646 abitanti in più) e quello dell'Aquila e di Teramo del 5,9% (6.394 abitanti).

In altre parole la parte montuosa della regione è in regresso demografico con tendenza alla concentrazione; quella litoranea e prelitoranea in aumento con crescita sia della popolazione provinciale che quella dei capoluoghi.

2.3 L'armatura urbana

Il sistema Abruzzese appare senza dubbio più robusto di quello del Basso Lazio, che risente troppo della vicinanza di Roma.

L'Aquila e Pescara sono città che attingono un livello di centralità secondo, nel Mezzogiorno, soltanto a Napoli, Bari e Palermo. Mentre l'Aquila appare relativamente isolata nella ricchezza delle sue componenti urbane, intorno a Pescara sembra essersi innescato un fenomeno di diffusione di centri di servizio, quali Chieti, Lanciano, Francavilla, Ortona. La presenza di grandi ostacoli naturali, come i massicci del Gran Sasso e della Maiella e la catena del Velino-Sirente, crea ampie conche che diventano sede di bacini di gravitazione per città come Avezzano, Sulmona, Teramo, Castel di Sangro, Vasto, Giulianova (quest'ultima, quasi unico sbocco a mare del Ter mano).

Nel complesso, questo sistema appare abbastanza equilibrato nella distribuzione dei servizi fra numerosi centri, sufficientemente distanziati, il cui sviluppo appare, piuttosto che segno di antagonismo, espressione di una ben composta complementarietà di funzioni. Lungo il litorale adriatico si assiste poi ad una sorta di cadenza ritmica fra centri maggiori e minori, che si prolunga anche nei sistemi Molisano Alto Pugliese, della Puglia centrale e del Salento.

2.4 La rete dei traffici

Sensibilmente condizionata dalla orografia, la rete dei trasporti si organizza in senso nord-sud, sulla costiera Adriatica e sulla A 14, marcate da strade adduttrici di interesse locale e dall'attraversamento trasversale fornito da alcuni tratti della SS. Salaria e dall'A 24 e A 25.

Il traffico veicolare presenta le maggiori punte in prossimità sulle zone costiere e, in particolare in prossimità dei centri maggiori (Chieti e Pescara), di difficile attraversamento.

Fra i programmi previsti: l'Asse Attrezzato di Pescara e opere di ammodernamento delle ferrovie.

3. Sistema della Campania felix

3.1 L'ambiente geografico

Dal punto di vista fisico-ambientale, il sistema napoletano alterna in sostanza due tipi di pianura (come quella del Volturno di recente bonificata a nord e quella di Napoli e del Sarno a sud, di antico apoderamento) con i quattro apparati vulcanici di Roccamonfina, dei Campi Flegrei, del Vesuvio e delle Isole (Ischia).

La costa resta di tipo tirrenico con promontori e falcature come quella che scende dalla Toscana e arriva alla pianura del Sele. Verso nord-est, infine, in provincia di Caserta entra per breve tratto l'Appennino Campano-Lucano, che si configura nei termini dell'omonimo paesaggio calcareo e dei terreni arenaceo-argillosi interclusi.

Per quanto riguarda il primo tipo di paesaggio, quello della *pianura bonificata del Volturno* e della corona di rilievi circostante (che coincide con la provincia di Caserta), esso, analogamente alle altre pianure bonificate del litorale tirrenico tra la foce dell'Arno e quella del Sele, è caratterizzato dal reticolo delle canalizzazioni e delle strade e dal seminativo e dalle colture industriali.

Il secondo grande tipo di paesaggio è costituito dalla *pianura di Napoli* e dai circostanti terreni vulcanici (Campi Flegrei e pendici del Vesuvio).

A differenza dell'ambiente del Volturno, la pianura campana è terra di antico insediamento e di fittissimo appoderamento sui cui prevalgono i tufi vulcanici (nell'area compresa tra i Campi Flegrei e l'apparato vesuviano) e i depositi alluvionali (nella Valle del Sarno). L'uso agricolo del suolo appare strettamente intersecato all'uso urbano.

Prevalendo la proprietà piccola e spesso molto piccola, l'agricoltura è rivolta prevalentemente alle colture specializzate, legnose e orticole, destinate al grande mercato di consumo urbano di Napoli.

3.2 La distribuzione della popolazione

Nel complesso il sistema presenta una dimensione demografica di 2.640 mila abitanti (1981) che è di gran lunga la maggiore di quella di tutti gli altri sistemi del Mezzogiorno.

Con 3.811 kmq di superficie complessiva invece, il sistema non è tra i più estesi, onde la densità appare assai alta nonostante la netta prevalenza della pianura sulla montagna (969 ab/kmq).

Nella *pianura del Volturno* il popolamento preferisce restare ai margini come avveniva quando la regione era sede di stagni e di paludi, infestati dalla malaria. Assai numerosi sono i piccoli centri che si arrampicano, sia sull'apparato vulcanico di Rocca-monfina che sui rilievi della Terra di Lavoro, o si distribuiscono lungo la linea di attacco.

In sinistra Volturno, anche Caserta sorge in posizione rilevata. Ma la tipologia insediativa varia rispetto a quella delle altre regioni della provincia perché i centri si ingrandiscono e si infittiscono nello spazio, tra Caserta e Santa Maria Capua Vetere, configurandosi in modo non diverso dalla contigua regione urbanizzata apoletana.

In quest'area, sia per massa complessiva di popolazione che per numero di comuni, la classe più significativa appare quella dei comuni con popolazione compresa fra 3 e 10 mila abitanti che raccolgono quasi la metà delle unità amministrative e più di un terzo degli abitanti.

La *pianura di Napoli* presenta un popolamento assai diffuso, quasi senza soluzione di continuità.

L'insediamento appare sostanzialmente uniforme, essendo assai difficile in

pianura identificare le tipologie insediative di origine agricola da quella di origine urbana, ove queste non risalgano a specifiche lottizzazioni seriali.

L'incremento demografico d'insieme è abbastanza rilevante, superando il doppio di quello medio nazionale con saldi dell'incremento naturale superiori in ogni caso allo stesso incremento complessivo.

Suddividendo tale incremento a seconda dell'ampiezza demografica dei centri si mettono in evidenza i seguenti aspetti:

- l'arresto della crescita demografica di Napoli;
- l'incremento notevole dei centri compresi tra 10 mila e 25 mila abitanti (+ 226.478);
- l'incremento sensibile dei centri con più di 50 mila abitanti (+ 153.548);
- la diminuzione molto forte dei centri con popolazione tra i 2 mila e i 5 mila abitanti, causata soprattutto dal passaggio alla classe superiore di numerosi comuni.

3.3 L'armatura urbana

La caratteristica principale della distribuzione delle città centrali in questo sistema è l'assoluta prevalenza di Napoli e la mancanza di centri intermedi fra Napoli e Caserta e fra questa e le città minori.

Ai vertici di un triangolo ideale che ha al centro la conurbazione napoletana, cominciano ad acquistare una certa gravitazione autonoma Pozzuoli, Nola e Castellammare di Stabia. Tutte le altre città incluse nel continuum urbanizzato che dilaga da Napoli verso la costa orientale e l'interno, malgrado la notevole consistenza demografica, attingono bassi livelli di centralità. Lo stesso può dirsi per le città del casertano — Capua, S. Maria C.V., Marcianise e Maddaloni — che risentono, sebbene in tono minore, dell'effetto polarizzante di Caserta, e per quelle della Valle del Sarno, il cui sviluppo di servizi è ostacolato dalla vicinanza di Salerno.

Un sistema, dunque, che annovera grandi concentrazioni di popolazioni in città medie e medio-piccole ma scarse capacità di riverberare in effetto urbano autonomo, pur nel primato assoluto tuttora detenuto, nel campo di servizi di alta qualificazione, dall'antica a capitale del Mezzogiorno.

3.4 La rete dei traffici

Dal punto di vista della mobilità è questo il sistema che presenta i livelli di mobilità più elevati del Mezzogiorno. Essi sono rilevanti, sia per l'intensità assoluta degli spostamenti, sia per la densità dei flussi e canali, rispetto all'estensione del territorio.

Il sistema viario è imperniato principalmente sui due tronchi dell'Appia (SS 7 e 7 bis) e sul tratto della A3 che, in provincia di Napoli, assolve a una domanda prevalentemente di tipo giornaliero.

Il Casertano, oltre all'Autostrada A17, è innervato dalle SS 87 e 265 con punte elevate di traffico (fino a 20.000 veicoli passeggeri al giorno) in prossimità dei centri maggiori.

4. Sistema Molisano - Alto pugliese

4.1 L'ambiente geografico

Dal punto di vista fisico-ambientale il sistema molisano alto-pugliese si stende su tre paesaggi diversi: quello dell'Appennino campano-lucano ad occidente, dove include sia i terreni calcarei che quelli arenaceo-argillosi; quello molisano-irpino intermedio e quello infine del Tavoliere che resta chiuso ad est dall'ultimo sperone calcareo del Gargano.

Con questi paesaggi, entrano nel sistema le regioni geografico-tradizionali del Sannio (almeno per la parte molisana) e della Daunia, oltre alla costiera Capitanata.

Per quanto riguarda il primo tipo di paesaggio, quello dell'*Appennino campano-lucano*, esso è caratterizzato da rilievi calcarei e argilloso arenacei orograficamente assai frazionati. Come tutta la montagna calcarea dell'Appennino campano-lucano, questa area presenta suoli magri, e con pendici spesso brulle e sassose e copertura a ceduo sui pianori più elevati.

Il secondo tipo di paesaggio è costituito dall'*Appennino molisano irpino*. Si tratta in generale di una mediocre montagna, di natura prevalentemente argillosa, ondulata talora in dorsali non molto arrotondate e disposte in direzione prevalente da nord-est a sud-ovest, come i Monti del Sannio e quelli della Daunia.

E' un paesaggio sostanzialmente uniforme. Prevalgono le colture aperte o addirittura l'incolto produttivo.

Il terzo paesaggio geografico del sistema è quello del *Tavoliere*, estesa regione tabulare che, tra i Monti del Gargano e i Monti della Daunia, si allunga verso sud-est fino alle pendici delle Murge e ai ripiani della Terra di Bari. Fondo di mare emerso, ricoperto di argille e di conglomerati di sabbia e argille, esso è stato bonificato in corrispondenza del Lago Salso e del lago di Salpi dove sorgevano ampie zone paludive.

A nord il Tavoliere è dominato dalla massiccia cupola calcarea del Gargano, spianata in vetta ad altipiano di tipo carsico, e in un'ampia terrazza, verso occidente.

Il paesaggio resta prevalentemente aperto, nonostante l'opera di appoderamento e più recentemente la trasformazione operata dall'introduzione delle colture legnose.

4.2 La distribuzione della popolazione

Nel complesso la popolazione del sistema supera appena il milione di abitanti (1.003 mila) su di una superficie complessiva di 11.622 kmq. per cui la densità appare assai bassa (86 ab/kmq).

L'area dell'*Appennino campano lucano* (Isernia) presenta una popolazione prevalentemente accentrata su centri di piccole dimensioni (1-3 mila abitanti).

Situazione non dissimile nell'*Appennino molisano irpino* (Campobasso) in cui la scarsa popolazione si distribuisce in centri di modesta ampiezza spesso allineati sui versanti delle alture e dei rilievi, a mezza costa tra i fondo valle e le linee di vetta.

Diverso il popolamento del *Tavoliere*. L'insediamento privilegia i grossi borghi che qui assumono spesso l'aspetto di vere e proprie città contadine.

Pochi grossi centri dentro il Tavoliere si addossano alla strada più importante: San Severo, Foggia, Cerignola. Sul Gargano, diventati più piccoli e più numerosi, preferiscono una posizione periferica di mezza costa. Ancora più piccoli e numerosi sulle colline e nella Daunia, distribuiti in allineamenti lineari di versante.

L'incremento demografico complessivo appare molto modesto, con un 2,7% che è nettamente inferiore a quello medio italiano (3,9%).

Del tutto difforme il comportamento dei capoluoghi, con incrementi compresi tra l'11% di Foggia e il quasi 20 di Isernia: le tre provincie del sistema appartengono infatti all'area interna appenninica di decremento demografico, con tendenza alla concentrazione nel capoluogo, che interessa il Mezzogiorno continentale da Teramo a Matera.

4.3 L'armatura urbana

La cadenza ritmica osservata lungo il litorale adriatico nella distribuzione dei centri di servizio con l'alternanza di città dotate di più scarso grado di centralità si ritrova in questo sistema, dove Termoli a San Severo a nord e Manfredonia e Barletta a sud si collocano quasi equidistanti da Foggia.

Due catene interne di centri urbani, disposti lungo gli assi stradali della Fondo Valle Trigno e della Bifernina, sono rappresentate dalle sequenze Trivento-Vasto e Campobasso-Larino-Teroli. Il massiccio del Matese, ancorché circuitato da alcune recenti superstrade, costituisce ancora un forte ostacolo alla gravitazione di questo sistema verso il versante tirrenico e contribuisce a conferire carattere urbano a centri fino a poco tempo fa scarsamente dotati.

Anche il foggiano, ancorché collegato al sistema Irpino-Salernitano dalla A 16, si organizza secondo un modello radiale di centri a moderata gravitazione (Lucera, S. Giovanni Rotondo, Cerignola) che non distano da Foggia più di 40-50 km.

Un sistema a centralità certamente squilibrata verso la Capitanata, sebbene Campobasso, pure affetta da un grado di centralità inferiore a quello di Foggia, tenda ormai a qualificarsi come centro dotato di servizi di rango regionale.

4.4 La rete dei traffici

Il sistema è ricucito dalla S.S. 17 dell'Appennino Abruzzese, tuttavia il grosso dei traffici si concentra non su di essa ma sulle strade di adduzione.

I maggiori volumi di traffico si riscontrano infatti, sulle SS. 16 e 98 che percorrono il Tavoliere e che, in prossimità di Foggia, presentano vistosi fenomeni di congestione.

I programmi, sia Regionali che delle FS, sono tesi ad una massima integrazione dei diversi modi di trasporto, da regolarizzare attraverso un potenziamento delle linee principali (Roma-Campobasso e Campobasso-Teroli) e attraverso interventi diffusi di adeguamento tecnologico dell'intera rete.

(Variante "B"): **Sistema della Capitanata**

In questa variante l'intera Regione Molise verrebbe scorporata dal sistema Molisano-Alto Pugliese.

Dal punto di vista *fisico-ambientale*, la struttura del sistema si semplificherebbe poiché si baserebbe solo su due grandi paesaggi geografici: quello del Tavoliere e quello del promontorio garganico.

La popolazione del sistema scenderebbe a 520 mila abitanti (1981) ma resterebbe tutta la *struttura insediativa*.

4. bis **Sistema del Sannio** (Variante "B")

In questa variante verrebbero accorpate insieme le tre provincie di Isernia, Campobasso e Benevento.

Dal punto di vista *fisico-ambientale*, il sistema del Sannio si stenderebbe su due paesaggi diversi: l'Appennino campano-lucano e l'Appennino molisano-irpino.

L'Appennino campano lucano verrebbe a includere una porzione molto più vasta di territorio, con un paesaggio frantumato in numerose zolle, caratterizzato da rilievi calcarei e argilloso arenacei.

L'Appennino molisano irpino manterrebbe invece le caratteristiche descritte nel sistema precedente.

Quanto alle caratteristiche della distribuzione della popolazione, esse manterrebbero un forte carattere di omogeneità, basandosi su di una struttura articolata in centri piccoli e medi, appollaiati sulle alture. Alcune quote di popolazione sparse nel beneventano.

L'*armatura urbana* troverebbe i suoi punti di forza nei tre capoluoghi provinciali (Campobasso, Isernia e Benevento) oltre che nel centro costiero di Termoli.

La *rete dei traffici* risulta attualmente abbastanza disgregata, con i maggiori volumi di traffico concentrati radicalmente sui centri principali.

5. **Sistema della Campania Interna**

5.1 L'ambiente geografico

Sul piano fisico-ambientale il paesaggio prevalente del sistema è quello dell'Appennino campano-lucano.

Esso può essere distinto nelle tre regioni del Sannio, dell'Irpinia e del Salernitano.

L'*Appennino campano-lucano* mantiene i caratteri che si sono già riscontrati in Abruzzo, con potenti pile di calcari, spesso spianate in cima o cupoliformi, che si elevano con alti strapiombi sui terreni circostanti. Il paesaggio è frantumato in numerose zolle da un sistema di faglie assai complesso ma che si articola sostanzialmente secondo un reticolo quadrangolare, con faglie disposte nel senso stesso del rilievo e faglie trasversali, inclinate di 90 gradi.

Tutto l'intervallo tra le distanziate zolle calcaree è poi occupato da terreni

di altra natura (arenacei, argille, marne) e di altra età, con forme più dolci ed in genere arrotondate, valli aperte, esteso manto forestale, ma intensa erodibilità imputabile soprattutto agli scisti argillosi. Le colture, che nel settore calcareo si riducono ai fondi delle conche e delle valli carsiche (a parte il bosco assai esteso sulle superfici meno erte), sono qui più estese, anche se prevale il seminativo aperto, che trapassa alle promiscue (con frazionamento e polverizzazione) in vicinanza dei centri.

Oltre a questo tipo di paesaggio possiamo poi distinguere i paesaggi della *Valle del Sele del Vallo di Diano e del Cilento*, con prevalenti colture promiscue (ed evidenti tracce della bonifica nella pianura di Paestum) fino a mezza costa, prima che oltre i 500 metri, si incontri il bosco o il pascolo e la nuda roccia assai frequente nei massicci calcarei. Nel Cilento le catene si ramificano anche oltre i 500 metri passando all'agricoltura della montagna mediterranea.

5. 2 La distribuzione della popolazione

Vivono sull'area 1.715 mila abitanti (1981), più fitti lungo la costa e nella Irpinia che nel Sannio, con una densità di 175 ab/kmq.

Nel *Sannio* gli insediamenti sono prevalentemente piccoli o medi, appollaiati in genere sulle alture, intervallati da numerose case sparse (25%).

Anche in *Irpina* continua la tipologia sannita, ma il corso del Calore distingue due aree: quella che circonda Avellino e si distende quasi senza soluzione di continuità tra Benevento e il capoluogo dell'Irpina (i centri assai piccoli si rinserrano e diventano fitti come la popolazione sparsa); quella tra Ufita e Calore, dove la popolazione appare distribuita assai meno fittamente, i centri piccoli e piccolissimi si rarefanno e ancora elevata è la parte di popolazione sparsa.

Sullo spartiacque con l'Ofanto invece, con il Cervaro ed il Calore scompare la casa sparsa e l'insediamento si affida a villaggi e piccoli borghi assai distanziati.

Nel *Vallo del Diano e nella piana di Paestum* ritornano invece, sia pure con alcune differenze (nel Vallo di Diano l'insediamento continua a preferire i borghi e le alture alle case sparse) i caratteri delle pianure bonificate.

Nel complesso, i fatti urbani più rilevanti del sistema sono localizzati lungo una fascia più o meno stretta che va da Scafati ad Eboli, alla quale si accorda un asse meridiano SA-AV-BN che nel suo primo tratto (per Fisciano-Università, Mercato S. Severino, Solofra).

L'incremento demografico complessivo del sistema è inferiore alla media nazionale nonostante il notevole apporto positivo del saldo del movimento naturale.

Si nota tuttavia che mentre Salerno, con il 4,5% di aumento della popolazione dell'intera provincia e l'1,1% di quella del capoluogo ha un comportamento demografico generale orientato su quello dell'intera fascia tirrenica di Latina-Frosinone e Cosenza (con in più la tendenza tipicamente campana alla relativa rarefazione dei capoluoghi), Avellino e Benevento sono sostanzialmente in regresso demografico con una qualche tendenza alla concentrazione nel caso di Avellino, che a Benevento è ancora più tenue.

