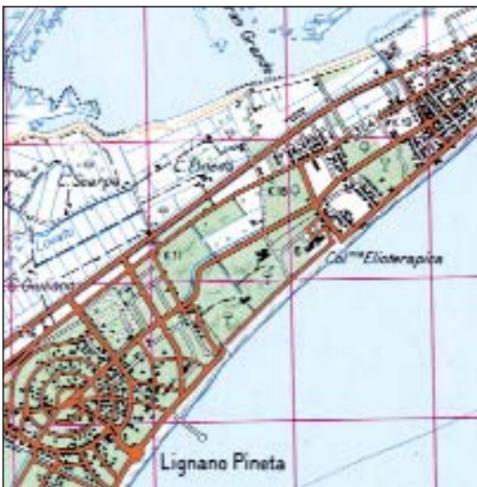


MORFOLOGIE DI ABITATI IN DIPENDENZA DA CONDIZIONI AMBIENTALI

Responsabile d'area: Alberto Di Blasi - Università degli Studi di Catania
Coordinatore: Andrea Bissanti - Università degli Studi di Bari



- 106. Abitati costieri*
- 107. Abitati delle isole minori*
- 108. Abitati in dipendenza da condizioni locali di morfologia e idrografia*
- 109. Abitati in dipendenza da condizioni di viabilità*
- 110. Abitati in dipendenza dall'evoluzione dei sistemi di trasporto*
- 111. Abitati di fondazione a pianta regolare*
- 112. Città di fondazione*
- 113. I nuovi centri*

106. Abitati costieri

ERNESTO MAZZETTI

Università degli Studi di Napoli «Federico II»

Modificazioni recenti della domanda d'uso degli spazi litoranei

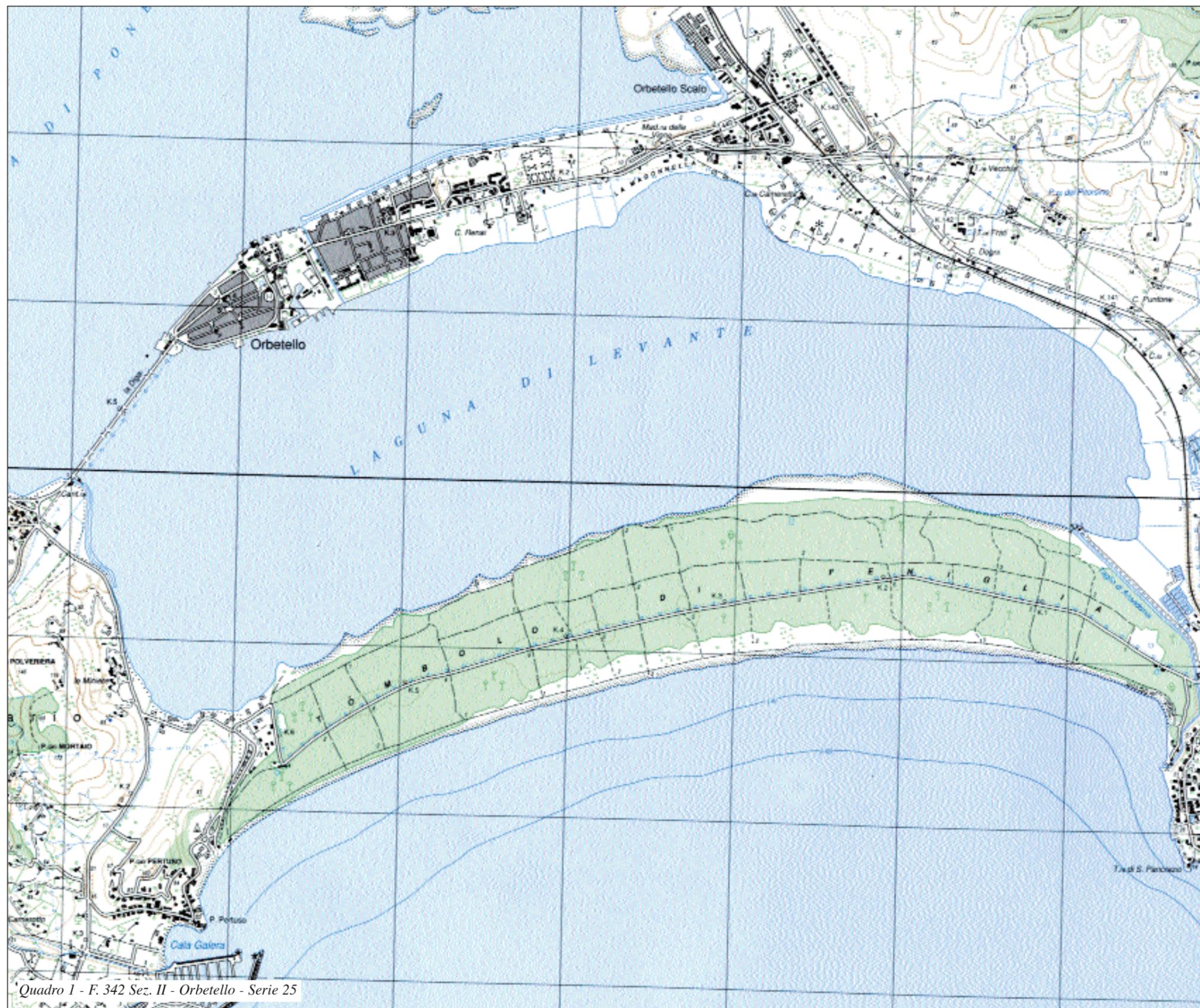
Per secoli modellati dall'esigenza di utilizzazione della risorsa mare per la pesca e il trasporto marittimo, e solo dai primi del '900 dall'insediamento industriale, gli abitati costieri italiani si diversificano profondamente a partire dalla seconda metà del secolo appena trascorso.

Due le ragioni principali. Anzitutto il rafforzarsi di tendenze di localizzazione di attività e residenze sulle fasce costiere o in prossimità di esse, con progressivo spostamento dei pesi demografici dall'interno delle regioni marittime verso il bordo. Alla scala nazionale, il territorio, sia nello spazio continentale sia in quello insulare, palesa riequilibri tra l'urbanizzazione interna a reti poligonali – distese entro le maglie (più strette nel nord del Paese, meno nel sud) delle infrastrutture ferroviarie e stradali – e l'urbanizzazione costiera puntiforme. Compatibilmente con le diverse morfologie, si addensano e si dilatano i nuclei urbani corrispondenti ad antichi insediamenti portuali e pescherecci, si aggiungono nuovi nuclei generati prima da opere di bonifica agraria e poi dalle industrie di base siderurgiche e petrolchimiche, in un andamento lineare che viene progressivamente sottolineato da realizzazioni o rafforzamento di assi di comunicazione paralleli alla costa. Ma fino agli anni Sessanta del '900 sono ancora rari i casi (province e conurbazioni di Genova e Napoli) di saldature del tessuto edilizio che, in una varietà di tipologie di

abitati e funzioni, configurino forme di urbanizzazione lineare costiera senza soluzione di continuità.

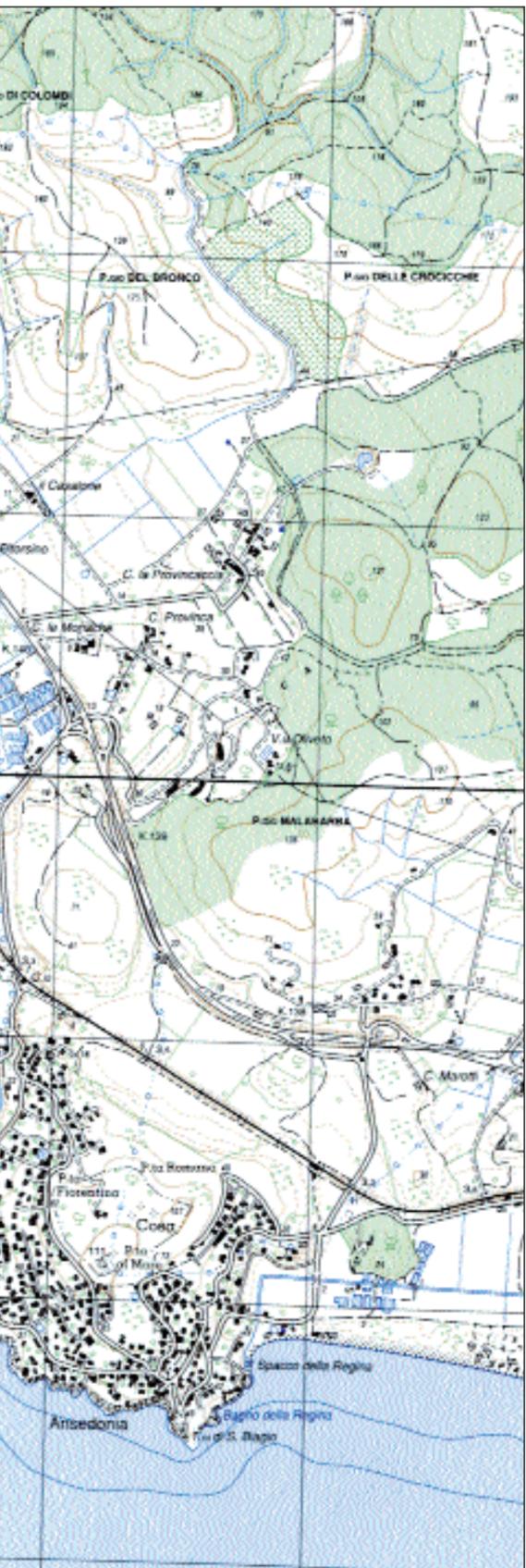
Il progressivo accrescersi della domanda turistica, in parallelo al miglioramento dei redditi e alla conseguente evoluzione dei bisogni e degli stili di vita degli italiani, genera una crescente aspirazione delle famiglie al possesso o all'uso di abitazioni per vacanze, preferibilmente sul mare o prossime al mare. Questa domanda assume forme e misure diverse in rapporto alla diversità di reddito e ceto delle famiglie, e progressivamente si propaga dal nord al sud del Paese. Il mercato risponde con immediatezza, e in una forma pulviscolare analoga a quella con la quale si manifesta la domanda, in quanto a fronte di poche, grandi imprese edilizie che investono nella realizzazione di interi «villaggi» e strutture alberghiere (ad esempio, il nord-est della Sardegna), una miriade di imprenditori locali in dimensione artigianale s'adopera a soddisfare anche la più modesta committenza.

Entra così in gioco, dalla seconda metà degli anni Sessanta, l'altra e più incisiva ragione modificativa dei meccanismi che fino allora avevano presieduto all'utilizzazione degli spazi costieri. Il fenomeno, che verrà definito la «corsa alla seconda casa», comporterà in tutte le regioni marittime italiane un rilevante consumo degli spazi costieri, in proporzione all'estensione dei litorali sabbiosi, con la nascita di tipi di abitati che, pur nell'elevata varietà di





Quadro 2 - F. 108 - Lignano Sabbiadoro - Serie 50



linee estetiche, qualità edilizia, inserimenti nell'ambiente, si caratterizzeranno come strutture residenziali prevalentemente avulse dalle unità urbane preesistenti, nel cui territorio comunale pur ricadono, e destinate ad un uso mono o plurifamiliare limitato all'arco stagionale idoneo alla balneazione. Città lineari, sovente estese per chilometri, densamente popolate in estate, spettrali nei mesi freddi. In assenza di adeguate normative urbanistiche nazionali e di pianificazioni locali, le esigenze di tutelare le fasce litoranee da edificazioni indiscriminate in quantità e qualità resteranno insoddisfatte fino a tutto il 1985, anno d'approvazione di una legge che offrirà una più rigorosa tutela al paesaggio, pur non essendo sempre in grado di porre freno agli abusi, quando non repressi dai poteri locali.

Il paradosso di forme d'intensa urbanizzazione litoranea, avvenuta senza proporzionali accrescimenti demografici dei comuni costieri, emerge dall'elaborazione dei dati ISTAT relativi alle abitazioni «non occupate», secondo le quali la massima concentrazione di tali abitazioni (in gran parte identificabili come «seconde case») già nel 1981 raggiungeva punte del 72,5% nei comuni costieri della Liguria, di oltre il 60% in quelli di Calabria e Sardegna e di oltre il 50% in quelli del Lazio e

della Campania. Nel 1991, su un patrimonio abitativo italiano di 24,8 milioni di abitazioni, 5,3 milioni risultavano non occupate. La prevalente ubicazione di tali abitazioni nelle fasce costiere e la presumibile destinazione della gran parte a residenze estive secondarie lasciano ragionevolmente desumere che, con oltre tre milioni di unità, il tipo di abitato caratterizzato dalle «seconde case», allineate a schiera, o addensate in nuclei, sia divenuto una costante del paesaggio, se non lungo l'intera estensione delle coste italiane, certamente lungo i 3250 km dei litorali sabbiosi, che ne costituiscono una percentuale elevata (43%).

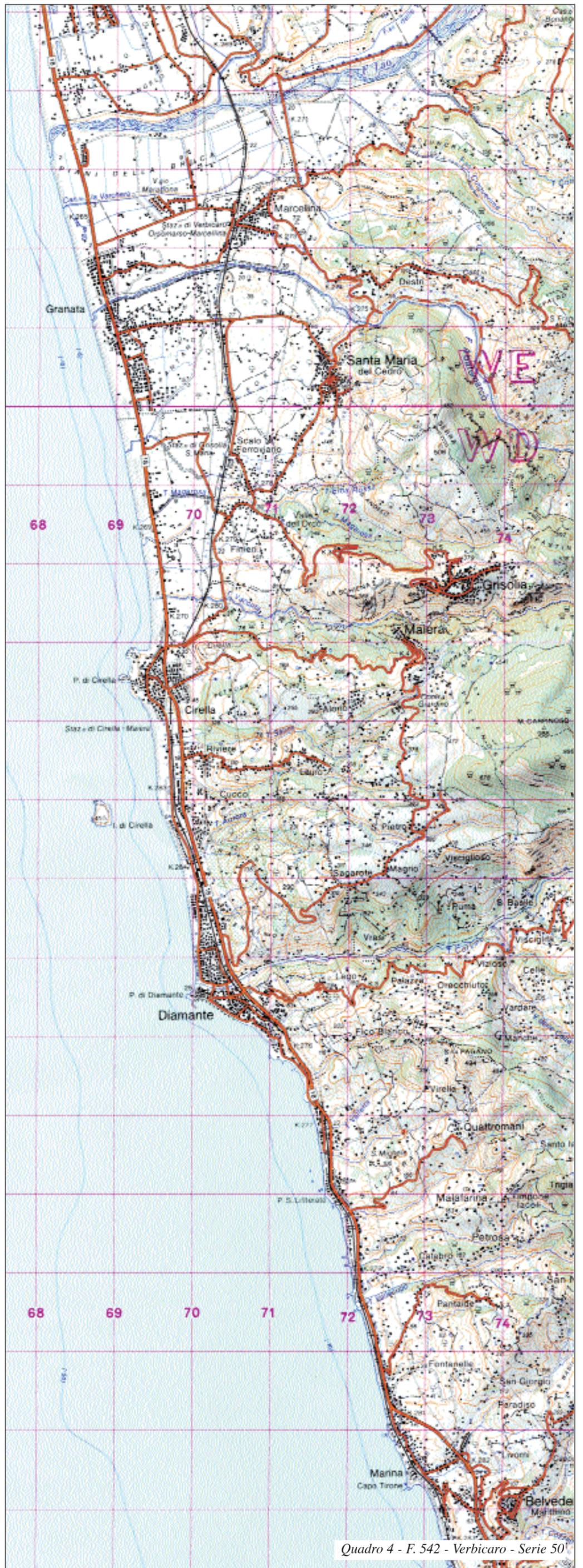
I nuovi insediamenti costieri nella rappresentazione cartografica

L'impatto ambientale, in più casi devastante, del consumo dello spazio litoraneo determinato dall'edificazione di residenze turistiche nel corso degli ultimi tre decenni del '900, è reso efficacemente da una molteplicità di ricognizioni fotografiche; utili soprattutto a documentare, nella comparazione tra immagini del «prima» e immagini successive all'insediamento, episodi di eclatante alterazione paesistica. La disponibilità, a partire dagli anni Ottanta, di continue ed omogenee rilevazioni da satellite, consente di seguire in progressione costante il modificarsi delle strutture insediative lungo le fasce costiere, focalizzando a scale diverse, secondo l'occorrenza, la dinamica dei fenomeni.

La cartografia topografica dell'I.G.M. offre esemplificazioni sintetiche ed efficaci dello stato recente dell'urbanizzazione costiera, lungo l'intero perimetro peninsulare ed insulare del territorio nazionale. I maggiori spazi lagunari, tirrenici ed adriatici, mostrano casi significativi di inserimento di strutture alberghiere, residenze turistiche e approdi per nautica da diporto in contesti in cui l'insediamento originario era motivato da attività di pesca e di allevamento ittico, nonché agricole nelle aree a ridosso. Ne emerge un contrasto di tipologie abitative tra l'insediamento, tradizionale, all'interno dell'area lagunare e quello turistico all'esterno di essa: come nel **quadro 1**, che mostra le lagune di Orbetello e i contigui centri turistici, a ponente, di Santa Liberata all'esterno del Tombolo di Giannella e, a levante, di Porto Ercole - Cala Galera e Ansedonia alle due estremità del Tombolo di Feniglia. In Adriatico, le fasce litoranee esterne alle valli lagunari sono divenute sedi di insediamenti compatti (tra la laguna di Marano e la foce del Tagliamento: Lignano Sabbiadoro e Bibione, **quadro 2**) e di urbanizzazione lineare (esternamente alla laguna di Comacchio, circa 13 km separano il Lido delle Nazioni da quello di Spina: **quadro 3**).



Quadro 3 - F. 205 - Comacchio - Serie 50



Quadro 4 - F. 542 - Verdicaro - Serie 50



Quadro 5 - F. 373 - Cerveteri - Serie 50

Ancora lungo la sponda adriatica, il profilo rettilineo e piano del litorale, la copertura sabbiosa e la viabilità che segue a ridosso la linea di costa hanno agevolato l'insediamento residenziale marino pressoché continuo dall'Emilia alla Puglia, fino all'interruzione del rilievo garganico. La linea riacquista spessore a nord e sud del capoluogo barese, per diradarsi lungo il profilo della penisola salentina.

Sul versante tirrenico l'insediamento lineare litoraneo presenta evidenze ancor maggiori; nel tratto toscano (fra Roccamare, Castiglione della Pescaia e Marina di Grosseto) e in quello laziale. Nel **quadro 5** è presentato l'insediamento costiero da Santa Marinella ad Ostia e, più oltre, fino ad Anzio e Nettuno, che si configura come una conurbazione estesa quasi 100 km: le funzioni residenziali turistiche sono frammiste con quelle più propriamente urbane, in connessione all'attività dell'aeroporto continentale di Fiumicino e alle attività indu-

striali a sud di Roma. Intense preesistenze agricole caratterizzano lo spazio a ridosso del litorale, in parte protetto dalla riserva naturale del litorale laziale.

La progressione lineare dell'abitato di tipo turistico prosegue verso sud investendo le fasce litoranee del casertano e dell'area flegrea; viene interrotta dalla dominanza dell'edificato urbano di Napoli, si mescola agli addensamenti urbani costieri dell'area vesuviana. Guadagna le balze collinari in corrispondenza della penisola sorrentina e dei promontori costieri dell'area amalfitana e di quella cilentana, dopo aver riacquisito l'andamento lineare seguendo il bordo litoraneo della piana del Sele. Si manifesta con particolare evidenza lungo l'intera estensione del litorale cosentino, dalla foce del Noce fino al golfo di Sant'Eufemia (**quadro 4**). Si presenta invece frammentata lungo il litorale ionico, dove s'addensa in nuclei che si sono fatti spazio nella vasta estensione della piana di bonifica metapontina.

BIBLIOGRAFIA

CONSIGLIO NAZIONALE DELLE RICERCHE, *Atlante delle spiagge italiane*, Firenze, S.EL.CA., 1985-90.
 FEDERICI P. R., ZUNICA M. (A CURA DI), "Lo spazio costiero italiano. Problemi di crescita, sensibilità ambientale", *Atti del Convegno della Società di Studi*

Geografici, Firenze 1995.
 FORMICA C., "Evoluzione delle strutture insediative nell'Italia centro meridionale", in *Bollettino della Società Geografica Italiana*, suppl. 1982, pp. 121-134.
 ZUNICA M., *Lo spazio costiero italiano. Dinamiche fisiche ed umane*, Levi, Roma 1987.

107. Abitati delle isole minori

ERNESTO MAZZETTI

Università degli Studi di Napoli «Federico II»

Caratteri generali dell'insularità minore italiana

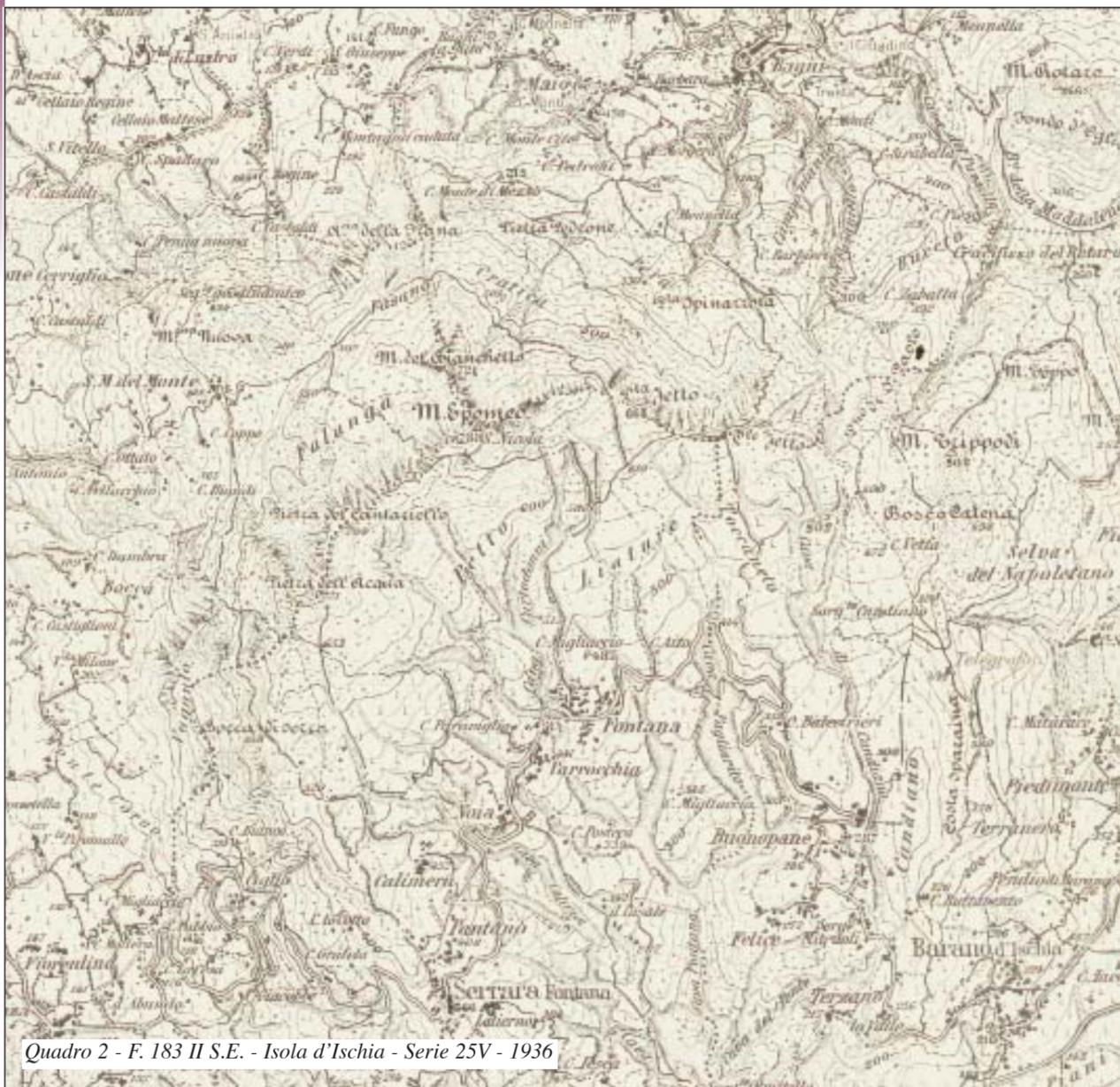
I mari che bagnano la penisola e le isole maggiori italiane (Sardegna e Sicilia) sono disseminati di formazioni insulari minori, che presentano differenze rilevanti per origine geologica, estensione e caratteristiche di popolamento. Gran parte delle isole minori sono prossime alla linea costiera, evidenziando più o meno recenti frammentazioni ulteriori dei bordi della massa continentale investita dai remoti processi di disfacimento. Fenomeni vulcanici sono all'origine di formazioni insulari più distanti dalle coste, negli arcipelaghi Toscano e Ponziano, così come a nord (Eolie) e a sud (Pantelleria, Pelagie) della Sicilia.

Delle ventotto isole minori che circondano la Sardegna solo sette sono stabilmente abitate (1). Ventidue, di cui quindici abitate, sono intorno alla Sicilia. Delle ventiquattro che fronteggiano i litorali della penisola, ne sono popolate undici (2). La superficie complessiva delle isole minori italiane è di poco inferiore ai mille km² (3): uno spazio esiguo rispetto al totale del territorio insulare italiano che, di poco inferiore a 50 000 km², corrisponde ad un sesto del territorio nazionale.

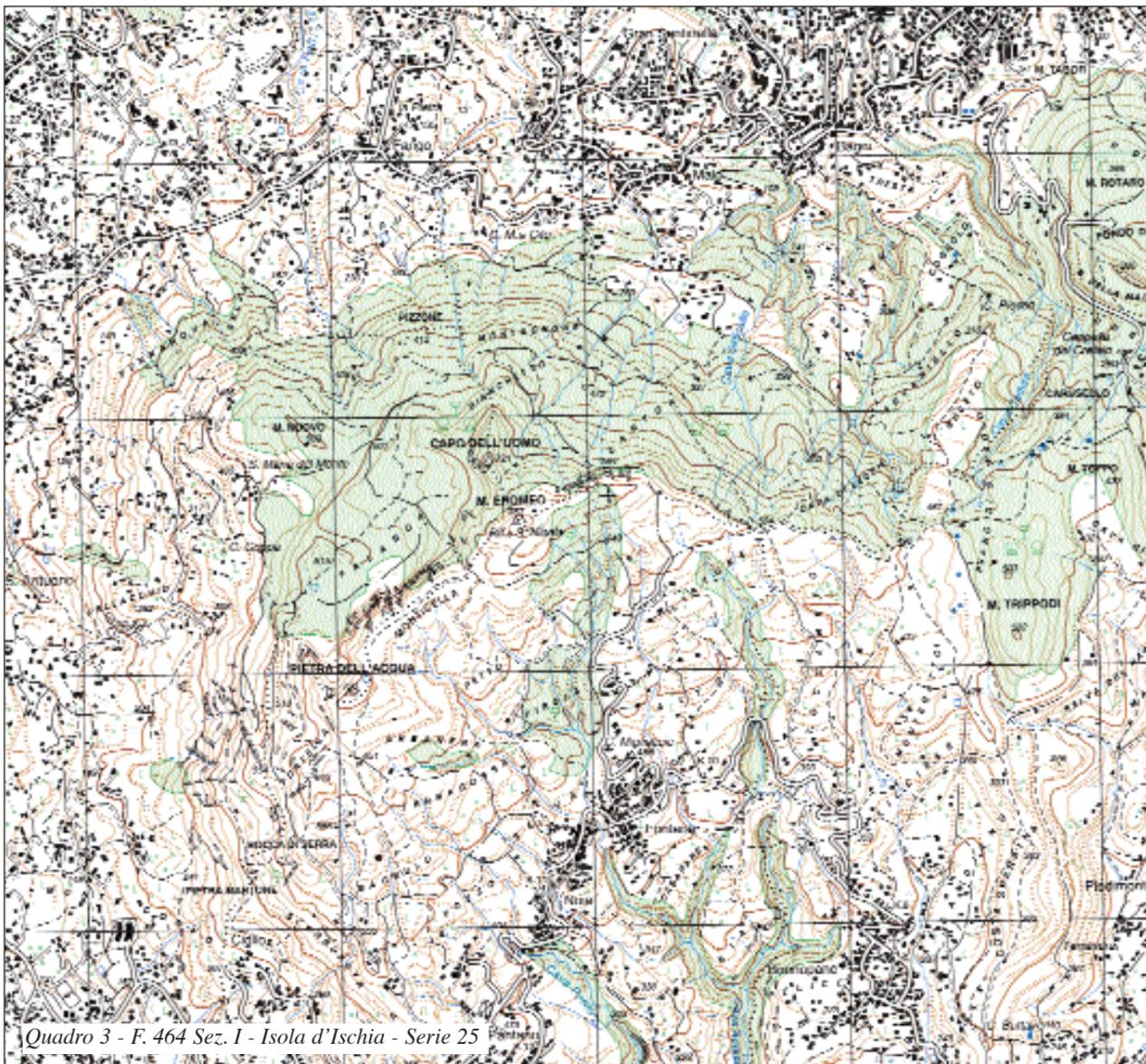
Pur nella varietà morfologica, connessa alle diversità di origine geologica e composizione litologica, i paesaggi dell'insularità minore presentano alcuni tratti costanti: la prevalenza di coste rocciose rispetto a litorali sabbiosi, l'orografia segnata da rilievi accentuati, con punte altimetriche oltre i mille metri (Elba) ed oltre i cinquecento (Napoletane, Eolie). Per estensione territoriale, gran parte



Quadro 1 - F. 316-328-329 - Isola d'Elba - Serie 50



Quadro 2 - F. 183 II S.E. - Isola d'Ischia - Serie 25V - 1936



Quadro 3 - F. 464 Sez. I - Isola d'Ischia - Serie 25

50 000 abitanti, è la più popolata), ove si riscontrano densità superiori ai 1 000 ab/km², con una punta massima a Procida (2 550 ab/km²) che presenta il più alto addensamento umano in ambiente insulare. Tutti gli altri arcipelaghi hanno valori medi di densità oscillanti tra 100 e 250 ab/km², salvo le Ponziane ove la densità raggiunge i 400 ab/km².

Vecchi e nuovi tipi di abitati insulari

La condizione insulare è stata nel corso dei secoli sinonimo di isolamento. Esigenza primaria delle comunità isolate era pertanto il conseguimento del massimo possibile di autosufficienza alimentare, idrica, energetica e difensiva. Tipologie abitative e scelte dei siti degli agglomerati rispondevano a tali esigenze. Il modello insediativo tipico era basato sulla dislocazione in sito sopraelevato rispetto al livello di costa del nucleo centrale: la chiesa e le altre strutture pubbliche, palazzo signorile ed abitazioni plurifamiliari, concentrate in un tessuto edilizio ristretto solcato da viuzze pedonali, o al più, percorribili a dorso di mulo. A livello del mare, un nucleo più modesto sorgeva in corrispondenza del punto di approdo naturale maggiormente protetto dalle traversie meteomarine, a servizio di pescatori e marinai, con rimessaggio di barche e deposito di merci in transito o difficilmente stipabili nel nucleo superiore. Nelle isole con superficie estesa e con perimetro costiero in grado di offrire diversi punti di approdo, laddove la popolazione riteneva conveniente ripartirsi in più insediamenti, il modello si riproduceva dando vita a più borghi, ciascuno contrassegnato da un agglomerato principale in alto e in una «marina» in basso (**quadro 1**).