5.3 L'armatura urbana

Questo sistema, al contrario del precedente, è caratterizzato dall'assenza di articolazione gerarchica fra i vari centri: risultano, infatti, all'incirca dotati del medesimo grado di centralità tutti e tre i capoluoghi delle province che ne compongono il territorio, Benevento, Avellino, Salerno.

Soltanto quest'ultimo — oltre a detenere una supremazia di fatto rappresentando lo sbocco al mare dell'asse interno ed essendo l'unico dotato di Università — può considerarsi inserito in una sequenza di città dotate di media centralità. Cava dei Tirreni, Nocera Inferiore, Battipaglia, Agropoli, Vallo della Lucania, Sala Consilina che, con il capoluogo provinciale, cominciano a dar luogo ad un sistema urbano autonomo.

L'estremo distanziamento di Agropoli, Vallo e Sala — pure avvicinate fra loro a Salerno da autostrade e superstrade — introduce nei sistemi urbani della Campania il modulo tipico dei sistemi radi, presente anche lungo le direttrici interne che, da Benevento ad Avellino, si protendono verso la Puglia e la Basilicata con il debole appoggio di città di basso livello di servizio come Ariano Irpino e Sant'Angelo dei Lombardi.

5.4 La rete dei traffici

Rispetto a quello napoletano, questo sistema è ancora interessato da elevati livelli di mobilità, dei quali una aliquota consistente è rappresentata dalla mobilità interna, pur mantenendosi più che significative le interazioni con l'area napoletana.

Di particolare entità sono i piani di potenziamento della rete ferroviaria.

Tra gli interventi previsti, quelli più impegnativi concernono lo spostamento al di là del Vesuvio del traffico merci, e la destinazione delle linee costiere al solo traffico "inter-city".

(Variante "B"): Sistema Irpino-salernitano

In questa variante la provincia di Benevento verrebbe scorporata dal sistema. Dal punto di vista *fisico-ambientale* i paesaggi prevalenti rimarrebbero gli stessi: quello dell'Appennino campano lucano e quello della Valle del Sele, del Vallo di Diano e del Cilento, con una riduzione nell'estensione territoriale del primo.

La *struttura urbana* risulterebbe un poco indebolita, ma rimarrebbe la rete più fitta e densa, articolata sui centri principali di Avellino e Salerno e su una catena di città di medio livello: Cava dei Tirreni, Nocera inferiore, Battipaglia, Agropoli, Vallo della Lucania, Sala consilina.

La rete dei traffici mancherebbe tutta la struttura principale, caratterizzata dai livelli più elevati di mobilità.

6. Sistema lucano

6.1 L'ambiente geografico

Dal punto di vista *fisico-ambientale*, il sistema lucano abbraccia sostan-

zialmente tre unità paesistiche, se si prescinde dall'ambito vulcanico del Vulture, esteso peraltro su un'area assai esigua. Essi sono:

— lungo la costa, quello delle terrazze e delle coste dell'ionio tra il Metapontino e Taranto;

— il paesaggio delle Murge interne, diviso tra quello delle Murge in senso stretto e quello che occupa la Fossa del Bradano, ad occidente, di costituzione diversa;

— infine il paesaggio della media montagna della Basilicata contiguo peraltro al paesaggio dell'Appennino campano-lucano che continua fino al massiccio del Pollino dalla parte del Tirreno, oltre il corso dell'Agri.

Dei tre paesaggi che costituiscono il sistema, quello della *media montagna* della Basilicata occuperebbe una larga fascia di terreni tra il Vulture ed il Pollino, alle spalle dell'Appennino campano-lucano se non fosse per il cuneo di colline plioceniche che lo divide in due tronconi. Si tratta in genere di rilievi non molto elevati, con forme addolcite che si allineano in lunghi dossi e dorsali, di rado superiori ai 1000 metri, entro cui si insinuano i corsi superiori dei 4 fiumi maggiori della Basilicata.

Le valli appaiono così assai aperte, con passaggio quasi insensibile tra concavità e convessità, mentre l'erosione (qui assai intensa a causa soprattutto delle argille) opera a scala meno ampia, incidendo in forme spesso calanchive una regione per altro verso assai franosa. A queste caratteristiche orografiche corrisponde un paesaggio aperto da seminativo semplice, da maggese e da pascolo con oasi di colture promiscue (e relative frammentazione e polverizzazione).

Il paesaggio delle *colline plioceniche* si addossa al precedente, nell'intervallo compreso tra l'allineamento calcareo tirrenico e i ripiani delle Murge. Alla vista, anche questo paesaggio, costituito in prevalenza di argille, presenta forme addolcite, con lunghe ondulazioni, ma il paesaggio si caratterizza soprattutto per l'erosione, che è assai intensa, con fianchi scoscesi, smottamenti e frane.

La copertura vegetale si riduce alla vegetazione erbacea, con assenza quasi assoluta di alberi e prevalenza di seminativo semplice o di calvi terreni a maggese o a magro pascolo.

La Basilicata si conclude con un *allineamento di terrazze o gradini*, che precedono la stretta pianura costiera di recente bonifica e l'allineamento costiero delle dune sabbiose del litorale.

Mentre sulla pianura bonificata il paesaggio rimanda a quelli già noti del Tirreno, le terrazze appaiono coperte da colture specializzate tanto più intense (olivi e mandorli) quanto più si procede da ovest verso est.

6.2 La distribuzione della popolazione

Nel complesso il sistema presenta una popolazione residente di 604 mila abitanti distribuiti su 9.992 kmq (1981).

Nella *media montagna* e in parte delle colline plioceniche a densità demografiche assai modeste corrisponde una tipologia insediativa articolata su centri medio-piccoli che preferiscono sempre le alture e i versanti.

Nel *resto del territorio* il popolamento si basa su centri di media dimensione (3-10 mila abitanti) allineati ai piedi dei rilievi e numerose masserie sparse per tutto il territorio.

Non si evidenziano particolari linee od aree insediative, tranne quella del Vulture per il piano di Vitalba a Potenza, e la insorgente ma ancora slegata fascia di intensificazione ionica.

L'incremento demografico, pur con andamenti difforni nelle due provincie, è sostanzialmente nullo. Cresce per contro la popolazione dei due capoluoghi con un aumento dell'ordine del 15% che ne porta il peso dal 14% al 16% nel caso di Potenza e dal 23% al 25% in quello di Matera.

Le due provincie appartengono all'area dell'Appennino interno in regresso demografico con tendenza alla concentrazione nel capoluogo.

6.3 L'armatura urbana

Centralità modesta, considerata la vastità del territorio circostante, per centinaia di chilometri assolutamente privo di città, presentano in questo sistema Potenza e Matera. Se la vivacità dell'effetto urbano si manifesta nella proliferazione di una pluralità di centri tutti dotati di un buon livello di servizi, bisogna dire che la Basilicata presenta un'armatura urbana fra le più deboli dell'intero Mezzogiorno.

Fenomeni appena all'inizio, come la polarizzazione del Melfese — tendente peraltro a gravitare sul foggiano — e del materano, quest'ultimo attratto a sua volta dalla presenza di una grande città come Taranto e dalla vicinanza di nuclei di antica tradizione urbana come Gravina e Altamura, andrebbero potenziati, insieme con la creazione di un'area urbana relativamente "forte" nel lagonegrese.

6.4 La rete dei traffici

Il sistema viario è imperniato sulle principali strade di fondo-valle (dal Bradano, dell'Agri e del Sismi ad est e del Noce a ovest) oltre che sulla SS. 92 che è la dorsale che attraversa Potenza. Non è soggetto a carichi rilevanti, ma le caratteristiche dei tracciati non sono sempre agevoli.

La mobilità si addensa sulla SS. 106 (Ionica) che raccoglie i traffici provenienti dal Salento e dalle fondo-valli.

I programmi di miglioria sono rivolti soprattutto ad opere di consolidamento dei terreni e all'arricchimento della rete locale.

Opere di potenziamento e ammodernamento sono previste su tutte le tratte della ferrovia.

7. Sistema della Puglia centrale

7.1 L'ambiente geografico

Dal punto di vista fisico-ambientale il sistema della Puglia centrale è costituito da due grandi paesaggi: le Murge vere e proprie e la Terra di Bari e la costa.

Per quanto riguarda il primo tipo di paesaggio, quello delle *Murge*, si tratta nell'insieme di un altopiano che, nella direzione stessa della Penisola,

si allunga a sud dell'Ofanto e fino all'attacco della Penisola salentina. Appena ondulato sulla sommità, l'altopiano discende verso l'Adriatico con tre successivi sbalzi, che sono scarpate brusche spesso di dislivello sensibile, specie in corrispondenza del primo balzo, che appare spesso inciso da solchi torrentizi talora con fiancate erte (gravine), tipiche delle regioni carsiche.

Le Murge alte (in genere elevate sui 400-600 metri) appaiono oggi come un paesaggio brullo, sostanzialmente piatto o appena ondulato. Attraverso altri due gradini, scendono in direzione della Terra di Bari e via via cominciano a rivestirsi di colture specialmente mediterranee, che rimandano al paesaggio costiero o a quello della Penisola Salentina.

Oltre l'ultimo gradino delle Murge, per una profondità compresa tra i 20 e i 30 km si stende fino alla costa una fascia di terreni pianeggianti (la *Terra di Bari*) in genere debolmente inclinati verso il mare ma divisa in due bassi gradini, che conferiscono alla regione un aspetto terrazzato, divisi in sezioni dai larghi e poco profondi solchi trasversali di alcuni torrenti (lame) quasi sempre all'asciutto.

Ciò che caratterizza in proprio il paesaggio della Terra di Bari è la presenza dell'uomo che nell'ultimo secolo ha conquistato la regione alle colture mediterranee specializzate e in particolare alle colture legnose: olivo e vite.

7.2 La distribuzione della popolazione

Nel complesso il sistema presenta una popolazione residente di 1.426 abitanti su una superficie di 5.120 kmq, con una densità media di 284 ab/kmq.

Nelle *Murge* il popolamento è scarso, pochi e distanziati centri abitati, a volte anche di una certa consistenza.

La *Terra di Bari* è quella che raccoglie la parte più importante della popolazione dell'intero sistema, con tipologia insediativa che privilegia i centri medi e grandi, del tipo città-contadine.

In quest'area la distribuzione degli abitati segue due allineamenti principali: quello costiero e quello ai piedi del primo gradino delle Murge; ma verso Bari la densità si infittisce e occupa anche tutto lo spazio della vera e propria Terra di Bari senza disegno apparente che non sia quello delle relazioni con il capoluogo.

Un cambiamento di rilievo compare verso sud, in contiguità con la provincia di Brindisi (Ostuni) e con quella di Taranto (Martina Franca), e in corrispondenza con la cosiddetta Murgia dei Trulli dove i centri diminuiscono di grandezza e si rarefanno, mentre compaiono numerose le case sparse.

Nel quadro di un incremento demografico assai buono (8^o/_o), la posizione del capoluogo è in arretramento passando, nel corso dell'ultimo decennio intercensuale, dal 26 al 25^o/_o. Il comportamento è analogo a quello che, all'interno del Mezzogiorno, viene registrato anche a Napoli, a Salerno, a Cosenza e a Cagliari.

7.3 L'armatura urbana

La dominanza di Bari in questo sistema è paragonabile a quella di Napoli nel sistema omonimo. Tuttavia, giocano in favore della situazione pugliese una più equilibrata distribuzione di centri attrezzati lungo la costa e la dislocazione, nella fascia pre-murgiana, di alcune città-contadine che alla forte

consistenza demografica dovrebbero presto unire un potere polarizzante superiore all'attuale quarto grado di centralità.

La sequenza costiera è lunga poco più di cento chilometri, ha al centro Bari e agli estremi due città del terzo livello, Barletta e Monopoli. Fra queste e il capoluogo regionale sono intercalate, a distanze abbastanza regolari, città notevoli, alcune di illustre e antica tradizione urbana, come Trani, Bisceglie, Molfetta sul versante di nord-ovest; su quello di sud-est, invece, il ritmo si rallenta e tra Bari e Monopoli troviamo soltanto Mola.

Nella fascia premurgiana, Canosa, Andria, Corato, Ruvo, Terlizzi, Bitonto e Modugno costituiscono un sotto-sistema, attualmente di grado inferiore, in certo senso controposto al più meridionale sotto-sistema di città equivalenti composto da Gravina, Altamura, Sant'Eramo e Gioia del Colle.

7.4 La rete dei traffici

Dal punto di vista dei traffici il sistema rappresenta l'area nodale di tutta la Puglia, quella dove, per l'elevata concentrazione di popolazione e di funzioni legate alla presenza del capoluogo regionale, si addensa la maggior parte della domanda di spostamento.

La rete viaria che serra il sistema è caratterizzato, ancora una volta, dalle linee costiere rinforzate dalla A 14, che collega il sistema di territori di Taranto a sud e Foggia a nord.

Non sono previsti importanti interventi nella rete stradale, a parte la "direttrice sub-Appenninica Daunia", che interessa anche altri sistemi.

8. Sistema Ionico-salentino

8.1 L'ambiente geografico

Dal punto di vista fisico-ambientale il sistema si articola soprattutto su due paesaggi: quello della piattaforma salentina e quello delle terrazze e del litorale del Golfo di Taranto.

Il *Golfo di Taranto* è caratterizzato da una fascia di terreni che orlano il rilievo delle Murge a larghi gradini degradanti verso il mare che la recente colonizzazione ha conquistato alle colture specializzate mediterranee.

In continuazione delle Murge e della Terra di Bari, la *piattaforma salentina* si allunga a sud della linea Brindisi-Taranto fino all'estremità della Penisola, a Santa Maria di Leuca.

La natura dei terreni (calcri del secondario) e l'aspetto del paesaggio non differiscono di molto da quello della contigua regione della Terra di Bari. Prevalgono le deboli ondulazioni, al massimo incurvate fino a 200 metri, appena percettibili all'occhio, ma meno fitte di colture e spesso ridotte addirittura a nuda roccia. Oggi la Penisola Salentina appare quasi interamente coperta di olivo, vite, mandorlo ed altri alberi mediterranei.

8.2 La distribuzione della popolazione

Nel complesso il sistema presenta una popolazione residente di 1.715 mila abitanti, distribuiti su una superficie territoriale di 7.033 kmq con una densità di 244 ab/kmq.

Nell'ambito geografico del *Golfo di Taranto* il peso del capoluogo (13%) è nettamente prevalente. Il resto della popolazione è distribuito soprattutto in centri di taglia media (10-50 mila abitanti).

Nella *piattaforma salentina* il territorio va nettamente distinto tra la parte settentrionale, che ripete, i caratteri della contigua provincia di Bari con un popolamento che si articola in alcuni medi centri e numerosa popolazione nelle case sparse, e la parte meridionale, in gran parte occupata dal cosiddetto tavolato di Lecce, dove scompare la popolazione delle case sparse.

La tipologia immediata si basa su borghi medio-piccoli, più vicini tra loro, regolarmente disposti sul territorio.

L'incremento demografico del sistema è più che doppio di quello nazionale italiano, con Taranto nettamente al di sopra delle altre due provincie.

Nel caso della popolazione del capoluogo si nota tuttavia che Taranto tende ad allentare la sua posizione relativa rispetto alla provincia, perché l'incremento della città è inferiore alla metà di quello del resto del territorio provinciale. Il fenomeno rimanda all'analogo comportamento di Napoli in Campania, anche se i valori della variazione demografica dei due capoluoghi sono assai diversi.

8.3 L'armatura urbana

Il potere polarizzante del capoluogo salentino, in forte competizione con Taranto, tende a creare una accentuata deformazione nel triangolo di base che vede ai vertici i tre capoluoghi delle provincie interessate da questo sistema. Fra Taranto e Lecce si sta, infatti, formando una sorta di doppio ponte, attraverso centri dotati di un discreto grado di centralità quali Manduria, Grottaglie, Mesane e Francavilla.

La prevalente vocazione industriale di Brindisi ha finora sottratto a questa città il primato di centro di servizi, che tuttavia essa tende ad acquistare soprattutto nel settore dei trasporti internazionali con l'Oriente.

Nell'area settentrionale del sistema, un gruppo di città medianamente attrazze si situa ai vertici di un quadrilatero che abbraccia territori con una forte caratterizzazione ambientale — Fasano, Martina Franca, Ostuni, Ceglie Messapico — e tende a formare il sottosistema della Valle d'Itria, mentre più a Sud, nel Salento, Nardò e Galantina, insieme con Otranto, dalle antiche tradizioni marinare, possono formare un altro sotto-sistema urbano, in una regione che, nell'insieme, dimostra una dislocazione singolarmente omogenea di popolazione e servizi urbani, specie se paragonata con altri territori del Mezzogiorno.

8.4 La rete dei traffici

Dal punto di vista dei traffici, il sistema si presenta fortemente connesso al suo interno, tramite una rete viaria regolare e articolata su triangolazioni che collegano i maggiori centri.

Tuttavia a fronte di una buona accessibilità interna si riscontra una sorta di isolamento rispetto all'esterno.

Un fitto programma di intervento sulla rete ferroviaria, in larga misura in

concessione, è stato elaborato per la regione. Per questo sistema è previsto fra l'altro il potenziamento della ferrovia sud-est e la sua inclusione nella rete F.S.

9. Sistema della Sila

9.1 L'ambiente geografico

Dal punto di vista fisico-ambientale questo sistema è riconoscibile in due grandi paesaggi principali: quello dell'altopiano della Sila e della Catena costiera calabrese e quello dell'istmo catanzarese, tra Sila piccola e Serra settentrionale.

Per quanto riguarda il primo tipo di paesaggio, quello dell'*altopiano della Sila e della Catena Costiera*, esso è caratterizzato da una rete fitta e intricata di rilievi.

Nella Catena Costiera il rilievo assume un andamento allungato disposto in direzione nord-sud, parallelamente alla costa. Elevato fino a 1100-1500 metri, il versante tirrenico strapiomba su una strettissima cimosa costiera che lascia ben poco spazio alle strade ed ai centri abitati. Anche il versante interno, che precipita sulla valle del Crati di fronte alla Sila, presenta un paesaggio vario ma meno impervio del versante esterno.

Da una parte e dall'altra, fino a 700 metri di quota, la maggior parte della Catena Costiera risulta coperta da una foresta ancora densa (costituita da una fascia continua di castagni, querce e faggi). Le sommità, anche qui arrotondate o spianate come nella contigua Sila, si presentano aperte ai pascoli naturali. Sulle pendici il paesaggio naturale si intreccia con una povera agricoltura promiscua.

Il paesaggio delle fiancate interne della Valle del Crati, tra il versante orientale della Catena Costiera e quello occidentale della Sila, ripete in tutto quello del versante esterno della Catena Costiera, salvo la minore acclività ed estensione. E anche qui le colture, nella fascia meno elevata, prendono il posto del bosco, che occupa i piani superiori fino al limite altimetrico dei pascoli permanenti, in un paesaggio che rimanda alle Alpi.

La conquista e l'appoderamento della piana di Sibari è infine un fatto recente, frutto della bonifica e del prosciugamento. L'avanzata dell'irrigazione ha consentito negli ultimi anni lo sviluppo di colture specializzate, onde il paesaggio della pianura si integra con quello della costa ionica.

Il secondo grande tipo di paesaggio, costituito dall'*istmo catanzarese* tra Sila piccola e Serra settentrionale, è caratterizzato da una serie abbastanza ampia di colline, costituite in prevalenza di terreni terziari, di natura tra argillosa e marnosa o di arenarie, conglomerati e sabbie, depositatisi sulle fiancate del rilievo cristallino e incise più o meno intensamente dall'erosione.

Ancora aperte al pascolo e al maggese in corrispondenza dei terreni argillosi, queste colline presentano frequenti colture promiscue a seminativo semplice (ma talora con olivo e fico o alberi da frutto) sui terreni arenacei o sabbiosi dove, in corrispondenza delle fiumare, compare a metà l'orto e l'agrumeto.

La piana di Sant'Eufemia o di Nicastro ripete, in piccolo, le fattezze di quella del Sibari, con piani alluvionali e di deizione, e con terrazzi incisi dal-

l'erosione marina, al variare del livello della costa, e riprende la stessa storia di una recente conquista alla bonifica, all'appoderamento e alla coltura (in prevalenza seminativo aperto con colture di tipo industriale o specializzate mediterranee).

9.2 La distribuzione della popolazione

Nel complesso il sistema presenta una popolazione residente di 1.466 mila abitanti (censimento del 1981) distribuiti su una superficie territoriale di 11.897 kmq.

Sia sulle medie *pendici dell'alto Crati* che, ad una certa altezza rispetto al livello del mare, da una parte e dall'altra della *Catena Costiera*, il popolamento della Calabria cosentina si infittisce di borghi e villaggi, non del tutto piccoli, che si inerpicano sui primi speroni del rilievo e restano a testimonianza dell'antica occupazione del suolo.

Lo sdoppiamento in basso appare più frequente dalla parte della costa, dove attrae il turismo prima ancora della strada e della ferrovia, che dalla parte della piana di Sibari, dominata verso oriente da un allineamento di villaggi e piccoli centri non molto diverso da quello del versante tirrenico dalla *Catena Costiera*, e verso sud e verso nord, (in corrispondenza del versante della *Sila Greca* e di quello del *Pollino*) da centri più grossi e più diradati.

Nell'*Istmo catanzarese, tra Sila piccola e Serra settentrionale* il popolamento, con densità non molto elevate ma più fitte di quelle cosentine, preferisce la tipologia per centri di una certa grandezza, di norma inerpicati sulle alture, a debita distanza dalle pianure e dalle valli già impaludate e malariche. L'insediamento appare assai fitto sul versante silano, mentre dirada mantenendo tuttavia l'andamento a corona e la posizione sommitale sia sulle colline del *Marchesato* che sulle *Serre*.

L'incremento demografico, dell'ordine del 4% nell'intero decennio, rivela tendenze significative.

Il comportamento delle due provincie è assai difforme: l'aumento complessivo di Cosenza è percentualmente più che triplo (6%) di quello di Catanzaro (2%). Ma mentre nel caso di Catanzaro il modesto aumento generale si accompagna ad un forte aumento (+16,6%) della popolazione del Capoluogo, nel caso di Cosenza la popolazione del resto della provincia aumenta più del doppio all'aumento del capoluogo.

A Cosenza si conclude così la fascia tirrenica della penisola in medio o in alto incremento demografico, mentre con Catanzaro incomincia l'area calabro-sicula che registra un generale arretramento anche se attenuato a Palermo, a Catania, a Siracusa e a Ragusa.

9.3 L'armatura urbana

I due capoluoghi provinciali, Catanzaro e Cosenza non attingono, per dotazione di servizi, gradi di centralità molto elevati: si tratta di città tradizionalmente chiuse ad un più ampio rapporto con il territorio, anche per l'isolamento in cui le ha confinate una accessibilità fino a poco fa piuttosto difficile.

L'area urbana principale di questo sistema annovera anche due centri di discreto livello, Rosarno e Crotona, che si integrano con i precedenti Catanzaro e Cosenza in una sorta di anello intorno alla Sila, lungo il quale appaiono intercalati centri minori ma già abbastanza dotati quali Lamezia Terme, Corigliano e Cirò Marina.

Città di livello inferiore con prevalenti funzioni turistiche si trovano lungo la costa tirrenica (Cetraro, Paola, Vibo Valentia, quest'ultimo con qualche fermento di industrializzazione) e lungo la costa ionica (Soverato), mentre è prevedibile un forte innesco urbano nell'incipiente sviluppo industriale di Sibari.

9.4 La rete dei traffici

L'attuale rete dei traffici si organizza su un complesso di infrastrutture di antica formazione, orientato lungo la direttrice penisulare e costituito dalle SS. 18,19 e 106, potenziato dalla A3, al quale si aggiungono pochi collegamenti trasversali: il raccordo Sibari-Firmo, la SS. 107 della Sila che mette in comunicazione Crotona con il Consentino, e la superstrada "dei due mari" (SS. 280) che collega Catanzaro con Lametia.

Il traffico si svolge prevalentemente lungo le costiere (che sono interessate anche da traffici di attraversamento), le quali ricevono il contributo del traffico locale attraverso un sistema di adduzione, prevalentemente "a pettine".

Le opere di potenziamento riguardano il miglioramento delle infrastrutture esistenti con il completamento di un "anello" efficiente attorno al complesso Silano da realizzarsi portando a 4 le corsie della SS 106 fra Sibari e Catanzaro — Lido e l'allargamento del Raccordo Sibari — Firmo che, ricollegandosi alla SS. 260, dovrebbe ricucire i maggiori insediamenti del sistema stesso.

Importanti opere di potenziamento e integrazioni del sistema ferroviario, statale e in concessione, sono previsti nel programma integrativo della F.S.

10. Sistema dello Stretto

10.1 L'ambiente geografico

Dal punto di vista fisico-ambientale, il sistema dello Stretto accomuna il paesaggio delle montagne, delle colline e delle pianure della Calabria meridionale (sistema delle Serre e dell'Aspromonte) alla porzione di analoga struttura della Catena settentrionale siciliana, nella porzione peloritana. A parte andrebbe considerate le isole vulcaniche Lipari e Eolie.

Nel tratto calabrese del sistema le unità morfologiche sono sostanzialmente due: *Serre* ed *Aspromonte*.

Anche qui, come nella Sila e sulla catena Costiera, il contrasto resta netto tra le parti superiori, generalmente spianate o appena ondulate ed i versanti erti, movimentati da valloni e fiumare. Ma un carattere soprattutto differenzia questo rilievo da quello della sezione settentrionale: tutti i versanti e le scarpate, sul Tirreno come sullo Ionio, si aprono frequentemente in ampi ed elevati gradini.

In generale, l'andamento delle Serre è allungato; tra le due ondulazioni

principali ricoperte di boschi, le conche intermedie sono sede di colture. Più elevate le dorsali dell'Aspromonte, che si innalza fino a 1500-1900 metri e attribuisce a questa parte del rilievo calabrese una sua identità che rafforza l'unità morfologica.

Il secondo grande tipo di paesaggio geografico è costituito dal rilievo cristallino dei *Peloritani* in Sicilia.

E' un rilievo abbastanza semplice nel complesso, con un allineamento di versanti rivolti al Tirreno a nord e allo Ionio a sud, incassato dapprima e poi apertosi in aperte fiamme, senza piani, ma con qualche terrazzo, e soprattutto calvo.

Il versante interno, con seminativo semplice e aperto, prelude fin quasi dalla linea di vetta al paesaggio della Sicilia interna. Dalla parte del Tirreno invece si sviluppa una agricoltura terrazzata ove arborea, ove promiscua, che si insinua dappertutto dove appena la pendenza lo consente.

10.2 La distribuzione della popolazione

Nel complesso il sistema presenta una popolazione residente di 1.222 mila abitanti (1981), distribuiti su una superficie territoriale di 64.430 kmq, con una densità di circa 190 abitanti per kmq.

Nel paesaggio *delle Serre e dell'Aspromonte* il popolamento comincia di norma al di sotto dei 700 metri.

Mentre in pianura l'insediamento è recente, ma continua ad occupare le posizioni periferiche in contiguità delle colline, i centri preferiscono le alture tra 200 e 600 metri e sorgono piccoli e numerosi lungo le difficili strade che salgono ai piani o alte sulla costa dalla parte del Tirreno, lungo la linea di costa o dentro i valloni che vi confluiscono, fino a 300-400 metri di altezza, dalla parte dello Ionio.

Nel complesso, in quest'area l'insediamento prevalente è di tipo medio-piccolo (3-20 mila abitanti).

Nei *Peloritani* occorre distinguere tra il versante interno, in cui il rado insediamento si appoggia a pochi centri, assai distanziati tra loro, che preferiscono le alture e con esse salgono spesso fino a notevoli altezze oltre i 1.000 metri; e il versante tirrenico, in cui il popolamento si fa più fitto e richiama quello della Calabria ionica.

Come a Reggio Calabria parte a sè spetta al capoluogo che da solo raggruppa quasi il 40% degli abitanti.

L'andamento demografico registra un generale decremento: Messina, con un aumento inferiore all'1%, è sostanzialmente stazionaria, ma in realtà in arretramento rispetto all'intero Mezzogiorno; Reggio Calabria cala addirittura di quasi il 2,5%. In questo senso, l'aumento della popolazione dei capoluoghi che in generale è assai modesto, finisce per pesare assai di più. In tal modo la popolazione del comune di Reggio passa al 30% di quella dell'intera provincia e la popolazione del comune di Messina si avvicina al 35%. L'insieme dei due centri, con il corteo dei comuni immediatamente circostanti, totalizza una popolazione di circa 500.000 persone, con un'incidenza sul totale prossima al 41,0%.

10.3 L'armatura urbana

La conurbazione dello Stretto abbraccia tre città strettamente legate fra loro e in via di organizzazione come unico polo terziario e industriale: Reggio Calabria, Messina e Villa San Giovanni. Tutte insieme esse raggiungono un grado di centralità notevolmente elevato, che può essere mantenuto e sviluppato con ulteriori localizzazioni lungo le rive dello Stretto.

Il fattore generatore del sistema sembra risiedere appunto nelle attività innescate dalla presenza di un braccio di mare che, anche in previsione dei futuri collegamenti, sembra unire più che dividere la Sicilia e il Continente. Osta in qualche misura ad una più completa integrazione territoriale la mancanza quasi assoluta di un hinterland suscettibile di svilupparsi o come area urbana o come bacino di utenza: sia sul versante siciliano (monti Peloritani) sia su quello calabrese (massiccio dell'Aspromonte) si leggono le condizioni favorevoli per la formazione di aree di riserva ambientale e per la localizzazione di servizi per il tempo libero.

Una qualche centralità rispetto alla costa settentrionale siciliana e alla piana di Rosarno acquistano, rispettivamente, le città di Milazzo e di Palmi, mentre su livelli sub-urbani tendono a ristagnare centri come Locri e Siderno in Calabria e Barcellona, Patti e Mistretta in Sicilia.

10.4 La rete dei traffici

Dal punto di vista dei traffici la struttura del sistema riprende, così come il paesaggio geografico, nell'area delle Serre e dell'Aspromonte i caratteri della Calabria centro settentrionale. Con esclusione della SS 19, che si ferma a Catanzaro, si ritrovano le due litoranee ionica e tirrenica con il sistema delle strade locali "a pettine" e con due direttrici trasversali, che determinano due anelli: la SS 111 di Taurianova e la 112 dell'Aspromonte.

Il rapporto con la componente siciliana del sistema si articola sui diversi tipi di offerta, traghetti FS, Caronte e aliscafi i quali — salvo questi ultimi — assolvono le funzioni miste dei traffici locali, nazionali e del trasporto merci, provocando sulle attrezzature viarie terrestri forme promiscue di commistione di traffici di diversa natura.

Il pendolarismo fra le due sponde è stimato in circa 10.000.000 di passaggi l'anno, di cui il 10% sulla rotta Reggio-Messina, che in prevalenza raccoglie spostamenti intrasistemici.

A prescindere dalla "questione ponte dello stretto", i programmi di miglioramento si articolano sul potenziamento e ammodernamento della rete in concessione e di quella statale, nonché dei principali elementi nodali quali l'imbarco traghetti, che a Messina è in zona centralissima e il collegamento di alcuni centri minori con i due poli del sistema.

11. Sistema della Sicilia orientale

11.1 L'ambiente geografico

Dal punto di vista fisico-ambientale il sistema della Sicilia orientale coincide sostanzialmente con tre unità paesistiche, quella dell'Etna, quella della piana di Catania, e quella del versante settentrionale ed orientale degli Iblei,

anche se verso occidente entra nel paesaggio della Sicilia interna e mediterranea, e, oltre Caltagirone, esso arriva in vista della piana di Gela.

La *piana di Catania*, coperta di depositi quaternari, è l'unica vera pianura siciliana.

In essa, come quasi sempre nel Sud d'Italia, anche la bonifica è andata avanti assai gradualmente e in tempi molto lunghi. Le colture più ricche, legnose e specializzate, si sono dunque attestate soprattutto sui bordi. Nella piana vera e propria la bonifica ha portato l'appoderamento regolare, con colture cerealicole e industriali e un fitto reticolato geometrico dei canali.

A nord della piana di Catania sorge a dominare il paesaggio l'ampio cono dell'*Etna*, alto più di 3.000 metri.

Prima ancora della piana di Catania sono state le pendici dell'*Etna*, fino ai 1000 m., a portare la chiara impronta della presenza umana, di cui hanno rappresentato un luogo elettivo per colture specializzate: il nocciolo più alto (in continuazione o dentro al bosco di querce e di castagni) e poi, scendendo, la vite, disposta su larghi terrazzi costruiti manualmente, e l'olivo (con pistacchio e mandorlo). L'ultima fascia è rappresentata dagli agrumeti che, alle pendici, occupano anch'essi terrazzamenti artificiali, mentre l'orto, di piccola pezzatura, si insinua dappertutto.

Oltre i 100 metri, le attestazioni vulcaniche sono numerose, con più di 250 con avventizi, con immense colate di lava della natura più varia, infine con i campi, spesso assai ampi, di scorie sterili e di ceneri.

Il terzo paesaggio caratteristico del sistema è rappresentato dal versante orientale degli *Iblei*, un tavolato prevalentemente calcareo e non molto elevato con numerose piattaforme.

Ad attribuire un'impronta unitaria a questo paesaggio è una serie radiale di valli torrentizie che, con pendici sempre più vive e talvolta erte ed aspre (cave), traccia sull'intero tavolato un regolare disegno di raggi divergenti, che si aprono verso il basso.

Nell'insieme al di sopra dei 500 metri, il paesaggio del Tavolato degli *Iblei* appare desolato, sia per la natura calcarea, che traspare nell'affioramento della nuda roccia, sia per la povertà delle colture largamente estensive e frammiste al maggese e all'incolto produttivo.

Ma la desolazione del paesaggio è sottolineata anche in basso dalla prevalenza della grande proprietà, attraverso la quale si fanno strada alcune colture specializzate (la vite prima di tutto, ma anche il mandorlo, l'olivo e il carrubo e, verso nord, su ampi terrazzi, gli agrumeti).

11.2 La distribuzione della popolazione

Nel complesso, il sistema presenta una popolazione residente di 1.393 mila abitanti (1981) distribuiti su una superficie territoriale di 4.661 kmq.

Su proprietà assai piccola e spesso frantumata, il popolamento *della piana di Catania e delle pendici dell'Etna* resta tra i più fitti dell'intera Sicilia, con tipologia articolata su centri piccoli e medi verso est e più grandi e simili a quelli della Sicilia interna verso ovest.

Assai meno popolato figura il paesaggio degli *Iblei* sia per la dimensione demografica che per la densità, che è la metà di quella catanese e pari a

quella media italiana. Prevale l'insediamento per grossi centri, di origine prevalentemente contadina con una tipologia che richiama in qualche modo alla Puglia e soprattutto al Tavoliere.

L'incremento demografico, dell'ordine del 7%, non è molto diverso nelle due provincie, ma a Catania la popolazione del capoluogo perde il 5% mentre aumenta del 15% quella di tutti gli altri comuni; nel caso della provincia di Siracusa l'incremento è invece analogo tra capoluogo e altri centri.

11.3 L'armatura urbana

Di tutti i sistemi in cui è stata divisa l'isola, questo appare quello certamente più dotato.

Due città, collocate al primo livello di centralità, Siracusa e Catania, insigni anche per tradizioni storiche, beni culturali e ambientali sono i poli estremi di una fascia costiera urbanizzata che si sviluppa da nord a sud attraverso Lentini ed Augusta.

L'armatura principale del sistema si sfocchia a nord con una serie di città non del tutto sprovviste di centralità, disposte a tenaglia intorno alla base meridionale del Vulcano (Giarre, Acireale, Gravina, Paternò, Biancavilla, Adrano) e a sud con le città di Arola e Noto, protese verso il lembo più meridionale d'Italia.

11.4 La rete dei traffici

Dal punto di vista dei traffici, il sistema si presenta con spiccate caratteristiche di "nodalità" date dall'elevato livello di scambi fra i due centri maggiori lungo la tratta a sud di Catania della SS. 114.

Tutto il sistema viario è caratterizzato dalla costiera "Orientale Sicula" che raccoglie elevati livelli di traffico locale addensati in prossimità dei numerosi, grossi centri attraversati.

Alla SS. 114 si aggiungono le due SS. 121 e 124 che mettono in rapporto la costa con le importanti zone agricole incentrate sulla Piana di Catania.

Un contributo marginale è anche dato, per l'assolvimento dei traffici locali a nord di Catania dalla Autostrada Catania-Messina.

Fra i programmi per il sistema viario vi è il prolungamento della Autostrada fino a Siracusa (in corso) e lo scavalco a monte di Catania nonché l'attraversamento urbano (asse attrezzato).

12. Sistema della Sicilia centrale

12.1 L'ambiente geografico

Dal punto di vista fisico-ambientale il sistema della Sicilia centro-meridionale include quasi interamente il paesaggio dei monti e delle colline della Sicilia centrale oltre a quello della pianura alluvionale di Gela e ad una striscia del paesaggio dei monti della Sicilia occidentale.

Per quanto riguarda il primo tipo di paesaggio, quello *delle colline e delle montagne della Sicilia interna*, esso, modellato com'è quasi interamente nelle argille o nelle marne del tardo terziario non presenta un disegno orografico netto con catene di allineamenti.

Prevalgono dappertutto vasti banchi suborizzontali di rocce, che alternano alle argille e alle marne giacimenti di salgemma, pacchi di arenarie e di conglomerati e soprattutto gessi e lenti di zolfo.

Regno da lunghissimo tempo del latifondo, la Sicilia interna resta votata in parte ancora prevalente al seminativo semplice che alterna con maggese ed incolti produttivi, già abbandonati al pascolo naturale. Le colline specializzate, nei cantoni più umidi, avanzano lentamente, preferendosi la forma delle grandi piantagioni mocolturali (specialmente di mandorli, di olivi e di viti) alla policoltura. Questa appare invece ai margini degli abitati, come dappertutto nel Mezzogiorno, dove prende più spesso la forma della coltura promiscua su proprietà frammentata e dispersa che quella dell'orto o del giardino con colture specializzate di tipo mediterraneo.

Il secondo grande tipo di paesaggio è costituito dalla *pianura di Gela*.

Essa solo recentemente è stata prosciugata del tutto e anche irrigata consentendo lo sviluppo di un'agricoltura meno elementare di quella dell'interno, con la cerealicoltura specializzata, la viticoltura e perfino la coltura del cotone. Un allineamento costiero di due sabbiose, profonde anche un chilometro sbarrano l'accesso al mare con brevi allineamenti disposti obliquamente rispetto all'andamento della costa.

12.2 La distribuzione della popolazione

Nel complesso il sistema presenta una popolazione residente di 1.204 mila abitanti (1981), distribuiti su una superficie complessiva di 9.323 kmq. con una densità media di 129 ab/kmq.

Nelle montagne e nelle colline della Sicilia interna, a dispetto delle difficili condizioni ambientali, la regione non è spopolata e anzi appare interessata da un reticolo di centri, spesso assai popolosi e distanziati tra loro, legati alla povera economia cerealicola-estensiva, alla pastorizia e all'economia mineraria (solfatara).