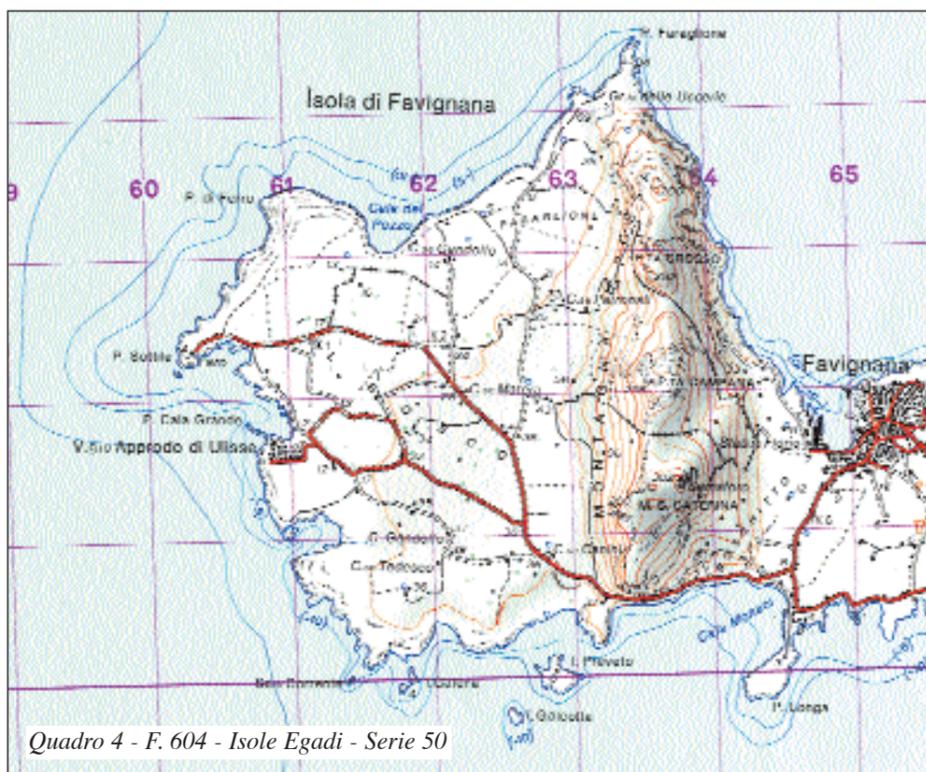
Arcipelago per arcipelago ed isola per isola si possono individuare varianti rispetto al modello insediativo tipico e differenziazioni tipologiche della casa isolana, connesse le une e le altre alle condizioni naturali dei territori isolani così come alla loro distanza dalle coste della penisola e di Sicilia e Sardegna e alla posizione delle singole isole rispetto alle principali rotte marittime.

Dall'età romana fino all'800, Elba, Ischia, Procida, Lipari, Favignana, San Domino hanno assunto, a seconda dei momenti storici e dei contesti politici, ruoli strategici per il controllo delle comunicazioni marittime o d'avamposto per l'intercettazione di navigli ostili diretti alla terraferma. Fortezze elevate sulle alture, cinte murarie erette intorno ai nuclei principali dell'abitato, torri d'avvistamento e comunicazioni ottiche, fortini posti a difesa delle bocche portuali caratterizzano in modo vistoso i paesaggi insulari, specie dove la «città murata» si contrappone e sovrasta l'abitato fuori le mura, venuto modellandosi secondo tipologie tradizionali conformi alle modeste esigenze e possibilità degli abitanti. A nord della Sardegna, La Maddalena resta importante base per la Marina Militare italiana e per flotte di potenze alleate (pur se il mutato quadro internazionale ne ha fatto venir meno il ruolo di presidio marittimo avanzato nei confronti della Francia), onde il tipo d'abitato e le infrastrutture si conformano alle prevalenti esigenze militari.

Impatto altrettanto incisivo nell'impianto urbanistico di numerose isole minori è derivato dalla propensione dei governi, che nel corso dei secoli ne hanno detenuto il controllo, di elegerle a luoghi di segregazione e di pena, talvolta utilizzando quali

strutture carcerarie le fortezze già esistenti, talaltra – in tempi più recenti – costruendone di nuove (4).

La presenza di risorse minerarie gioca un ruolo rilevante nella dislocazione e nella tipologia degli abitati e delle infrastrutture su territori isolani. Nell'Elba l'insediamento principale, Portoferraio, deve, oltre che il toponimo e la sua maggior consistenza demografica (oltre 10 000 abitanti, più d'un terzo del totale isolano), anche la più ampia estensione spaziale ed attrezzatura portuale, appunto alla funzione storicamente assolta di scalo d'esportazione del minerale ferroso, di cui l'isola è ricca, verso gli impianti siderurgici della fronteggiante Piombino (e di Bagnoli, almeno nei primi decenni del '900). A Lipari, l'abitato si è esteso a



Quadro 4 - F. 604 - Isole Egadi - Serie 50

ridosso delle alture prevalentemente costituite da pomice vulcaniche, per il cui sfruttamento sono stati realizzati impianti di triturazione costiera e moli d'imbarco (oggi assai meno utilizzati che in passato). Sorgenti termali sono presenti in alcune isole (Pantelleria, Lipari, Vulcano), ma sono numerose soprattutto ad Ischia dove, per le proprietà curative conosciute sin dall'età romana, sono all'origine di un turismo termale che ha avuto andamento crescente dall'Ottocento ad oggi e che ha dilatato gli antichi abitati con imponenti strutture alberghiere.

Emergenze significative nelle forme degli abitati insulari derivano dalla possibilità di praticare in acque contigue particolari tipi di pesca. L'abitato di Favignana rivela il ruolo dominante per decenni assunto nell'economia locale dalla risorsa ittica, con le sue tonnare, l'attiguo stabilimento di lavorazione del pescato, il signorile palazzo della famiglia proprietaria degli impianti e di gran parte della flotta peschereccia (quadro 4).

La casa isolana, sia inserita nell'abitato, sia isolata, testimonia sovente le prevalenti condizioni climatiche e la natura dei suoli. Laddove la risorsa idrica scarseggia o è del tutto assente (Capri), i tetti sono bombati, con bordi sopraelevati per meglio raccogliere le acque piovane e convogliarle attraverso canalette o tubi di gronda all'interno di cisterne interrate ed impermeabilizzate, alle quali attingere attraverso pozzi. Venti frequenti e variabili inducono a prediligere case basse, ad un solo piano (i «dammusi» di Pantelleria) ed a riparare le coltivazioni con frangivento vegetali o in muratura.

Insedimenti turistici e trasformazioni territoriali nello spazio insulare

Pur se con ridotta estensione territoriale e relativamente modesto popolamento complessivo, l'insularità minore italiana esprime valori paesistici e storici di grande rilievo. Tali valori hanno fatto sì che da luoghi di isolamento e, talvolta, di segregazione, le piccole isole assumessero, specie a partire dagli ultimi decenni del Novecento, un ruolo rilevante nella geografia del turismo

mediterraneo. Laddove la distanza dalla terraferma e dalle grandi aree metropolitane è minore, l'afflusso turistico ha acquistato caratteristiche di massa: è il caso delle isole napoletane e, in minor misura, dell'Elba, delle Ponzi e di alcune delle Eolie. L'incremento degli afflussi è comunque un dato che accomuna tutti gli arcipelaghi, anche se con diverse tipologie di fruizione turistica: alberghiera, residenziale in seconde case, diportismo nautico, escursionismo giornaliero. In più casi le diverse tipologie si sovrappongono, e confliggono tra loro, anche per l'assenza di chiare scelte di politica turistica.

L'espansione della domanda turistica, più che proporzionale in rapporto alla dimensione territoriale e all'estensione costiera degli spazi insulari, fa sì che, nel suo complesso, l'ambiente insulare si presenti oggi con caratteristiche di accresciuta fragilità. I censimenti dell'ultimo trentennio danno conto, più ancora dell'incremento di popolazione residente in pressoché tutte le isole, soprattutto di rilevanti espansioni dei vani per abitazione e, tra queste, di seconde case. I più recenti rilievi cartografici, posti a confronto con la cartografia antecedente alla seconda guerra mondiale, palesano una forte dilatazione degli abitati preesistenti e, in alcuni casi, il sorgere di nuovi nuclei (Elba, Capri, Ischia: quadri 2 e 3). In molte isole sono stati ampliati gli spazi portuali o prolungati i pontili d'attracco per fronteggiare l'incremento dei collegamenti marittimi e, in più casi, consentire lo sbarco di auto dalle navi traghetto e accogliere e rifornire le barche da diporto.

Il soddisfacimento di legittime richieste delle comunità isolate per più adeguate adduzioni idriche, elettrificazione, strutture e protezioni portuali, presidi sanitari, istituti scolastici, viabilità interna, aeroporti, (Elba, Pantelleria, Lampedusa), ha implicato consumo di spazio in misura talvolta rilevante. I miglioramenti infrastrutturali e l'intensificazione dei collegamenti con la terraferma costituiscono altrettanti incentivi alla domanda turistica, con conseguente pressione verso un consumo di suolo per esercizi alberghieri e usi residenziali.

Il carattere prevalentemente stagionale del turismo insulare fa sì che ad una forte animazione estiva, che satura disponibilità residenziali ed alberghiere moltiplicando il ritmo dei collegamenti marittimi, succeda nei mesi freddi lo spopolamento di villaggi di vacanze, alberghi e «secondo case» e la rarefazione dei collegamenti quotidiani. Questi aspetti si palesano in misura alquanto diversa isola per isola, arcipelago per arcipelago. La condizione insulare, l'isolamento, la carenza di strutture giocano assai meno per l'Elba, con la sua articolata rete urbana, le sue dimensioni, le attività diversificate, la vicinanza alla terraferma; ed anche per le isole napoletane, il cui grado di compenetrazione nell'area metropolitana di Napoli è rilevante. Giocano anche in minor misura per isole, come La Maddalena e San Pietro, ove il turismo è ancora complementare rispetto a preesistenti funzioni ed attività.

È fin troppo ovvio osservare che il futuro delle isole minori italiane e la conservazione delle loro peculiarità naturali ed antropiche, che ne costituiscono l'identità, siano oggi strettamente legati al successo maggiore o minore che avrà la ricerca di punti di equilibrio tra esigenze contrapposte – sviluppo turistico e sostenibilità ambientale – che riguardano sia i territori sia le popolazioni. Equilibrio non facilmente raggiungibile, dal momento che non è solo una questione di limiti (ne esistono di rigorosi) da porre alle attività edilizie e agli usi del mare, ma anche di scelte che riguardano le politiche del trasporto marittimo (frequenza di collegamenti e tipologia del naviglio da impiegare) così come investono l'opportunità di realizzare o meno nuove infrastrutture portuali.

NOTE

(1) Se si considera che è più corretto escludere per Sant'Antioco il carattere dell'insularità perché sin dall'età romana è collegata alla terraferma da un istmo artificiale; e che all'Asinara, dopo la dismissione del carcere e l'istituzione dei vincoli naturalistici, restano solo i custodi e le loro famiglie, nel conto delle isole sarde con popolazione stabile, restano, a nord, quattro isole nell'arcipelago della Maddalena e, a sud, San Pietro.

(2) Non sono comprese nel computo formazioni insulari di ridottissime dimensioni (ad esempio le isole di Palmaria e del Tino all'estremità Nord del Golfo di La Spezia) e scogli pur individuabili con propri toponimi. Tra le isole con popolazione residente viene compresa Gorgona, nell'Arcipelago toscano, che resta l'unica isola italiana asservita esclusivamente a funzioni carcerarie. Tra le non popolate vengono considerate Montecristo, sottoposta a protezione naturalistica integrale, tutela che, sempre nell'Arcipelago toscano, è stata estesa a Pianosa, ex carcere, così come, nelle Ponzi, a Santo Stefano. Le Cheradi, fronteggianti Taranto, le Pedagne, fronteggianti Brindisi, Sant'Andrea, fronteggianti Gallipoli, ospitano installazioni militari o impianti di segnalamento marittimo. Al computo delle isole minori prossime ai litorali della penisola ita-

liana, vanno aggiunte alcune di dimensioni minuscole, con superfici di pochi ettari, comprese in spazi lagunari (Grado, Marano, Venezia, foci del Po) o a ridosso di rade o promontori. Salvo che nella laguna di Venezia, sono generalmente disabitate o saltuariamente abitate (per usi di pesca); Albarella, alla bocca di levante del Po, presenta un insediamento turistico-residenziale.

(3) Non è considerata la superficie, peraltro assai ridotta, delle emergenze insulari presenti in alcuni laghi italiani, generalmente disabitate o solo temporaneamente abitate. Se ne da qui l'elenco, con menzione di insediamenti significativi: lago Maggiore: isole Borromeo (tre), insediamento turistico; isola di Bressago - lago d'Iseo: Monte Isola (è la più estesa formazione insulare lacustre: 4,5 km²), insediamento religioso - lago di Como: isola Comacina - lago di Garda: isole di Garda, di San Biagio, di Sogno, dell'Olivo - lago di Bolsena: isola Bisentina - lago Trasimeno: isola Polvese, isole Maggiore e Minore.

(4) Insediamenti carcerari tuttora attivi sono a Gorgona, Elba - Porto Azzurro e Favignana. Sono stati dismessi all'Asinara, a Capraia, a Pianosa, a Procida, a Santo Stefano, nelle Tremiti, ad Ustica, a Ventotene.

BIBLIOGRAFIA

AA.VV., *Monografia storica dei porti dell'antichità nell'Italia insulare*, Roma, Ministero della Marina, 1906.
AA.VV., "Le isole minori oggi e domani", *Quaderni di Italia Nostra*, n. 26, 1993.
BALDACCI O., "Le isole ponzi", *Memorie della Società Geografica Italiana*, XXII/1954.
BANDARINI F., MIGLIOLI F., *Le isole del Mediterraneo, in Mediterraneo, città territorio, economie alla soglia del XXI secolo*, Roma, Cresme, 1995.

CAVALLARO C., GIAVELLI G., ORLANDO G., PUCCIA C. J., "Accessibilità e gravitazione nell'arcipelago eoliano", in *Nebrodi, valle dell'Alcantara, isole Eolie: ambiente e sviluppo economico*, Genova, Sagep, 1991.
CAVALLARO C., FARO A., *I vulcani attivi delle isole Eolie*, Genova, Sagep, 1993.
LA BOLINA J. (VECCHI A. V.), *L'Arcipelago Toscano*, Bergamo, Istituto Italiano d'Arti Grafiche, 1914.
MAZZETTI E., *Capri Ischia Procida dal mito alla metropoli*, Napoli, Electa, 1999.

108. Abitati in dipendenza da condizioni locali di morfologia e idrografia

ANDREA BISSANTI

Università degli Studi di Bari



Quadro 1a - F. 82 II N.E. - Sestri Ponente; F. 82 II S.E. - Genova - Serie 25V



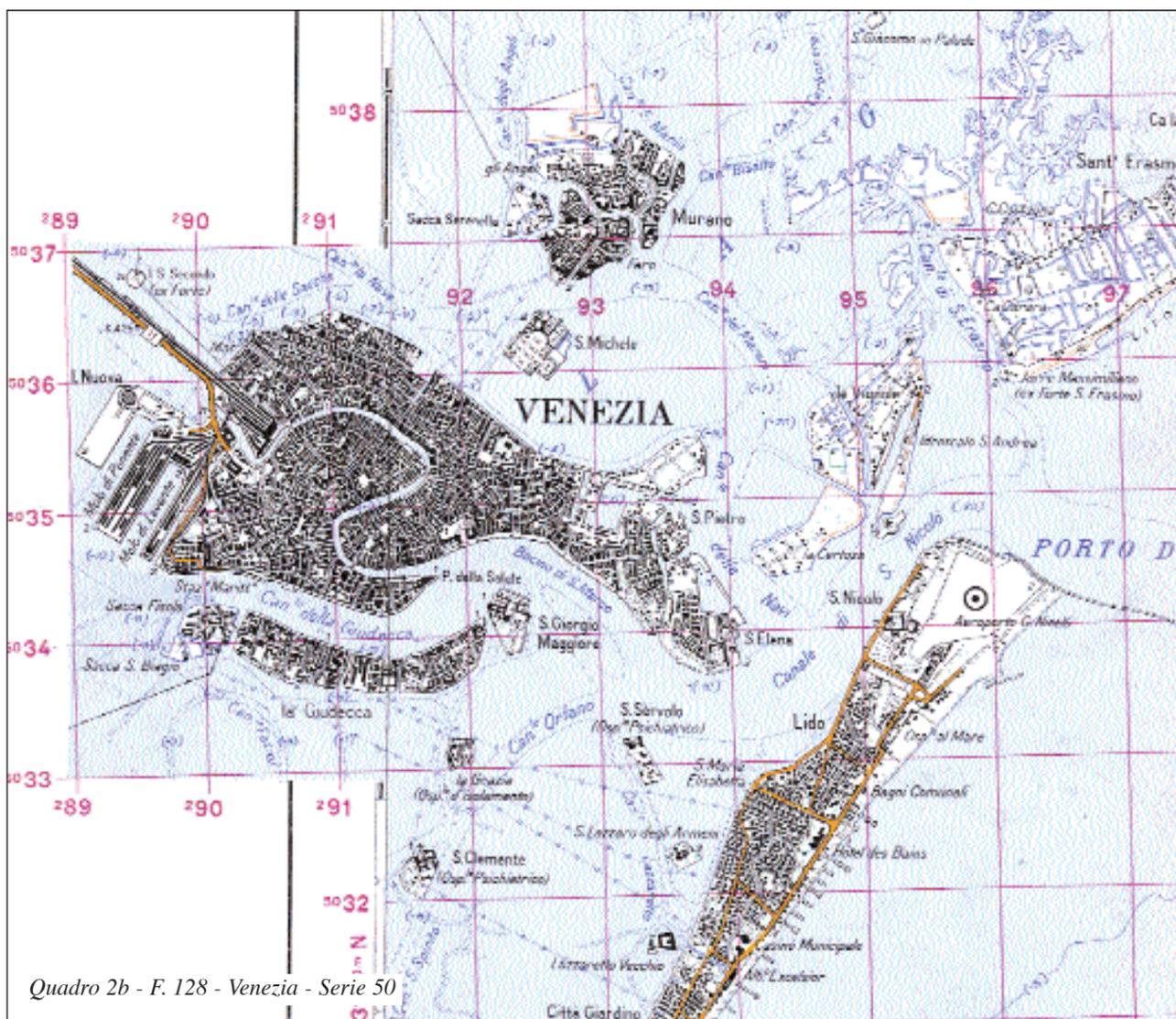
Quadro 1b - F. 82 - volo 2003 - serie 333 - fot. 1134

La tavola in questa edizione dell'Atlante conserva lo stesso titolo che aveva avuto nella prima (del 1922, dove compariva con il numero 65) e nella seconda (datata 1948, con il numero 69). Ma non è solo una questione di titolo: rispetto alla prima edizione, quella del Marinelli, il corpo principale della tavola, ben 23 su 27 quadri, resta immutato nella seconda, curata da Roberto Almagià, Aldo Sestini e Livio Trevisan, i quali aggiungono nove tipi; il commento viene anche conservato pressoché identico, salvo aggiunte e qualche variazione.

Rispettivamente, più di ottanta e di cinquant'anni separano i giorni nostri da quelle due edizioni. È interessante osservare i cambiamenti intervenuti nelle diverse località in un arco di tempo così lungo e constatare come la cartografia non solo registri efficacemente il mutare delle forme materiali, ma sia anche segno e indicatore dei modi, profondamente diversi nel tempo, sia di realizzare sul territorio, sia di intendere concettualmente, le relazioni fra abitati e condizioni locali di morfologia e idrografia.



Quadro 2a - F. 51 II N.O. - Mestre; F. 51 II N.E. - Venezia - Serie 25V



Quadro 2b - F. 128 - Venezia - Serie 50

Ciò che si evince complessivamente dalle relative cartografie e/o dall'osservazione della foto aerea è che oggi l'influenza della morfologia e dell'idrografia appare molto più limitata, perché le attuali capacità economiche e tecnologiche consentono spesso (anche se non di rado squilibrando il sistema territoriale e deturpando il paesaggio) di superarle o di risentirne molto meno: un esempio altamente visibile è costituito da Genova, riportato dal Marinelli nella tavola 48 (**quadro 1a**) fra i tipi dei porti artificiali, che in pre-

senza di condizioni morfologiche difficili e di scarsità di superfici idonee, ha costruito il suo aeroporto sul mare e alterato profondamente la linea di costa. Oggi (**quadro 1b**), con l'espandersi della struttura portuale fino a S. Pier d'Arena e soprattutto con la costruzione dell'aeroporto nel tratto di mare prospiciente a Cornigliano Ligure, ha superato i vincoli delle condizioni morfologiche.

Le condizioni sono in generale tanto cambiate che in diversi casi lo stato di partenza appare capovolto, e quelle che inizialmente si configuravano come nette barriere, oggi appaiono ampiamente aggirate e/o ridimensionate, anche se le forme dell'abitato conservano, spesso con evidenza, l'originaria impronta e della morfologia e dell'idrografia.

In sostanza, l'influenza delle condizioni fisiche, evidentissima nelle carte del 1922, si attenua nell'edizione successiva e ancora più attenuata appare oggi. Per questi motivi si è ritenuto di conservare in questa tavola quasi tutti i tipi (18 su 23) che le due edizioni precedenti condividono, e vedere come risulti cartograficamente leggibile un tale processo di attenuazione dei condizionamenti, in base all'estensione e alla forma che le aree edificate hanno assunto nel periodo in esame, ovvero dal 1922 a oggi.

Certo, le varietà di situazioni non consentono generalizzazioni spinte: ad esempio, nel caso di Venezia e Chioggia, oltre ai forti vincoli dell'idrografia e della morfologia si sono imposti vincoli di

carattere culturale ed ecologico, per cui la differenza consiste soprattutto in un'occupazione delle poche superfici libere (**quadri 2a** e **2b**). La comparazione delle due situazioni non evidenzia variazioni clamorose, ma appunto l'edificazione dei pochi spazi liberi. Si osservi in particolare Murano, citata dal Marinelli come «isola lagunare non occupata totalmente dal caseggiato» (**2a**) e ora ben più edificata rispetto al 1922 (**2b**). Nel caso di Portoferraio (**quadri 3a** e **3b**) l'abitato si è largamente diffuso, orientato dalle rotabili, su

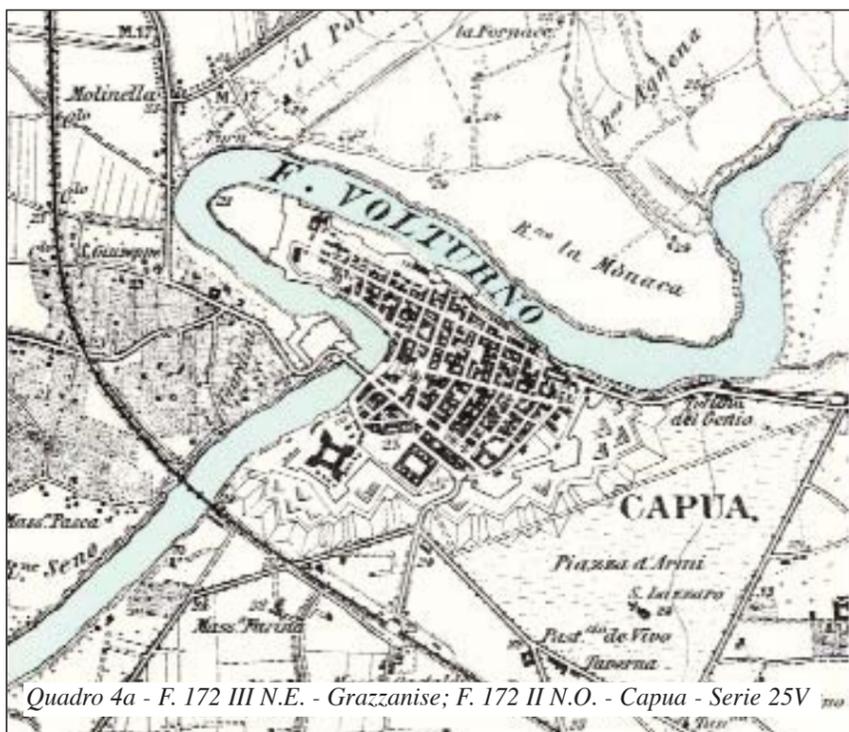


Quadro 3a - F. 126 II N.O. - Portoferraio - Serie 25V

tutto il promontorio, verso l'interno in direzione sud-ovest e verso la parte meridionale della Rada. Il centro principale dell'Isola d'Elba è ubicato su un promontorio della costa settentrionale. Fu eretto a forte e base navale nel Cinquecento, ad opera di Cosimo dei Medici, per resistere agli attacchi dei Turchi; dopo l'Unità d'Italia assunse una funzione industriale e commerciale, testimoniata nella carta del 1922 (3a), venuta meno a seguito della seconda guerra mondiale. L'espansione successiva dell'abitato (3b) ha ricevuto nuovo impulso dal turismo. Capua (quadri 4a e 4b) conserva la forma originaria del centro storico per vincoli di morfologia e idrografia, ma anche di tipo antropico (il lobo peninsulare sul fiume Volturno a nord e le antiche mura a sud). Cinta a sud da bastioni cinquecenteschi, conserva abbastanza bene l'impianto originario (4a); l'abitato attualmente mostra un'espansione in destra del Volturno, verso ovest e, scavalcando il castello e i bastioni, in direzione sud e sud-est (4b). Anche Lucignano (quadri 5a e 5b) è un bell'esempio di permanenza di forma nonostante l'espansione dell'abitato. Il centro di Lucignano, di antica origine etrusco-romana, si erge sulla Valdichiana a 392 m s.l.m. ed è caratterizzato



Quadro 3b - F. 316 Sez. II - Portoferraio; F. 317 Sez. III - Rio Marina - Serie 25



Quadro 4a - F. 172 III N.E. - Grazzanise; F. 172 II N.O. - Capua - Serie 25V

dalla pianta ellittica medioevale (5a). Oggi si espande quasi a raggiera lungo le pendici della collina, fra gli oliveti (5b). Allo stesso modo San Miniato (quadri 6a e 6b): la cittadina si snoda seguendo i crinali di tre contrafforti collinari (6a); la forma dell'abitato si conserva tuttora abbastanza netta, in quanto le propaggini che serpeggiano lungo le pendici non ne alterano l'aspetto caratteristico. La crescita più evidente si è verificata nella pianura, con la gemmazione di San Miniato Basso (6b).

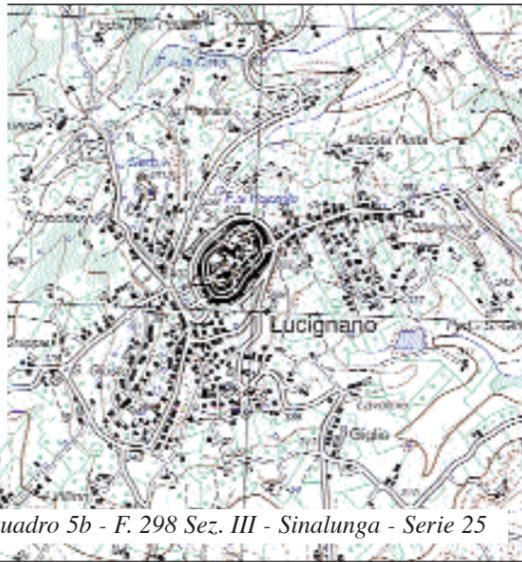
In riferimento sia a questo centro sia a Siena poi (quadri 7a e 7b), lo stesso Marinelli osserva come «nei colli subappenninici, [...] se non altro per la natura e le forme del suolo [...] si scelsero per abitare i dossi e le creste dei rilievi, anche se ristretti [...] per i borghi e i villaggi ne risultarono quindi sviluppi lineari, spesso con diramazioni caratteristiche, che ricordano i consueti schemi orografici». Ciò resta tuttora evidente al di là delle anche forti differenze,



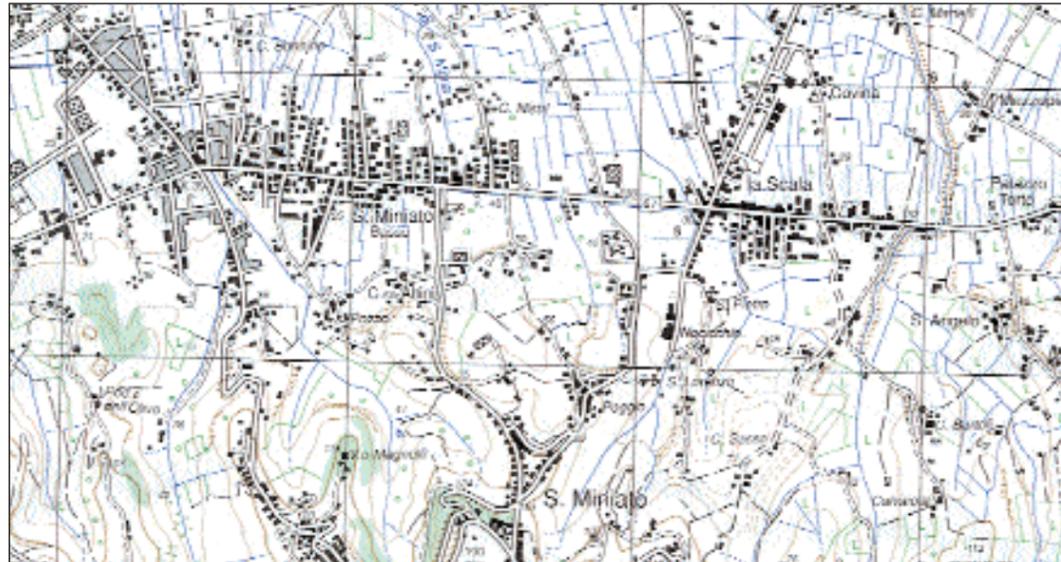
Quadro 4b - F. 172 - volo 2002 - serie 79 - fot. 1548



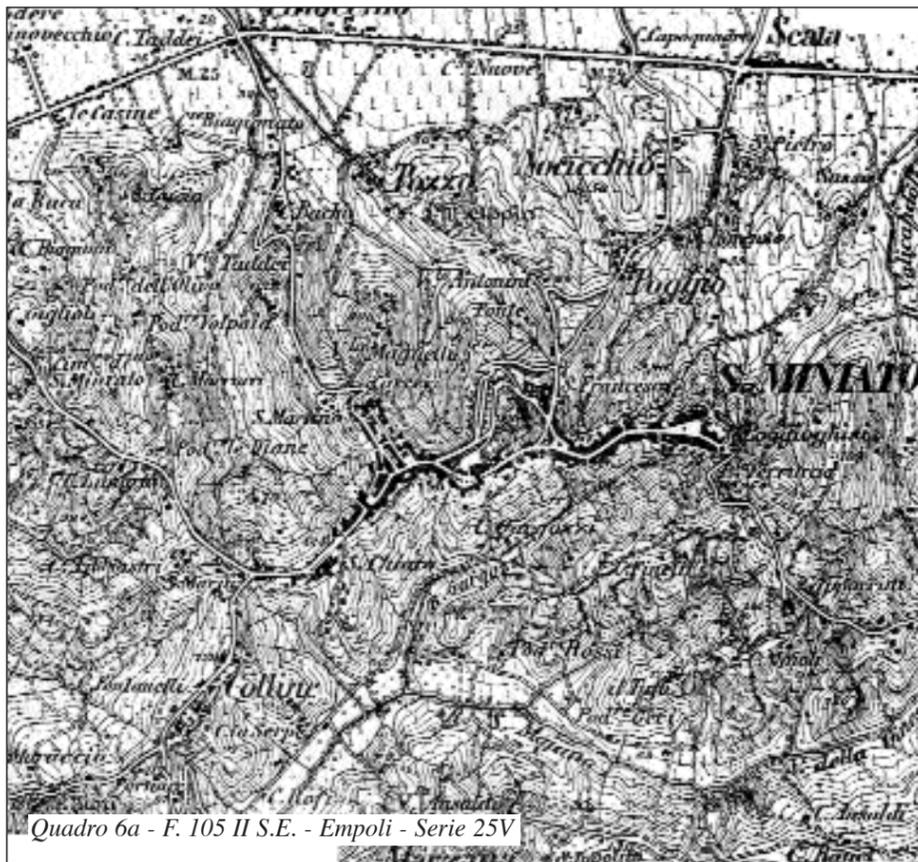
Quadro 5a - F. 121 I.N.O. - Monte San Savino - Serie 25V