Nella *pianura di Gela* cambia sia pure di poco, la tipologia insediativa, con una modesta porzione di popolazione distribuita nelle case sparse (9%).

Nel complesso del sistema, prevalgono di gran lunga i comuni con più di 10.000 abitanti, i quali accolgono il 78,2% della popolazione. I centri più piccoli sono poco numerosi, anche tenendo conto della generale rarefazione dell'armatura insediativa, e quelli con meno di 2.000 abitanti sono solo sette in tutto.

A questo comportamento si adegua anche quello dei capoluoghi. Solo Agrigento con il 4,4% di aumento ha un comportamento leggermente difforme, ma la sua popolazione continua a rappresentare poco più dell'11% di quella dell'intera provincia, contro il 21% di quella di Caltanissetta ed il 15% di quella di Enna.

Difforme il comportamento di Ragusa che, con il 6% di aumento della popolazione della provincia senza il capoluogo, entra nell'ambito della Sicilia ionica rappresentata da Catania e da Siracusa.

12.3 L'armatura urbana

E' difficile configurare le provincie accorpate in questo sistema come un insieme correlato: dei quattro capoluoghi che risultano coinvolti, due, per la

relativa reciproca prossimità, possono considerarsi come il doppio nucleo di un unico insediamento, la cui centralità rispetto al territorio circostante troverà sempre, nella equidistanza tra Catania e Palermo cui è rapidamente collegato dalla A 19, un forte ostacolo. Viceversa, una azione urbanistica in controtendenza rispetto all'attuale svuotamento del centro dell'isola (Caltanissetta ed Enna raggiungono attualmente un basso livello di centralità) dovrebbe puntare su questo sottosistema come città di equilibrio fra le due maggiori della Sicilia.

Elementi alquanto sconnessi appaiono poi l'agrigentino a sud ovest e il ragusano a sud est, fra i quali si colloca in posizione mediana l'area industriale forte di Gela. In ogni caso, Agrigento attinge il grado di centralità più elevato del sistema e tende a qualificarsi come elemento urbano autonomo, con un proprio bacino di utenza ed una rosa di città non secondarie come Sciacca, Licata e Canicatti. Ragusa, con i centri satelliti di Vittoria, Comiso, Modica e Scicli, si pone come elemento terminale del sistema.

12.4 La rete dei traffici

La stessa disarticolazione si riscontra nel sistema dei traffici: allo stato attuale il livello di nodalità del sistema è quasi inesistente, gravitando le sue diverse parti sui centri maggiori più vicini (Palermo, Catania e Siracusa).

Dall'asse Enna Caltanissetta si diramano intensi scambi col palermitano e il catanese lungo la SS 121 e l'Autostrada Catania-Palermo.

Ancora da rilevare consistenti livelli di traffico sulle SS 194 e 124, per gli scambi Ragusa-Sistema Orientale, e sulla SS 198, per gli scambi Agrigento-Palermitano.

13. Sistema della Sicilia occidentale

13.1 L'ambiente geografico

Dal punto di vista fisico-ambientale il sistema della Sicilia occidentale coincide con due grandi distinti paesaggi geografici: quello della costa tirrenico-peloritana e dei monti della Sicilia occidentale e quello dei bassi ripiani occidentali della Sicilia.

Il primo dei due, quello dei *monti della Sicilia occidentale*, che occupa lo spazio maggiore, è costituito in misura prevalente dagli stessi sistemi argillosi e marnosi che caratterizzano il paesaggio della Sicilia centrale. Ma qui l'ondulato mantello di argille e di marme del tardo terziario è interrotto quà e là da rilievi rudi e bruschi costituiti da ripide marne calcaree di età più antica, calcari e dolomiti, spesso a strapiombo.

Nei calcari ritorna un paesaggio noto, con ripe e balze frequenti, pianori cacuminali (rocche) e paesaggio aperto, quasi sempre spoglio o addirittura brullo, con solitudini estese, rotte sui terreni argillosi da seminativi semplici o da maggesi che coprono quasi per intero la Sicilia interna.

Le colture si presentano invece più o meno fitte nelle conche della costa settentrionale.

Il secondo grande tipo di paesaggio è costituito dai *bassi ripiani occidentali*.

La struttura fisica di questa parte della Sicilia è costituita da sedimenti di marne e di argille del terziario ricoperti di terreni calcarei ed arenacei più giovani. L'aspetto prevalente è di paesaggio pianeggiante e aperto. Il rilievo si abbassa all'avvicinarsi della costa, fino ad aprirsi nella vasta regione pianeggiante che da Trapani si distende in direzione di Marsala e di Mazara del Vallo.

Il seminativo semplice compare quasi soltanto nelle ampie valli aperte interne fino ad ieri dominio della malaria. Sulla vasta pianura costiera, più o meno ondulata, e fino alla linea delle saline costiere, prevale invece il paesaggio della vite specializzata.

13.2 La distribuzione della popolazione

Nel complesso, il sistema presenta una popolazione residente di 1.610 mila abitanti (1981), distribuiti su una superficie di 7.477 kmq, con una densità media di 215 ab/kmq.

Alla diversità dell'ambiente fisico-naturale corrisponde quella del popolamento.

Il paesaggio dei *monti della Sicilia occidentale* è dominato dalla presenza del capoluogo regionale che con 700 mila abitanti, accentra in sé il 43,5% della popolazione del sistema.

Vario per dimensioni è l'insediamento in centri, ma prevale la tipologia accentrata con dimensioni medie tra i 3 e i 10 mila abitanti ad allineamenti radi, quasi sempre in posizione elevata, fuorché in corrispondenza della costa dove, sul versante tirrenico, si succedono le tre conche di Castellammare, di Carini e di Palermo.

Nei *bassi ripiani occidentali* prevale l'insediamento in grossi borghi, con dimensioni di popolazione superiore ai 20 mila abitanti.

L'incremento demografico è a Palermo quasi doppio di quello medio nazionale e a Trapani poco al di sotto. Nettamente difforme invece il comportamento del capoluogo, con Palermo che aumenta di quasi il 9% e Trapani di meno del 2%.

In tal modo Palermo, che raccoglieva già nel 1971 assai più della metà della popolazione della provincia, si avvicina a grandi passi al 60%, mentre Trapani resta stazionaria sul 17%.

13.3 L'armatura urbana

Un accenno, piuttosto tenue, alla formazione di un sistema urbano con le caratteristiche della "teniapoli" mediterranea potrebbe leggersi in questo sistema che si sgrana in una serie di centri, da Termine Imerese a Mazara del Vallo, sui quali Palermo si comporta da centro egemone, con livello di servizi metropolitano.

Purtuttavia, l'autonomia di città come Trapani, Marsala e Mazara del Vallo è inversamente proporzionale alla distanza da Palermo. Mentre città più vicine, come le due serie formate da Alcamo, Partinico, Monreale ad ovest e da

Bagheria, Termini Imerese ad est, risentono della vicinanza del capoluogo regionale e non superano un basso livello di servizi.

13.4 La rete dei traffici

Ovviamente l'area di maggiore concentrazione dei traffici è l'area di Palermo, in particolare la Conca d'Oro e il collegamento Palermo-Aeroporto-Trapani.

Flussi più modesti caratterizzano, lungo la SS 119, il collegamento con la zona di Mazzara del Vallo, oggi potenziato da una Autostrada.

Non privi di consistenza sono gli scambi fra le diverse zone agricole e Palermo, rilevabili attraverso i carichi di traffico delle SS 121, 285 e 131.

Il programma integrativo delle FS propone diverse opere di potenziamento della rete soprattutto nel trapanese e in Val di Mazzara nonché raddoppi e attrezzaggio di diversi tratti della Messina-Palermo-Trapani con il potenziamento del collegamento Palermo-Punta Raisi.

14. Sistema della Sardegna Meridionale

14.1 L'ambiente geografico

Dal punto di vista fisico-ambientale, il sistema si suddivide in tre passaggi: il paesaggio dei monti e delle catene della Sardegna sud occidentale, il paesaggio della pianura alluvionale del Campidano e il paesaggio delle colline mioceniche e delle giare basaltiche che nel sud-est della provincia di Cagliari trascorre nel paesaggio di monti della Sardegna sud-orientale.

L'asse portante del sistema è la *pianura alluvionale del Campidano* assai varia ed articolata, con un livello di terrazzi recenti lungo entrambi i bordi e un piano inferiore di alluvioni più minute e ancora più giovani, ieri ancora regno delle paludi e della malaria.

Già terra di pascolo nomade o di seminativo semplice, questa piana sta gradualmente entrando nell'ambito dell'agricoltura specializzata mediterranea, a partire dalle estremità (Cagliari, Oristano), con il progredire della bonifica e dell'irrigazione.

Il secondo grande tipo di paesaggio è costituito dal *complesso di colline e di rilievi miocenici in parte argillosi e marnosi*, in parte calcarei (entro cui si insinuano espandimenti vulcanici in forme di mammelloni e di cocuzzoli, o lembi di tavole laviche chiamate localmente giare) che borda ad est la piana e attraverso il quale si trapassa negli alti rilievi sud orientali della Sardegna.

Di fatto la varietà geologica e morfologica del paesaggio collinare che borda il lato orientale del Campidano ne fa un paesaggio sostanzialmente aperto verso la pianura che si continua anche dentro a questo modesto rilievo con le stesse forme di utilizzazione del suolo e le stesse colture.

Il terzo tipo di paesaggio è quello *dei monti e delle catene della Sardegna sud-occidentale*, caratterizzato, nel passaggio tra la piana e la montagna cristallina, da una serie quasi ininterrotta di conoidi di deiezione, che sollevando il bordo delle pianure con materiale grossolano di ghiaie e ciotoli rimanda all'alta pianura padana.

14.2 La distribuzione della popolazione

Nel complesso, il sistema presenta una popolazione residente di 882 mila abitanti (1981), distribuiti su una superficie territoriale di 9.526 kmq con una densità media di 93 abitanti per kmq.

La *pianura del Campidano* è caratterizzata da un insediamento relativamente diffuso di origine recente.

Assai diversa l'occupazione ed il popolamento nei due vasti lembi montuosi della provincia di Cagliari che completano il sistema.

Quasi disabitata l'area dei *monti del sud-est*, dove colture e popolamento richiamano una topologia per oasi. Nel *sud-ovest* invece, all'insediamento in centri di medio-piccola ampiezza, legato allo sfruttamento minerario, si mescola, specie nella conca del Sulcis, un insediamento più minuto che arriva fino alle case sparse.

Il movimento demografico è fortemente differenziato nelle due province che comprendono il sistema.

L'incremento demografico della provincia di Cagliari è tra i più alti d'Italia, con più di 2 volte e mezzo l'aumento medio nazionale, mentre il comportamento demografico del capoluogo appare in arretramento conformemente a quanto, nel Sud, si misura a Napoli a Salerno, a Bari, a Cosenza e a Catania. Sostanzialmente stazionaria, con un aumento simile a quello nazionale, la provincia di Oristano ha invece una netta tendenza all'aumento di peso della popolazione del capoluogo (+12%) che passa dal 17.46% al 18.85%.

14.3 L'armatura urbana

La densità demografica estremamente bassa e la notevole penuria di centri urbani erogatori di servizi rendono particolarmente sguarnita l'armatura urbana di questa regione anti-urbana per eccellenza.

Vi è un solo centro dotato di qualità urbane superiori (il capoluogo regionale) e due centri, Oristano ed Iglesias, di livello urbano inferiore, che assolvono funzioni amministrative l'uno, industriali l'altro, situati in margine alla piana del Campidano il primo, alla zona mineraria il secondo.

14.4 La rete dei traffici

La mobilità del sistema si svolge lungo i due assi principali che lo innervano: la SS. 131 (Carlo Felice) a ovest e la SS. 125 a est. I traffici più consistenti sono concentrati in prossimità di Cagliari e nella pianura del Campidano, attraversata in senso trasversale dalla SS. 130 (Iglesiente) e dalla SS. 195 di Capo Teulada.

La domanda di traffico si distribuisce, oltre che in forma polarizzata attorno a Cagliari, lungo le direttrici costiere che raccolgono la non elevata mobilità turistica.

La rete stradale si presenta con caratteri di sufficiente diffusione, ma con bassa capacità. I programmi di intervento si concentrano pertanto sul potenziamento della rete (sia stradale che ferroviaria col completamento della elettrificazione del dorsale Decimomannau-Iglesias).

15. Sistema della Sardegna settentrionale

15.1 L'ambiente geografico

Dal punto di vista fisico-ambientale il sistema abbraccia in sintesi 5 tipi di paesaggi: i paesaggi granitici del nord-est e in contiguità i monti e le colline della Sardegna sud-occidentale, che serrano verso est il paesaggio delle montagne calcareo-dolomitiche. Ad occidente si incontrano i tavolati balsatici e trachitici e nel sassarese i tavolati calcarei e le colline del Nurra.

Per quanto riguarda il primo tipo di paesaggio, quello *granitico del nord-est*, esso è composto da tre sezioni principali.

La prima, la Gallura, appare come un insieme di dolci dorsali e basse colline, frantumate tuttavia in minuti masse e balze, blocchi e pietraie, blocchi e pietraie che alterano le linee prevalentemente piatte del paesaggio. Se si eccettua il bosco di sughero di Limbara, la macchia prevale dappertutto.

Tabulare, non meno desertica, appare la sezione centrale alta fra 400 e 700 metri, ritagliata in un intricatissimo disegno di valli disabitate, percorse da tortuosi torrenti.

Con i monti del Gennargentu si entra infine nel terzo tipo di paesaggio granitico, quello che assume aspetto di vera e propria montagna, che si innalza fino oltre i 1.800 metri in larghe dorsali. Il bosco occupa in genere (con quercie, lecci, sugheri e castagni) le fiancate del rilievo, ma non manca nei pressi dei villaggi l'agricoltura promiscua che, si spinge fino anche a 1.400 metri.

Il secondo grande tipo di paesaggio è costituito dalle *montagne calcareo-dolomitiche*, che si estendono sulla regione delle Madonie.

Qui il paesaggio rimanda a quello delle Alpi orientali, con masse alte e compatte, spaccate da grandi faglie e disposizione asimmetrica per la dolcezza del versante ripido che coincide con le faglie.

Paesaggio altrettanto aspro ritorna in genere nei profondi intagli vallivi.

Il terzo grande tipo di paesaggio è costituito dagli *altopiani balsatici e trachitici*, che ricoprono quasi tutto il settore nord occidentale della Sardegna.

E' questa una regione dominata, se si eccettua l'apparato vulcanico del monte Ferru, da immensi espandimenti lavici di origine terziaria e quaternaria, frantumati in piattaforme più o meno estese, sollevate a differenti altitudini e differenziate per la natura stessa delle rocce. Vi prevale il paesaggio pastorale coi lunghissimi muriccioli a secco di pietra viva.

Più vario e coltivato (seminativo, talora arborato) il paesaggio nel Logudoro e nell'Anglona, ma è solo alle pendici del monte Ferru che si presenta fitto il paesaggio delle colture mediterranee (oliveti, vigneti, etc.).

Il quarto tipo di paesaggio è costituito dalle *colline della Nurra*, rilevate in dolci ondulazioni.

Il quinto tipo di paesaggio, infine, è costituito dall'*aspro sassarese*. ed è

caratterizzato da un piatto tavolato calcareo con colture a olivo, cerealicole e vigneti in alternanza.

15.2 La distribuzione della popolazione

Nel complesso, il sistema presenta una popolazione residente di appena 705 mila abitanti (1981) distribuiti, con una bassissima densità media (48 ab/kmq), su una superficie di 14.563 kmq.

Sia il *paesaggio granitico* che quello *delle montagne calcaree dolomitiche* presentano modesti segni di popolamento, con una catena rada di centri urbani di piccola dimensione (1-10.000 abitanti).

Il centro maggiore dell'area, Nuoro, non raggiunge i 36 mila abitanti.

Il paesaggio degli *altopiani basaltici e trachitici* è più popolato dei precedenti soprattutto alle pendici del Monte Ferru.

Gli insediamenti si infittiscono nella Nurra e nell'*Agro di Sassari*, dominato dalla presenza del capoluogo. In questi ultimi tre tipi di paesaggio prevalgono gli insediamenti medio-piccoli (3-10 mila abitanti).

L'incremento demografico di Sassari è più che doppio di quello nazionale, quello di Nuoro, inferiore alla media, denuncia un sostanziale arretramento. In entrambi i casi tuttavia, aumenta la popolazione dei due capoluoghi, e più marcatamente a Nuoro, dove il comportamento demografico appare imparentato con quello dell'area interna del Mezzogiorno continentale, mentre Sassari rimanda piuttosto al caso di Palermo.

15.3 L'armatura urbana

L'armatura urbana del sistema è molto debole, con Sassari in posizione prevalente ed una modesta presenza di funzioni urbane a Nuoro, Olbia, Tempo Pausania, Porto Torres, Alghero.

15.4 La rete dei traffici

La mobilità nel sistema si presenta con caratteri di maggiore dispersione che non a sud, polarizzandosi esclusivamente in prossimità di Sassari, Porto Torres, e delle località di maggiore interesse turistico (Paiau per l'imbarco della Maddalena e Olbia). In rapporto a tali polarità è possibile riconoscere una "periferia" del sistema (Barbagia e zone costiere a Sud).

Come tracciati viari, ritroviamo: la tratta nord della Carlo Felice con un sistema a pettine di viabilità adduttrice, le SS. 127 e 133 che innervano la Gallura e la mettono in relazione con il nuorese, e il collegamento trasversale della 131 bis che termina ad Olbia.

Ulteriori programmi di ammodernamento delle ferrovie sono stati previsti.

ALLEGATO IV

ELENCO DEI SOTTO-SISTEMI PER IL RICUPERO STORICO-CULTURALE E LO SVILUPPO DELLA QUALITA' AMBIENTALE

Sistema 1: Basso Lazio

1. Ss della Ciociaria
2. Ss dei Monti Lepini
3. Ss del Bacino del Melfa
4. Ss del Circeo
5. Ss Conca di Fondi
6. Ss di Montecassino
7. Ss Golfo di Gaeta
8. Ss del Sannio occidentale (fa parte del "Sistema del Sannio" nella variante "B")

Sistema 2: Abruzzese

9. Ss del Gran Sasso
10. Ss Conca dell'Aquila
11. Ss delle Rocche
12. Ss Conca Capecetrano
13. Ss Conca di Sulmona
14. Ss Conca del Fucino
15. Ss della Maiella
16. Ss Altipiani della Marsica
17. Ss Valle del Sangro
18. Ss Valle del Trigno (in comune con il Sistema 4)
19. Ss del Parco Nazionale degli Abruzzi (in comune con il Sistema 1)
20. Ss marino tra il Tronto e il Vomano

21. Ss marino tra il Vomano e il Pescara
22. Ss marino tra il Pescara e il Trigno

Sistema 3: "Campania felix"

23. Ss della Piana di Sessa Aurunca
24. Ss del Matese (in comune con i Sistemi 1 e 4)
25. Ss della Piana del Basso Volturno
26. Ss dei Campi Flegrei
27. Ss del Golfo di Napoli
28. Ss del Vesuvio

Sistema 4: Molisano-Alto Pugliese

29. Ss del Sannio centrale (fa parte del Sistema del Sannio nella variante "B")
30. Ss della Daunia
31. Ss del Gargano

Sistema 5: Campania interna

32. Ss del Sannio meridionale (fa parte del Sistema del Sannio nella variante "B")
33. Ss dell'Irpinia
34. Ss dell'Alta Valle dell'Ofanto
35. Ss dell'Alto Bacino del Sele

- 36. Ss del Vallo di Diano
- 37. Ss della Costiera Amalfitana
- 38. Ss del Cilento
- 39. Ss del Golfo di Policastro (in comune con i Sistemi 6 e 9)

Sistema 6: Lucano

- 40. Ss del Vulture
- 41. Ss dell'Alta Valle dell'Agri
- 42. Ss dell'Alta Valle del Sinni
- 43. Ss del Metaponto e dei Bassi Bacini fluviali lucani
- 44. Ss del Pollino (in comune con il Sistema 9)

Sistema 7: Puglia centrale

- 45. Ss delle Murge Settentrionali
- 46. Ss delle Murge Meridionali in comune con il Sistema 8)

Sistema 8: Ionico-salentino

- 47. Ss delle Murge tarantine
- 48. Ss delle Murge salentine

Sistema 9: della Sila

- 49. Ss della Costa calabro-tirrenica
- 50. Ss di Capo Vaticano
- 51. Ss delle Sibarite
- 52. Ss della Costa calabro-ionica
- 53. Ss della Sila
- 54. Ss delle Serre
- 55. Ss della Costiera di Squillace

Sistema 10: Stretto

- 56. Ss della Piana di Gioia Tauro
- 57. Ss della Locride
- 58. Ss della Costa di Milazzo
- 59. Ss delle Eolie
- 60. Ss delle Val Demone (in comune con il Sistema 13)

Sistema 11: Sicilia orientale

- 61. Ss della Costa Etnea (in Comune con il Sistema 10)
- 62. Ss della Val di Noto (in comune con il Sistema 12)

Sistema 12: Sicilia centrale

- 62. Ss degli Altopiani interni
- 63. Ss dei Monti Sicani (in comune con il Sistema 13)
- 64. Ss archeologico della "costa d'Africa"

Sistema 13: Sicilia occidentale

- 65. Ss delle Madonie
- 66. Ss della Val di Mazara
- 67. Ss dello Stagnone e delle Egadi
- 68. Ss del Cofano
- 69. Ss del Golfo di Castellammare

Sistema 14: Sardegna meridionale

- 70. Ss delle Barbagie con il Sistema 15)
- 71. Ss del Sulcis
- 72. Ss dell'Iglesiente
- 73. Ss degli Altipiani interni (Trexenta Marmilla, Gerrei, Sarcidano, Arborea)
- 74. Ss della Planargia
- 75. Ss del Sarrabus e di Quira
- 76. Ss dell'Ogliastra

Sistema 15: Sardegna settentrionale

- 77. Ss della Gallura
- 78. Ss dell'Anglona
- 79. Ss di Capo dell'Argentiera
- 80. Ss del Mar di Sardegna
- 81. Ss delle Baronie
- 82. Ss del Goveano
- 83. Ss del Marghine e del Campeda

ALLEGATO V

DECRETO DI NOMINA DELLA COMMISSIONE

Il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno

Visto il T.U. delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno approvati con D.P.R. 6/3/1978 n 218;

Ritenuta l'opportunità di procedere alla costituzione di una Commissione di studio per la politica dell'assetto urbano nel Mezzogiorno.

DECRETA

E' costituita la Commissione di studio per un programma dei sistemi urbani nel Mezzogiorno, con il compito di:

a) predisporre uno schema di assetto territoriale, articolato per ambiti territoriali che consentano attraverso il coordinamento di interventi ordinari e straordinari, una adeguata organizzazione e sviluppo dei sistemi urbani meridionali, basati sulla integrazione territoriale di sistemi di città e di campagna;

b) elaborare, in termini generali, per ciascuno dei sistemi suddetti, le strategie essenziali per il conseguimento degli obiettivi urbani definiti, tenuto conto dei vincoli della struttura urbana esistente, dei programmi in corso e dei diversi livelli di sviluppo già raggiunti;

c) fornire idonee indicazioni di massima circa le "politiche" atte a facilitare l'attuazione degli interventi ipotizzati.

La Commissione è così composta:

Presidente:

— Prof. Franco ARCHIBUGI, ordinario di pianificazione territoriale nell'Università di Napoli.

Componenti:

- Prof. Corrado BEGUINOT, ordinario di urbanistica nell'Università di Napoli;
- Prof. Raffaele D'AMBROSIO, ordinario di urbanistica nell'Università di Napoli;
- Prof. Calogero MUSCARA', ordinario di geografia urbana nell'Università di Roma;
- Prof. Luigi PIERACCIONI, associato di analisi di mercato nell'Università di Roma;
- Prof. Sandro PETRICCIONE, ordinario di economia dei trasporti nell'Università di Napoli;
- Prof. Paolo PORTOGHESI, ordinario di progettazione architettonica nell'Università di Roma;
- Prof. Almerico REALFONZO, ordinario di economia urbana nella Università di Bari;
- Arch. Roberto CASSETTI, ricercatore di urbanistica nell'Università di Roma, con funzioni di Segretario.

L'espletamento dei compiti della Commissione non dovrà comportare l'assunzione di alcun onere o spesa a carico dell'Amministrazione.

IL MINISTRO

Roma, 26 Gennaio 1982

Componenti strutturali del Sistema Urbano:
 dicitazione grafica

| | | |
|---|----------------------------|--|
|  | <p>1</p> <p>2</p> <p>3</p> | <p>1. AREA</p> <p>2. ...</p> <p>3. ...</p> |
|  | <p>4</p> <p>5</p> <p>6</p> | <p>4. ...</p> <p>5. ...</p> <p>6. ...</p> |
|  | <p>7</p> <p>8</p> <p>9</p> | <p>7. ...</p> <p>8. ...</p> <p>9. ...</p> |
|  | <p>10</p> | <p>10. ...</p> |
|  | <p>11</p> | <p>11. ...</p> |

CARTOGRAFIE DEI SISTEMI URBANI

Componenti:

— Prof. Corrado [unreadable] ordinario di urbanistica nell'Università di Napoli;

— Prof. [unreadable] ordinario di urbanistica nell'Università di Napoli;

— Prof. Cassino MUSSARA, ordinario di geografia urbana nell'Università di Roma;

— Prof. Luigi [unreadable] associato di analisi di mercato nell'Università di Roma;

— Prof. Sergio [unreadable] ordinario di economia dei trasporti nell'Università di Napoli;

— Prof. Paolo [unreadable] ordinario di progettazione architettonica nell'Università di Roma;

— Prof. Almerico REALFONZO ordinario di economia nell'Università di Bari;

— Prof. [unreadable] ordinario di urbanistica nell'Università di [unreadable];

— Prof. [unreadable] ordinario di [unreadable] nell'Università di [unreadable];

— Prof. [unreadable] ordinario di [unreadable] nell'Università di [unreadable];

— Prof. [unreadable] ordinario di [unreadable] nell'Università di [unreadable];

— Prof. [unreadable] ordinario di [unreadable] nell'Università di [unreadable];

— Prof. [unreadable] ordinario di [unreadable] nell'Università di [unreadable];

— Prof. [unreadable] ordinario di [unreadable] nell'Università di [unreadable];

— Prof. [unreadable] ordinario di [unreadable] nell'Università di [unreadable];

— Prof. [unreadable] ordinario di [unreadable] nell'Università di [unreadable];


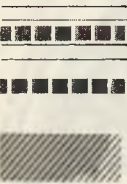
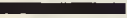

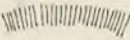

— Prof. [unreadable] ordinario di [unreadable] nell'Università di [unreadable];

— Prof. [unreadable] ordinario di [unreadable] nell'Università di [unreadable];



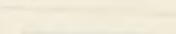

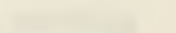
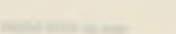
— Prof. [unreadable] ordinario di [unreadable] nell'Università di [unreadable];

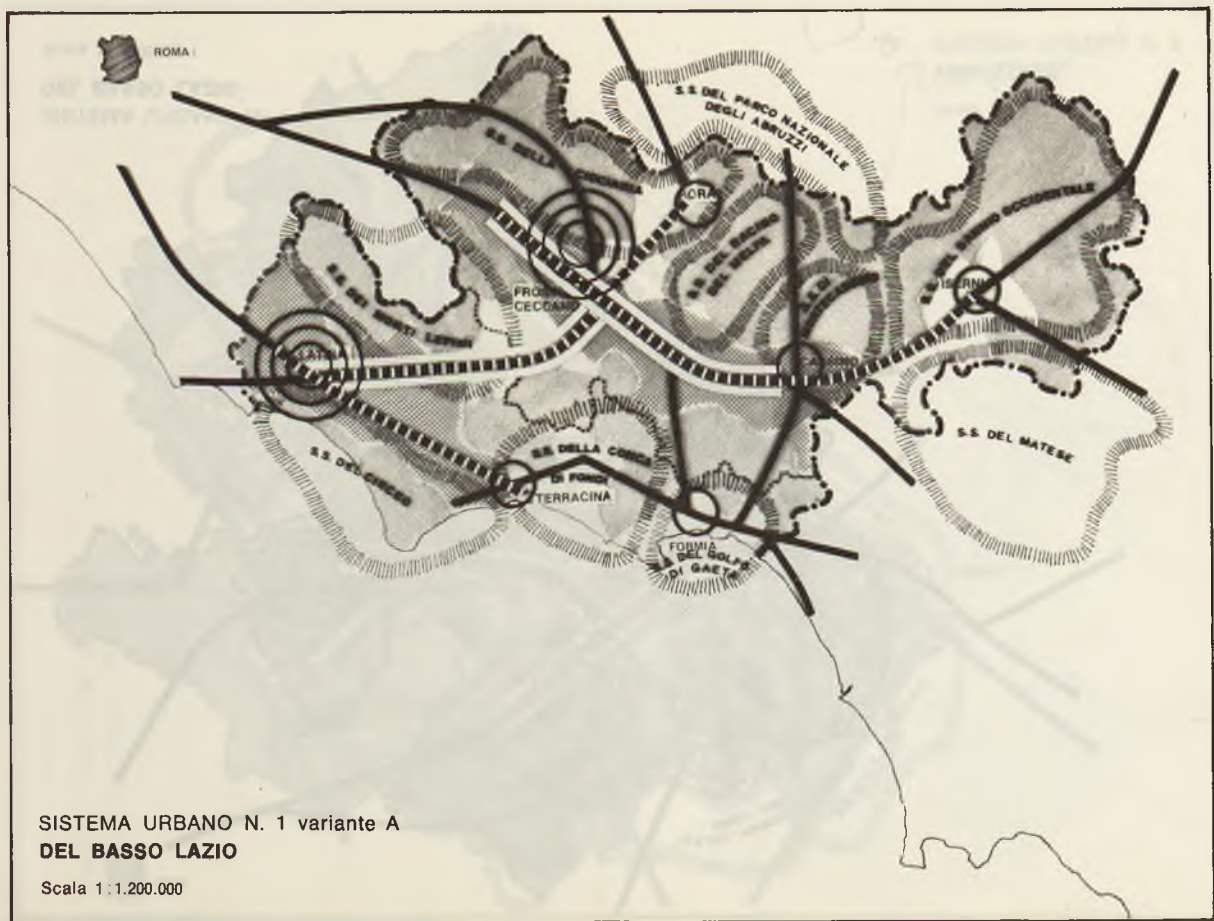
— Prof. [unreadable] ordinario di [unreadable] nell'Università di [unreadable];

Componenti strutturali dei Sistemi Urbani: didascalia grafica

| | | |
|---|--|--|
|  | <p>I</p> <p>Ia</p> <p>Ib</p> | <p>AREA</p> <p>intensiva</p> <p>libera</p> |
|  | <p>II</p> <p>IIa</p> <p>IIb</p> <p>III</p> | <p>ASSE PORTANTE</p> <p>di 1° grado</p> <p>di 2° grado</p> <p>ALONE (dell'asse portante)</p> |
|  | <p>IV</p> | <p>DIRETTRICE DI SUPPORTO</p> |
|  | <p>V</p> <p>Va</p> <p>Vb</p> | <p>CENTRI DI SERVIZIO</p> <p>di 1° grado</p> <p>di 2° grado</p> |
|  | <p>VI</p> | <p>SOTTOSISTEMI SPECIALI</p> |
|  | | <p>DELIMITAZIONI</p> <p>di Sistema Urbano</p> <p>di Provincia</p> |

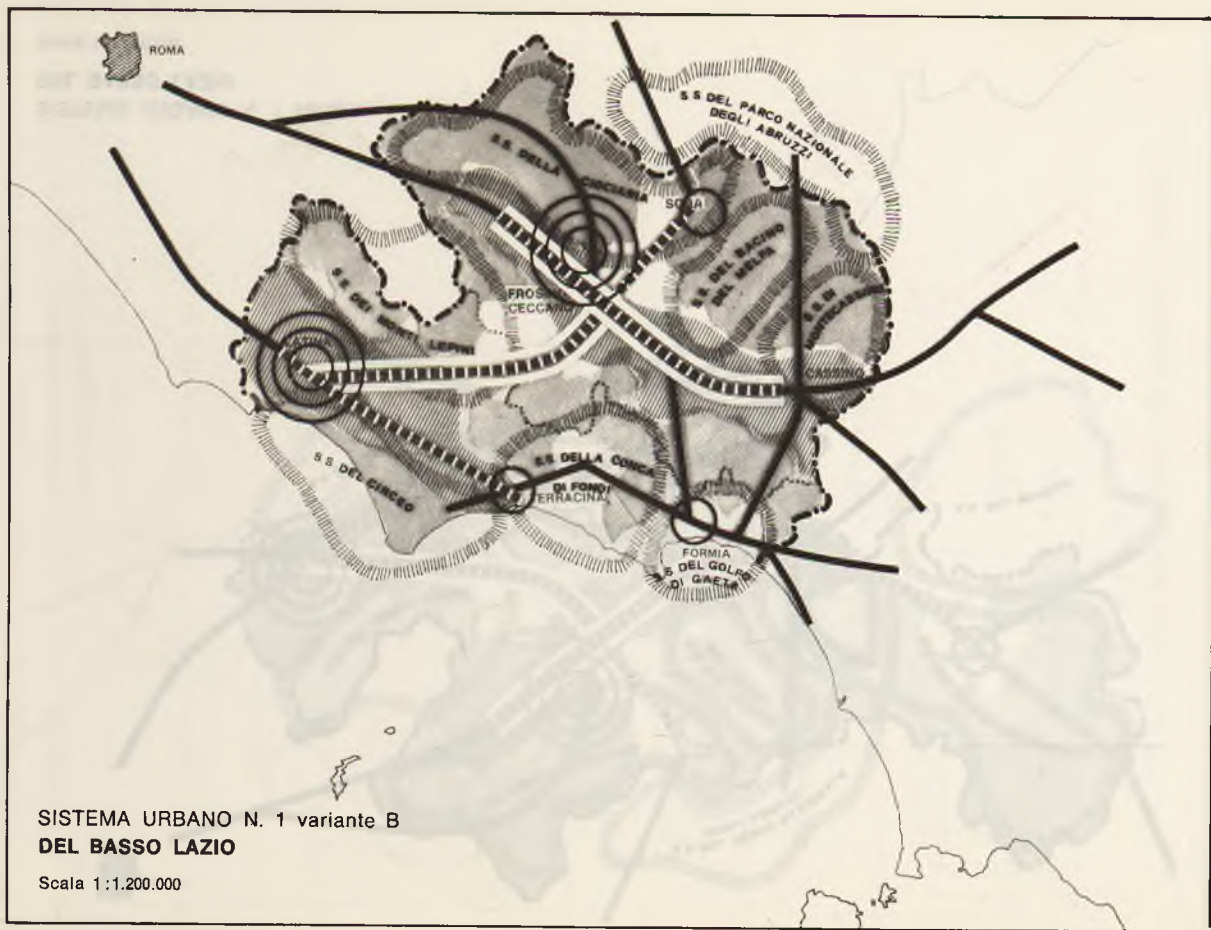
Componenti strutturali dei Sistemi Urbani: didascalia grafica

| | | |
|--|-------------------------|--|
| <p>AREA CANTIERE CANTIERE</p> | <p>12 13</p> |  |
| <p>AREA CONTINUA A 120m A 120m AREA CONTINUA</p> | <p>14 15 16</p> |  |
| <p>CANTIERE DI SUPPORTO</p> | <p>17</p> |  |
| <p>CENTRO IN SERVIZIO A 120m A 120m</p> | <p>18 19</p> |  |
| <p>COLLETTORI (LINEE SPECIALI)</p> | <p>20</p> |  |
| <p>DELIMITAZIONE di Sistema Urbano di Sistema</p> | <p>21</p> |  |



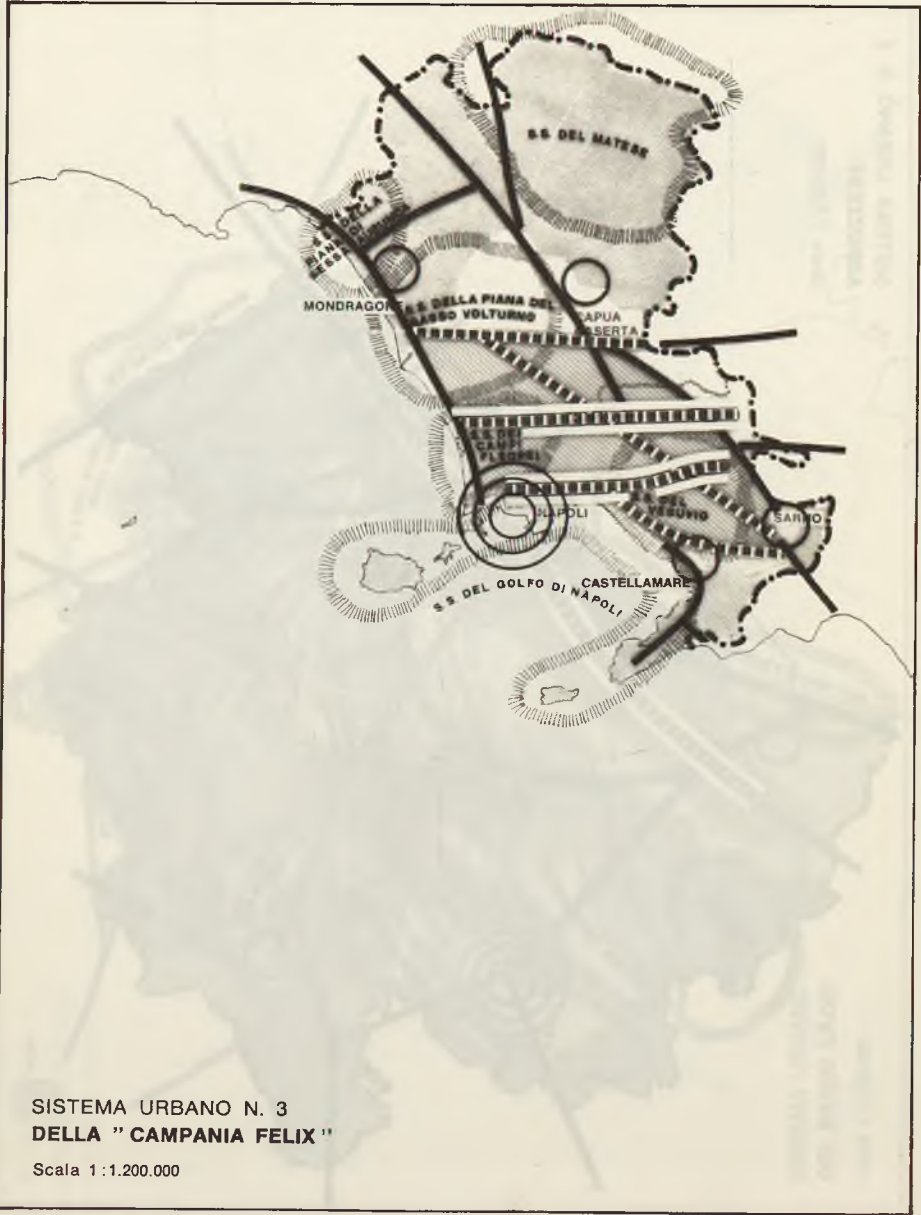
**SISTEMA URBANO N. 1 variante A
DEL BASSO LAZIO**