Quadro 5b - F. 298 Sez. III - Sinalunga - Serie 25



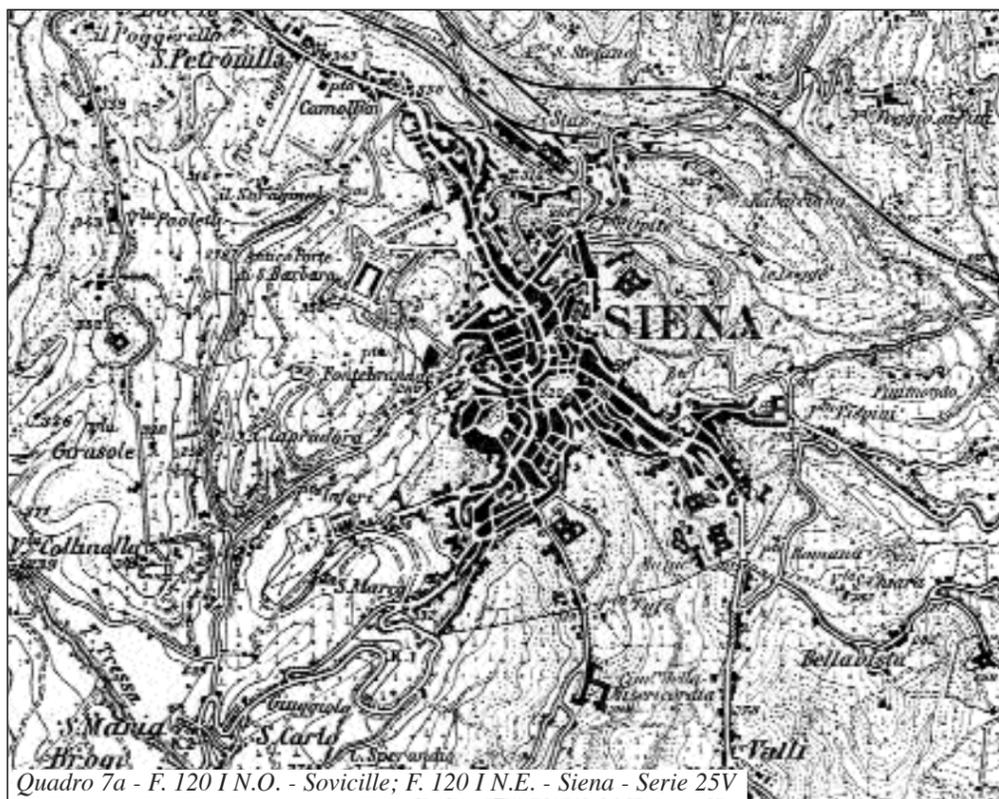
Quadro 6b - F. 274 Sez. II - San Miniato - Serie 25



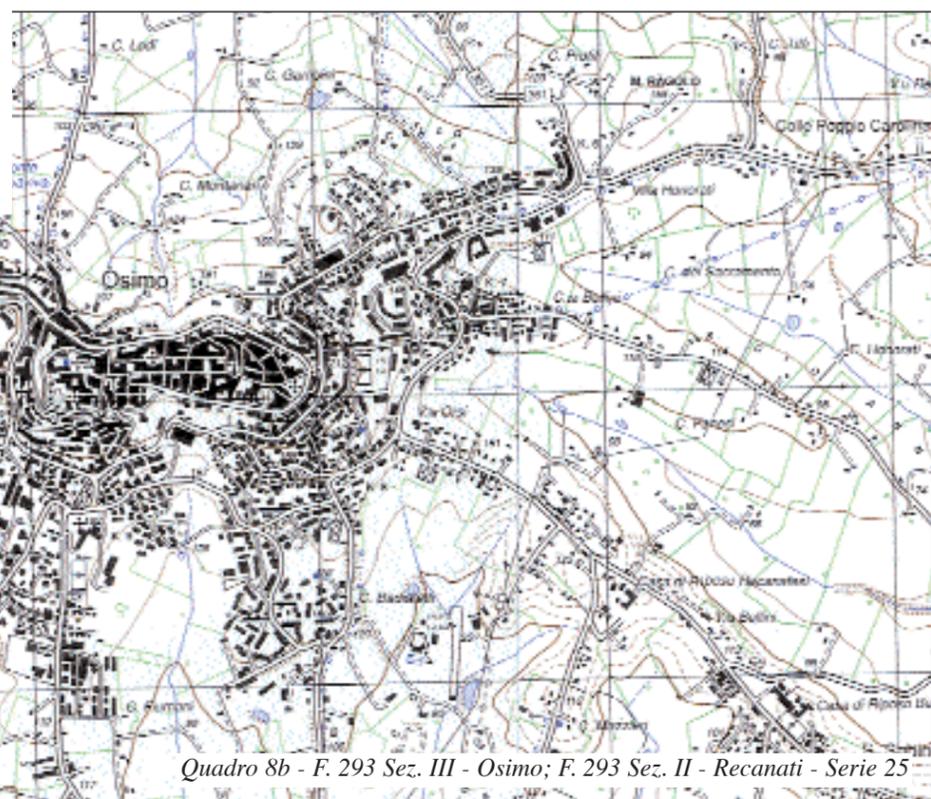
Quadro 6a - F. 105 II S.E. - Empoli - Serie 25V



Quadro 7b - F. 296 Sez. I - Siena; 297 Sez. IV - Pianella - Serie 25



Quadro 7a - F. 120 I.N.O. - Sovicille; F. 120 I.N.E. - Siena - Serie 25V



Quadro 8b - F. 293 Sez. III - Osimo; F. 293 Sez. II - Recanati - Serie 25



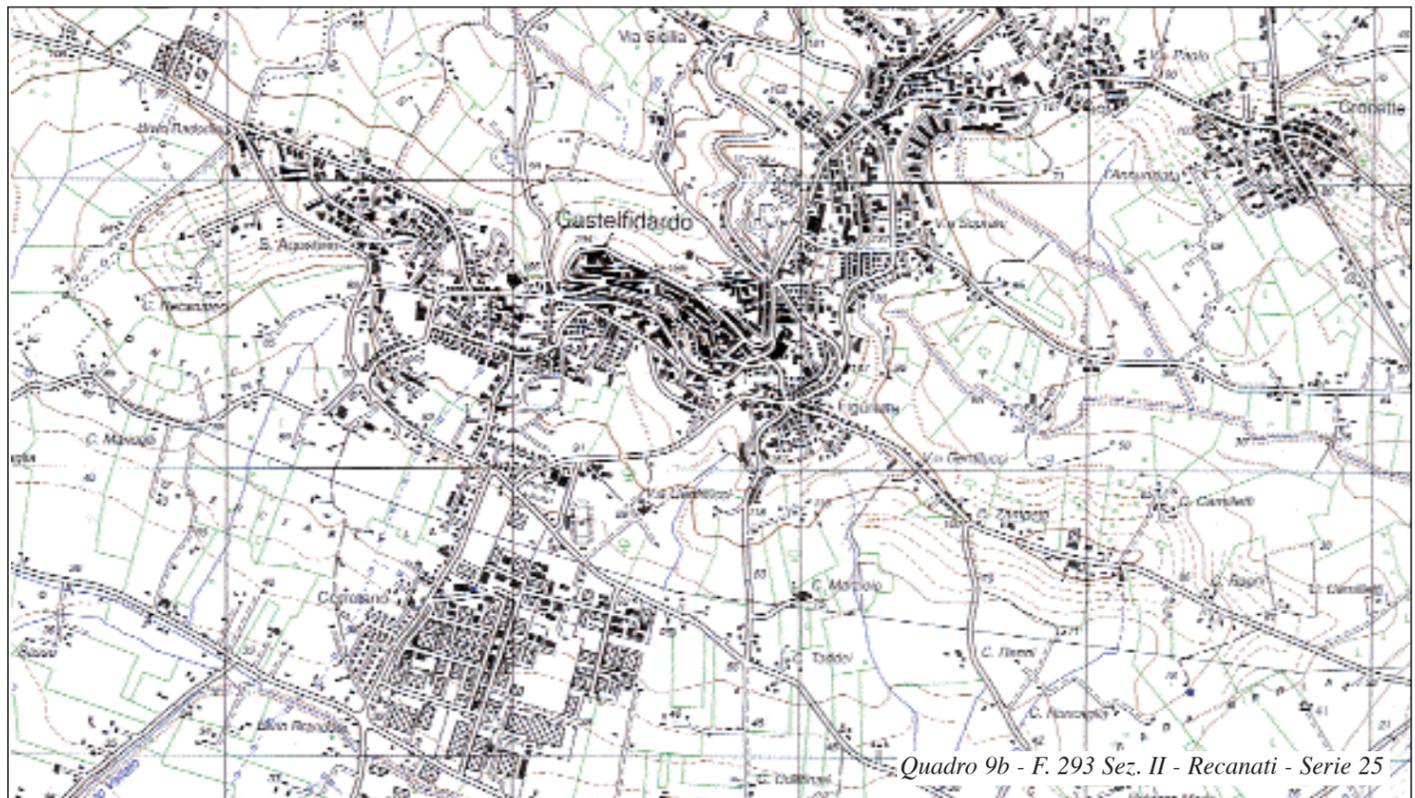
Quadro 8a - F. 118 III N.O. - Osimo - Serie 25V



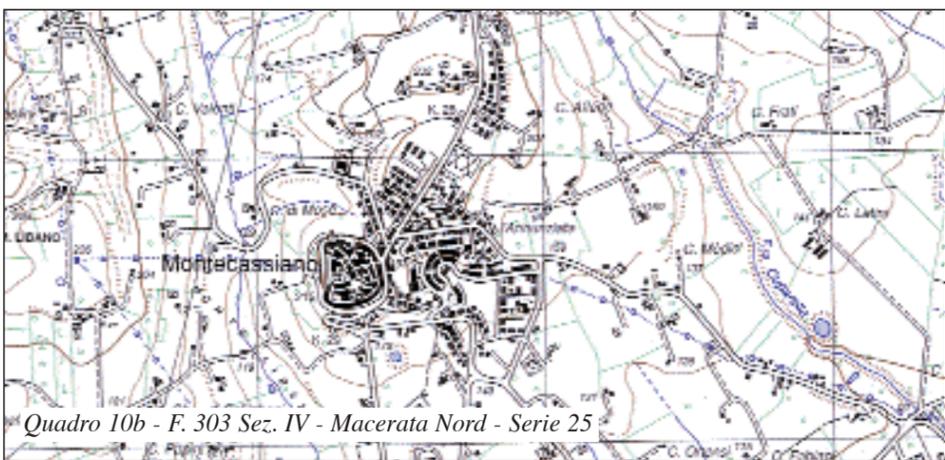
Quadro 9a - F. 118 III N.O. -
Osimo - Serie 25V



Quadro 10a - F. 117 II S.E. -
Montecassiano - Serie 25V



Quadro 9b - F. 293 Sez. II - Recanati - Serie 25



Quadro 10b - F. 303 Sez. IV - Macerata Nord - Serie 25



Quadro 11a - F. 39 II N.O. - Pramaggiore;
F. 39 II N.E. - Portogruaro - Serie 25V

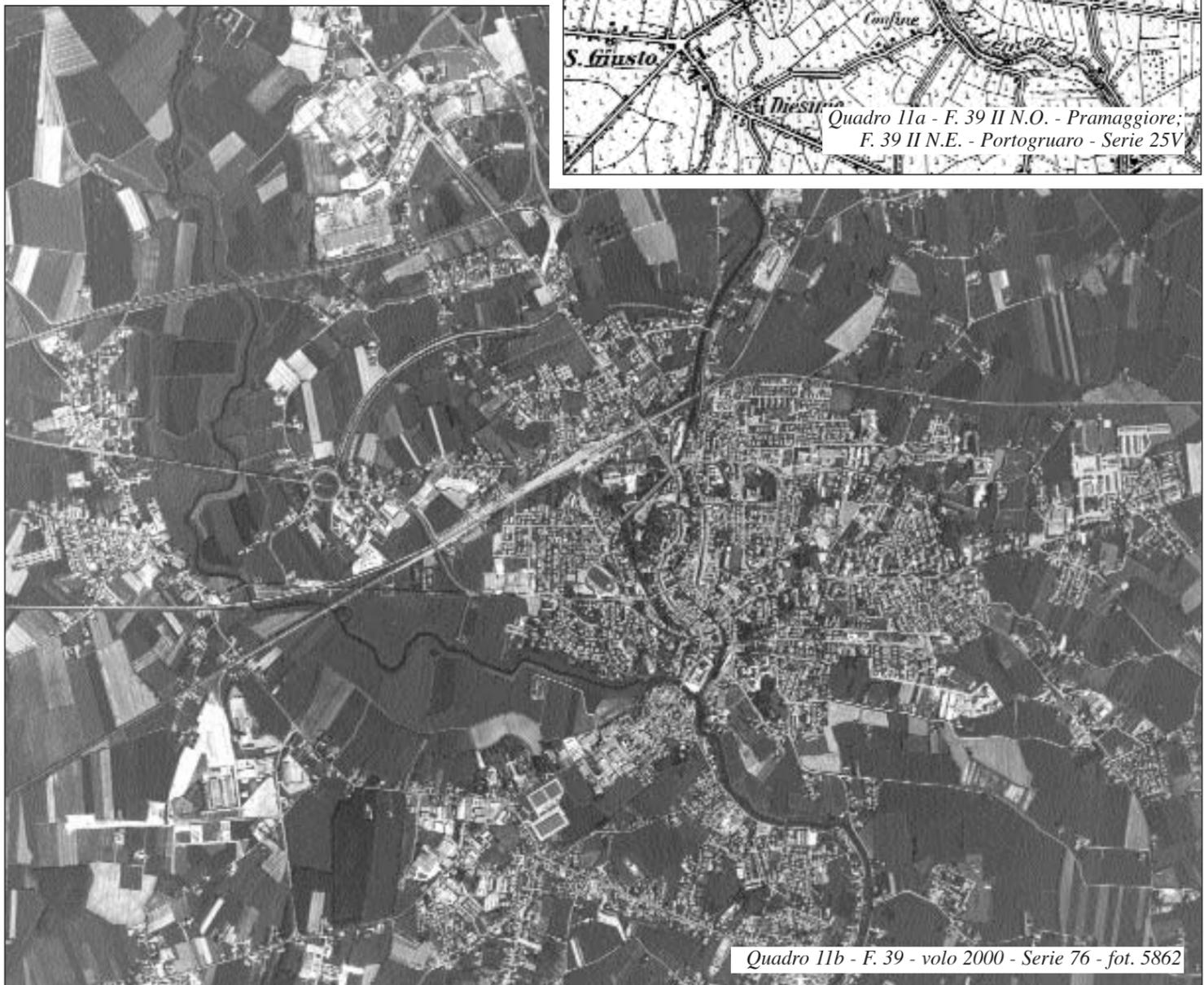
Castelfidardo (**quadri 9a e 9b**), sulle ultime propaggini della dorsale che divide le vallate dell'Aspio e del Musone, il confronto diacronico fra le due immagini evidenzia una crescita urbana disseminata, guidata soprattutto dai principali assi viari.

La Strada Statale 361 e le pendenze più lievi hanno orientato la crescita di Montecassiano (**quadri 10a e 10b**) verso NE ed E, mentre nelle altre direzioni il limite del vecchio centro abitato rimane intatto.

Portogruaro e Codigoro sono presentati nella prima edizione come esempio di centri ubicati lungo canali lagunari, assimilabili a «riviere» e altresì a «stradali», il cui particolare sviluppo è da porsi in relazione con la limitatezza dello spazio disponibile. La prima appare oggi ampiamente estesa su entrambe le sponde del Lemene, che scorre in direzione longitudinale, spesso fino a congiungersi con le sue propaggini agli insediamenti minori più vicini; la seconda mostra un'espansione soprattutto in direzione est, confermando il limite di espansione a ovest.

L'abitato di Portogruaro (**quadri 11a e 11b**), che negli anni Venti si sviluppava lungo le due strade principali che affiancano il fiume Lemene (**11a**), oggi mostra evidente il venir meno della funzione di collegamento e di attrazione fluviale svolta in passato (rilevata dal Marinelli), espandendosi soprattutto fra la strada ferrata e la strada statale n. 14 (**11b**).

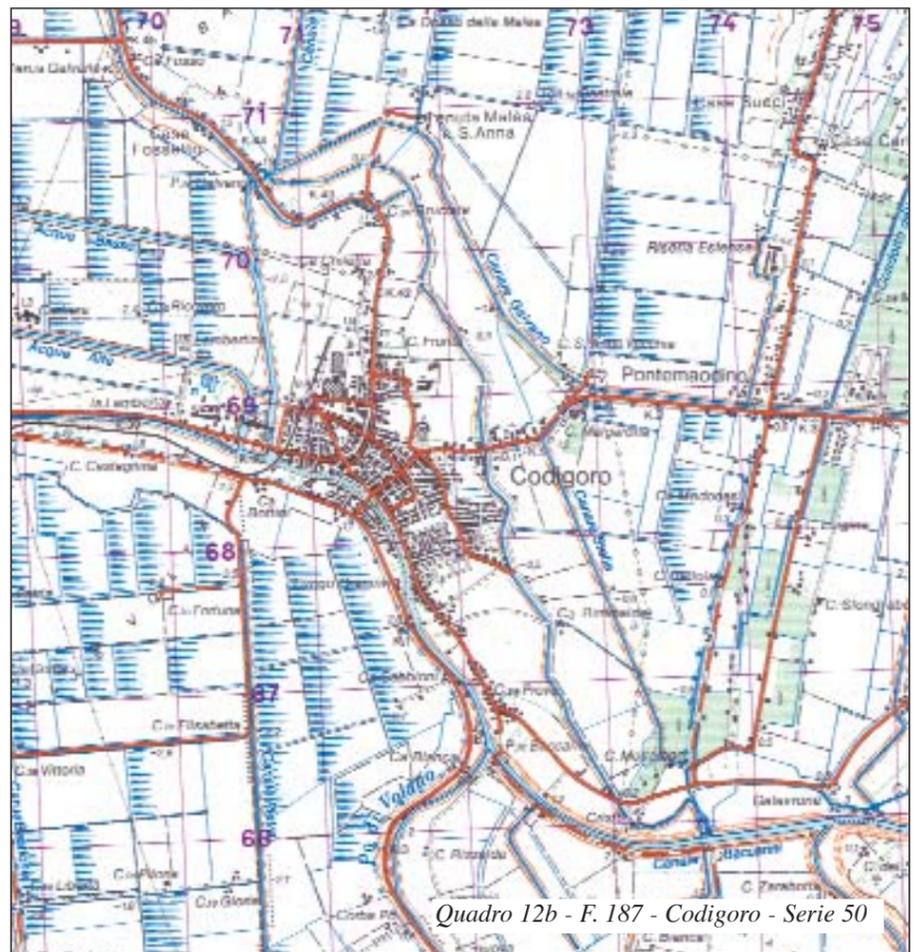
Codigoro (**quadri 12a e 12b**), un centro agricolo sorto e sviluppatosi soltanto sulla sinistra del Po di Volano, come osservava il Marinelli (**12a**), continua ad avere nel corso d'acqua un forte freno alla sua espansione edilizia, contenuta pure dalle strade che lo fiancheggiano (**12b**).



Quadro 11b - F. 39 - volo 2000 - Serie 76 - fot. 5862



Quadro 12a - F. 77 IV S.E. - Mezzogoro -
F. 77 III N.E. - Codigoro - Serie 25V



Quadro 12b - F. 187 - Codigoro - Serie 50

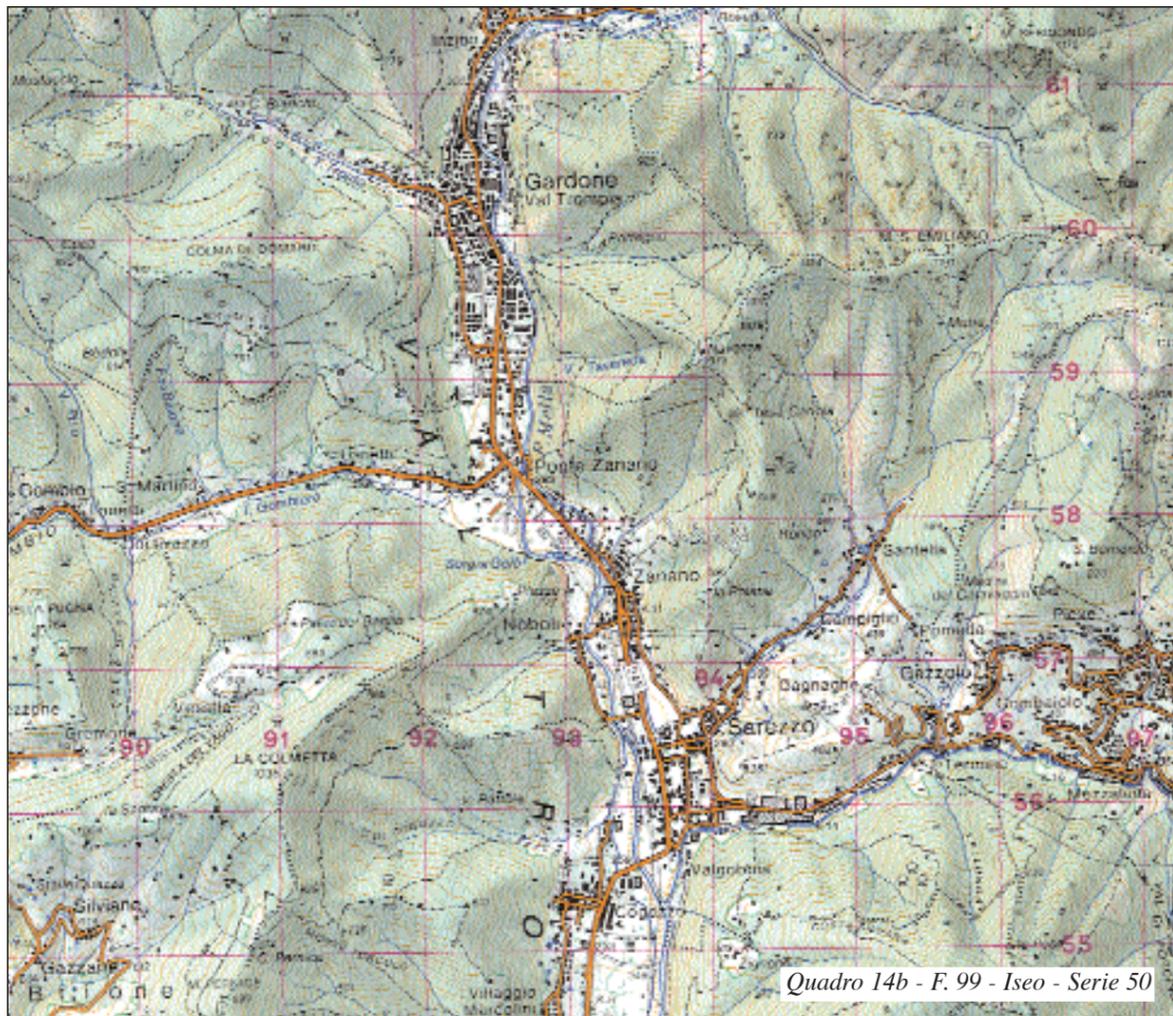
Nell'Italia meridionale gli abitati risalgono i rilievi (il caso degli insediamenti lungo le pendici del Vesuvio è ben noto: si vedano ad esempio i **quadri 13a e 13b**, relativi al territorio di Torre Annunziata), ma i rilievi e i solchi idrografici restano un vincolo poderoso, e l'insediamento accentrato riesce a estendersi soltanto nei ristretti spazi pianeggianti delle valli fluviali. Il centro abitato nel quadro del 1922 si presenta ben individuato lungo la costa (**13a**). Oggi si è espanso in



Quadro 13b - F. 185 - volo 2003 - serie 107A - fot. 4417



Quadro 14a - F. 34 III S.E. - Gardone Val Trompia - Serie 25V



Quadro 14b - F. 99 - Iseo - Serie 50

modo evidente anche verso l'interno, risalendo le pendici e saldandosi anche con centri contermini (**13b**).

Allo stesso modo si è sviluppato Gardone Val Trompia (**quadri 14a e 14b**). Il centro abitato continua a risentire, nella sua forma, della confluenza di due corsi d'acqua e di due valli (**14a**). Nella sua espansione, occupa oggi anche la sponda sinistra del Mella, estendendosi lungo il fiume verso sud e verso nord (**14b**).

Altri interessanti esempi di cambiamenti e conservazione



Quadro 13b - F. 184 II N.E. - Vesuvio; F. 184 I S.E. - Pomigliano d'Arco - Serie 25V



Quadro 15a - F. 254 IV S.O. - Messina - Serie 25V



Quadro 15b - F. 254 - volo 1995 - serie 69 - fot. 90

si possono riscontrare nei quadri di seguito descritti.

Quadri 15a e 15b. Tratto costiero a nord di Messina, compreso fra la località Pace a nord e Salvatore dei Greci a sud. Nel 1922 l'abitato segue strettamente soprattutto la linea di costa (15a), mentre attualmente quelle che si configuravano come esili propaggini verso l'interno si presentano molto più robuste e diffuse (15b).

Quadri 16a e 16b. Nizza Monferrato. L'abitato, originariamente indirizzato soprattutto dall'idrografia (16a), attualmente si espande seguendo piuttosto le rotabili (16b).

Quadri 17a e 17b. Bolzano. L'effetto combinato dell'idrografia e della morfologia si può agevolmente leggere nella forma e nell'ampliamento dell'abitato, inizialmente (17a) e oggi, con espansione soprattutto verso ovest, dove le quote aumentano più lentamente (17b).

Quadri 18a e 18b. Cuneo. Il confronto fra ieri (18a) e oggi testimonia un sostanziale adeguamento al fattore principale qui dato dall'idrografia, con l'abitato che continua a espandersi soprattutto in direzione sud-ovest (18b).

Quadri 19a e 19b. Valmontone. Nell'area diffusamente edificata di oggi (19b) può risultare perfino difficile riconoscere a prima vista il raccolto abitato del 1922 (19a).

Quadri 20a e 20b. Bormio. Qui la morfologia e le quote conservano evidente il loro peso, pur in presenza di un'espansione dell'abitato principale.



Quadro 16a - F. 69 II N.E. - Nizza Monferrato - Serie 25V



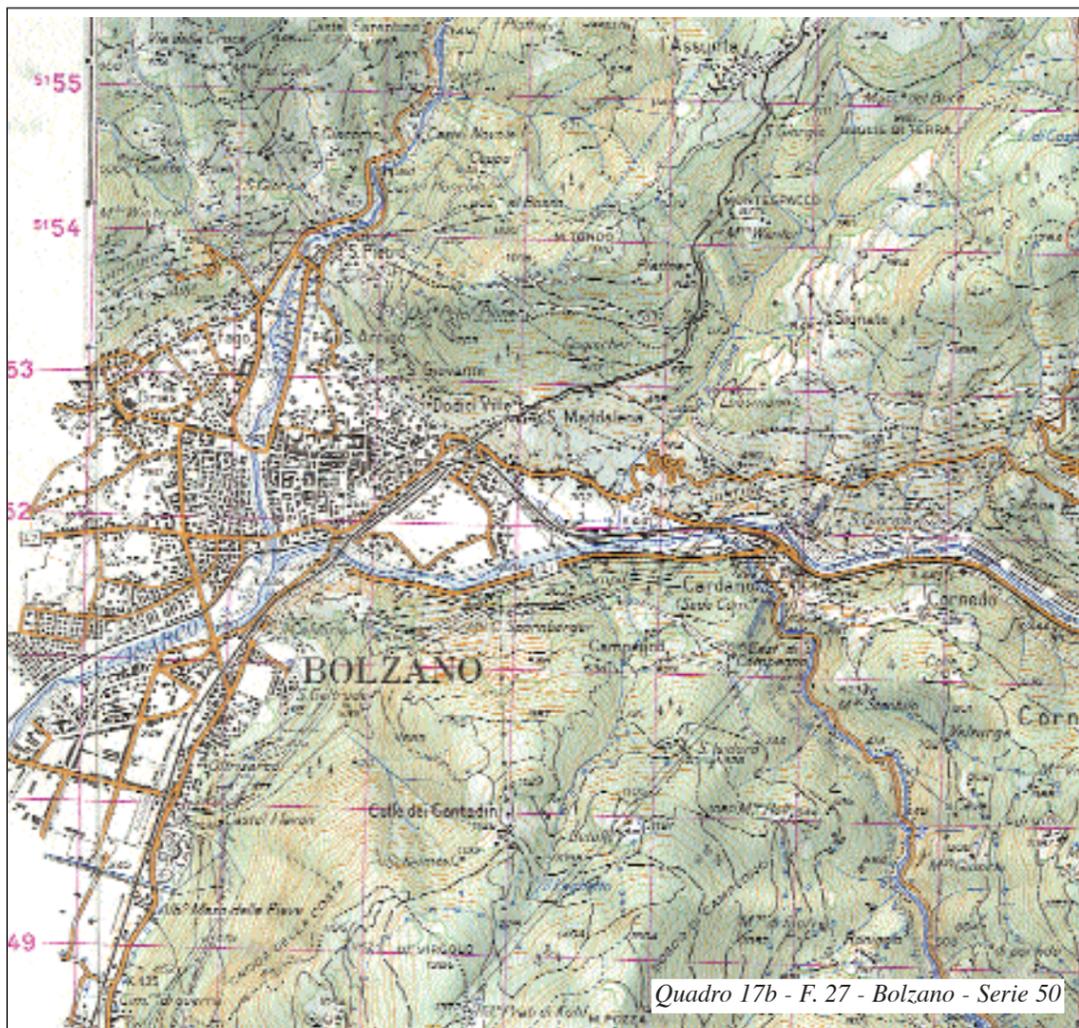
Quadro 16b - F. 69 - volo 2003 - serie 217 - fot. 9580

BIBLIOGRAFIA

- BEAUJEU-GARNIER J., CHABOT G., *Trattato di Geografia urbana*, Padova, Marsilio, 1970.
- GAMBI L., "L'evoluzione storica delle città in Italia finì agli inizi del nostro secolo: eventi urbanistici e loro rapporti con gli eventi demografici", in Società Italiana di Demografia Storica, *La demografia storica delle città italiane*, Bologna, CLUEB, 1982, pp. 21-46.
- LICHTENBERGER E., *Geografia dello spazio urbano*, Milano, UNICOPLI, 1993.
- ZUNICA M., *Lo spazio costiero italiano. Dinamiche fisiche ed umane*, Roma, Levi, 1987.