Scala 1:1.200.000



**SISTEMA URBANO N. 1 variante B
DEL BASSO LAZIO**

Scala 1:1.200.000

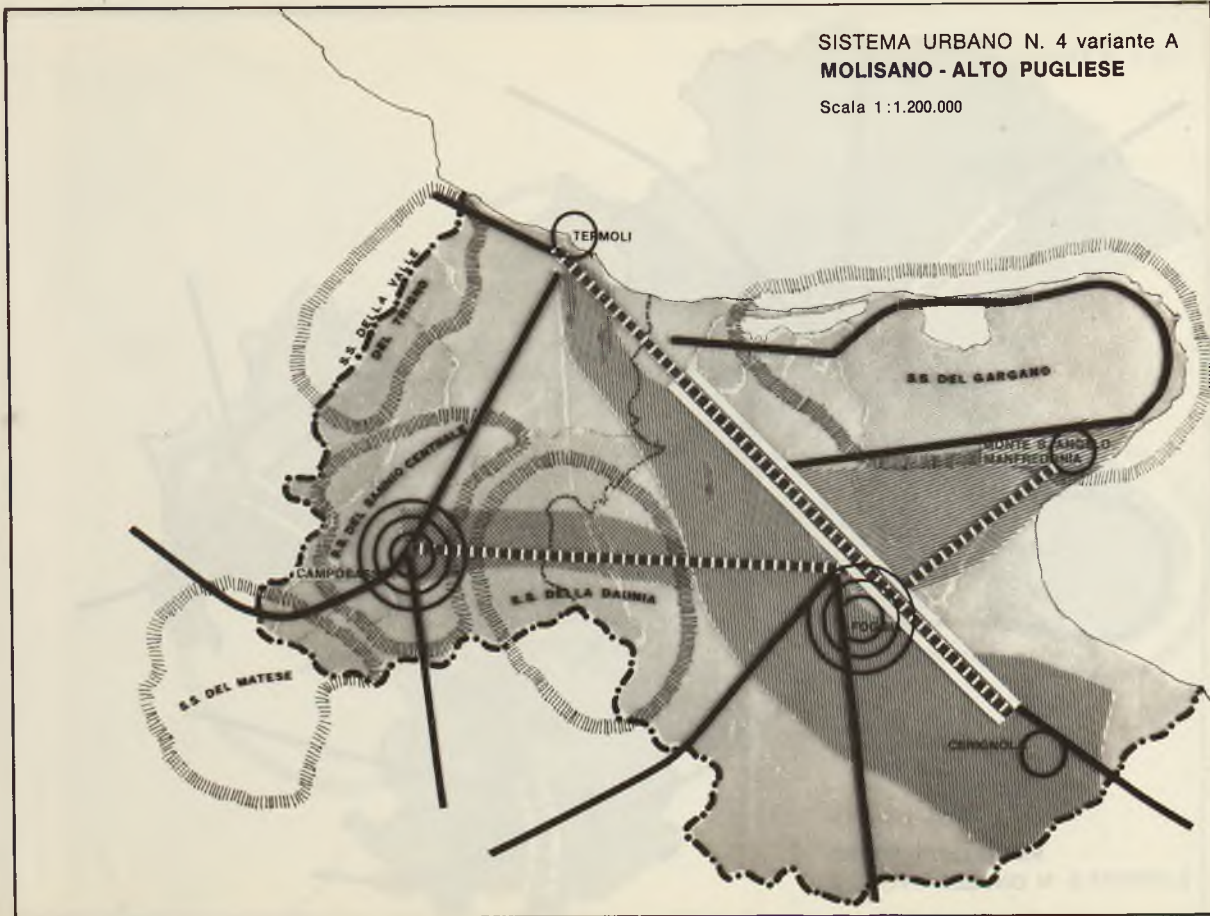


**SISTEMA URBANO N. 3
DELLA "CAMPANIA FELIX"**

Scala 1:1.200.000

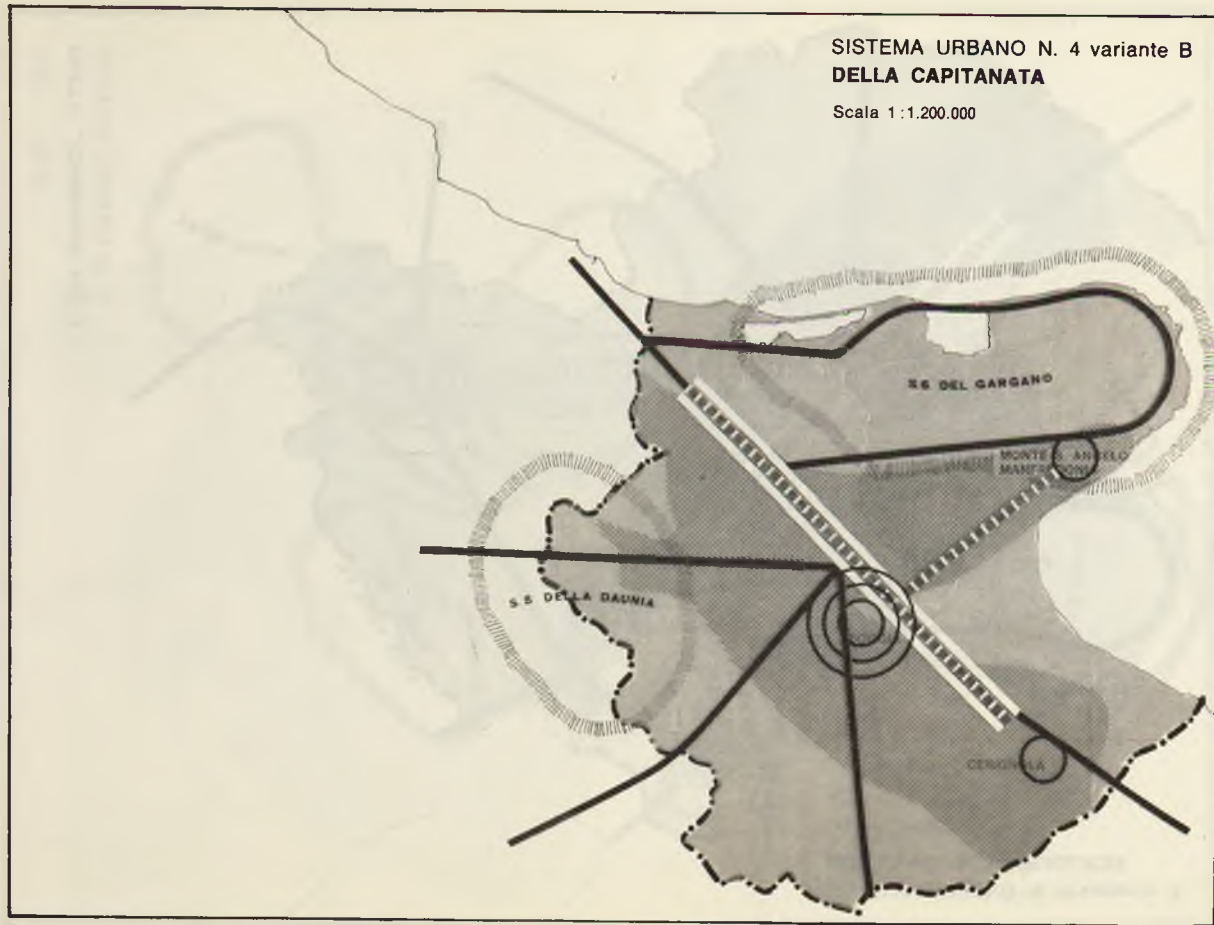
SISTEMA URBANO N. 4 variante A
MOLISANO - ALTO PUGLIESE

Scala 1:1.200.000



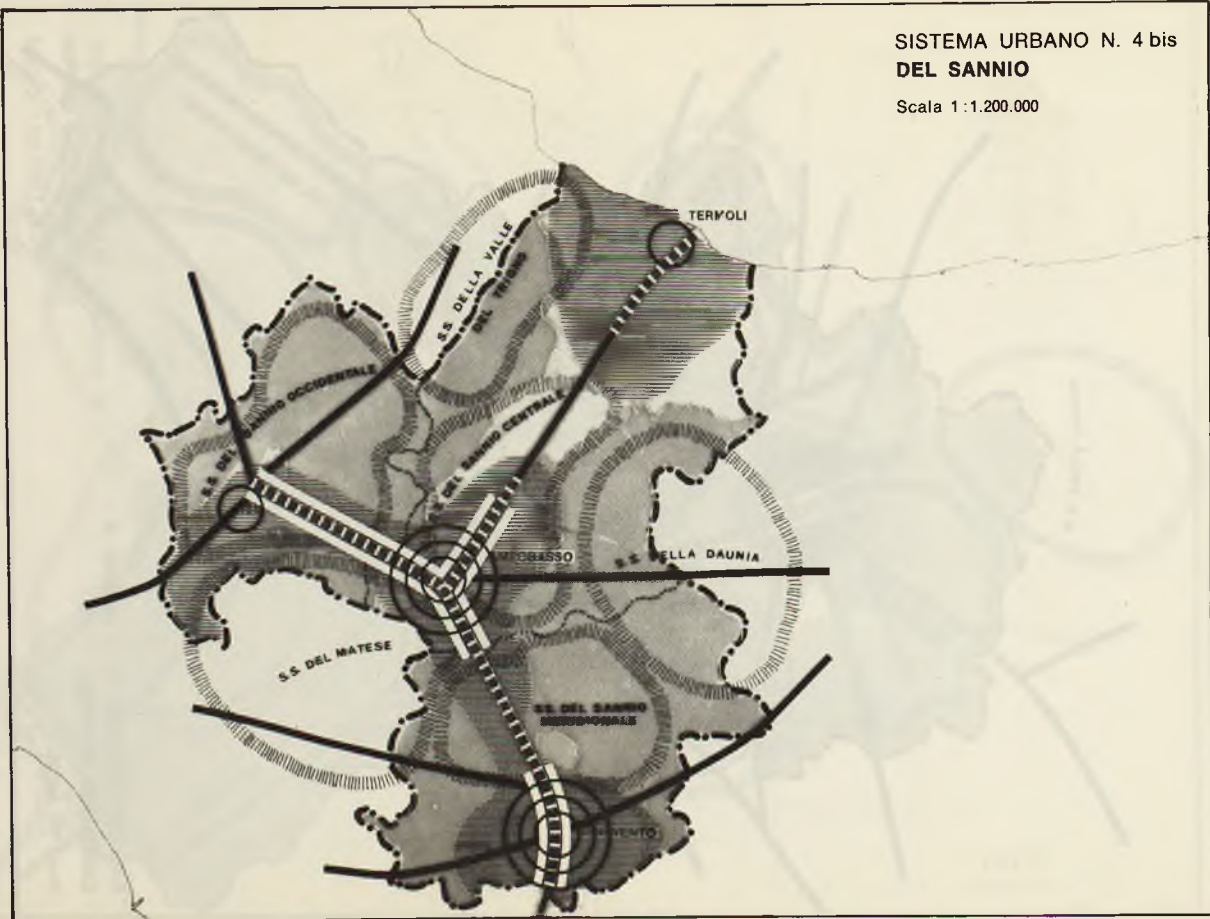
SISTEMA URBANO N. 4 variante B
DELLA CAPITANATA