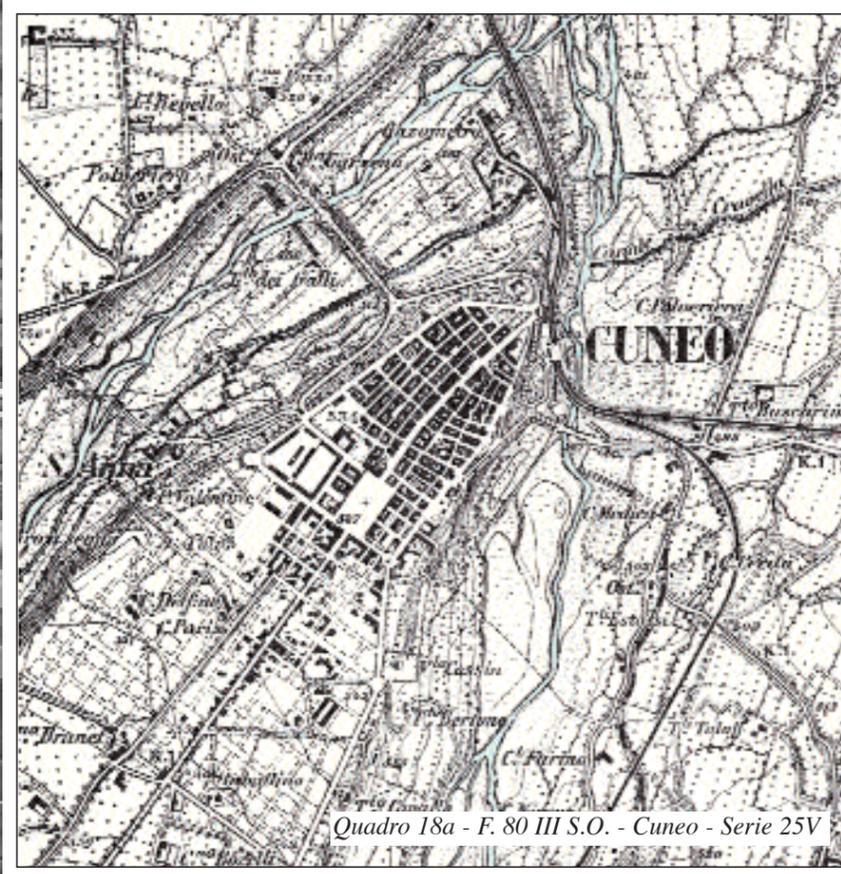
Quadro 17a - F. 10 I S.E. - Bolzano Nord - F. 10 II N.E. - Bolzano - Serie 25V



Quadro 17b - F. 27 - Bolzano - Serie 50



Quadro 18b - F. 80 - volo 2003 - serie 264 - fot. 6147



Quadro 18a - F. 80 III S.O. - Cuneo - Serie 25V

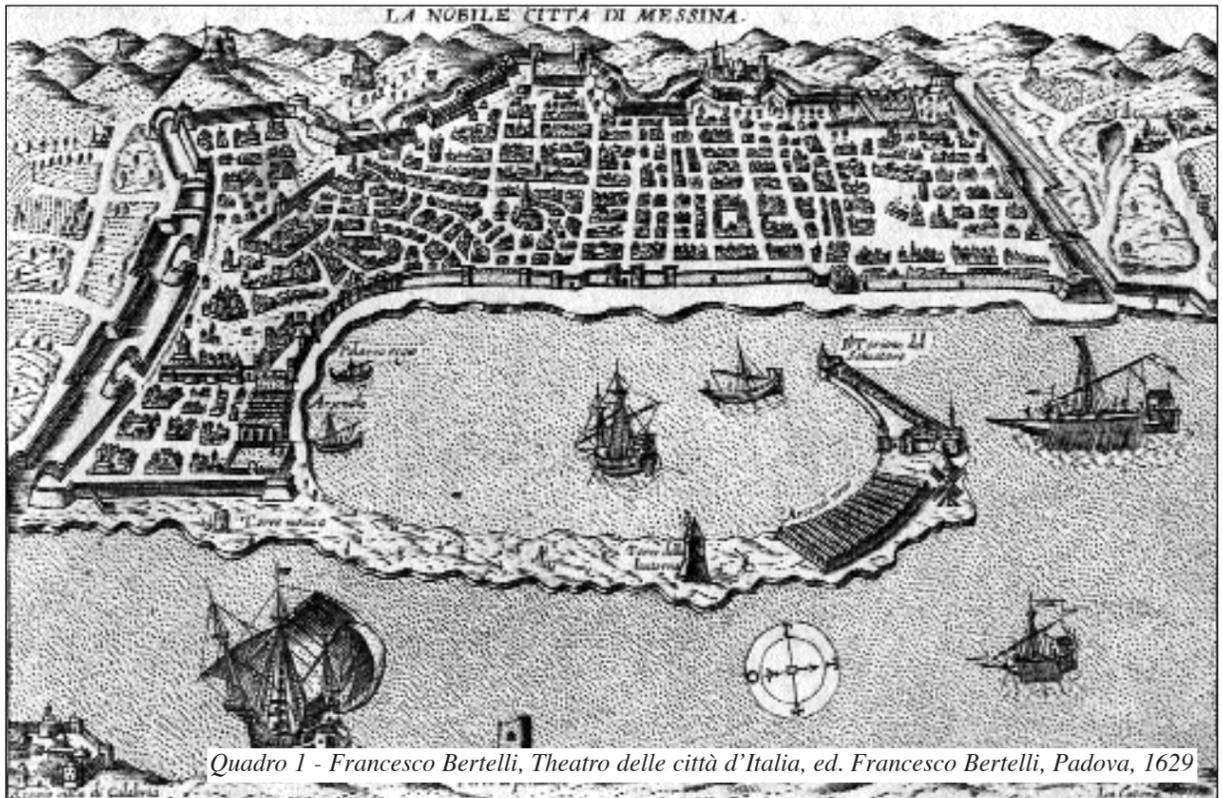
109. Abitati in dipendenza da condizioni di viabilità

MARIA TERESA DI MAGGIO

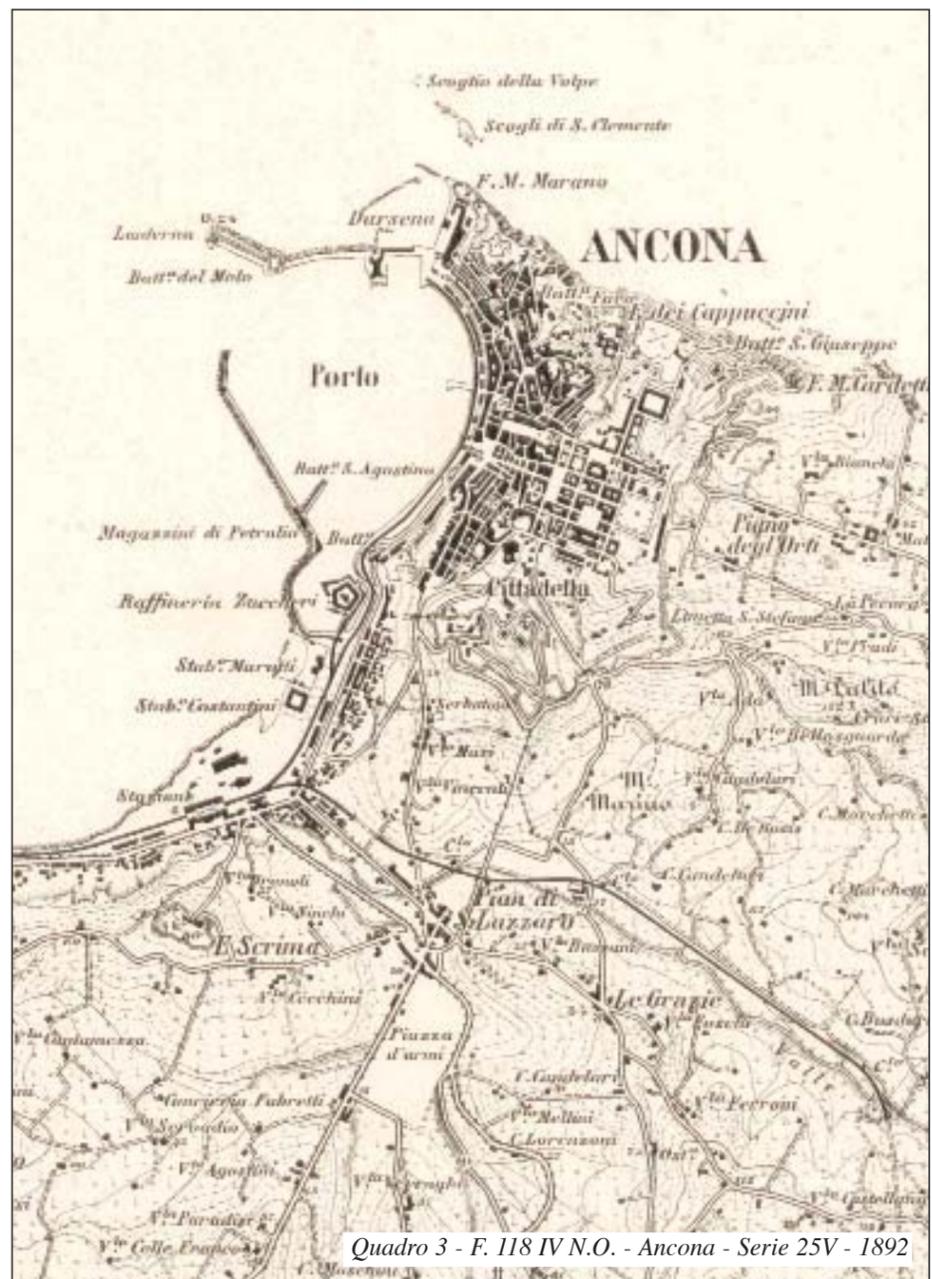
Università degli Studi di Messina

La connessione fra vie di comunicazione ed insediamenti umani in Italia è riconoscibile nella maggior parte dei quadri paesistici, degli agglomerati urbani e dei centri minori. In un quadro che consideri gli organismi insediativi nella loro morfologia interna, alla luce della collocazione storica, si evidenziano tipologie riferibili a determinati periodi, eventi ed azioni umane che ne hanno determinato il sito, originato l'impianto urbanistico, caratterizzato l'insediamento nell'ambito di sistemi infrastrutturali, embrionali nelle età più antiche, generati nella complessa storia dell'organizzazione territoriale della penisola.

Il lungo protendersi di quest'ultima nel cuore del Mediterraneo ha determinato sin dall'antichità un accesso alla penetrazione ed una percorribilità della regione attraverso un dicotomico paradigma infrastrutturale talassico-terrestre. Nel corso della storia l'uno o l'altro aspetto hanno avuto preponderanza in talune aree, determinando riflessi speculari sugli insediamenti. In età preromana gli insediamenti costieri connessi con vie di comunicazioni marittime si sono localizzati in modo puntiforme: i centri della Magna Grecia hanno costituito poli di linee relazionali



Quadro 1 - Francesco Bertelli, *Theatro delle città d'Italia*, ed. Francesco Bertelli, Padova, 1629



mediterranee intercorse soprattutto fra la madrepatria e l'area della colonizzazione. Poco rivolti, nella loro iniziale vicenda storica, a creare un sistema di interconnessione reciproca sulle coste, questi centri rivelano i loro caratteri peculiari anche nella planimetria, nel sito occupato entro le insenature portuali, nelle opere di difesa costruite a loro ridosso.

Nel XVII secolo Messina risulta ancora racchiusa nel cuore della falce portuale (**quadro 1**), attornata da fortificazioni sui primi rilievi delle incombenti pendici dei monti Peloritani, con uno schema urbanistico quasi totalmente ad assi regolari cui la costruzione unitaria sul fronte marittimo del «Teatro Marittimo» conferisce effetto scenografico. Il raffronto con il rilievo topografico dell'I.G.M. del

1904 (**quadro 2**) evidenzia l'esigua dilatazione della città nei secoli successivi al periodo di massimo sviluppo mercantile. Ancona (**quadro 3**), nella più delineata insenatura del medio Adriatico, con un impianto urbano regolare sul sito dell'area portuale, è un altro esempio di centro proteso verso economie marittime cui la città è sospinta anche dall'immediato diaframma del retroterra orografico. I primi nuclei di Taranto e Siracusa sono racchiusi l'uno nell'area istmica fra il mar Grande ed il mar Piccolo, l'altro nell'isoletta di Ortigia: ma le posteriori espansioni nelle immediate aree continentali sono state proiezioni di successive politiche espansionistiche e funzioni più diversificate che tali centri hanno potenziato anche nei confronti di ambiti regionali più vasti (**quadri 4 e 5**).



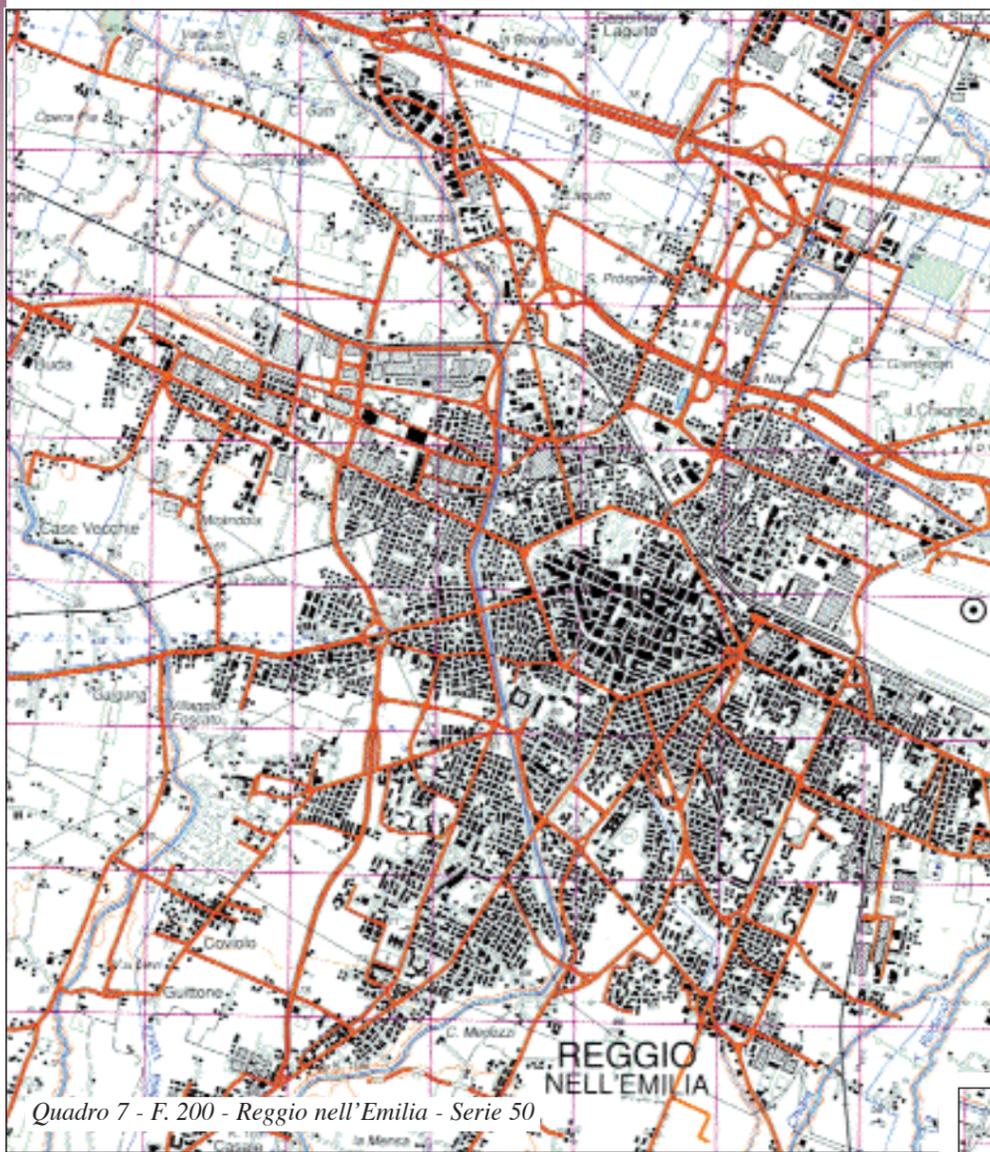
Quadro 4 - F. 493 - Taranto - Serie 50



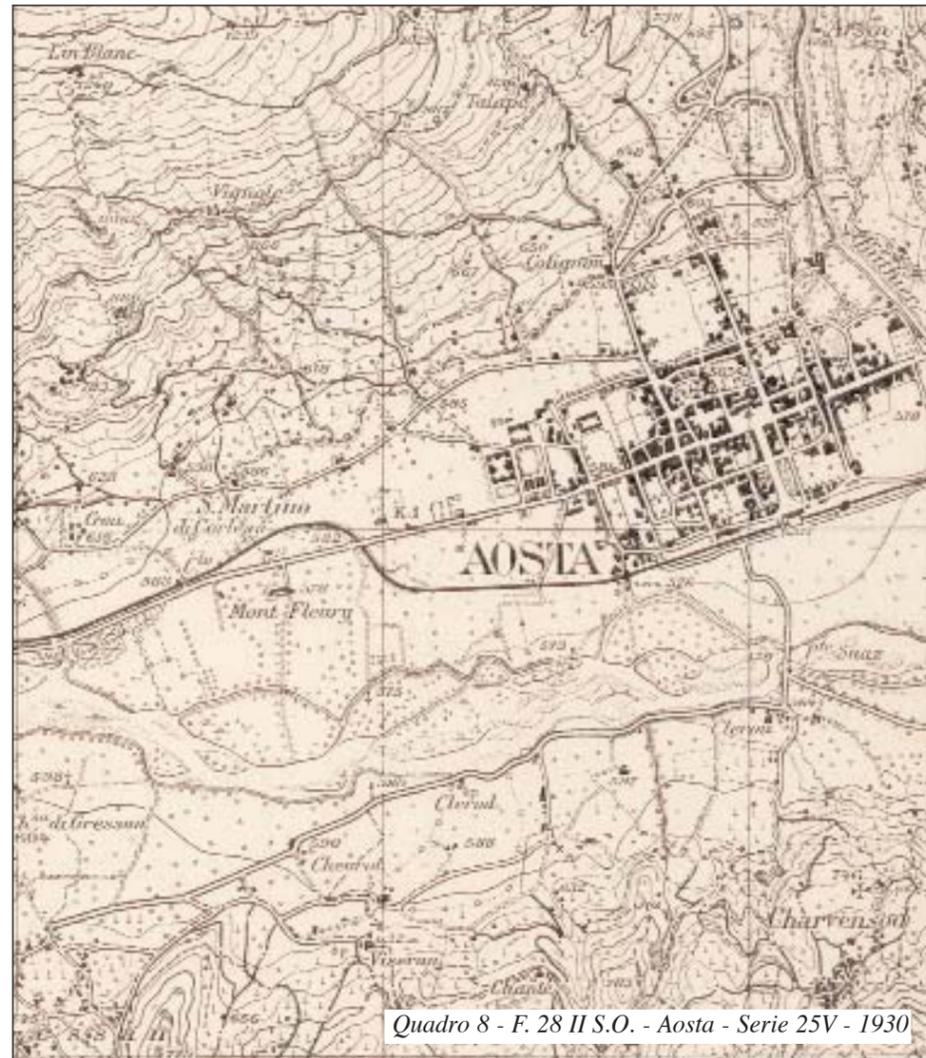
Quadro 5 - F. 646 - Siracusa - Serie 50



Quadro 6 - Pianta della città di Bologna di Filippo De Gnudi (1702)

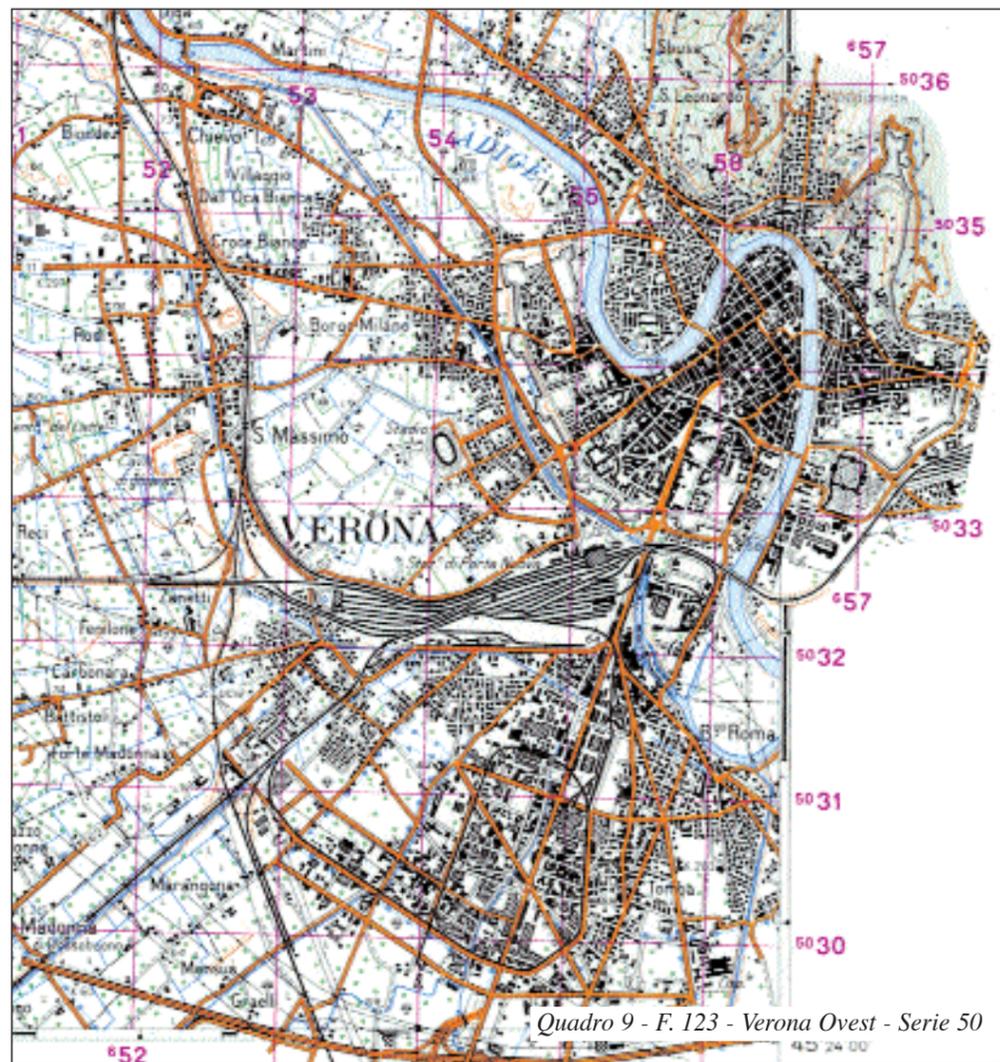


Quadro 7 - F. 200 - Reggio nell'Emilia - Serie 50



Quadro 8 - F. 28 II S.O. - Aosta - Serie 25V - 1930

Nell'organizzazione territoriale dell'età romana il dominio delle aree interne viene rafforzato attraverso la costruzione di infrastrutture viarie volte anche a favorire grandi collegamenti e più facile accessibilità a spazi di espansione. Numerose strade e vie consolari si dipartono da Roma prevalentemente verso aree centrali e settentrionali della penisola ed il territorio viene progressivamente innervato da percorsi minori, che raccordano coste e rilievi, fondivalle e aree sommitali, e da una più fitta maglia di regolari tracciati viari connessi con la colonizzazione ed assegnazione di terre secondo le norme della *centuriatio*. Attuata su vasta scala nelle pianure campane, emiliane e venete la trama della centuriazione è ancora leggibile nella geometria dei paesaggi agrari e nell'ubicazione dei centri. Ad essa si collega la diffusione di un più minuto insediamento connesso con le divisioni confinarie. Nei centri di S. Maria Capua Vetere, Marcianise, Capodrise ed altri, l'iniziale sito sulla croce viaria ha orientato le successive espansioni che tendono alla saldatura di contigui abitati attraverso la tendenza alla saturazione edilizia delle *centuriae*. Tra le vie consolari romane, la *Aemilia* è induttrice della



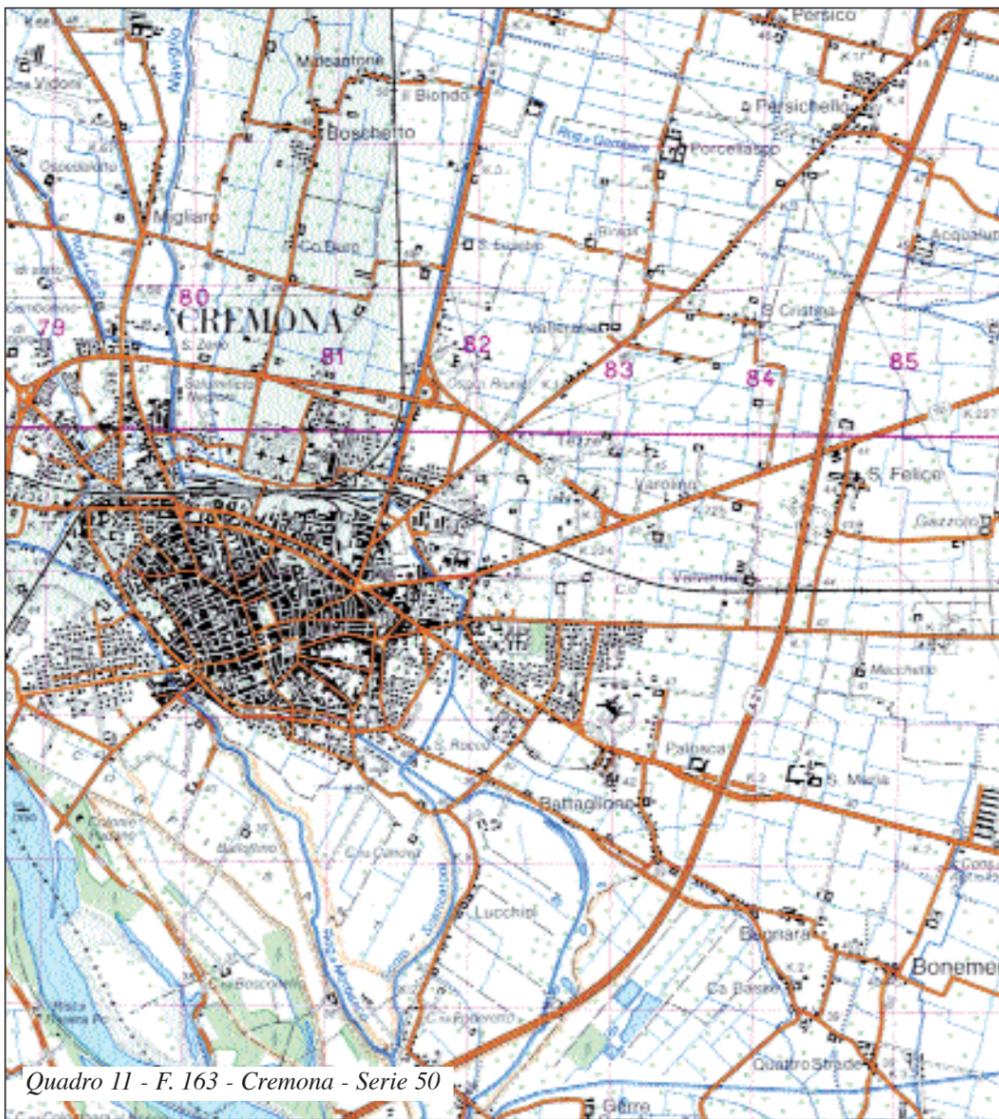
Quadro 9 - F. 123 - Verona Ovest - Serie 50



Quadro 10 - F. 162 - Piacenza - Serie 50

fondazione di una filiera di centri da Rimini a Piacenza, prevalentemente ubicati alla confluenza di corsi d'acqua affluenti nel Po o alle intersezioni con direttrici di espansione transpadane. Nei quattordici centri sorti lungo quest'arteria unitaria di comunicazione, talvolta sul sito di un precedente insediamento umbro, etrusco o celtico, è ancora riconoscibile l'impianto planimetrico originario basato sulla crociera del *decumanus* e del *cardo*, cui si affiancano paralleli assi viari che ripartiscono lo schema urbano in *insulae*.

In un'antica rappresentazione cartografica di Bologna (quadro 6) il reticolo viario del nucleo romano è ben leggibile, malgrado alcune alterazioni e gli ampliamenti di impianto radiocentrico

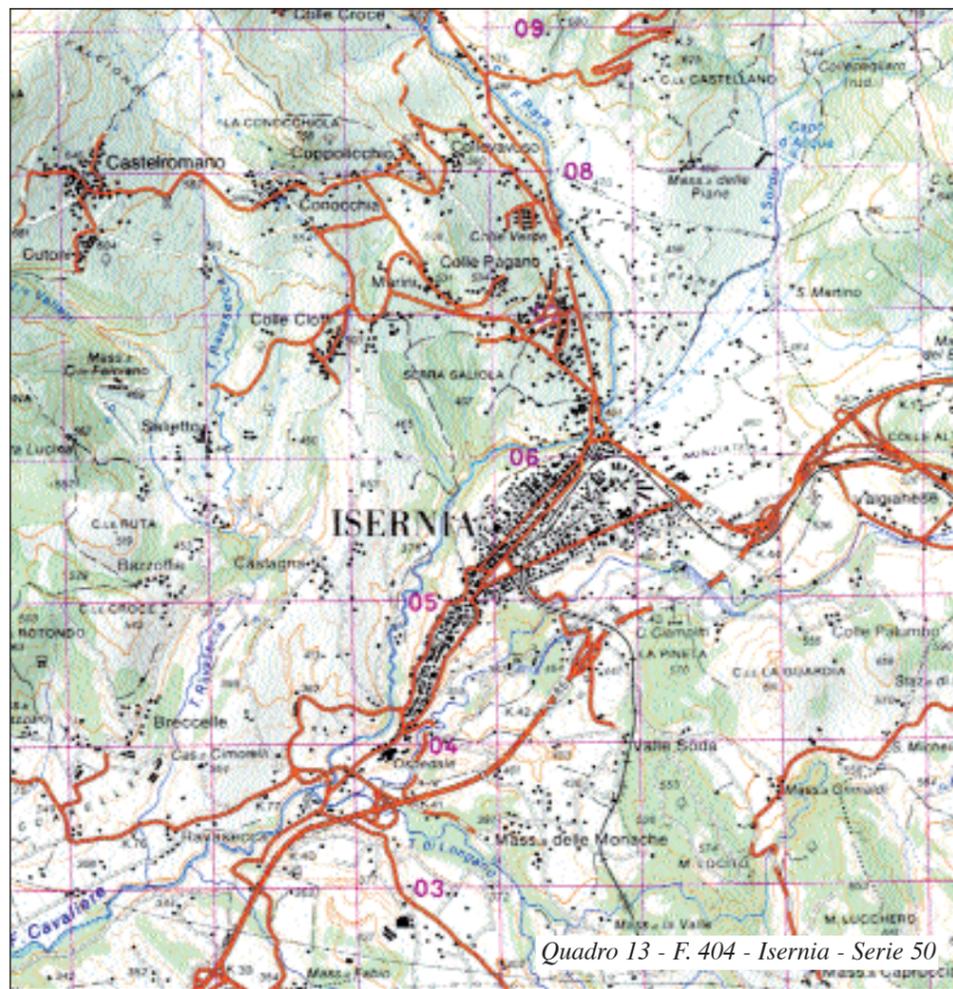


dei secoli successivi, scanditi da cinte murarie. A Reggio Emilia, la via consolare romana attraversa il centro urbano con lungo rettilineo (**quadro 7**). Per Imola, la romana *Forum Cornelii*, fondata sul sito di un precedente villaggio in prossimità di un guado del fiume Santerno, la corrispondenza di uno degli assi ortogonali d'impianto romano con la via *Aemilia* fu elemento così condizionante per lo sviluppo del centro che lo spostamento a sud della direttrice di transito fu la causa della lunga crisi della città in età medievale. La fondazione di città costituì per i Romani la base di una pianificazione territoriale volta al controllo di aree strategiche ed a garantire l'accessibilità di valichi alpini, porti e punti cruciali per le espansioni esterne alla penisola. Rispondeva a questa funzione la distrutta *Aquileia*, fondata quale base per la colonizzazione della Gallia Cisalpina e l'espansione nell'alto Adriatico, collegata ad un sistema viario comprendente le vie *Postumia*, *Popilia* ed *Annia*. Il **quadro 8** rappresenta Aosta in una rilevazione dell'I.G.M. del 1930. La pianta della città ha conservato nei secoli la peculiarità della progettazione urbanistica romana: da notare la cristallizzazione dell'abitato entro i limiti storici dell'*Augusta Praetoria*, fondata in posizione strategica sull'area di incontro della strada *Eporedia* proveniente da *Mediolanum* con le due vie dirette ai valichi alpini dell'*Alpis Graia* e dell'*Alpis Phoenina* (Piccolo e Gran San Bernardo). La riconduzione alla viabilità ed all'esigenza di raccordare la pianura padana ai paesi d'oltralpe è di immediata evidenza nel caso di Verona (**quadro 9**), il cui sito topografico, è punto di convergenza fra la via *Postumia*, la via *Claudia*, e la strada pedemontana per Milano e Torino.