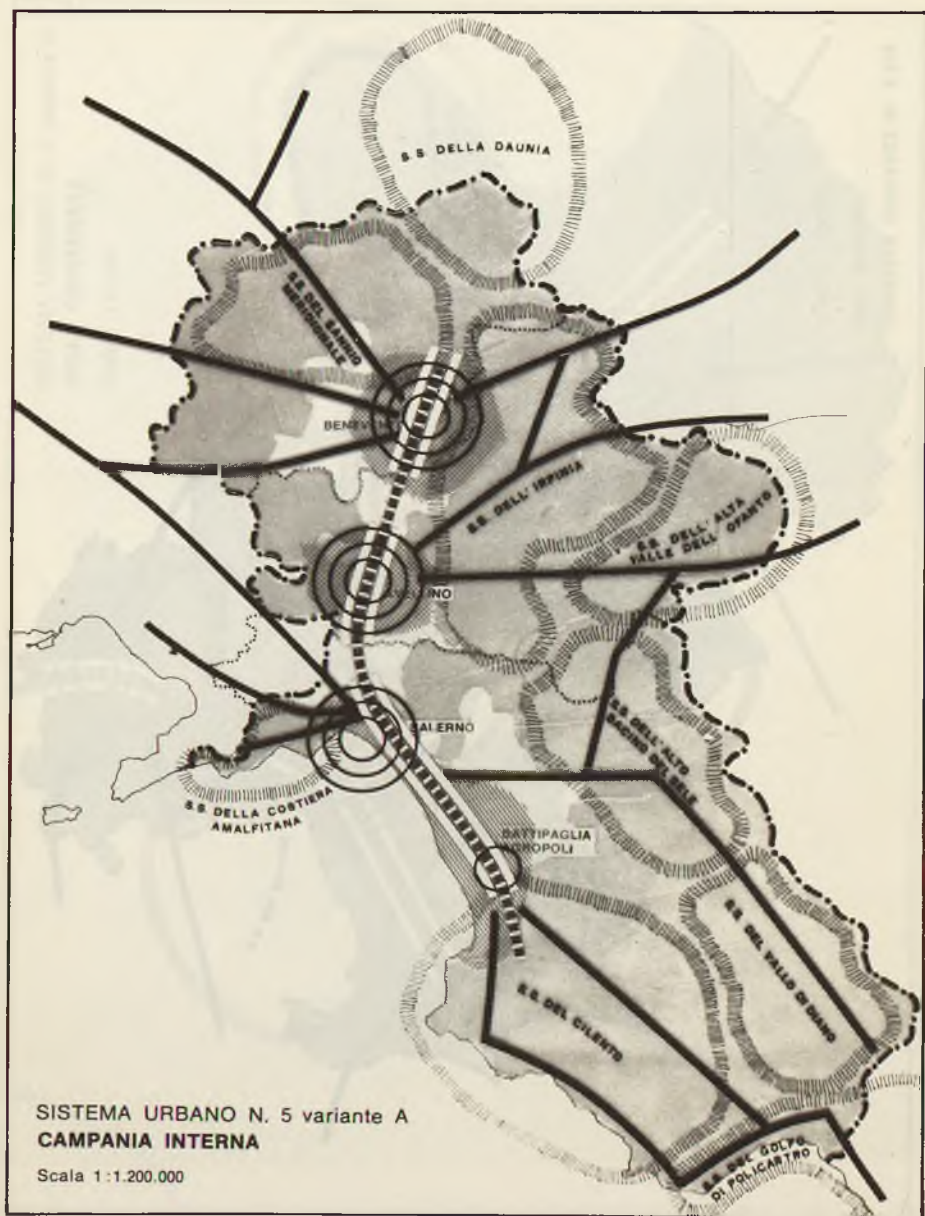
Scala 1 : 1.200.000

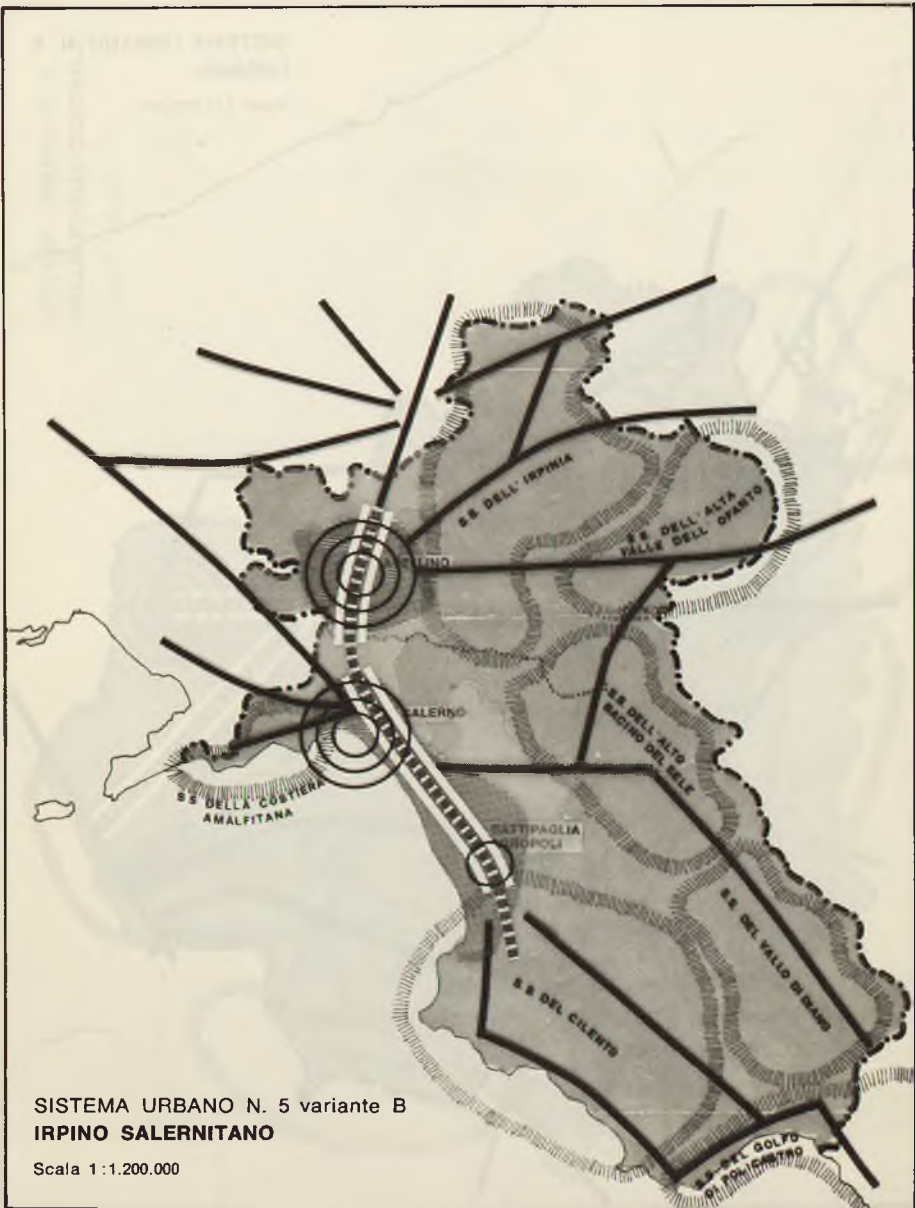


SISTEMA URBANO N. 4 bis
DEL SANNIO

Scala 1:1.200.000







SISTEMA URBANO N. 5 variante B
IRPINO SALERNITANO

Scala 1:1.200.000

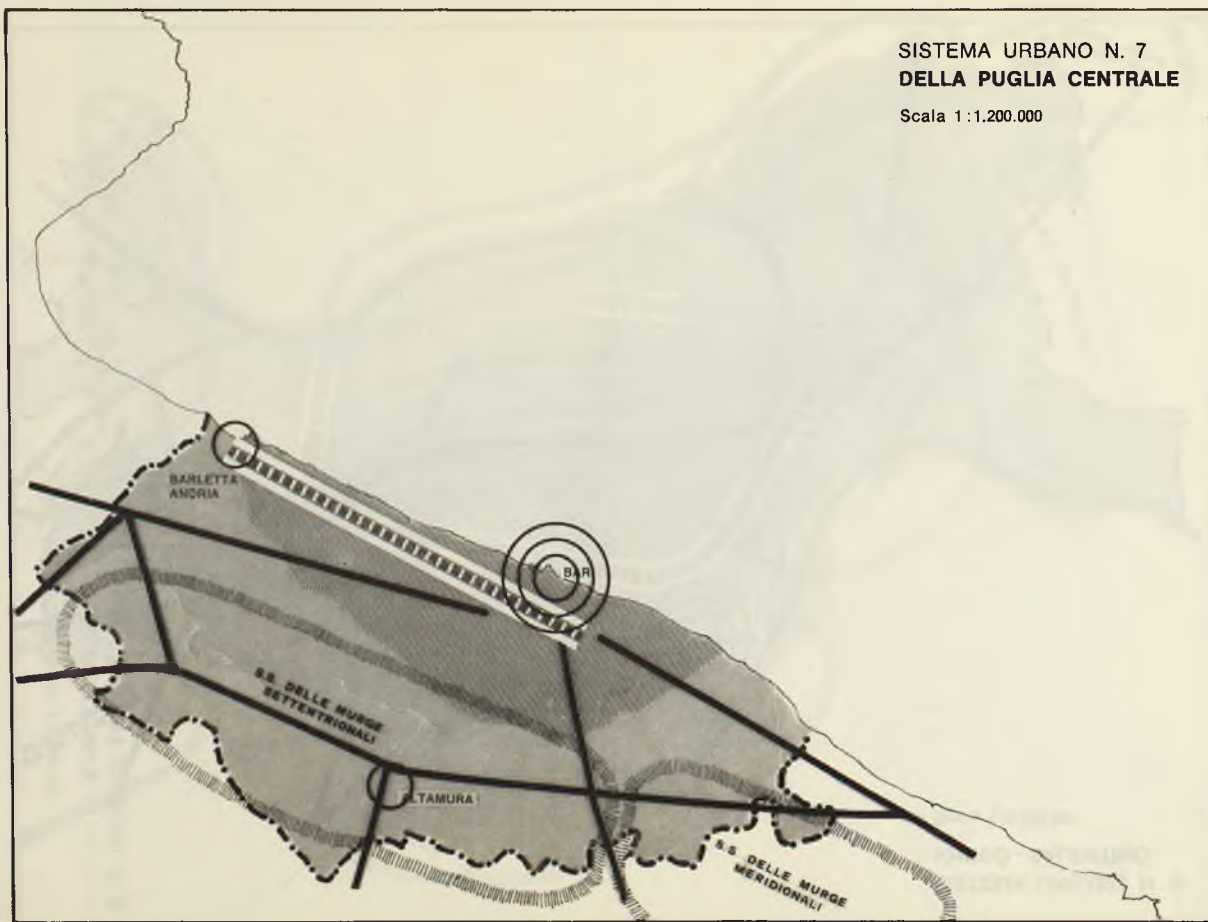
SISTEMA URBANO N. 6
LUCANO

Scala 1:1.200.000



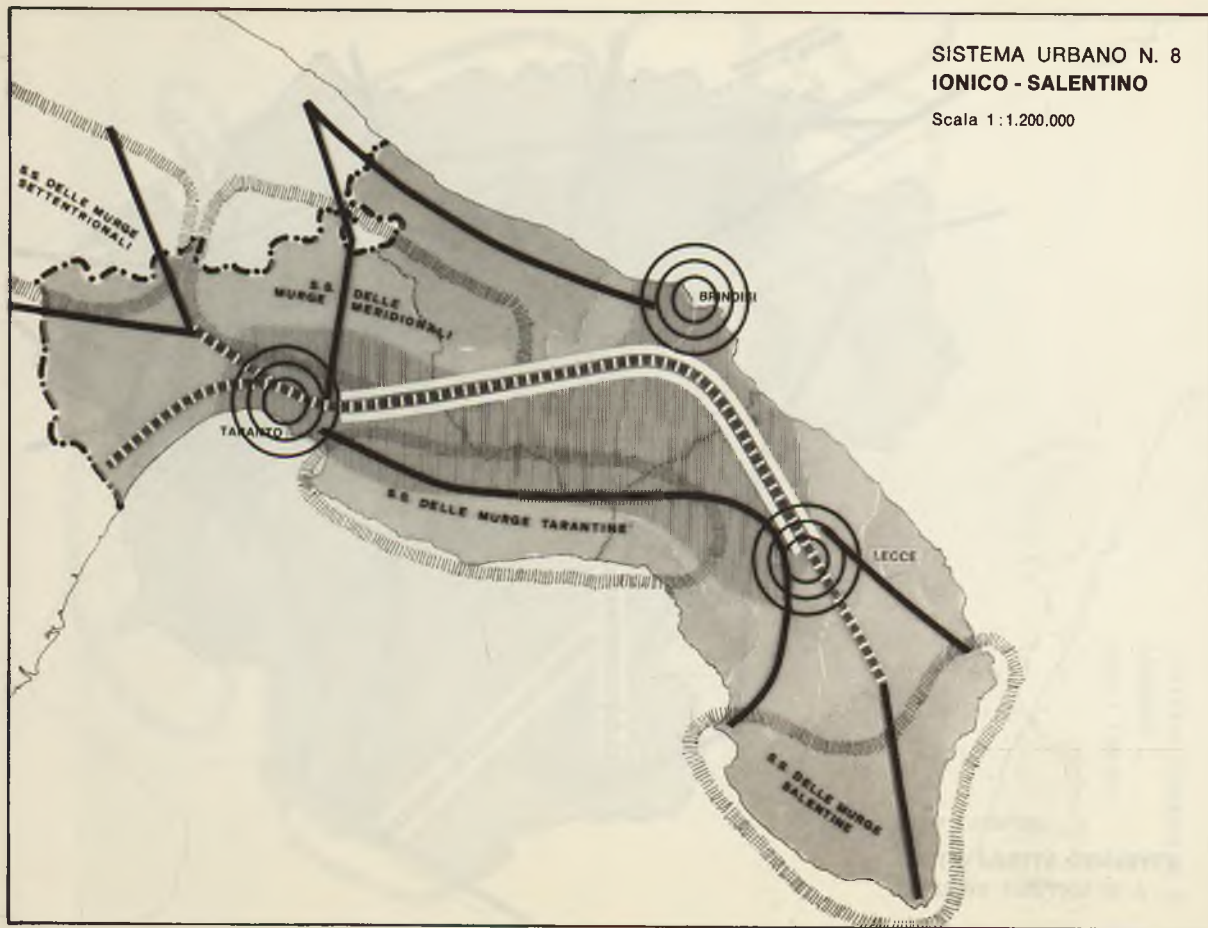
SISTEMA URBANO N. 7
DELLA PUGLIA CENTRALE