Piacenza e Cremona (**quadri 10 e 11**) con Parma e Pavia costituirono un sistema insediativo facente capo all'asse fluviale padano ed ai suoi affluenti, che mantenne raccordi vivaci anche dopo la caduta dell'impero romano. Cremona, che costituì per i Bizantini l'avamposto più occidentale dell'impero d'Oriente, deve alla funzione di nodo strategico l'espansione del primitivo nucleo urbano romano, continuata anche quando la città, acquisendo autonomia comunale, potenziò i rapporti fra politica, economia e proiezione urbanistica. La relazione fra planimetrie urbane e strade consolari si coglie meno nel Mezzogiorno. La via Appia, che dal Volturno volgeva verso Brindisi e Taranto, la via *Popilia*, raccordo fra Napoli e Reggio, e più a nord la via *Caecilia*, che conduceva ad *Interamnium* (l'odierna Teramo), hanno costituito corridoi di transito piuttosto che assi induttori di organizzazione territoriale.

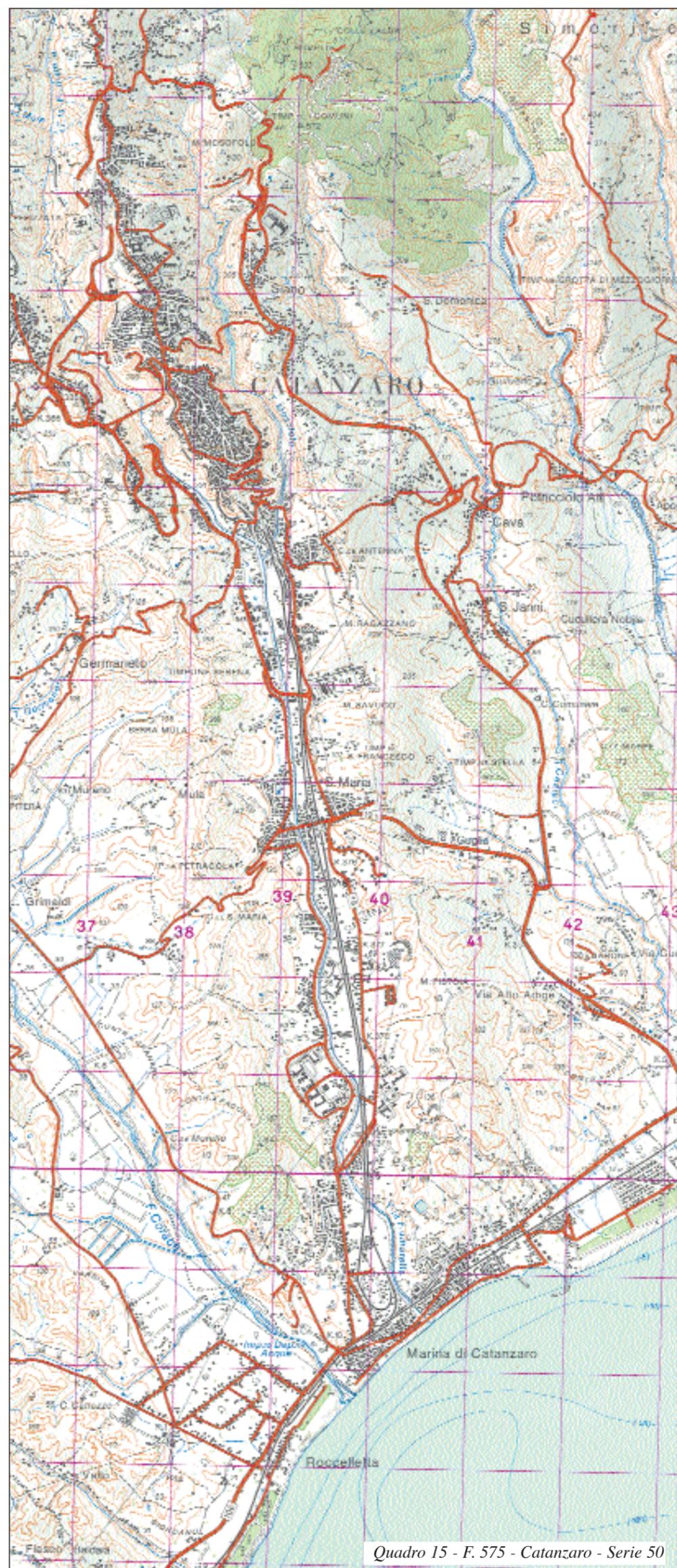
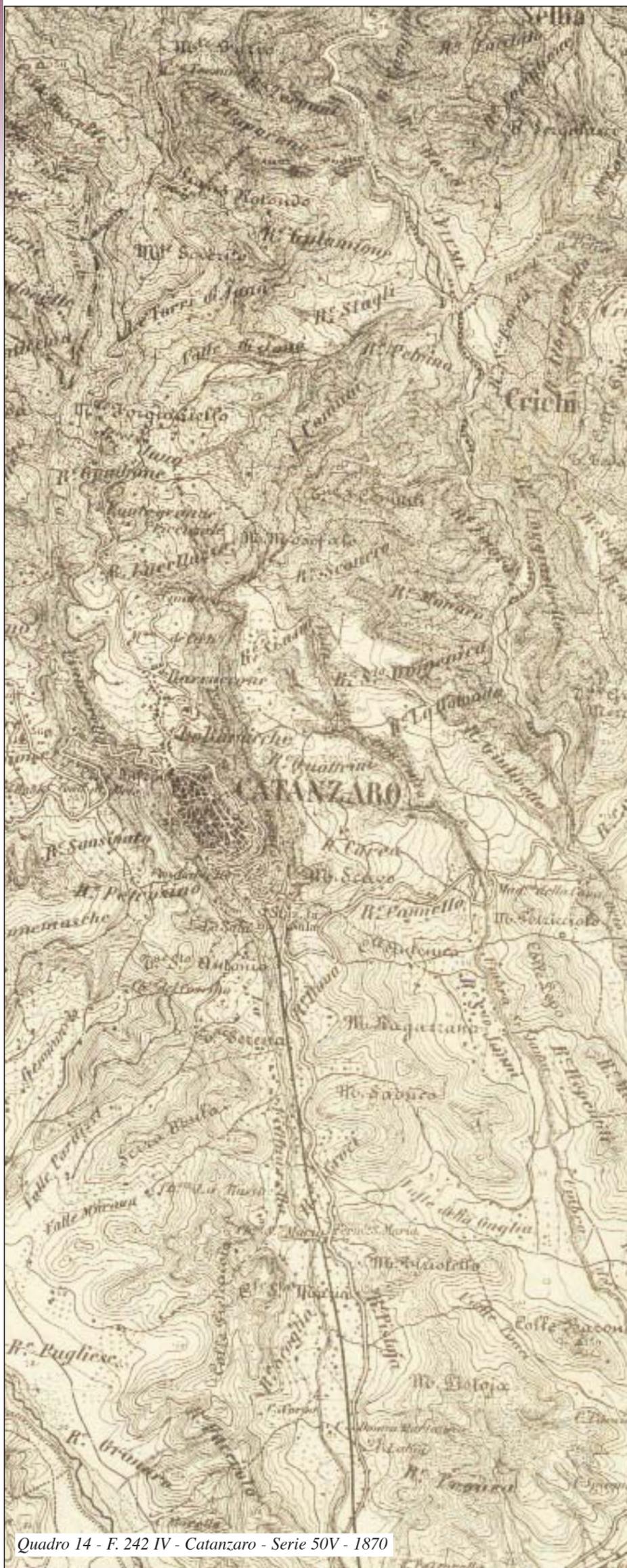
La via *Cassia*, percorsa dai pellegrini che dall'epoca dei re Franchi scendevano dalla Gallia verso Roma, denominata pertanto via *Francigena*, non diede origine ad alcun centro, tuttavia città quali Siena, Viterbo e centri minori presentano connessioni fra il loro impianto urbanistico e tale asse viario che li attraversava. A San Gimignano (**quadro 12**) ove la *Francigena* si snodava con curva sinusoidale, cui si giustapposero e intersecarono le vie del centro, la cristallizzazione dell'impianto urbano nei secoli successivi allo spostamento del percorso viario evidenzia tali rapporti.

Dopo l'XI secolo l'assetto territoriale della penisola, imperniato sulle vie di comunicazione e sui centri che le presidiavano e da cui si irradiavano funzioni strategiche economiche e culturali, si avvia a profonde trasformazioni. Le città vengono per la maggior parte cinte da mura: nella loro morfologia



interna si mantiene sostanzialmente inalterato il nucleo originario, ma le nuove giustapposizioni o sovrainposizioni hanno orditure viarie sinusoidali e convergenti a raggiera verso i riferimenti del potere, feudale, comunale, ecclesiastico. In alcuni centri si creano i presupposti per una frattura fra nucleo di fondazione e aree di nuova edificazione, che talvolta, come a Bari e a Brindisi, si realizzeranno dopo secoli.

Pur se non direttamente generati dai percorsi viari del tempo, sono connessi alle esigenze della viabilità e dei traffici di età medievale, anche certi agglomerati sommitali legati al fenomeno dell'incastellamento. Da tali centri, così come da quelli sviluppatasi lungo diverse valli fluviali si presidiavano vaste aree territoriali per obiettivi strategici, politici, mercantili, religiosi, ecc. Fra le valli di fiumi che furono veicoli di rapporti e di scambi, va ricordata la val Tiberina, crocevia economico-culturale, dotata di un articolato sistema stradale imperniato sulla via Flaminia. Su questa nervatura, anche dopo i deterioramenti nell'alto medioevo, si innestò una rete minore di percorsi che collegavano i centri sommitali. Sono numerosi gli esempi di insediamento che si espansero per funzioni di gravitazione nell'ambito di solchi vallivi (quali Sondrio o Pordenone), così come quelli il cui sviluppo si riconduce alla vicin-



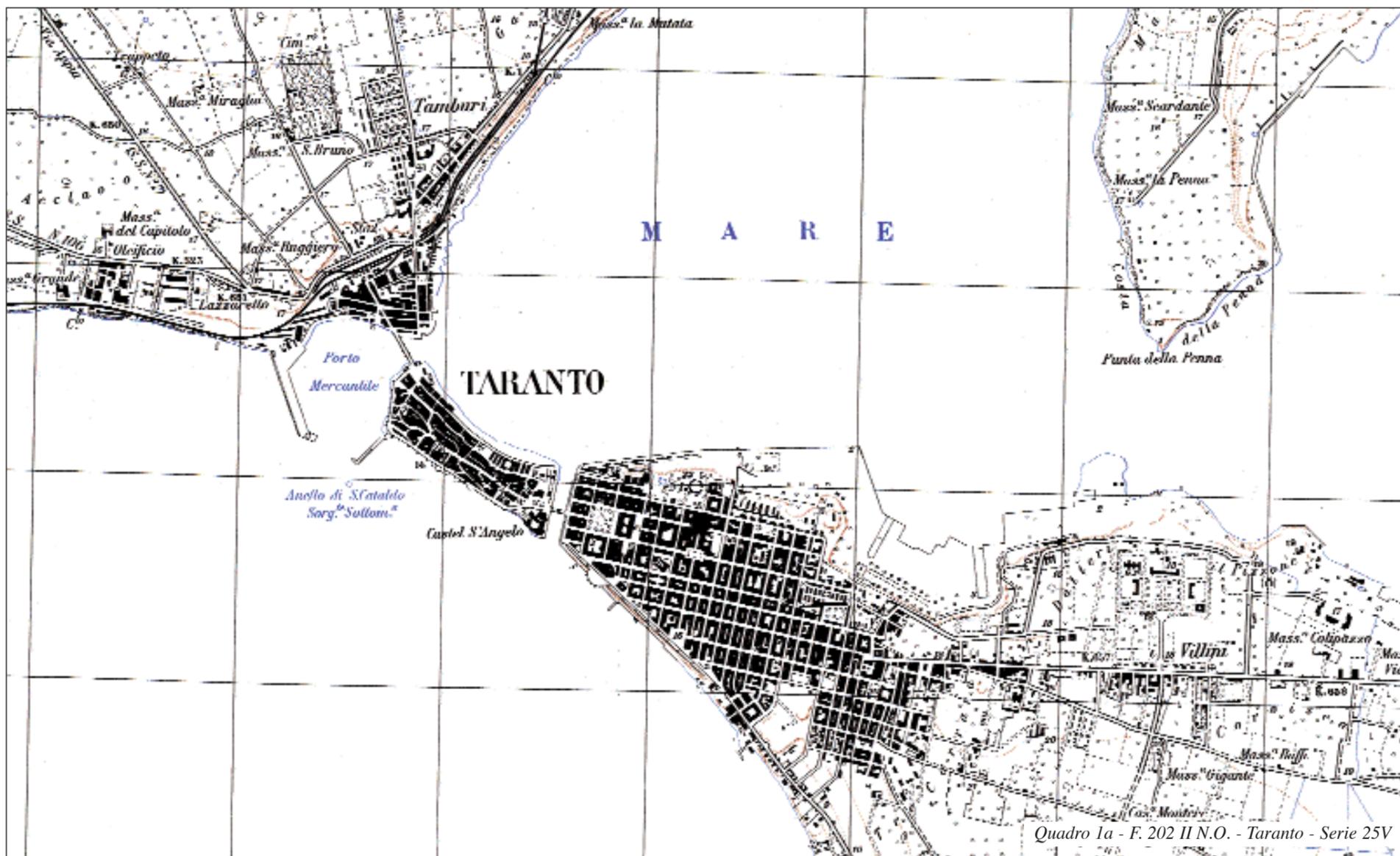
nanza di valichi alpini (Susa, Tarvisio, Dobbiaco, ecc.).
 Nei più grandi organismi urbani la successione degli eventi storici dall'età medioevale alla costituzione dello Stato unitario italiano ha la sua corrispondenza in fasce ed anelli di urbanizzazione scanditi da cerchie di mura che esprimono e datano le varie organizzazioni territoriali attuate da comuni, signorie, realtà politiche statali varie che hanno composto il dinamico mosaico preunitario della penisola. Ciò ha determinato evoluzioni all'interno delle morfologie planimetriche e degli impianti urbanistici che si sono differenziati assumendo caratteri diversificati rispetto alla similarità dei nuclei originari, in genere ben conservatisi. La transizione verso nuove orditure e schemi morfologici avviene dopo l'abbattimento, tra il XVII ed il XIX secolo, delle cinte murarie di cui gli organismi urbani, nella gran parte, risultavano dotati e, nei decenni successivi, con la costruzione delle linee ferroviarie. In molte città la prima dilatazione avviene nell'area compresa fra le mura demolite e la sta-

zione ferroviaria, ove si forma un nodo di intermodalità nei trasporti, di raccordi tra aree urbane e periferie extraurbane. Queste ultime, già avviate verso autonomie decentrate, vengono richiamate a rapporti di relazione diretta con i nuclei storici. Ciò sarà più accentuato nelle città che assumeranno nuove funzioni amministrative nelle partizioni regionali in cui verrà articolato il territorio italiano nella seconda metà del XX secolo. Significativi sono gli esempi di Isernia (**quadro 13**) – ove, prima dell'assunzione del ruolo di capoluogo provinciale, il semplice impianto topografico del centro risultava legato soprattutto alla funzione strategica di controllo delle comunicazioni fra Sannio e Benevento, Napoli e la valle del Volturno, funzioni già proprie della romana *Aesernia* – e di Catanzaro la cui recente dilatazione (evidenziata dal raffronto fra i **quadri 14** e **15**) si connette alla modificazione delle sue funzioni e con la recente infrastrutturazione viaria del suo territorio.

110. Abitati in dipendenza dall'evoluzione dei sistemi di trasporto

ANDREA BISSANTI

Università degli Studi di Bari

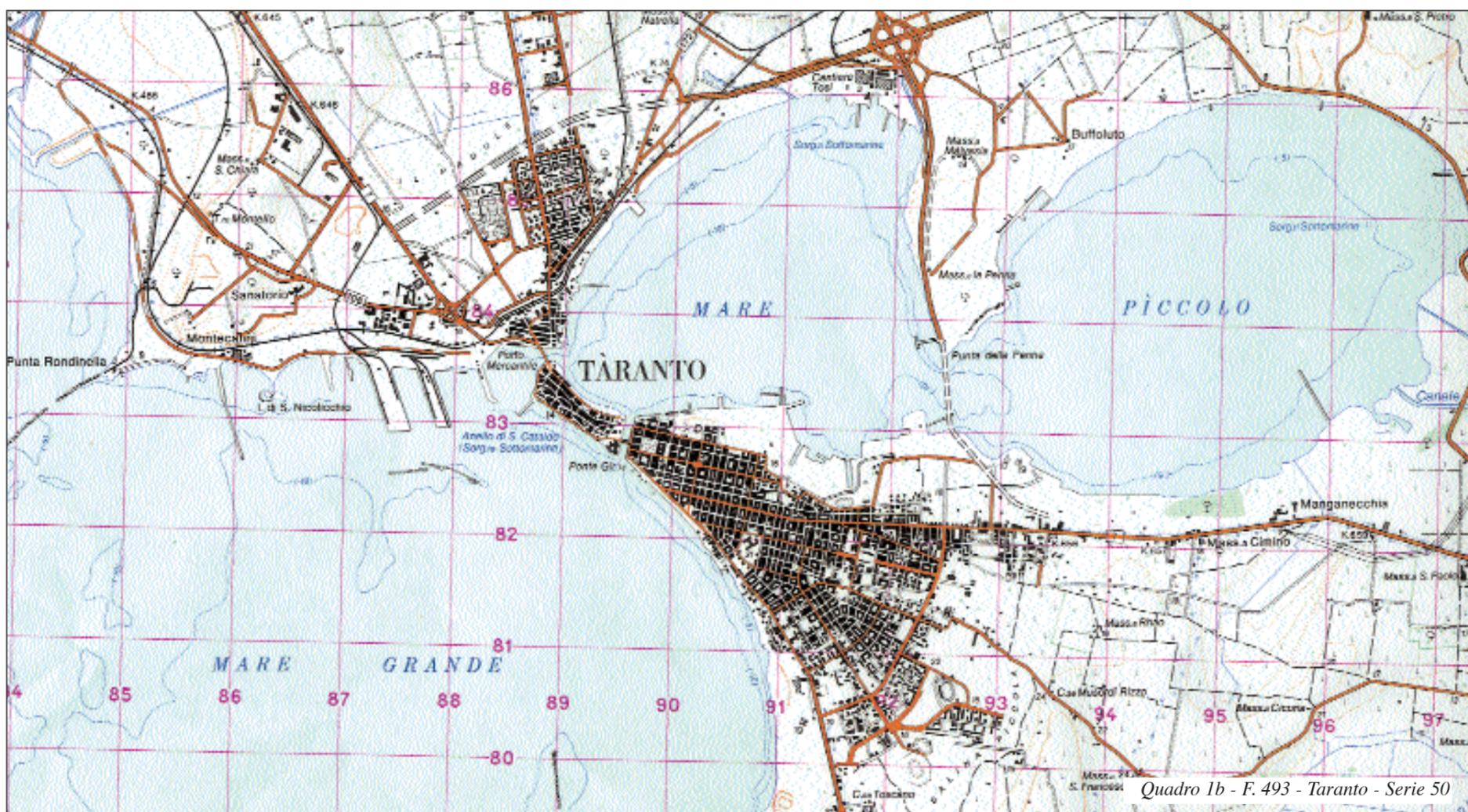


Quadro 1a - F. 202 II N.O. - Taranto - Serie 25V

La viabilità e i sistemi di trasporto costituiscono un settore chiave dello sviluppo territoriale ed esercitano molteplici influenze sugli abitati e sulle loro forme, sia in positivo (come attrazione e incremento di insediamenti) sia in negativo (si pensi in particolare all'«effetto barriera»).

Il reticolo delle infrastrutture materiali, costituite da rete viaria e ferroviaria, nonché dai nodi portuali (sia sul versante Adriatico sia su quello Tirrenico)

e aeroportuali, mostra una concentrazione soprattutto nel Nord Italia, dove emerge una congestione delle arterie stradali in particolare, e l'inadeguatezza si correla quindi più con l'intensità e il volume dei traffici che con lo sviluppo lineare delle reti. Anche i servizi mostrano un'analogha concentrazione. In particolare per quanto riguarda i porti, solo il traffico passeggeri vede emergere il Centro e il Sud, ad esempio con Reggio Calabria, Napoli e



Quadro 1b - F. 493 - Taranto - Serie 50



Quadro 2a - F. 142 II N.O. - Civitavecchia; F. 142 II S.O. - Torre Marangone - Serie 25V



Quadro 2b - F. 363 Sez. III - Civitavecchia - Serie 25

Civitavecchia. Uniche eccezioni, per struttura degli approdi, diversificazione merceologica e altri servizi (quali piazzali merci, binari ferroviari, capacità di magazzini frigoriferi e silos), sono costituite nel Meridione dai porti di Taranto e di Gioia Tauro, cui peraltro non corrisponde la presenza di strutture interportuali, le più importanti delle quali si trovano nel Nord.

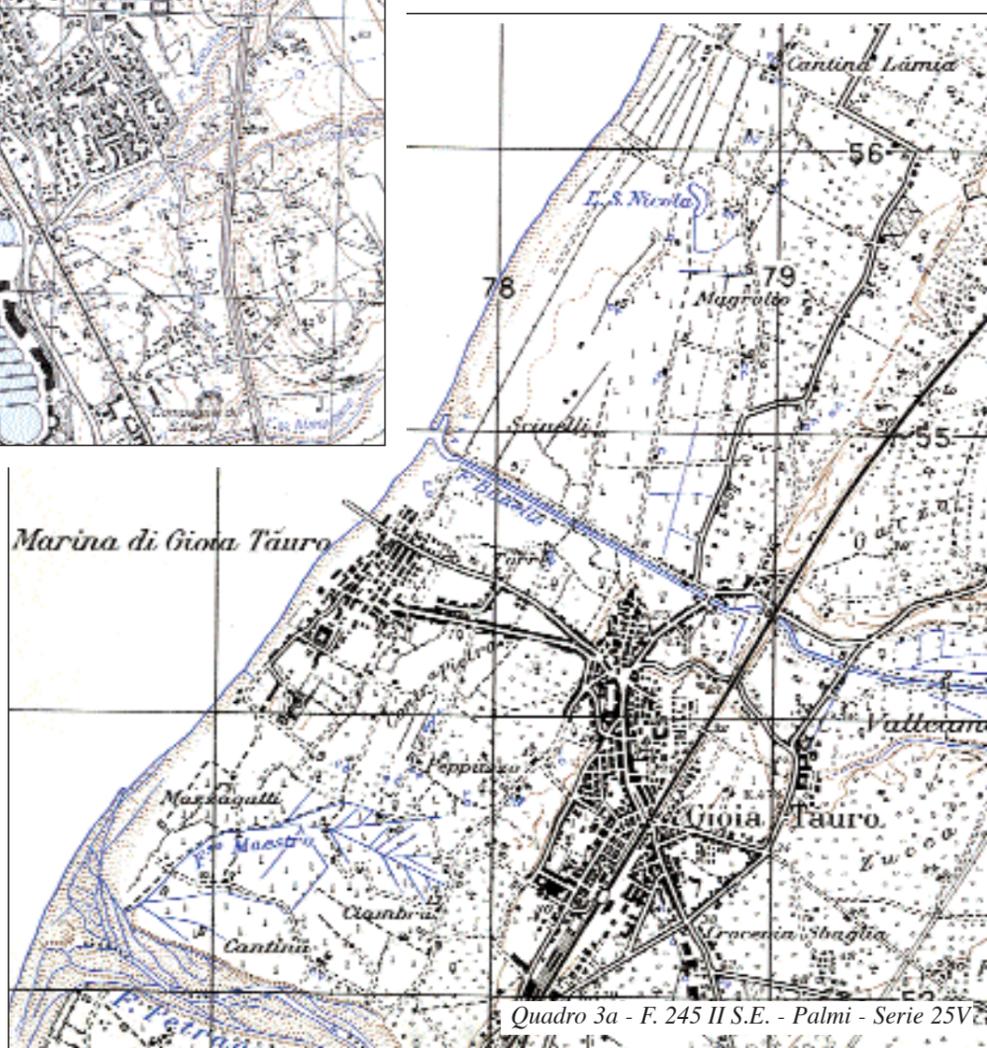
L'antropizzazione del territorio prodotta da tali strutture si è realizzata generalmente in modi compatibili con il sistema territoriale e le sue caratteristiche fisiche e antropiche, finché la capacità tecnologica e l'utilità funzionale hanno proceduto – per intensità degli interventi e tempi di realizzazione – armonicamente. Man mano che esse si sono rese sempre più indipendenti dalle caratteristiche dei siti, sono anche diventate sempre più esterne e sempre più «altro» rispetto all'insediamento umano: si pensi a esempi classici, come quello della romana via Emilia, «generatrice di città», e alla linea ferroviaria, che invece «lambisce i centri, ne determina un'appendice, spostando il fulcro» (CLEMENTI et alii, 1996, p. 94). Successivamente, le grandi infrastrutture ad alta tecnologia, progettate potendo ormai tener conto pressoché soltanto della loro funzio-

ne, hanno creato soluzioni adattabili alle più diverse condizioni di sito, standardizzandole: così è per gli svincoli autostradali, le linee ferroviarie ad alta velocità, i tralicci di sostegno delle linee elettriche dell'alta tensione, i silos granari, i centri commerciali e «persino i palazzi delle poste nei parchi ferroviari e negli aeroporti» (Id., p. 95).

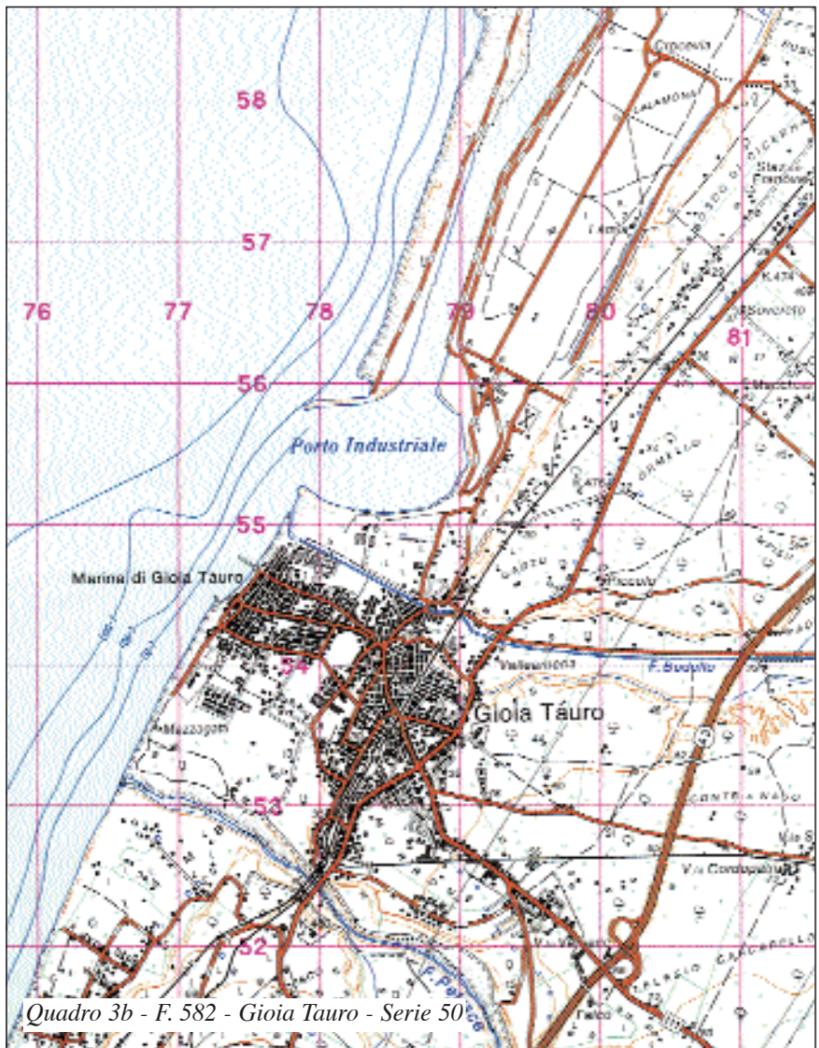
Ma la rappresentazione cartografica e la comparazione fra carte relative a tempi diversi consente di rintracciare i segni dell'antica trama familiare fra insediamenti e vie di comunicazione, fra città e porti, di apprezzarne il distacco intervenuto anche in tempi recenti, oppure di cogliere l'apparente estraneità delle nuovissime strutture rispetto a un antico abitato. Una guida tuttora valida a tale comparazione sembra il quadro dei tipi di espansione delle città proposto dal Toschi nel 1966 e ripreso dal Vallega nel 1989, e che vede una crescita per «disseminazione», per «propaggini» o per «gemmazioni», come emerge fra l'altro dai quadri esemplificativi di questa tavola.

Vi sono città o località che risentono fortemente (o stanno risentendo in alcune parti), nei loro aspetti formali oltre che funzionali, di un sistema di trasporto dominante. È questo il caso in particolare delle città o località costiere, che sono un esempio di abitato influenzato, originariamente e/o ancora ai nostri giorni, dalla presenza di porti e di strutture più o meno estese, più o meno artificializzanti il tratto costiero su cui insistono. La tecnologia odierna dei trasporti marittimi e delle attrezzature portuali fa sì che la distinzione fra porti naturali e artificiali appaia oggi decisamente superata in generale, almeno nei territori caratterizzati dalle forme più complesse di sviluppo. Già nell'Atlante del Marinelli del 1922, peraltro, veniva evidenziato che «perché uno spazio acqueo si possa considerare come porto naturale deve presentare opportune condizioni di ancoraggio ovvero di riparo dal vento e dai flutti ...», ma «nelle odierne condizioni della navigazione un porto naturale per essere ampiamente utilizzato a scopo commerciale ha sempre bisogno di venir guarnito con moli, banchine ed altre opere simili, le quali possono ... avere tale sviluppo da fargli perdere gran parte delle sue caratteristiche così da doverlo considerare come porto prevalentemente artificiale».

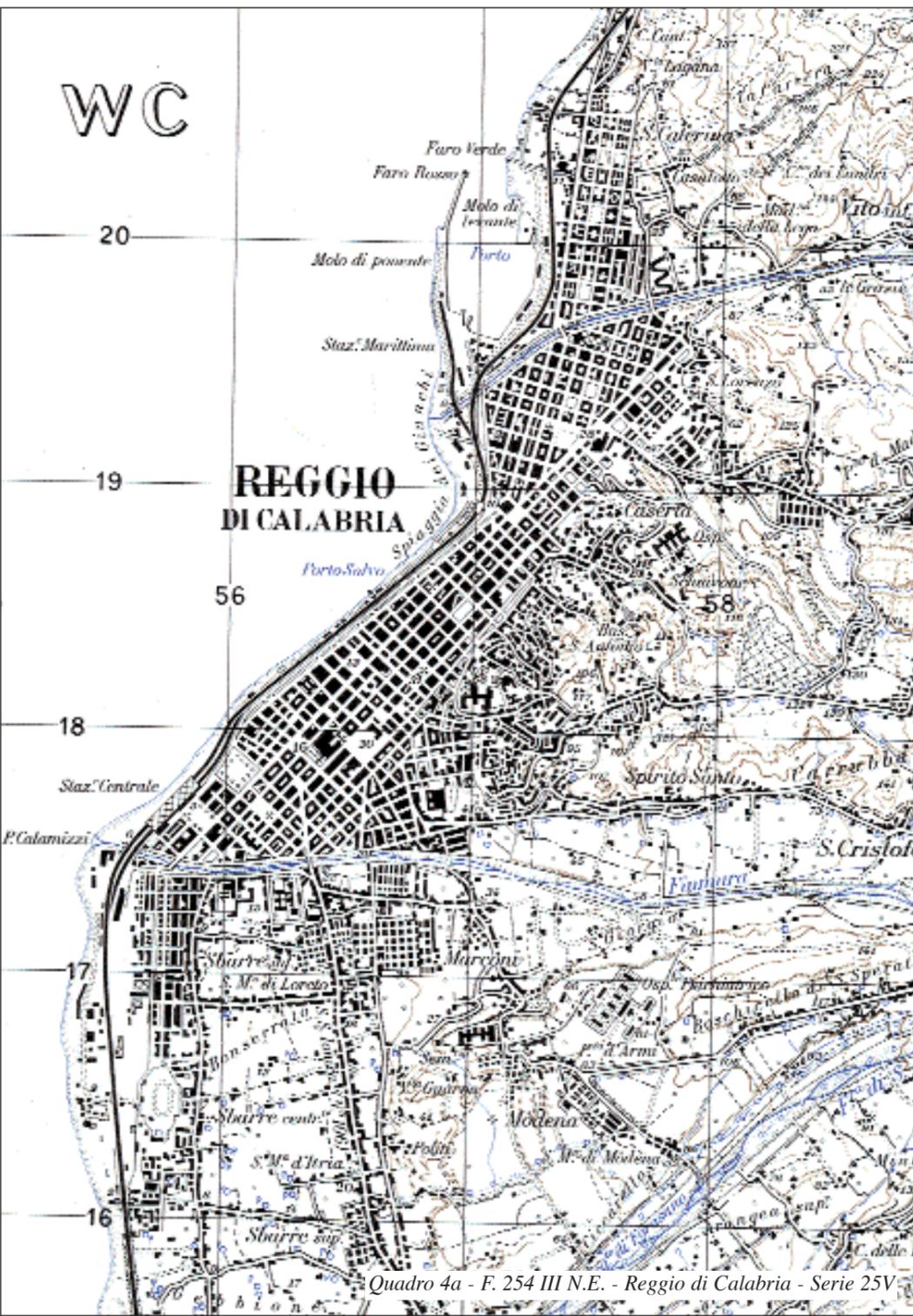
Nel decennio 1970-1980 viene sostanzialmente



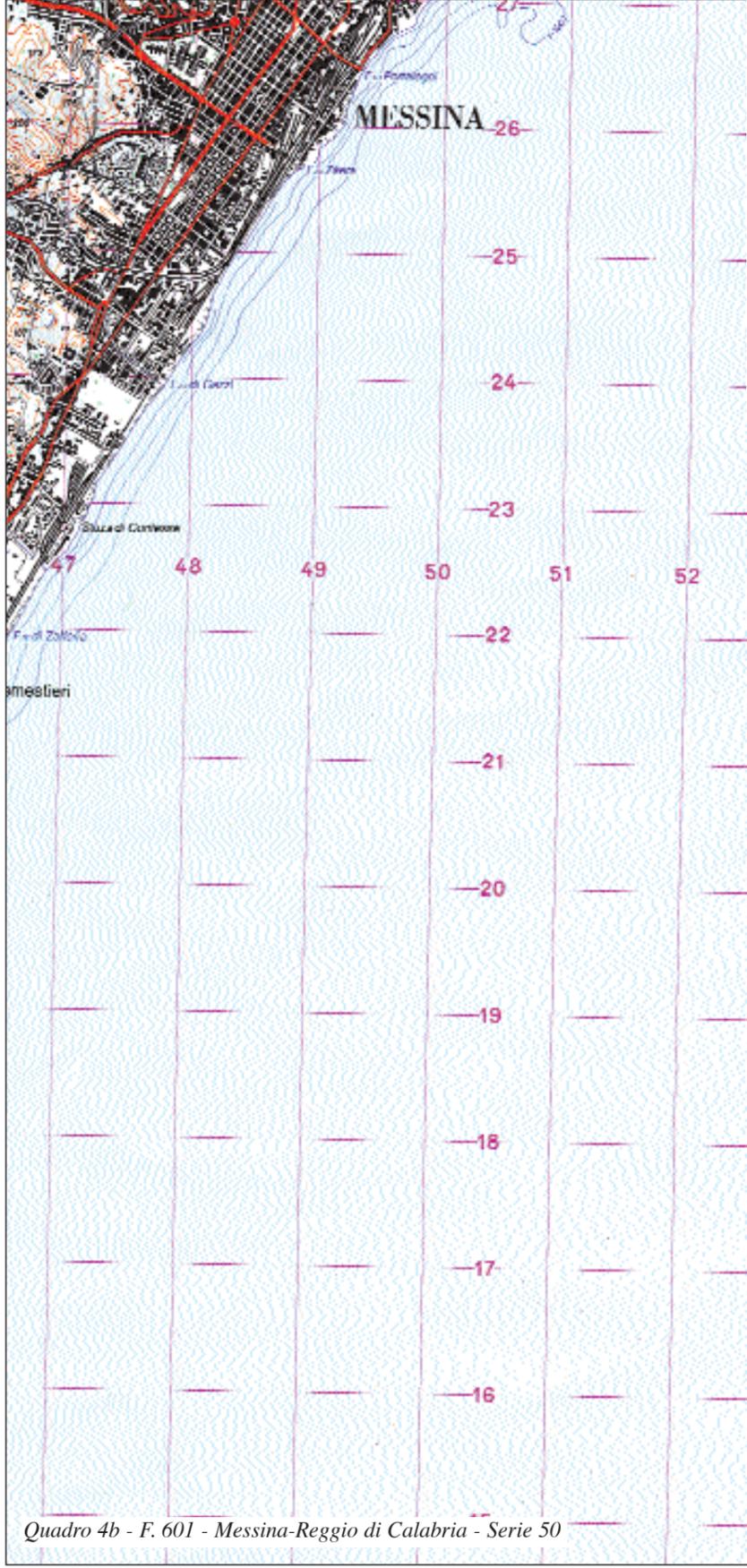
Quadro 3a - F. 245 II S.E. - Palmi - Serie 25V



Quadro 3b - F. 582 - Gioia Tauro - Serie 50

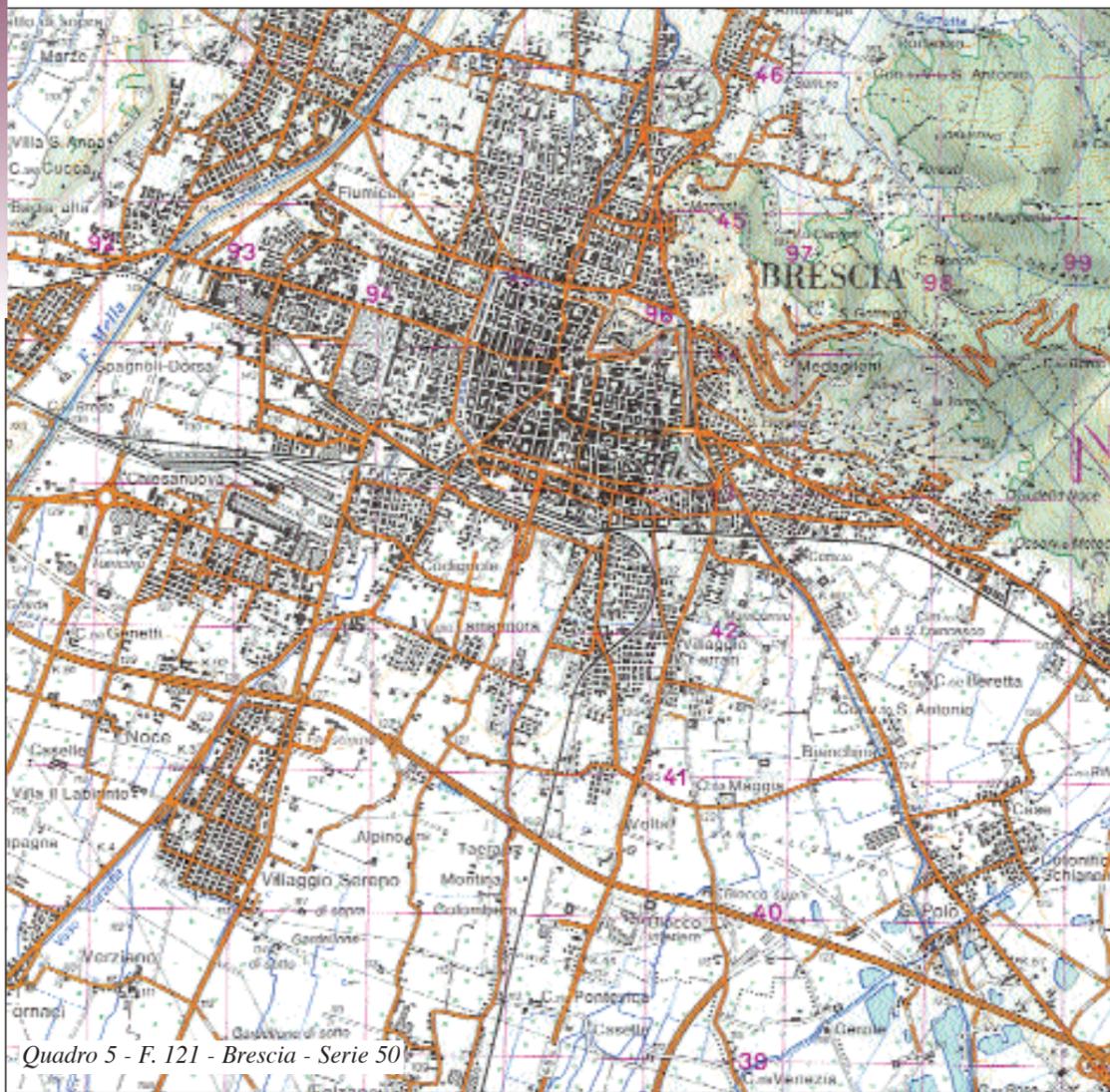


Quadro 4a - F. 254 III N.E. - Reggio di Calabria - Serie 25V

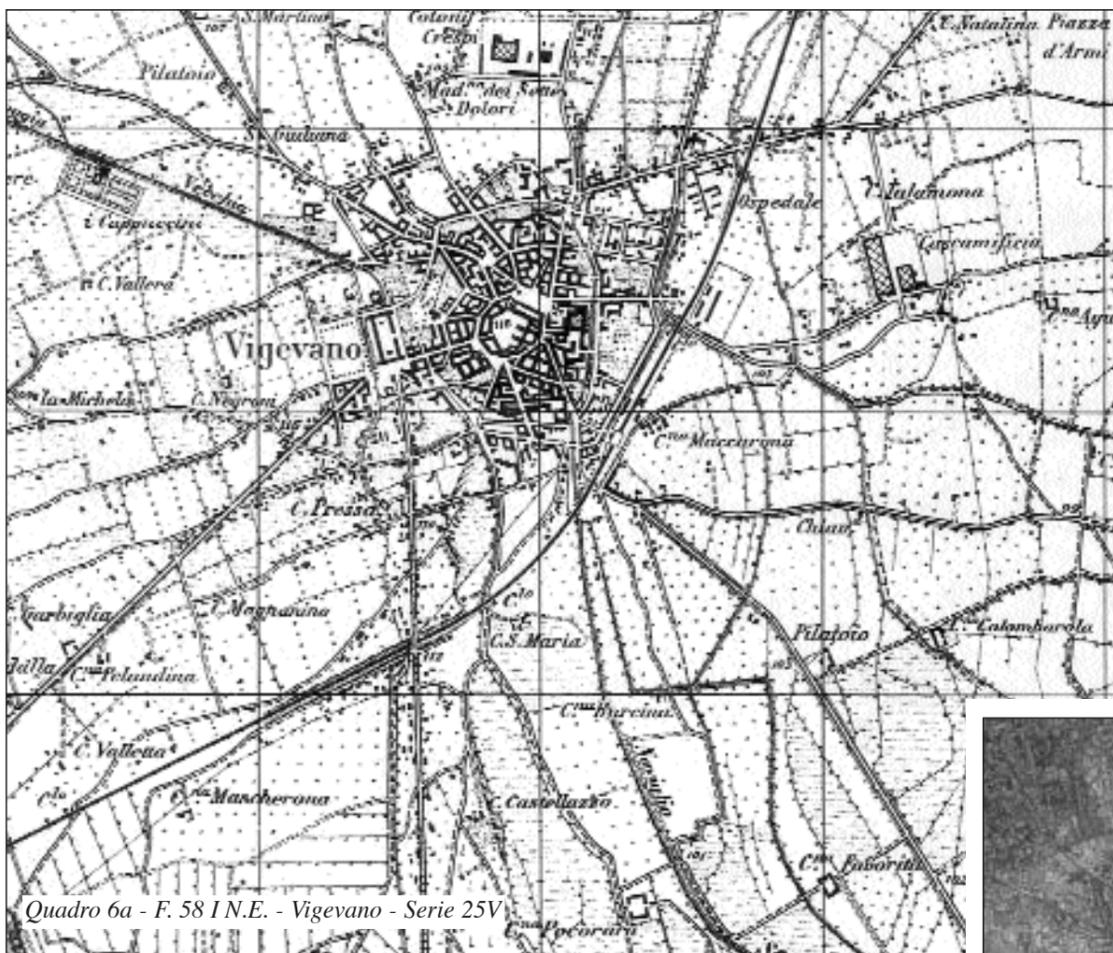


Quadro 4b - F. 601 - Messina-Reggio di Calabria - Serie 50





Quadro 5 - F. 121 - Brescia - Serie 50



Quadro 6a - F. 58 I.N.E. - Vigevano - Serie 25V

sancito che le caratteristiche del sito come fattore di sviluppo di un porto e della città portuale non vanno sopravvalutate, in quanto tale sviluppo è relativo piuttosto ai modi di utilizzazione del porto, e quindi a fattori tecnologici, politici ed economici. In tempi ancora più vicini sono stati riconosciuti ulteriori cambiamenti intervenuti nelle relazioni fra città portuali e porti nei paesi sviluppati. Rispetto al passato, il legame di dipendenza fra porto e città appare di molto indebolito, con una separazione sempre più evidente fra industrializzazione portuale e funzione industriale del porto. Magari oggi si cerca, anche per motivi sociali ed ecologici, di valorizzare le aree urbane adiacenti ai vecchi porti e di coordinare le funzioni portuali tradizionali con quelle di tipo urbano (relative al tempo libero in generale, alla navigazione da diporto, ecc.). Ciò nondimeno, la cartografia testimonia gli antichi legami e il vincolo spesso costituito per lo sviluppo del centro dalla presenza del porto, anche quando – trattandosi di porti militari – le carte ne segnalino la presenza solo attraverso spazi «inspiegabilmente» bianchi.

Un esempio sono in particolare tre porti, attualmente classificati di I classe, ma con una storia molto diversa:

- Taranto, a lungo centro importante della Magna Grecia (**quadri 1a e 1b**), risalente all'VIII secolo a. C., viene riportato nella tavola n. 47 dell'Atlante del Marinelli fra i porti naturali;

- Civitavecchia (**quadri 2a e 2b**), eretta a porto di Roma da Traiano, essen-

do diventato insufficiente quello di Ostia, verso il 106 d. C.;

- Gioia Tauro (**quadri 3a e 3b**), in un certo senso prodotto succedaneo della scelta localizzativa, arrivata fuori tempo massimo, di un V centro siderurgico, oggi al servizio di un'area industriale che interessa in totale 1483 ha (poco meno di 500 ha il lottizzato industriale), ricadente su tre comuni (Gioia Tauro, Rosarno e San Ferdinando), e quindi, a differenza dei due precedenti, ma a differenza anche del porto di Reggio di Calabria, classificato di II classe (**quadri 4a e 4b**), sganciato da una lunga storia unitaria fra sviluppo di una città e sviluppo della struttura portuale.

La città di Reggio di Calabria (**quadri 4a e 4b**) è anche un esempio della dipendenza dello sviluppo dell'abitato sia dal più antico porto sia da una struttura di trasporto ben più moderna. Osservando infatti la tavoletta e il 50 000 si può agevolmente rilevare come l'abitato abbia proseguito la sua espansione soprattutto lungo la costa e, rispetto al porto, in direzione sud, dove il parziale «effetto barriera» della fiumara Calopinace risulta pressoché annullato nel periodo che separa le due rappresentazioni e spostato a sud, alla fiumara di S. Agata, resa al momento invalidabile dalla sopraggiunta presenza dell'aeroporto.

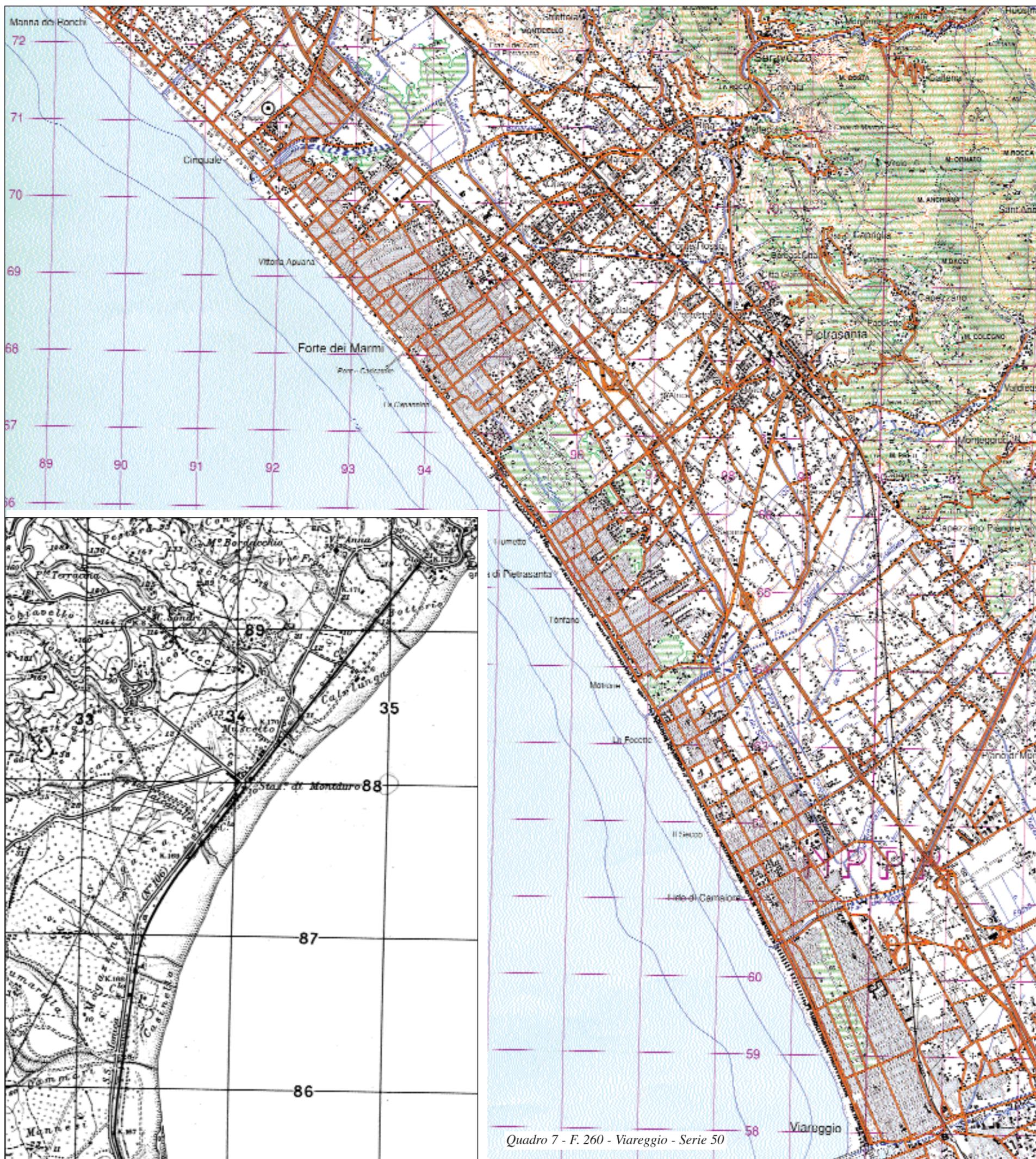
Altri esempi di «effetto barriera» si trovano nei **quadri 5, 6 e 7**, mentre i **quadri 8a e 8b** sono un esempio – fra i tanti possibili – dell'effetto «attrattivo» esercitato, in condizioni morfologiche ed economiche tutt'altro che favorevoli, dalla ferrovia e dalla strada, oltre che dal mare. Anche le numerose «marine» lungo la costa del Metapontino, che scavalcano la statale 106 in corrispondenza dei centri interni dai quali molte derivano la loro denominazione (Castellaneta Marina e Marina di Ginosa nel Metapontino Tarantino; Lido di Metaponto, Marina di Pisticci e Lido di Scanzano nel tratto lucano) costituiscono efficaci esempi (per questa forma di insediamento costiero si veda in particolare la tavola 106. «Abitati costieri»).

Vi sono poi interessanti forme di abitati lungo autostrade e superstrade. Un bell'esempio dell'influenza esercitata dalla viabilità e dai sistemi di trasporto è dato dal tratto Padova-Mestre, percorso, lungo una fascia di circa 3 km di larghezza, dalla linea ferroviaria e dall'autostrada A4 che corrono parallele in rettilineo e, immediatamente a sud, con un tratto appena serpeggiante, dalla strada di interesse regionale n. 11 (**quadro 9**). La complessità e varietà delle relazioni spaziali fra queste tre principali vie di comunicazione e gli abitati sono arricchite dal reticolo di viabilità minore che si dirama a nord e a sud di questo asse, lungo il quale si snodano grumi contigui di insediamenti residenziali e produttivi, che segnano un territorio dove il riflusso degli insediamenti dalla città alla campagna ha fatto pressoché scomparire quest'ultima.

Diverso, nel centro Italia, il caso della fascia tra S. Benedetto del Tronto e Ascoli Piceno, percorsa e innervata dalla strada di grande comunicazione n. 4 (Salaria), dalla diramazione dell'autostrada A14 (fra i caselli S. Benedetto del Tronto-Ascoli Piceno e Maltignano) in direzione di Ascoli Piceno e da una strada



Quadro 6b - F. 58 - volo 1999 - serie 12 - fot. 337



Quadro 7 - F. 260 - Viareggio - Serie 50

Quadro 8a - F. 242 III S.O. - Soverato - Serie 25V

regionale (**quadro 10**). All'interno di questa stessa fascia corre anche il tratto terminale del fiume Tronto. Qui, lo spazio conserva aree di specializzazione ben evidenti: la campagna è distinta dall'abitato, e questo dall'insediamento produttivo.

La stessa tecnologia poc'anzi richiamata consente, peraltro, anche la conservazione di forme d'insediamento sparso in aree montane, quindi morfologicamente ostili, purché esistano ingenti risorse finanziarie e una precisa volontà politica di conservarne il popolamento e con ciò le tradizionali forme di vita culturale ed economica, tenute però saldamente agganciate alla modernità anche per mezzo di efficienti vie di comunicazione.

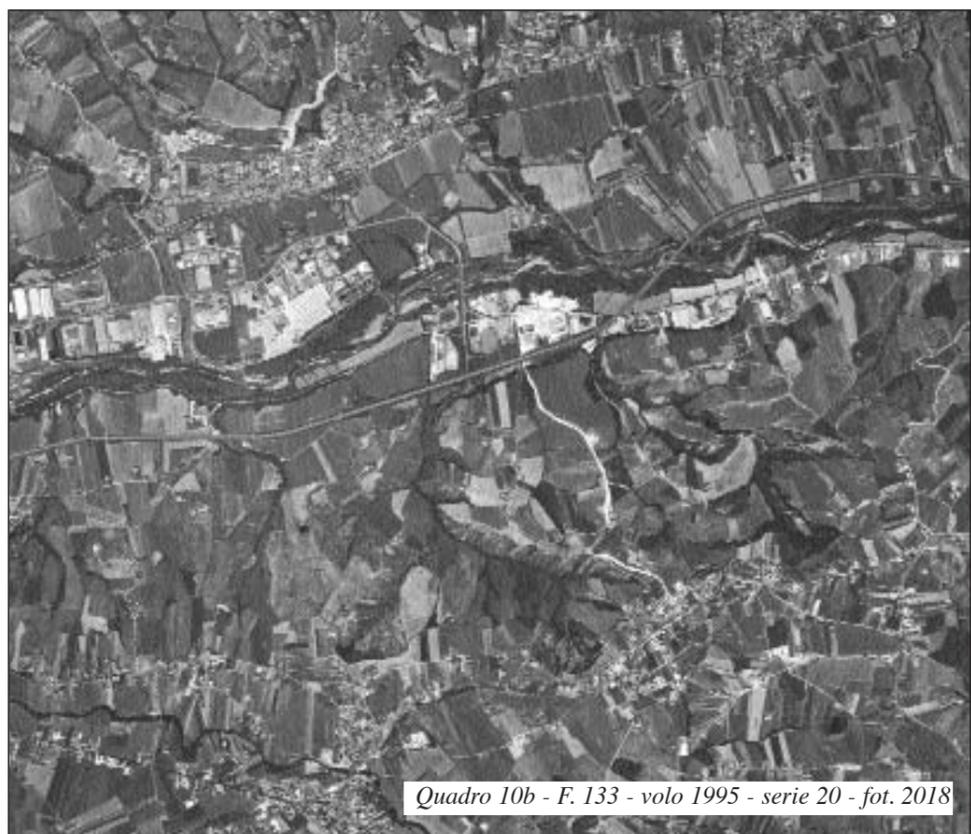
Un bell'esempio è riportato nel **quadro 11**. Risulta evidente il fondovalle pianeggiante della val Venosta, nel tratto compreso tra i centri di Lasa a ovest e di Laces a est. In tale stretta zona, larga da poche centinaia di metri a due chilometri circa, scorre l'Adige; al corso d'acqua si affiancano la strada ferrata e la rotabile. La prima devia brevemente dal percorso del fiume per servire i centri allineati lungo la strada statale n. 40. Gli abitati si sviluppano prevalentemente lungo la principale via di comunicazione. Si osservi però che non manca insediamento sparso nelle aree a ridosso della fascia pianeggiante: in particolare, a sud dell'asta fluviale, l'area che comprende fra l'altro la selva di Tarnello e monte di Tramontana, delimitata a ovest dalla valle di Lasa, e ad est dalla



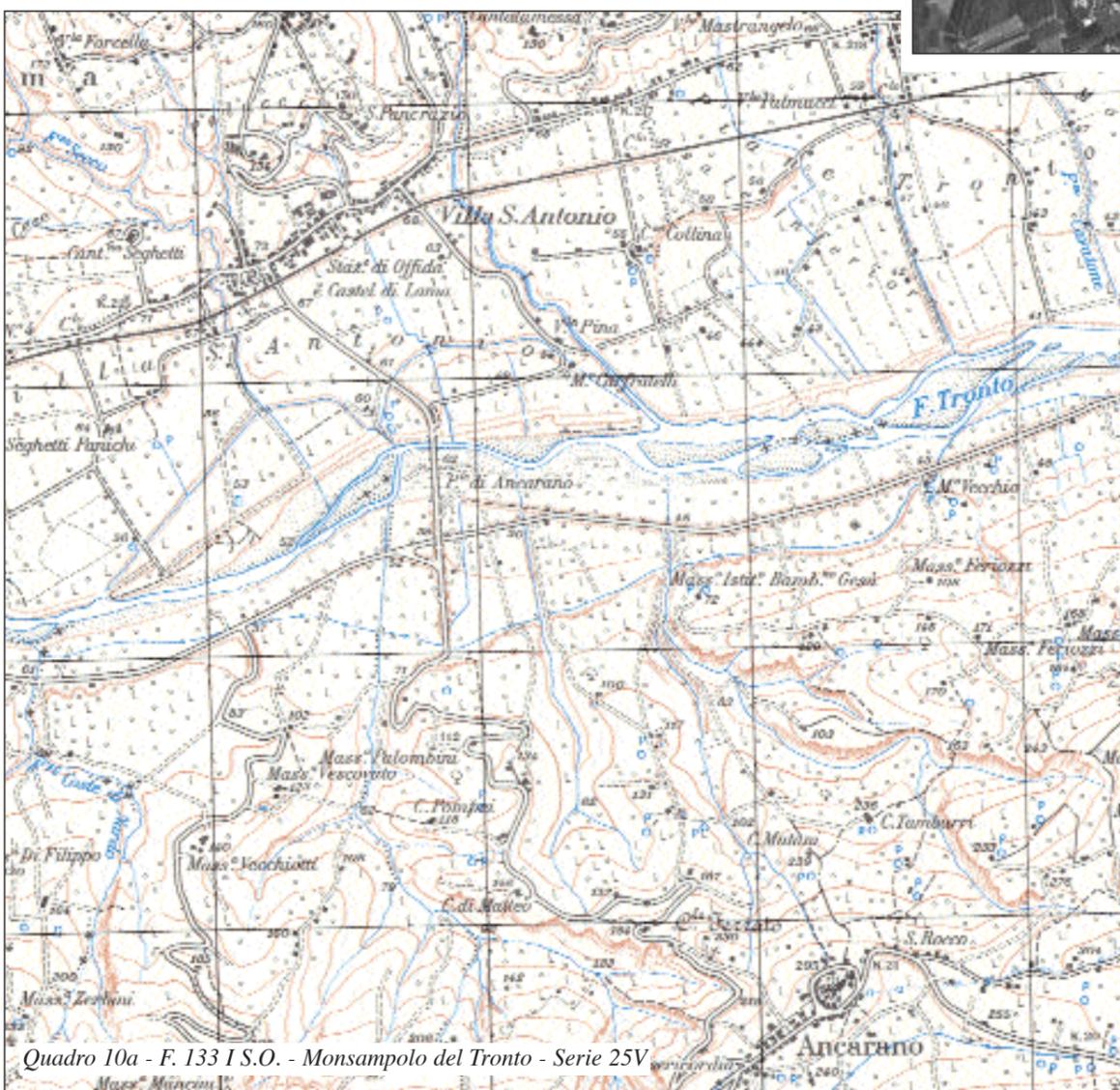
Quadro 8b - F. 580 - Soverato - Serie 50