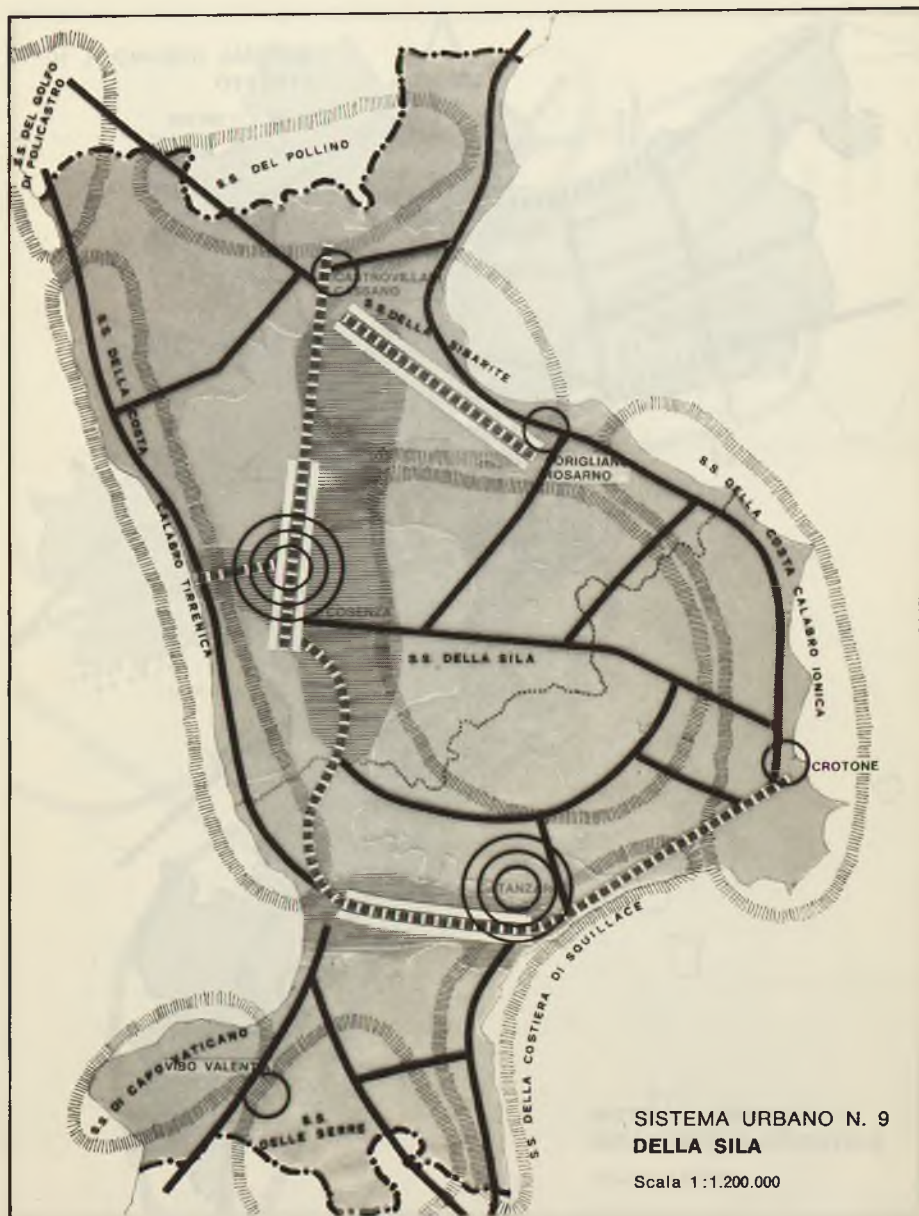
Scala 1:1.200.000

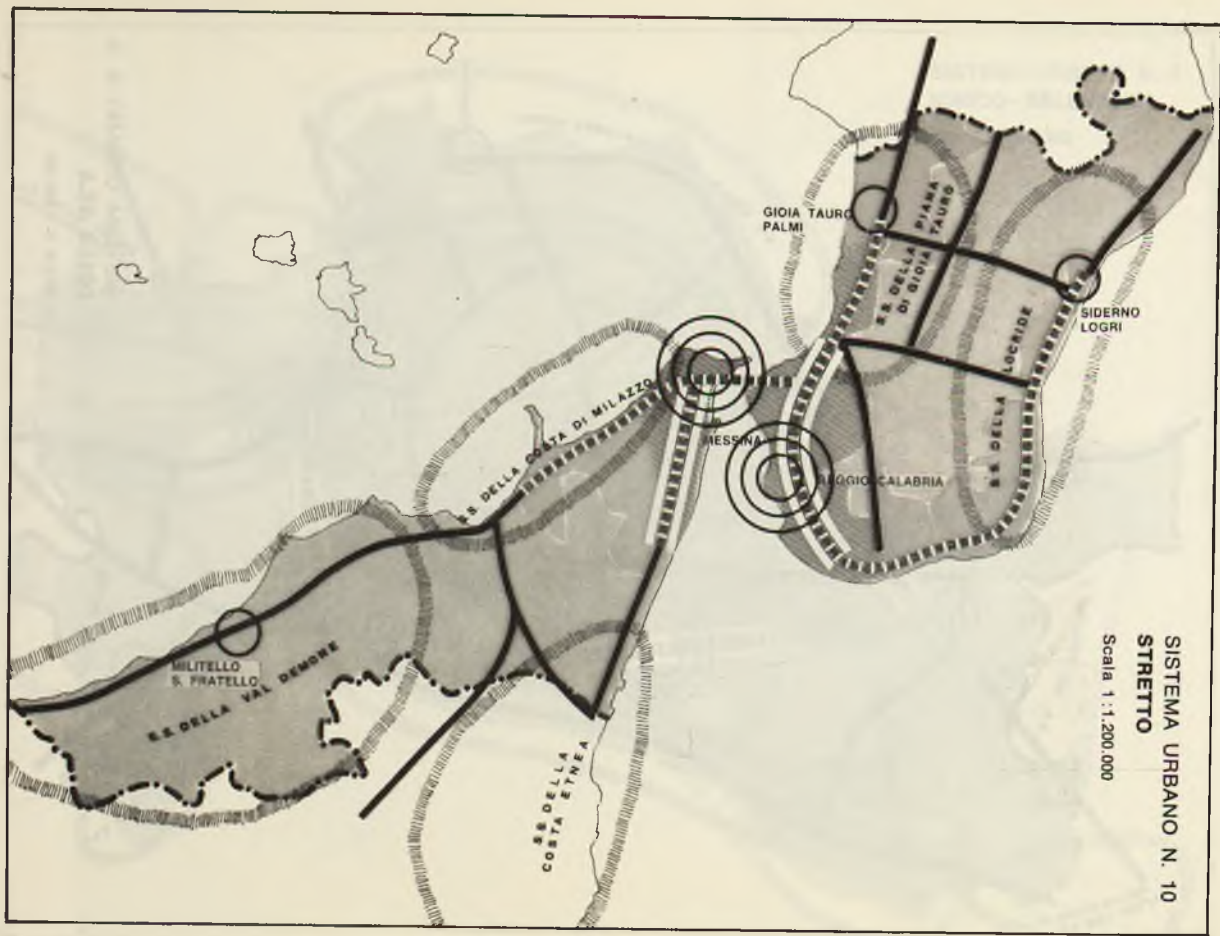


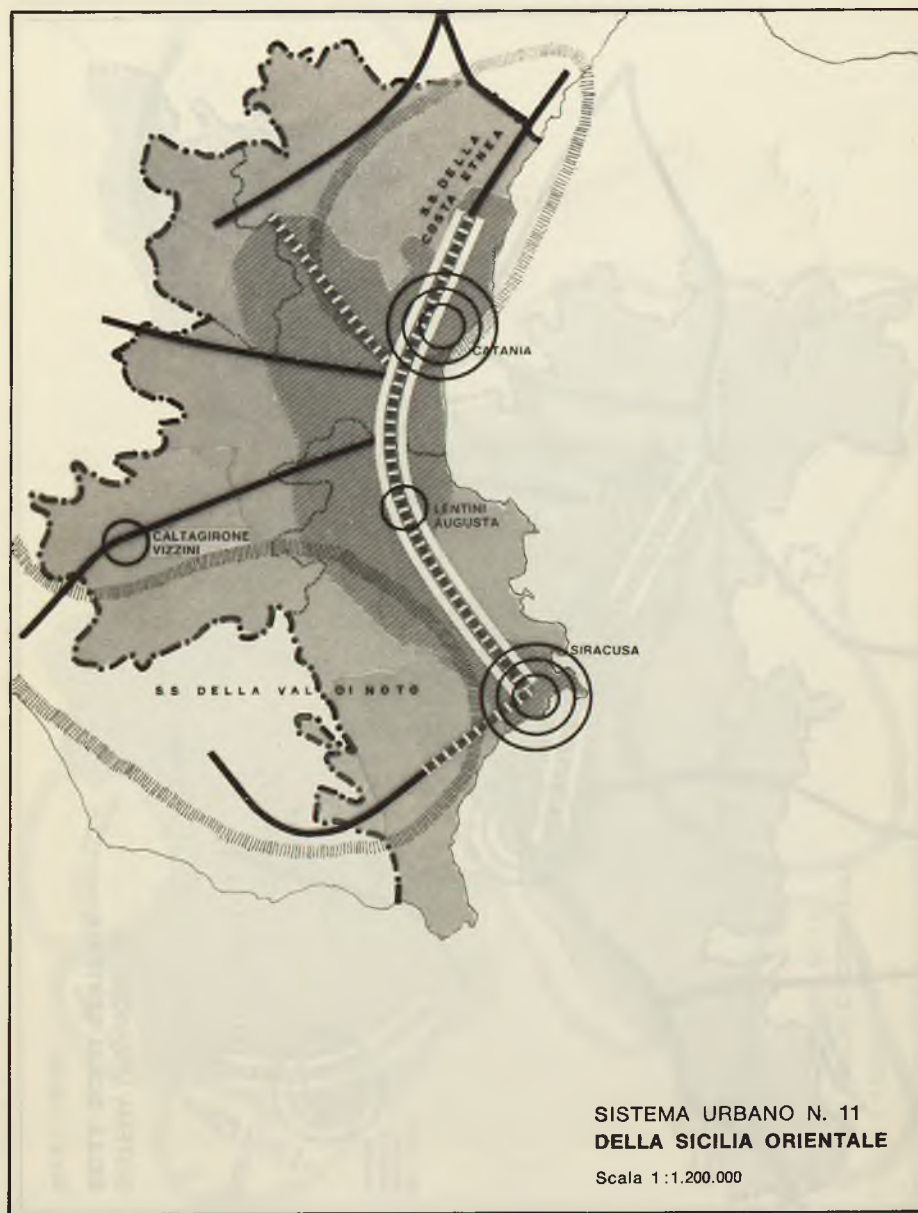
SISTEMA URBANO N. 8
IONICO - SALENTINO

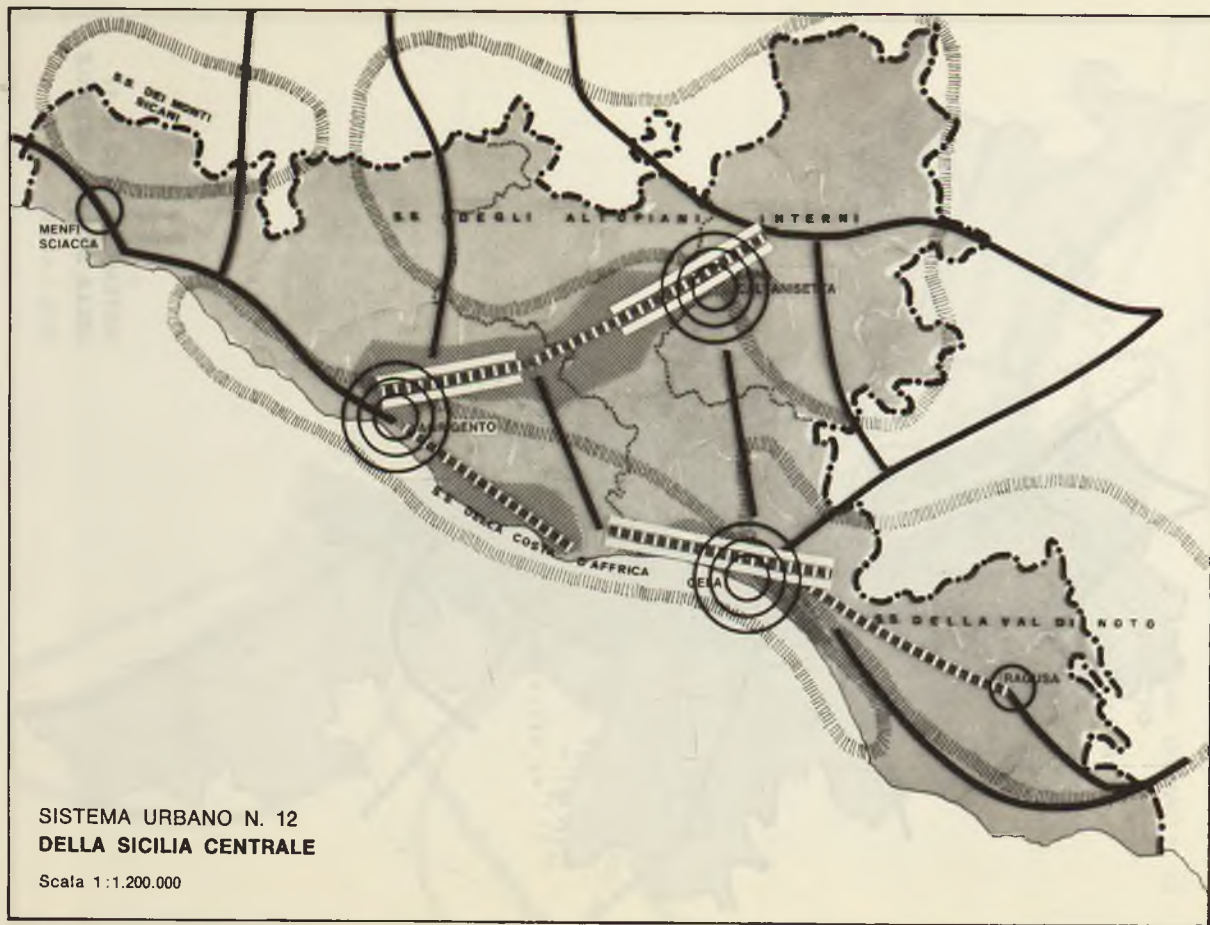
Scala 1 : 1.200.000

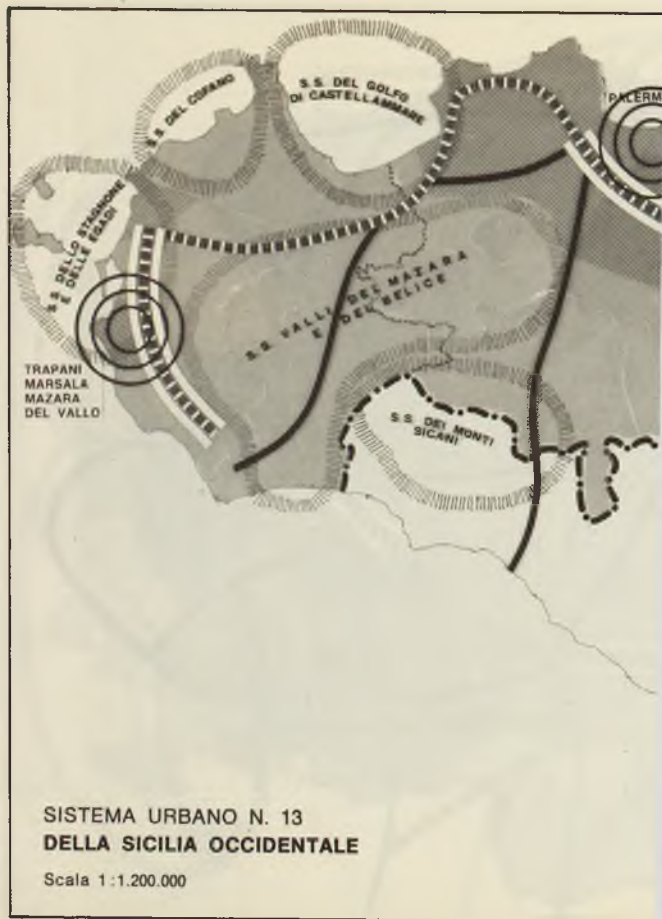








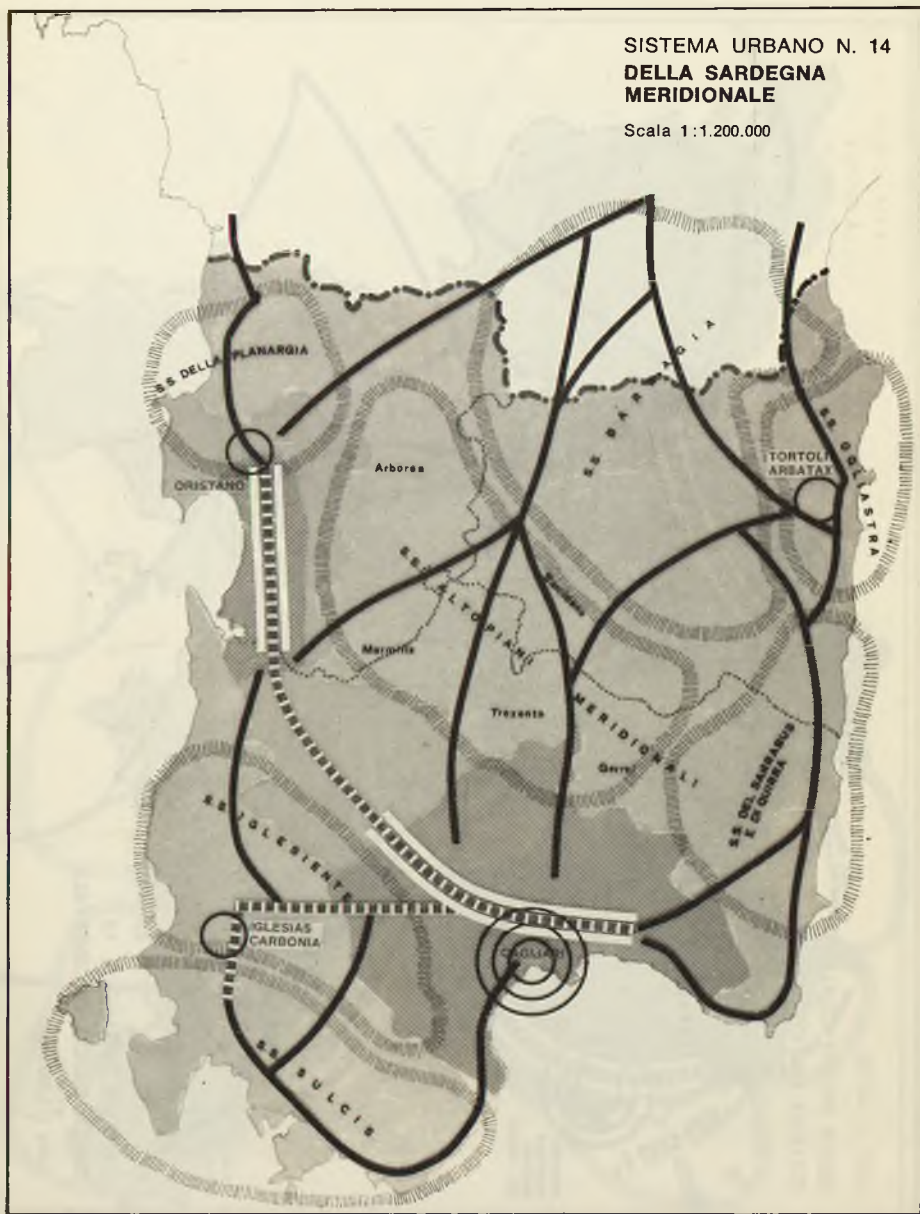






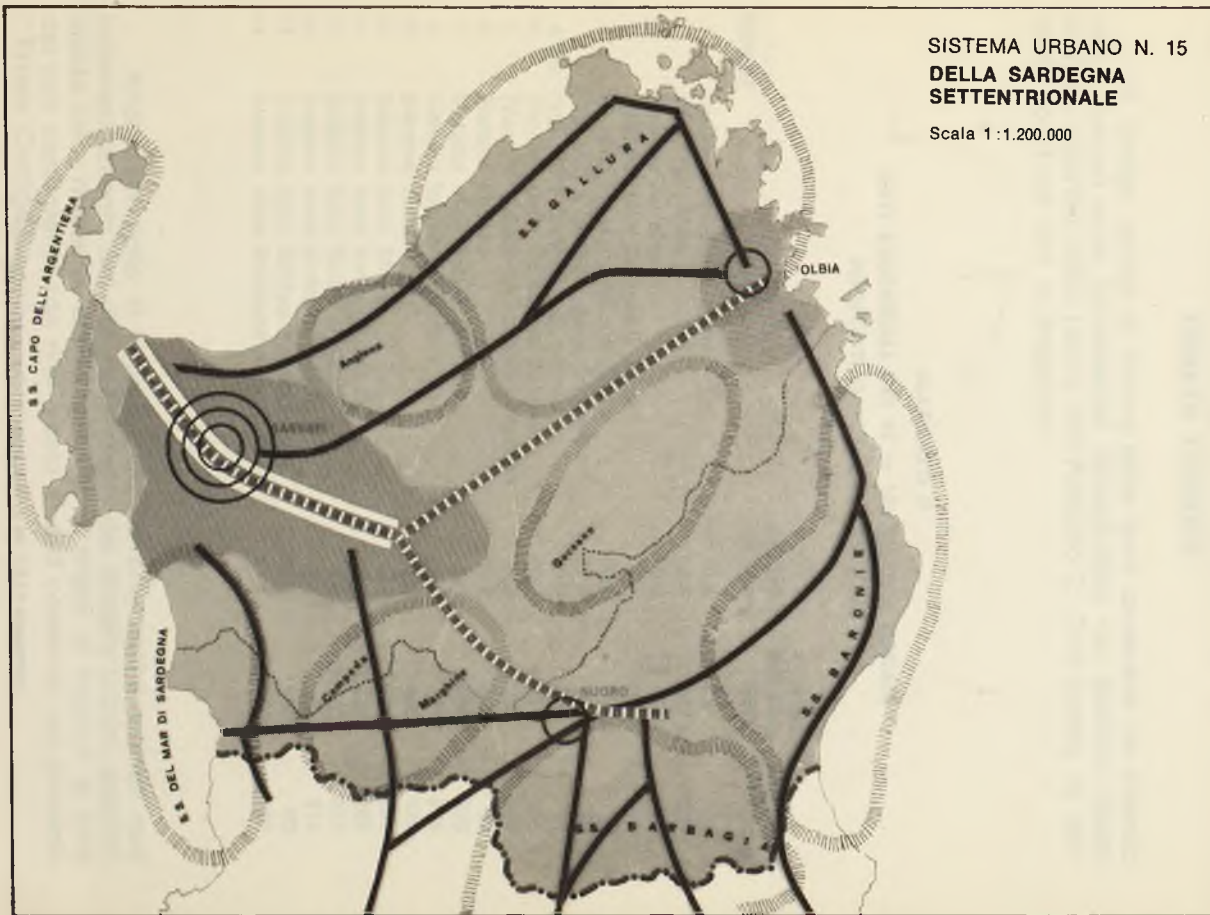
SISTEMA URBANO N. 14
DELLA SARDEGNA
MERIDIONALE

Scala 1:1.200.000



**SISTEMA URBANO N. 15
DELLA SARDEGNA
SETTENTRIONALE**

Scala 1:1.200.000





ERRATA CORRIGE

Un banale errore di lettura delle fonti censuarie ha alterato tutti i calcoli sulla consistenza demografica dei Sistemi urbani al 1981, riportati nella tavola dell'Allegato 2. Tale tavola va pertanto sostituita con la seguente:

ALLEGATO II DATI ESSENZIALI DEI 15 (o 16) SISTEMI URBANI PROPOSTI DALLA COMMISSIONE

| Sistemi | Superficie 000 kmq | Popolaz. 000 Abit. (1981) | Densità Ab./kmq |
|---|-----------------------|---------------------------------|--------------------|
| 1. Sistema del Basso Lazio | 6,8 | 937 | 135 |
| (Var. "B"): Idem | 5,3 | 847 | 160 |
| 2. Sistema Abruzzese | 10,8 | 1.215 | 112 |
| 3. Sistema della Campania "felix" | 4,0 | 3.915 | 978 |
| 4. Sistema Molisano-Alto pugliese | 10,1 | 912 | 90 |
| (Var. "B") Sistema della Capitanata | 7,2 | 678 | 94 |
| 4 bis. (Var. "B") Sistema del Sannio | 6,5 | 610 | 93 |
| 5. Sistema della Campania interna | 9,7 | 1.491 | 155 |
| (Var. "B") Sistema irpino-salernitano | 7,7 | 1.205 | 160 |
| 6. Sistema Lucano | 10,0 | 604 | 60 |
| 7. Sistema della Puglia Centrale | 5,1 | 1.456 | 285 |
| 8. Sistema Ionico-salentino | 7,0 | 1.714 | 244 |
| 9. Sistema della Sila | 11,8 | 1.466 | 124 |
| 10. Sistema dello Stretto | 6,4 | 1.221 | 191 |
| 11. Sistema della Sicilia orientale | 6,2 | 1.422 | 229 |
| 12. Sistema della Sicilia centrale | 8,8 | 1.175 | 133 |
| 13. Sistema della Sicilia occidentale | 7,5 | 1.610 | 214 |
| 14. Sistema della Sardegna meridionale | 12,6 | 982 | 80 |
| 14. Sistema della Sardegna settentrionale | 11,5 | 603 | 52 |

Anche nel testo si è propagato l'errore, anche se non così sistematicamente, sui dati demografici dei Sistemi urbani, specialmente nella rassegna dell'Allegato 3. Si prega di leggere le cifre dei dati demografici con riferimento ai dati contenuti nel presente "Errata Corrige".

ERRATA CORRIGE

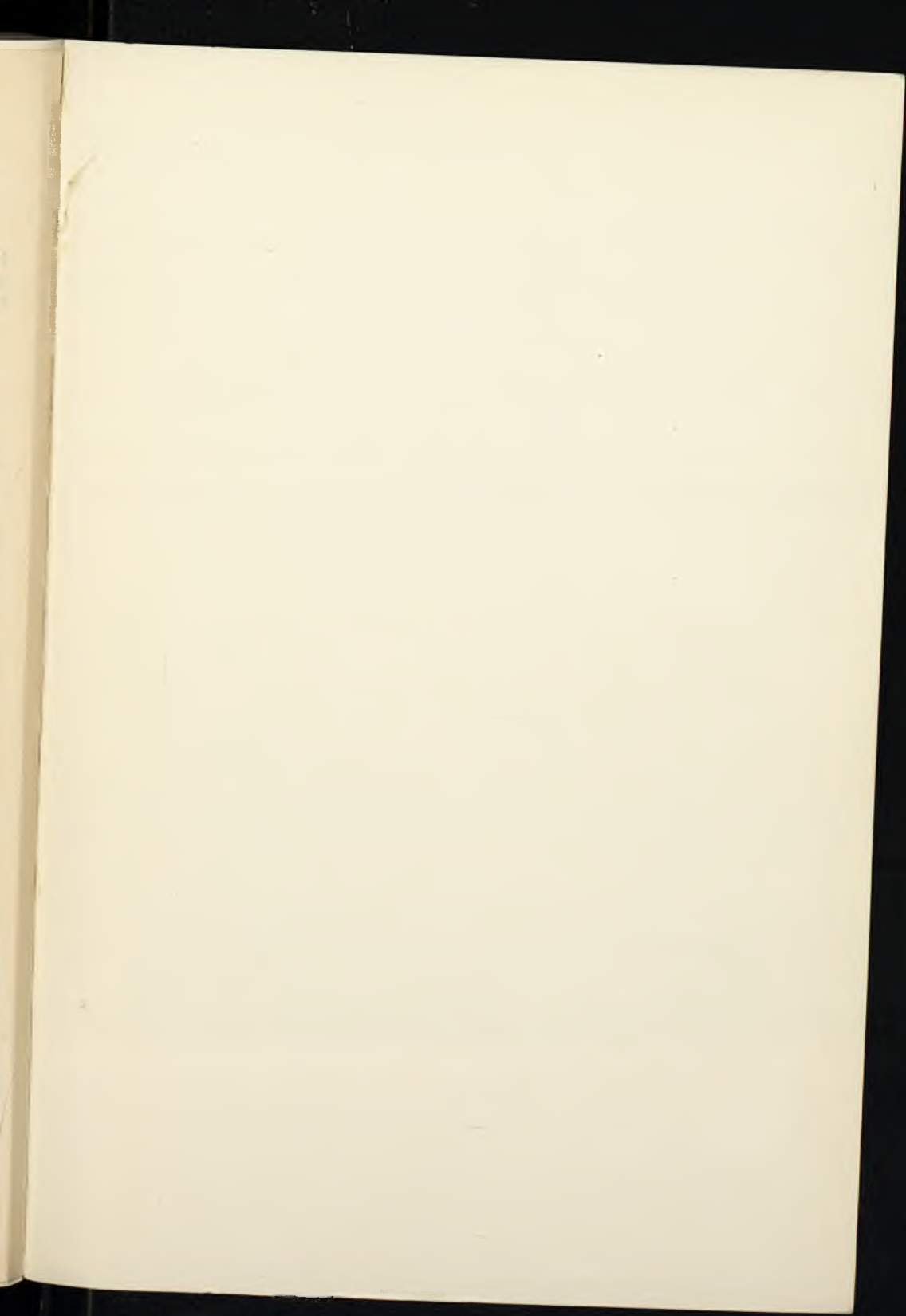
Le pagine errate di seguito delle fonti sono state ristampate con la presente opera. L'occasione demografica dei Sistemi Urbani è stata ristampata nella tavola dell'Allegato 2. Tale tavola va però considerata non definitiva.

ALLEGATO II

DATI ECONOMICI DEI 15 (E 16) SISTEMI URBANI
FORNITI DALLA COMMISSIONE

| | 1971 (1000 Lit.) | 1972 (1000 Lit.) | 1973 (1000 Lit.) | 1974 (1000 Lit.) | 1975 (1000 Lit.) | 1976 (1000 Lit.) | 1977 (1000 Lit.) | 1978 (1000 Lit.) | 1979 (1000 Lit.) | 1980 (1000 Lit.) |
|--|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| 1. Prodotto interno lordo | 120 | 130 | 140 | 150 | 160 | 170 | 180 | 190 | 200 | 210 |
| 2. Consumo interno lordo | 100 | 110 | 120 | 130 | 140 | 150 | 160 | 170 | 180 | 190 |
| 3. Consumo interno netto | 80 | 85 | 90 | 95 | 100 | 105 | 110 | 115 | 120 | 125 |
| 4. Consumo interno lordo per abitante | 1000 | 1100 | 1200 | 1300 | 1400 | 1500 | 1600 | 1700 | 1800 | 1900 |
| 5. Consumo interno netto per abitante | 800 | 850 | 900 | 950 | 1000 | 1050 | 1100 | 1150 | 1200 | 1250 |
| 6. Consumo interno lordo per abitante | 1000 | 1100 | 1200 | 1300 | 1400 | 1500 | 1600 | 1700 | 1800 | 1900 |
| 7. Consumo interno netto per abitante | 800 | 850 | 900 | 950 | 1000 | 1050 | 1100 | 1150 | 1200 | 1250 |
| 8. Consumo interno lordo per abitante | 1000 | 1100 | 1200 | 1300 | 1400 | 1500 | 1600 | 1700 | 1800 | 1900 |
| 9. Consumo interno netto per abitante | 800 | 850 | 900 | 950 | 1000 | 1050 | 1100 | 1150 | 1200 | 1250 |
| 10. Consumo interno lordo per abitante | 1000 | 1100 | 1200 | 1300 | 1400 | 1500 | 1600 | 1700 | 1800 | 1900 |
| 11. Consumo interno netto per abitante | 800 | 850 | 900 | 950 | 1000 | 1050 | 1100 | 1150 | 1200 | 1250 |
| 12. Consumo interno lordo per abitante | 1000 | 1100 | 1200 | 1300 | 1400 | 1500 | 1600 | 1700 | 1800 | 1900 |
| 13. Consumo interno netto per abitante | 800 | 850 | 900 | 950 | 1000 | 1050 | 1100 | 1150 | 1200 | 1250 |
| 14. Consumo interno lordo per abitante | 1000 | 1100 | 1200 | 1300 | 1400 | 1500 | 1600 | 1700 | 1800 | 1900 |
| 15. Consumo interno netto per abitante | 800 | 850 | 900 | 950 | 1000 | 1050 | 1100 | 1150 | 1200 | 1250 |

Fonte: ISTAT, "I Sistemi Urbani", Roma, 1981, pag. 100-101.



AGENZ