Quadro 9 - F. 126 - Padova - F. 127 - Mestre - Serie 50



Quadro 10b - F. 133 - volo 1995 - serie 20 - fot. 2018

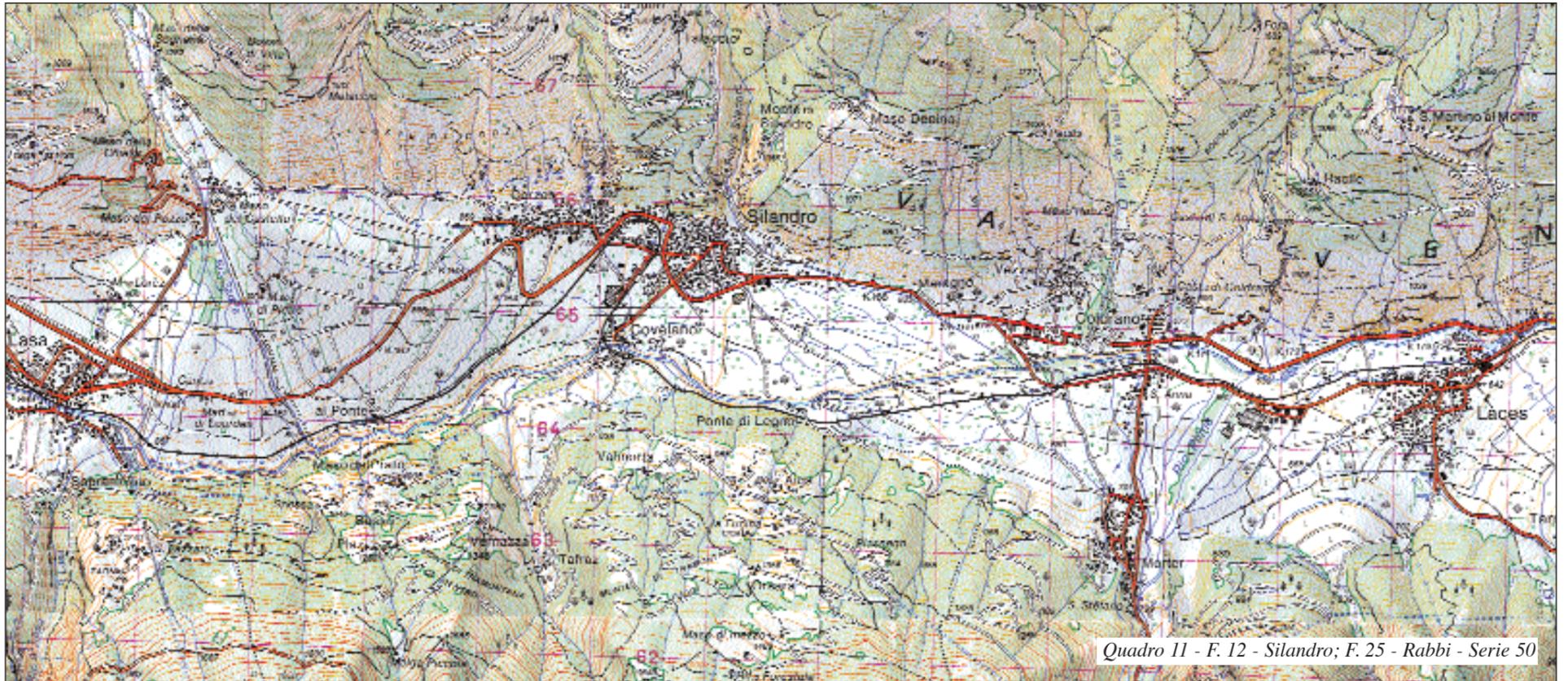
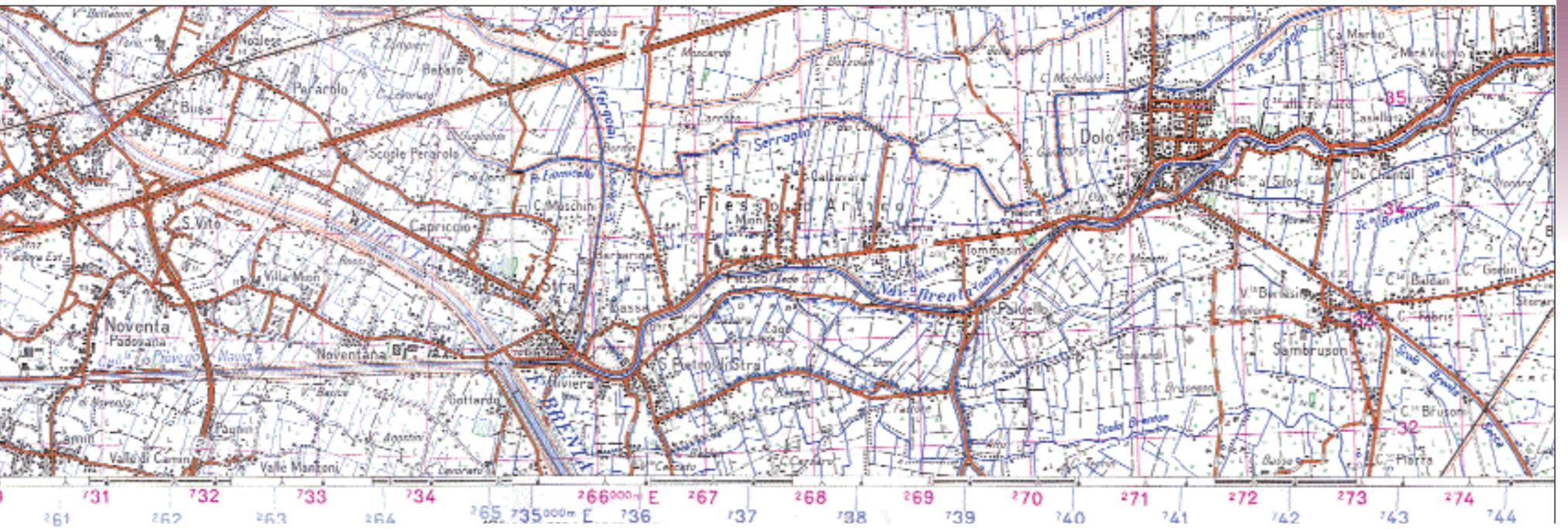


Quadro 10a - F. 133 I.S.O. - Monsampolo del Tronto - Serie 25V

valle Ramini, presenta insediamento sparso, di masi e altre abitazioni, in piccole aree con pendenze meno accentuate. Strade secondarie e carrozzabili, strette e tortuose, ma asfaltate e ben tenute, assicurano il collegamento nelle diverse direzioni. Si tratta di vie di comunicazione quasi tutte chiuse al normale traffico automobilistico. L'accesso è così consentito solo agli abitanti, proprio con l'obiettivo di favorire, attraverso collegamenti agevoli, la permanenza del loro insediamento.

Quadri 1 a e 1b – Taranto. La città è legata al suo porto sin dalle più lontane origini. Lo è tutt'oggi, con un polo industriale che si stende su una superficie pari a quasi due terzi dell'abitato, avendone bloccato le possibilità di crescita in direzione nord-ovest; il porto, sviluppatosi soprattutto in funzione di tale polo, si colloca al terzo posto tra i maggiori porti italiani, per movimento complessivo di merci sbarcate/imbarcate, costituite soprattutto da prodotti siderurgici e materie prime per la loro produzione, che nel 1999 ha rappresentato il 7,1% del totale nazionale. Sostanzialmente sono due i fattori che hanno favorito e condizionato insieme la crescita economica e urbanistica della città, entrambi legati al porto: il suo ruolo di piazza militare, che risale a prima dell'Unità d'Italia (con i connessi vincoli territoriali), all'interno del sistema difensivo dello Stato, e la localizzazione dei un polo siderurgico negli anni '60 del Novecento.

Quadri 2a e 2b - Civitavecchia. La città si estende fra il porto (terzo in Italia per il trasporto passeggeri, soprattutto con la Sardegna), riportato dal Marinelli come esempio di porto artificiale (**quadro 2a**), e la A12, in direzione sud, fino al confine comunale con S. Marinella. All'addensamento edilizio



Quadro 11 - F. 12 - Silandro; F. 25 - Rabbi - Serie 50

costiero (che si sviluppa ormai pressoché senza soluzione di continuità), dovuto soprattutto a due cause, l'attività industriale-marittima e lo sviluppo balneare (si veda in particolare la tavola 106. «Abitati costieri»), si aggiunge un insediamento che estende le sue propaggini verso l'interno seguendo le strade secondarie (quadro 2b).

Quadri 3a e 3b - Gioia Tauro. Il porto di Gioia Tauro, oltre a quello di Taranto, è il solo del Mezzogiorno ampiamente dotato di servizi; è al terzo posto in Italia per tonnellaggio di merci imbarcate. Il confronto fra la tavoletta del 1959 (quadro 3a) e la carta più recente (1993, quadro 3b) dimostra come il centro si è esteso verso est e verso sud, superando l'ostacolo costituito dalla linea ferroviaria e dalla SS 18, che corrono pressoché parallele in senso N-S, mentre in direzione della costa il capoluogo e la sua marina risultano oggi pressoché saldate; un'ulteriore direttrice di espansione, quella verso S-E, appare la SS 111, fino allo svincolo della A3.

Quadri 4a e 4b - Reggio di Calabria. La città ha origini molto antiche, la greca Rhéghion esisteva già nell'VIII secolo a.C. Il porto, di II classe, è un bacino artificiale, protetto dalla banchina di Ponente, nella parte costiera settentrionale della città. Presenta tre approdi, rispettivamente per i passeggeri, cui assicura i collegamenti con la Sicilia, per la movimentazione ro-ro e per le rinfuse. È il primo porto passeggeri in Italia, di cui costituisce una quota del 12,2%.

Quadro 5 - Brescia. In questo caso è evidente l'effetto barriera costituito a sud progressivamente dalla SS 11, poi dalla strada ferrata e quindi dall'autostrada A4, che scorrono in direzione E-O.

Quadri 6a e 6b - Vigevano. Anche qui la ferrovia emerge nella ricognizione del 1922 come prima barriera, annullata dalla successiva espansione dell'abitato, evidente nella foto aerea.

Quadro 7 - Viareggio-Marina di Ronchi. In questo tratto è evidente la costrizione all'espansione dell'abitato costituita dalla viabilità principale

oltre che dalla morfologia e dalla strada ferrata: l'autostrada A12 e la SS 1 corrono per lunghi tratti rettilinei, a volte intersecandosi, lungo la fascia costiera, dove gli insediamenti turistici si succedono pressoché senza soluzione di continuità.

Quadri 8a e 8b - Soverato Marina. Il tratto costiero che si affaccia sul golfo di Squillace, compreso fra la località Pietra Grande a nord e Rodano a sud (quadro 8a), in un trentennio appare profondamente mutato (quadro 8b) per effetto dell'espansione dell'abitato, avvenuto sia a est della strada ferrata e della statale 106, sia a ovest, più per disseminazioni e propaggini che per gemmazione, manifestando in modo evidente la forza attrattiva esercitata dalla strada ferrata e rotabile, oltre che dal mare.

Quadro 9 - Padova-Mestre. Se l'effetto della strada di interesse regionale n. 11 sugli abitati risulta evidente dall'allineamento dei centri che attraversa (Stra, Dolo, Mira), quello della ferrovia è leggibile in corrispondenza delle stazioni (Vigonza Pianiga, Dolo, Marano) e quello dell'autostrada è riconoscibile negli insediamenti produttivi sorti in corrispondenza degli svincoli (Padova Est, Dolo-Mirano e Mestre Ovest).

Quadri 10a e 10b - Villa S. Antonio-Ancarano. L'area compresa fra le due località risulta oggi profondamente modificata rispetto a qualche decennio fa (quadro a). Infatti, si osservi l'attuale svincolo Ancarano-Castel di Lama (quadro b), dove gli abitati sono collegati da nord a sud attraverso la viabilità minore, gli impianti produttivi si addensano fra la statale e l'autostrada (in corrispondenza dello svincolo), separati dal corso d'acqua, e ampi tratti conservano un aspetto rurale.

Quadro 11 - Val Venosta. Territorio compreso fra i centri di Lasa a ovest e Laces a est, esempio di viabilità recentemente finalizzata alla permanenza degli insediamenti in aree montane.

BIBLIOGRAFIA

CLEMENTI G., DEMATTEIS G., PALERMO C. (A CURA DI), *Le forme del territorio italiano*, Vol. I *Temi e immagini del mutamento*, Roma-Bari, Laterza, 1996.
 ISOLA A., *Forme insediative e infrastrutture*, Politecnico di Torino, Padova, Marsilio Editori, 2002.

LUCIA M. G., *I trasporti marittimi nelle teorie geografiche*, Milano, Franco Angeli, 1990.
 TOSCHI U., *La città (Geografia urbana)*, Torino, UTET, 1966.
 VALLEGA A., *Geografia umana*, Milano, Mursia, 1989.
 UNIONCAMERE, *L'atlante dello sviluppo locale*, Milano, Franco Angeli, 2003.

111. Abitati di fondazione a pianta regolare

MARIA CLOTILDE GIULIANI BALESTRINO

Università degli Studi di Genova

Il denominatore comune degli abitati a pianta regolare è stata la volontà dell'uomo che ne ha progettato e realizzato la creazione e la difesa. L'Italia è certamente il paese del mondo dove, nell'arco della sua storia millenaria, città e borghi di questo tipo si sono sviluppati in maggior numero e da più lungo tempo. Terra protesa nel Mediterraneo, con clima favorevole all'insediamento, ha visto sedimentarsi nel suo ambito diverse culture che hanno dato luogo ad una complessa civiltà urbana.

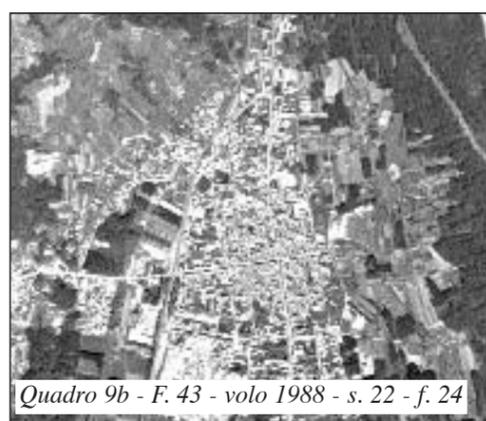
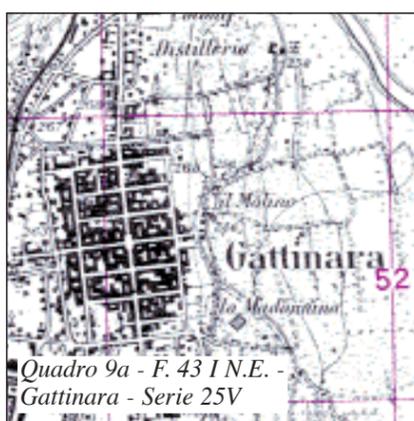
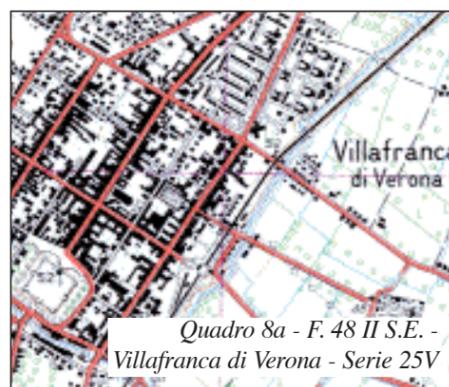
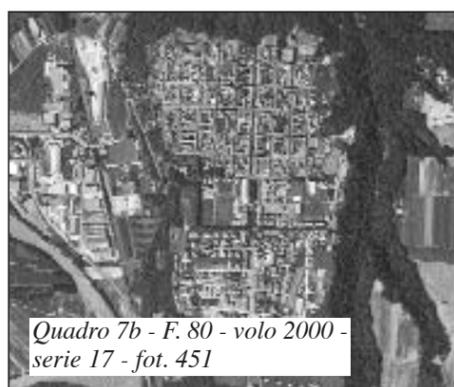
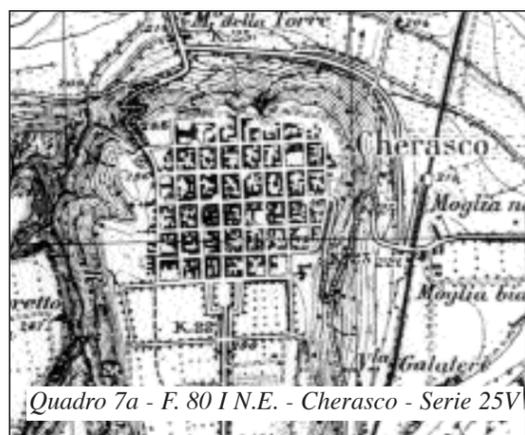
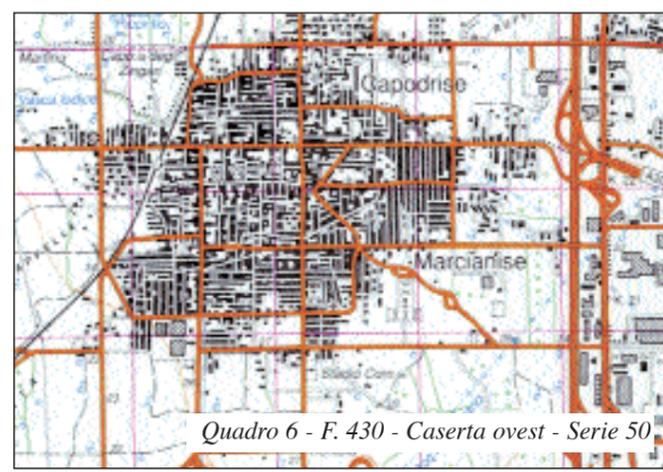
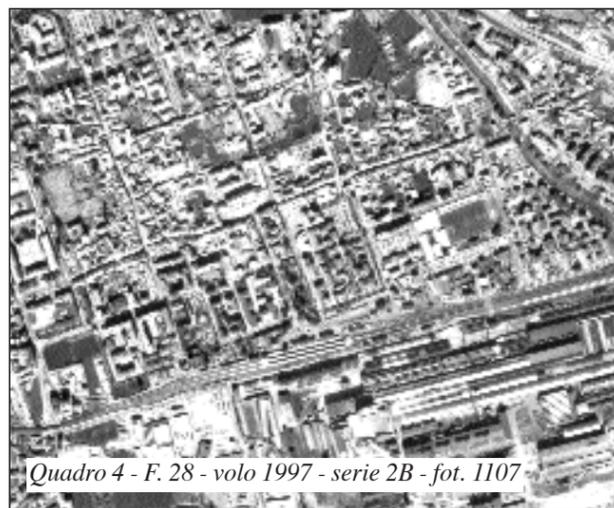
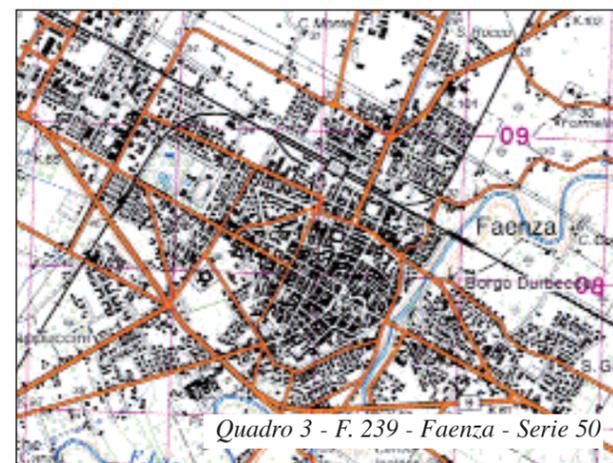
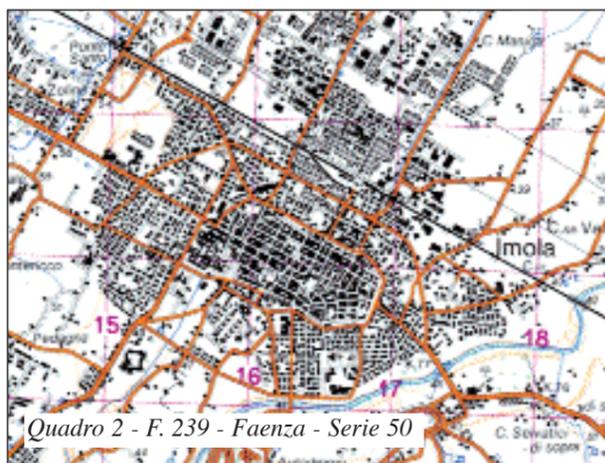
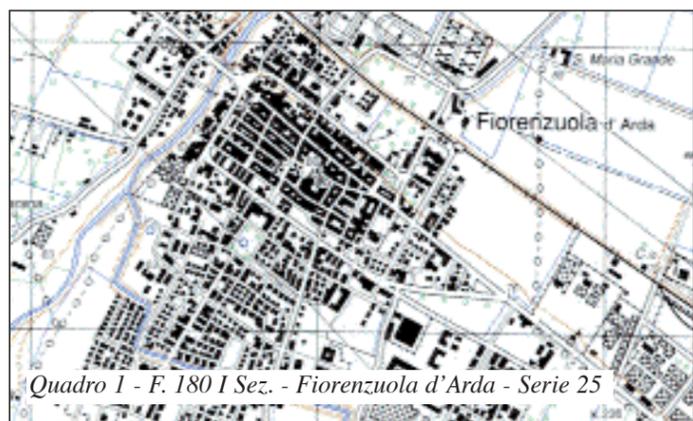
I Greci, che preferirono abitare sul mare con porti affacciati su baie più o meno aperte, in genere addossati a luoghi rilevati sede dell'acropoli facilmente difendibile, svolgevano le attività commerciali nel piano, nella piazza (*agorà*): per questo le piante delle loro città sono un gomitolino di strade strette che si inerpicano verso la sommità della collina, salvo qualche strada principale (Mileto, Efeso, Siracusa). Si ha però notizia che già nel V sec. a. C. Priene, dopo la battaglia di Micale, fosse stata ricostruita con otto strade principali e sedici secondarie che si tagliavano ad angolo retto e che Ippodamo di

Mileto realizzasse anche la città del Pireo con ampie vie parallele rego-

larmente incrociate, modello che gli Ateniesi adottarono per primi in Italia a Napoli, che sorse su un piano inclinato naturale.

Forse ispirandosi all'impianto napoletano o influenzati dall'assetto del proprio accampamento, i Romani, grandi fondatori di città, in genere in pianura, per difenderle, le cinsero di mura quadrangolari, attraversate ortogonalmente all'interno dai due assi del *cardo* e del *decumanus maximi* (ai cui estremi si aprivano le quattro porte urbane), che con quelli *minores* paralleli costituivano una struttura a scacchiera a maglie regolari che delimitavano le *insulae* (come Ercolano e Pompei conservate intatte sotto le ceneri vesuviane). Per la semplicità e la razionalità, questo modulo fu riprodotto per secoli non soltanto in Italia e in molti Paesi europei, ma anche in quelli americani, dove venne assunto dall'urbanistica coloniale.

A distanza di tanto tempo è interessante per lo studioso osservare come l'abitato, da quel primo antico nucleo ancor oggi ravvisabile e corrispondente al centro storico, abbia raggiunto l'attuale fisionomia con ampliamenti, abbattimenti totali e parziali della cinta muraria, sul cui perimetro corrono viali e circonvallazioni. Le città che insistono sulla via Emilia, come Fiorenzuola (*Florentiola*), Imola (*Forum Cornelii*), Faenza (*Faventia*), raffigurate nei **quadri 1, 2 e 3**, nonché Aosta (*Augusta Praetoria*), Torino (*Augusta*



Taurinorum), nei **quadri 4 e 5** (in quest'ultimo è evidenziato il perimetro dell'antico *municipium* romano a sud della Dora e a ovest del Po), e molte altre ancora rivelano questa origine, e spesso il loro successivo sviluppo topografico risulta condizionato dal primitivo impianto, con nuove strade che si allineano con regolarità alle primitive. Ai Romani risalgono anche altre città a pianta regolare legate alla *centuriatio* di cui Marcianise è l'esempio più significativo (**quadro 6**).

Nel Medioevo, sempre in pianura, i nuovi centri a volte ricalcarono il precedente schema a cinta quadrangolare come Cherasco (**quadri 7a e 7b**), Villafranca di Verona (**quadri 8a e 8b**), Gattinara (**quadri 9a e 9b**), Cortemaggiore (**quadri 10a e 10b**), Piove di Sacco, Castelfranco Veneto, ma spesso questo schema divenne più

complesso, assumendo forme poligonali, più funzionali alla difesa, oppure pianta circolare e mura concentriche: è il caso di Alba, Alessandria, Piacenza, **quadro 11**, Reggio Emilia, Chiari (**quadri 12a e 12b**), Mirandola (**quadri 13a e 13b**), Vigevano (**quadri 14a e 14b**), Cittadella, Cologna. Nei successivi ampliamenti, i nuovi quartieri si disposero lungo i lati del perimetro spesso esagonale, ma in parte furono condizionati dalla presenza della ferrovia, il cui tracciato in genere fu di ostacolo allo sviluppo. Meno frequenti le forme regolari nei borghi e nelle città che si arroccarono su poggi e dorsali rilevati, ma alcuni, seguendo l'andamento delle isoipse, a volte presero forma ellittica come Macerata (**quadro 15**), Potenza Picena (**quadro 16**), Castelfidardo (**quadro 17**), Osimo (**quadro 18**), Città S. Angelo (**quadro 19**), Lucignano (**quadro 20**), con sistema stradale a lisca di pesce e case serrate, addossate perimetralmente ai bastioni difensivi.

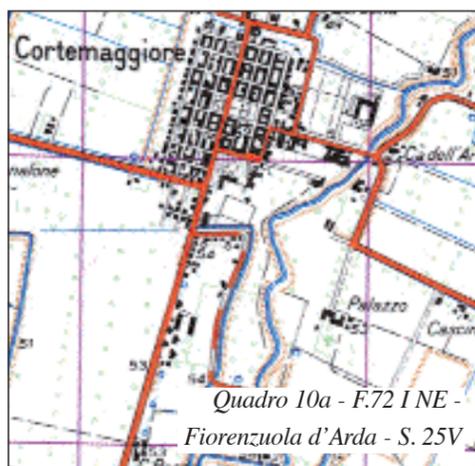
Al periodo rinascimentale risalgono città con mura a forma stellare: Sabbioneta, Guastalla, Grosseto, quintuplicato rispetto alla cinta muraria (**quadro 22**), Lucca (di origine romana, ma racchiusa nella cinta cinquecentesca di 4 km con baluardi, terrapieni e fossati), e Palmanova (**quadro 21**), certamente la più bella città di fondazione a pianta regolare presente in Italia, voluta dai Veneziani contro le mire turche e austriache e la moderna artiglieria sempre più minacciosa, fortificata con bastioni, casematte, cortine, lunette, caserme in modo da formare un poligono di diciotto lati, simile ad una stella a nove punte, corrispondenti ad altrettanti baluardi, al centro della quale la piazza esagonale raccorda le sei strade a raggiera, progettate da Marcantonio Martinengo e Giulio Savorgnan. Rimasta pressoché invariata all'interno delle mura, ha gemmato tre borghi a nord, nord-ovest e a sud della cerchia bastionata (B. Cividale, B. Udine e B. Aquileia). Ferrara con la quattrocentesca «Addizione Erculea» triplicò la sua cinta fortificata dovuta al Rossetti, assumendo forma poligonale: per molto tempo i 4 kmq racchiusi dalle mura furono sufficienti allo sviluppo topografico, che ha debordato dal perimetro soltanto di recente specie verso nord-ovest, sud e sud-ovest.

Con la dominazione spagnola in Italia nel Seicento e nel Settecento ai nuovi singoli quartieri, città e borghi venne data una pianta a scacchiera che rivisitava il modulo romano: strade ortogonali, piazze e isolati quadrati o rettangolari a impianto regolarissimo. Non c'era più bisogno di mura e di fortificazioni e non ci si preoccupava più di un contorno delimitato e munito: si tracciarono le vie principali perpendicolari, la piazza al loro incrocio e le altre vie seguirono parallelamente le prime; ne sono esempi i Quartieri Spagnoli di Napoli (**quadro 23**), oggi pressoché impraticabili per il traffico caotico in un'angusta viabilità; in Sicilia Belpasso, ricostruita sulla lava che aveva coperto Malpasso così come Catania riedificata dopo le colate etnee, Ragusa (**quadro 24**), Vittoria, fondata nel 1607, (**quadro 25**), Florida, sorta nel 1626, (**quadro 26**), Pachino, edificata nel 1758 (**quadro 27**); in Calabria Palmi (**quadro 29**) e Locri, (**quadro 30**). I successivi sviluppi, se il territorio lo consentì, avvennero seguendo il medesimo modulo.

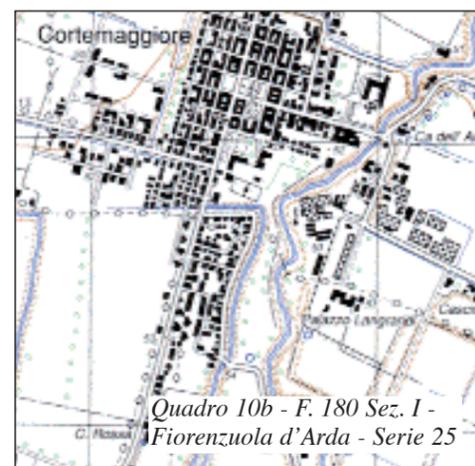
Rivelano una pianta regolare anche le città siciliane ricostruite dopo il terremoto del 1693, fra le quali Grammichele (**quadro 28**) e Avola (**quadro 31**) costituiscono bellissimi esempi, entrambi a impianto esagonale, la prima con piazza centrale e la seconda con cinque piazze disposte a croce. Di recente la prima si è espansa a sud-est fino al limite della ferrovia con quartieri rettangolari molto allungati e compatti, attraversati da quattro strade ortogonali tra la linea ferrata e la città vecchia; la seconda si è ampliata lungo la strada che verso sud conduce a Marina di Avola, con una sesta piazza in asse con la direttrice nordovest-sudest su cui già si aprivano tre di quelle di fondazione.

Gli insediamenti urbani del Novecento nelle zone di bonifica, come Sabaudia, Pontinia, Latina (**quadro 32**), furono progettati e realizzati a pianta regolare con piazza centrale da cui si dipartono le vie ortogonali e una circonvallazione ad anello, o come Follonica (**quadro 35**), a scacchiera che, dopo aver saturato l'area tra la ferrovia e il mare, si è espansa nei due quartieri opposti di Ponente e Levante e di San Luigi a nord, sempre con lo stesso impianto, o come Viareggio progettata col medesimo modulo tra la ferrovia, il litorale e la foce del fosso della Burlamacca; altri centri furono condizionati dalla presenza di strade come Pontecurone, a pianta rettangolare tra il tracciato ferroviario e un'ansa del torrente Curone.

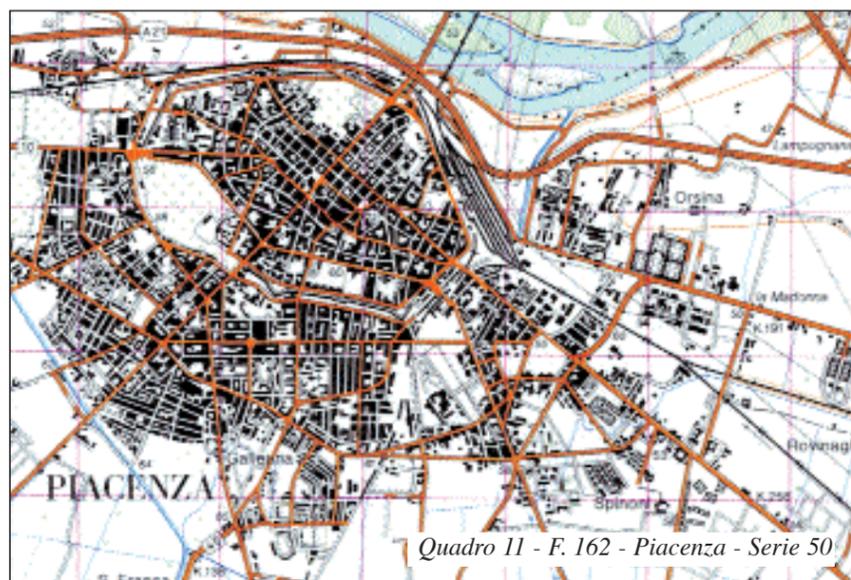
Al secondo dopoguerra risalgono le cittadine legate al turismo, come quelle balneari, che sono andate occupando la cimosa costie-



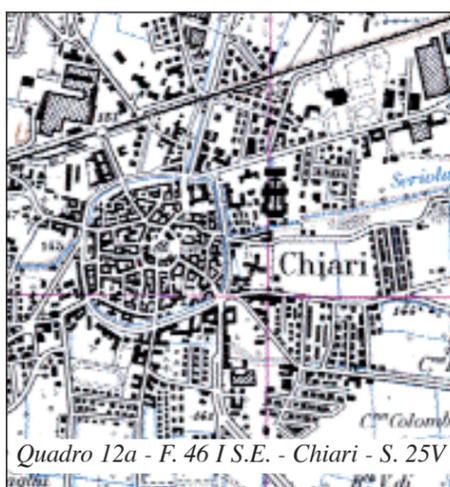
Quadro 10a - F.72 I NE -
Fiorenzuola d'Arda - S. 25V



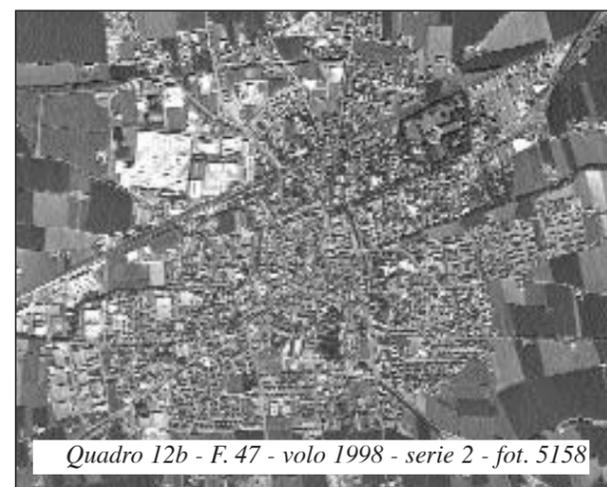
Quadro 10b - F. 180 Sez. I -
Fiorenzuola d'Arda - Serie 25



Quadro 11 - F. 162 - Piacenza - Serie 50



Quadro 12a - F. 46 I S.E. - Chiari - S. 25V



Quadro 12b - F. 47 - volo 1998 - serie 2 - fot. 5158



Quadro 13a - F. 75 IV S.O. - Mirandola - S. 25V



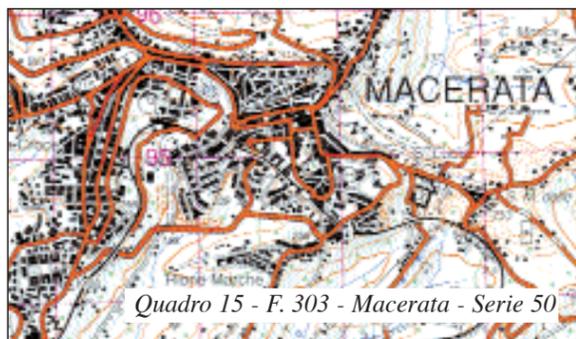
Quadro 13b - F. 75 - volo 1980
- serie III b - fot. 379



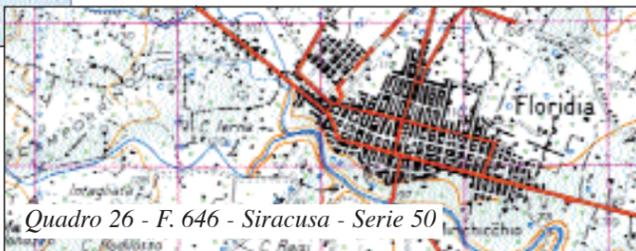
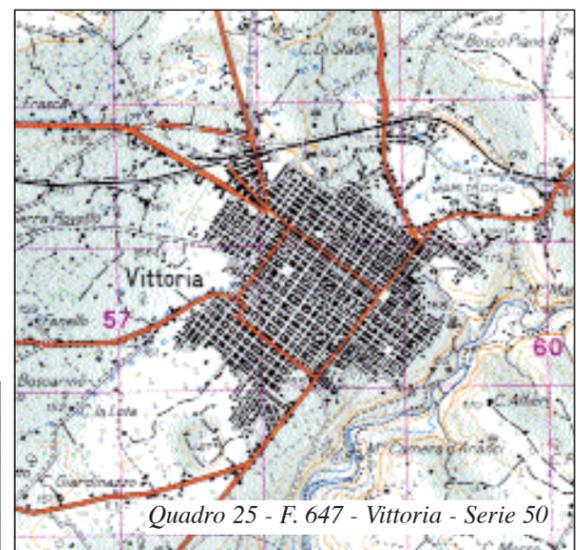
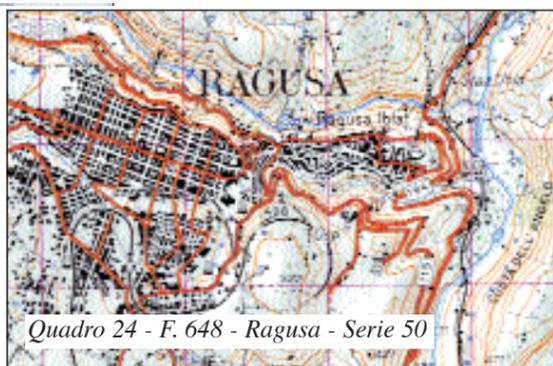
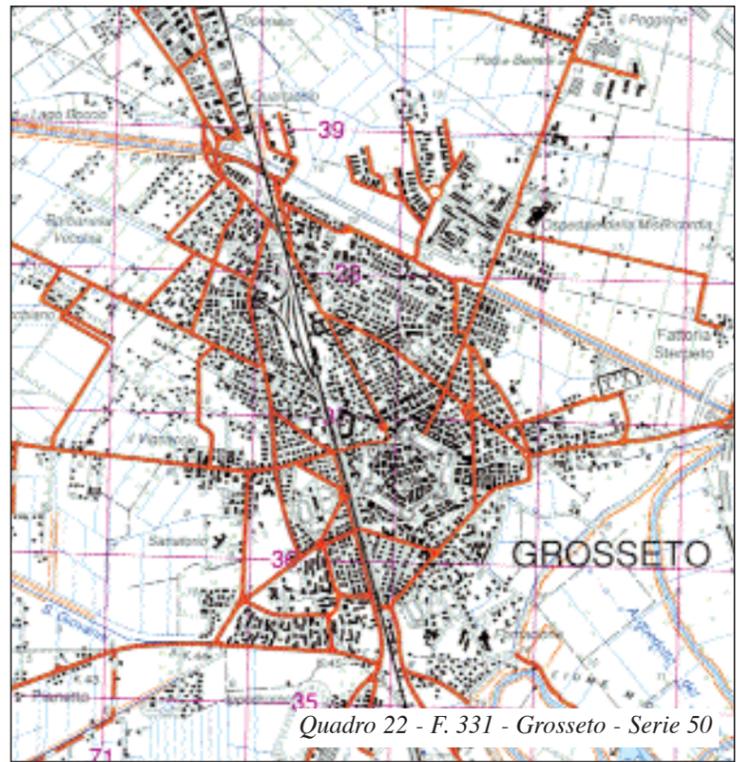
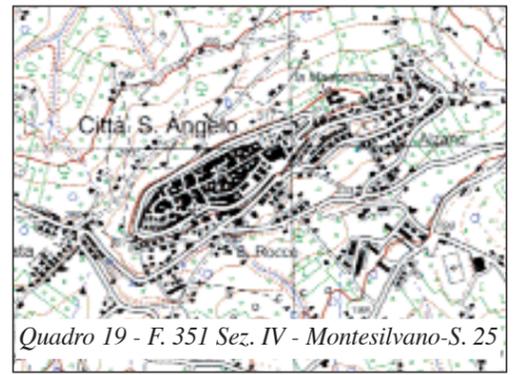
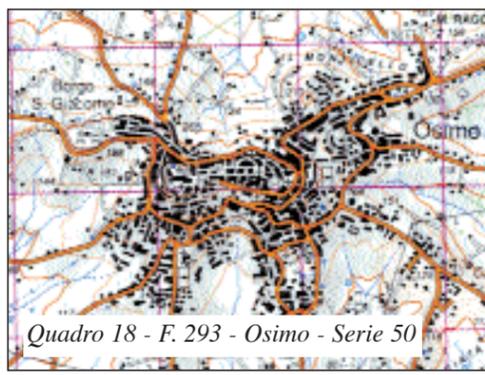
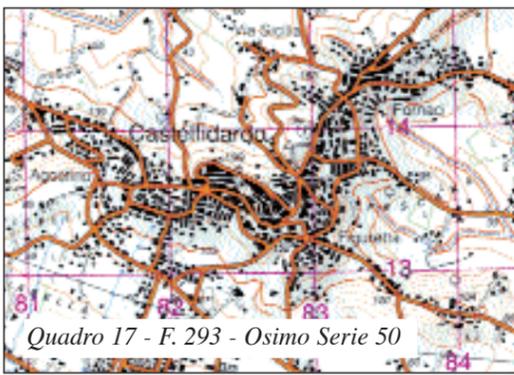
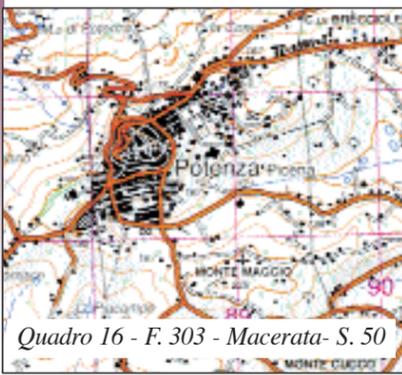
Quadro 14a - F. 58 I N.E. - Vigevano - Serie 25V



Quadro 14b - F. 58 - volo 1999 - serie 12 - fot. 337



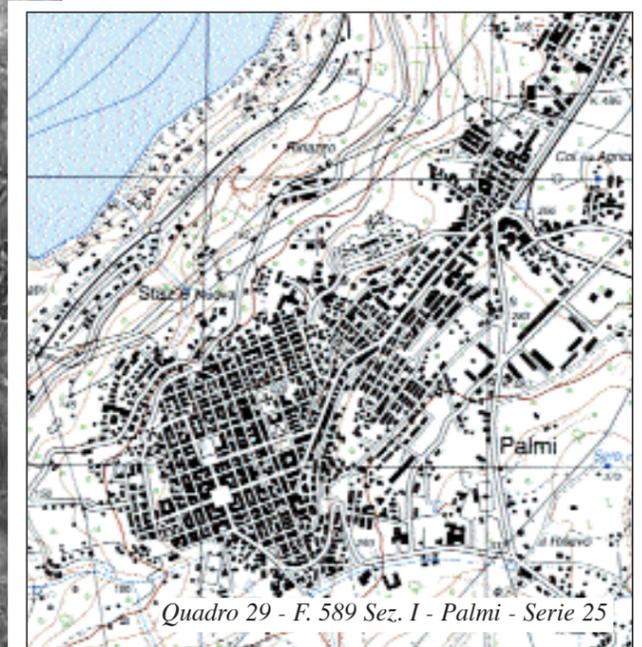
Quadro 15 - F. 303 - Macerata - Serie 50



ra; ne sono un esempio i Lidi Ferraresi dal Lido delle Nazioni a quello di Spina (**quadri 34 e 37**), le cittadine della costa romagnola meridionale e del litorale abruzzese (Silvi, **quadro 33**, e Montesilvano, **quadro 36**) con strade perpendicolari al mare, su cui si affacciano villette mono e bifamiliari e una ininterrotta serie di alberghi e pensioni senza un vero e proprio centro. Qui la speculazione edilizia ha rovinato gran parte della costa, saturando ogni spazio possibile, tracciando strade anguste che diventano pressoché impraticabili, quando vi si parcheggino le automobili; per il medesimo motivo i già asfittici spazi verdi intorno al costruito, nati come giardini privati di villini, sono utilizzati dalle autovetture dei proprietari, venendo meno alla loro vocazione originale.

I più recenti centri della Costa Smeralda, razionalmente raccolti intorno a una piazza centrale come Porto Cervo, pur curati in ogni particolare, dai volumi agli intonaci, agli spazi scoperti, denunciano un progetto troppo accademico. Un po' nella stessa situazione si trovano altre nuovissime città di fondazione, satelliti alle metropoli, come Milano 3 a sud del capoluogo, centro residenziale con ampie aree verdi, laghetto, palazzine a tre piani dove si è cercato di creare un gradevole ambiente urbano che fosse ancora a misura d'uomo, per una clientela abbiente.

Complessivamente gli abitati di fondazione a pianta regolare risalenti ai secoli scorsi coincidono in gran parte con notevoli centri storici, particolarmente suggestivi e vissuti (come quello veneziano di goldoniana memoria fatto di campielli, calli, ponti, botteghe, chiese e palazzi nobiliari), di grande attrazione per il turismo e, con diverse caratteristiche a seconda del periodo in cui sono sorti, tali da costituire un irripetibile patrimonio culturale, soffocato però da successive aggiunte edilizie e disagio per la viabilità difficoltosa e per carenza di infrastrutture e aree verdi. I quartieri fuori le mura o gli inse-

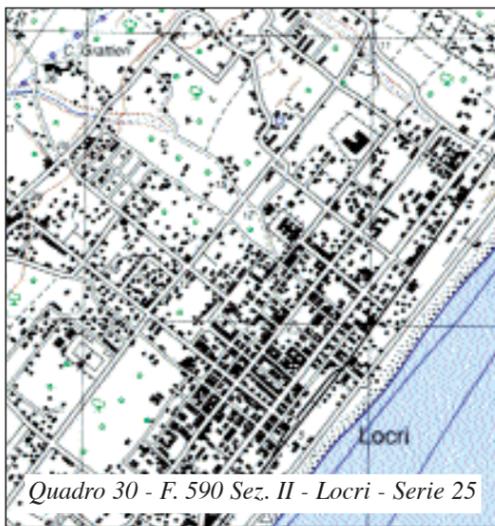


diamenti più recenti e anonimi rispondono invece ad esigenze del *comfort* moderno e della razionalità, ben diverse da quelle della difesa e si allargano in maglie molto più allentate in complessi regolari e ripetitivi verso la campagna, attrezzandosi poco alla volta con strutture commerciali e di servizio che permettono l'autosufficienza dei nuovi abitati (ne sono esempio le borgate e i

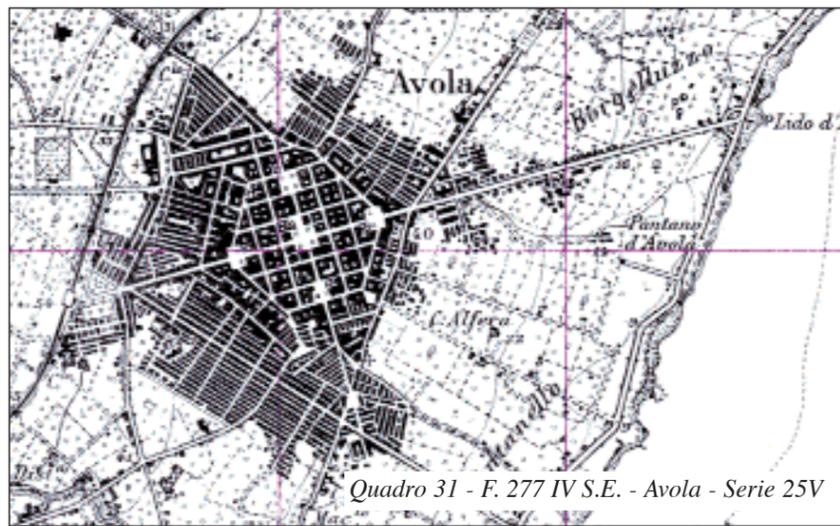
quartieri residenziali intorno a Roma).

Questi insediamenti recenti, per quanto funzionali, risentono della mancanza di un loro passato e hanno in sé qualcosa di artificioso, privo di anima. Con il tempo, quando saranno un po' meno nuovi, diventeranno più caldi e vissuti; per adesso non suscitano emozioni anche se si apprezzano la tecnica e l'armonia, un po' come è capitato a Brasilia, a Islamabad, a Dodoma o a La Défense, che appaiono esercitazioni calligrafiche di architetti, per quanto intelligenti e originali, piuttosto che luoghi dove una comunità coesa possa condividere le vicende quotidiane.

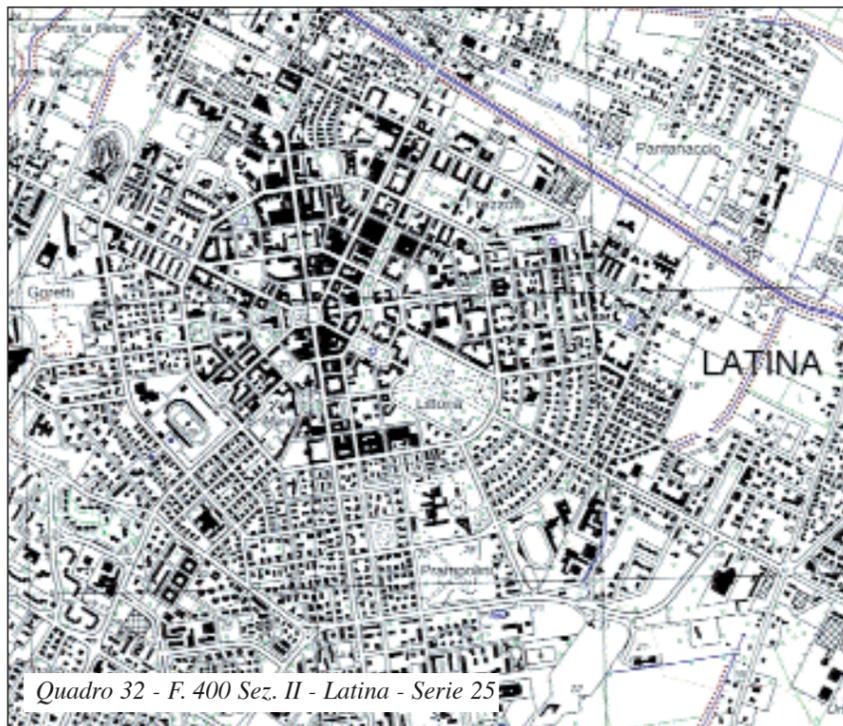
Pertanto la tipologia degli abitati a pianta



Quadro 30 - F. 590 Sez. II - Locri - Serie 25



Quadro 31 - F. 277 IV S.E. - Avola - Serie 25V



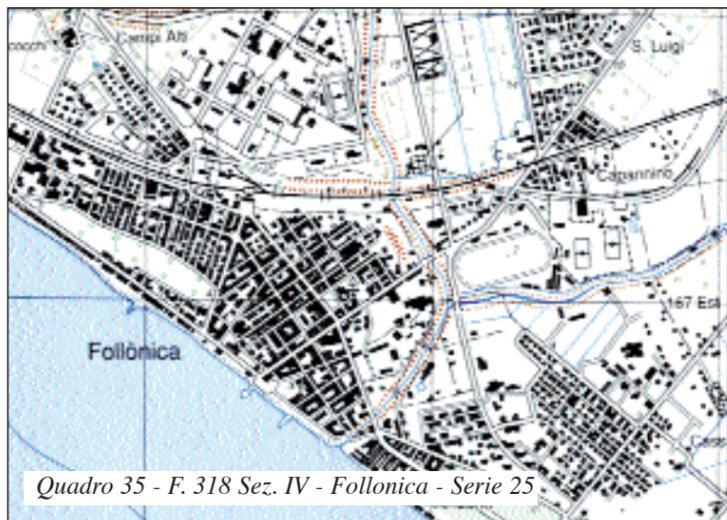
Quadro 32 - F. 400 Sez. II - Latina - Serie 25



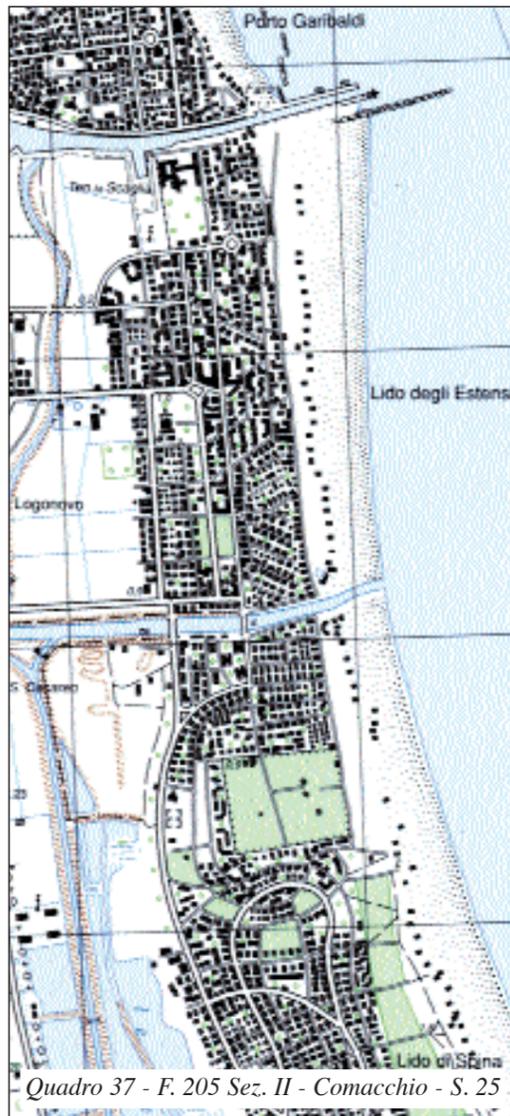
Quadro 33 - F. 351 Sez. IV - Montesilvano - S. 25



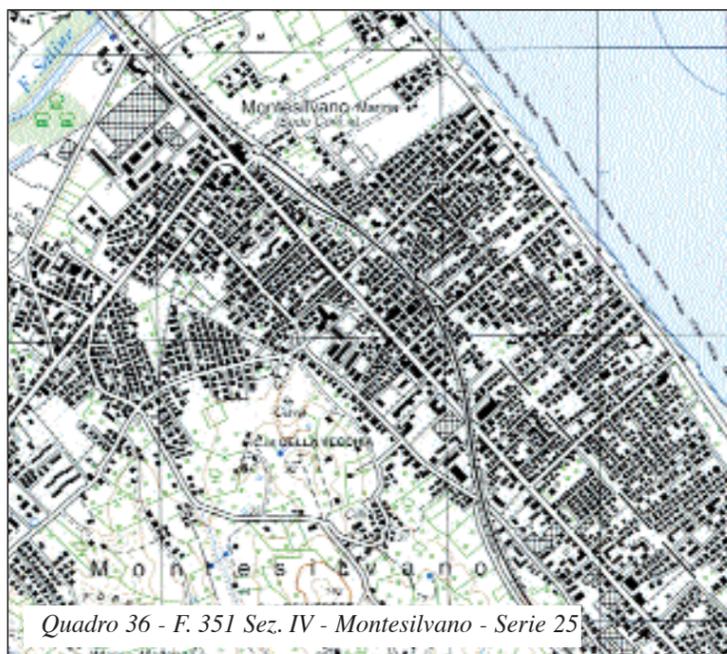
Quadro 34 - F. 205 Sez. I - Lido di Pomposa - S. 25



Quadro 35 - F. 318 Sez. IV - Follonica - Serie 25



Quadro 37 - F. 205 Sez. II - Comacchio - S. 25



Quadro 36 - F. 351 Sez. IV - Montesilvano - Serie 25

lungo le quali gli spazi vengono ordinatamente riempiti.

Per eventuali applicazioni didattiche e percorsi di studio da fare con allievi e ricercatori, si suggerisce, dopo aver approfondito le ragioni della scelta del sito e aver situato la fondazione della città nel relativo momento storico, di procurarsi documenti cartografici del passato, le carte ufficiali dell'I.G.M. dell'inizio e della fine del Novecento e le più recenti riprese fotografiche che permettano di individuare, partendo dalla pianta originaria a forma regolare, le modifiche positive e negative avvenute nel tempo, le loro motivazioni e le direttrici lungo le quali lo sviluppo topografico è stato più significativo e ha dato luogo ad un nuovo complesso urbano senza mura con i nuovi e più ariosi quartieri, inframmezzati da vasti spazi verdi.

Infatti, cominciando dal proprio centro, se fosse a pianta regolare, o dal più vicino di questo tipo, si potrebbero fare esercitazioni sul campo ripercorrendo il perimetro delle antiche mura, ubicando le porte, le vie principali, i quartieri storici con i mercati e le emergenze tipiche del potere laico e religioso che hanno governato in loco per tante generazioni.

Usciti fuori dalla vecchia cinta muraria, o comunque dal suo perimetro, si dovrebbero poi riconoscere e percorrere i quartieri moderni e quelli contemporanei che evidenziano strutture, moduli e vocazioni diversi, da quelli industriali a quelli dormitorio degli operai, alla città giardino, dimora della borghesia agiata e alla periferia estrema, che spesso deborda nei comuni limitrofi.

regolare si può diacronicamente sintetizzare nella maniera seguente: il suggerimento greco di Ippodamo, tradotto dagli Ateniesi nella *Neapolis*, fu trasmesso ai Romani e diffuso in Italia e nell'Impero con la struttura castrense; nel periodo medievale l'abitato, imperniato sulla chiesa e sul castello, si cinse di mura quadrangolari, poligonali, ellittiche; il Rinascimento sviluppò le piante geometriche con imponenti cerchie murarie, superate nell'epoca della dominazione spagnola quando, caduta la necessità di un contorno munito, si riacquisì il modulo romano a scacchiera; infine la pianta regolare si è di nuovo manifestata nella città moderna, pianificata, con piazze o direttrici naturali o artificiali di riferimento,

La ricognizione sul terreno dovrebbe registrare le attività economiche della città e le grandi modifiche recenti avvenute nel tessuto urbano: industrie, autostrade, discariche, sventramenti, ospedali, ferrovie, quartiere degli affari, quartiere degli studi, edilizia popolare, nuovi complessi residenziali, moli, porti, aeroporti (ove esistenti).

In questo modo le trasformazioni del territorio potranno essere analizzate e rappresentate anche con l'aiuto di carte a piccola scala, rilevando le tappe fondamentali che hanno portato la città dal primitivo, piccolo e compatto nucleo a pianta regolare, all'attuale fisionomia più dispersa, più funzionale, ma meno significativa.

112. Città di fondazione

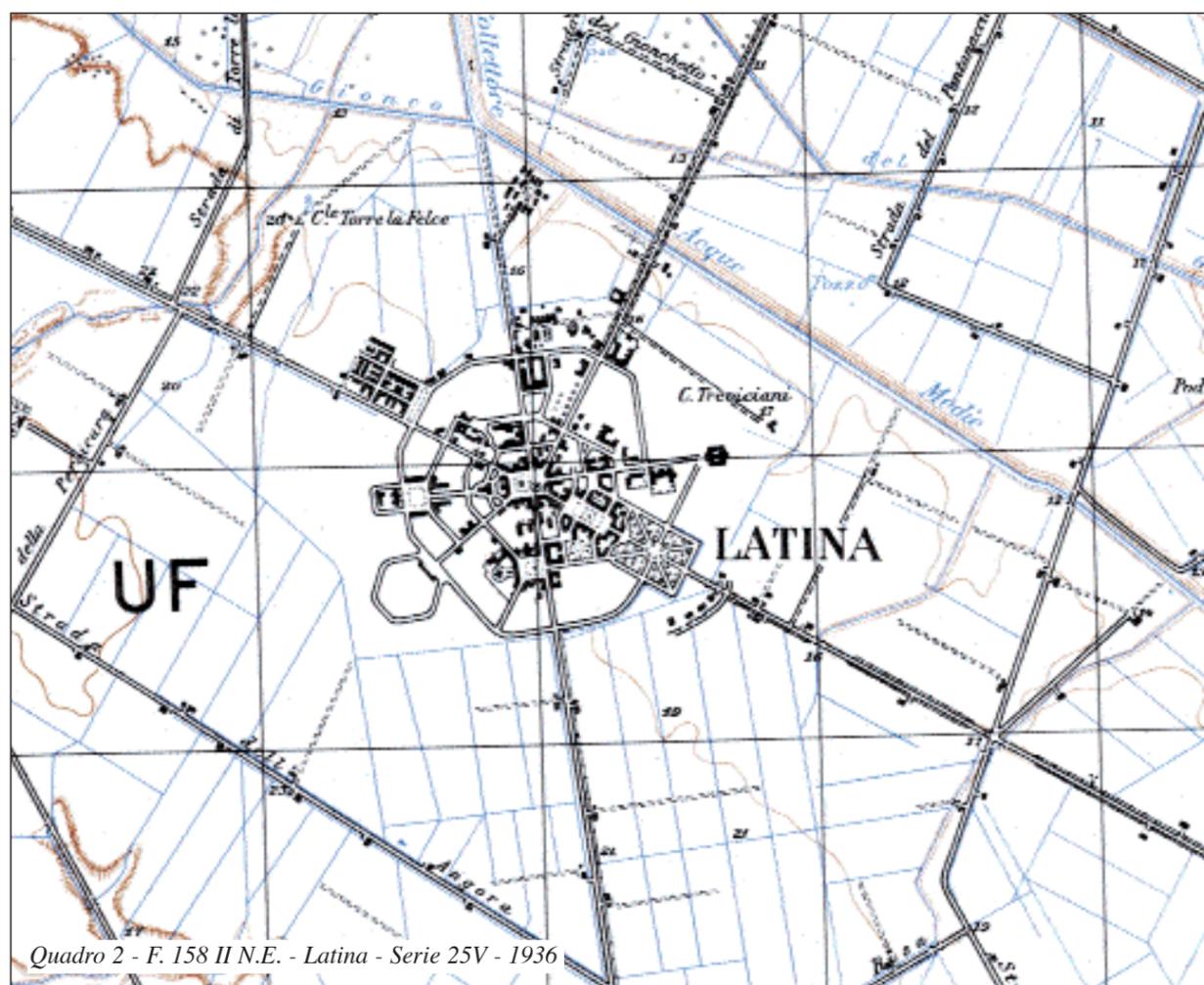
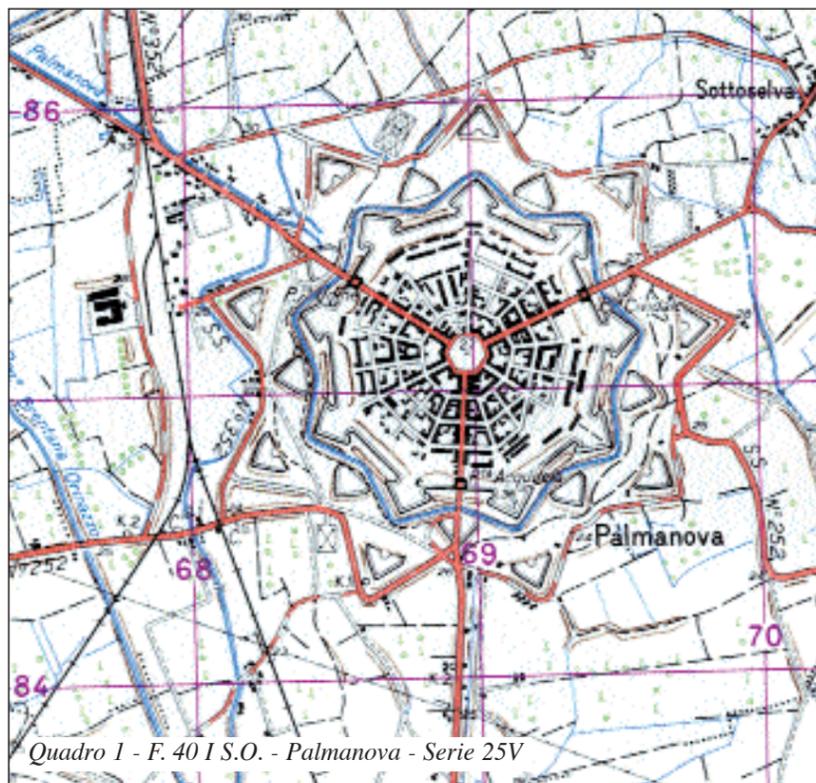
MARIA LUISA GENTILESCHI

Università degli Studi di Cagliari

La «città di fondazione», termine normalmente riferito alla città fortificata e quindi progettata in funzione di dare al territorio un'impronta forte di potere, in Italia mostra di aver avuto, secondo un'ampia prospettiva cronologica, una varietà di forme e di funzioni assai ricca. Dalla prima espressione legata all'urbanistica regolare romana, cioè alla città basata su due assi centrali, una pianta ortogonale e una cinta difensiva – la città castrense – si è passati nel tempo a forme di abitato diverse, pur tuttavia dominate dall'idea della razionalità urbana, e a vari tipi di agglomerato pianificato in funzione dei servizi urbani da fornire ad una regione di popolamento.

Nel raccogliere qui un'esemplificazione di tipi urbanistici attraverso la documentazione cartografica e aerofotografica della loro evoluzione nel tempo, si sono voluti documentare, più che gli organismi urbani antichi, quelli nati in epoca relativamente recente, anche se non propriamente urbani, ma tuttavia «fondati», ossia voluti e realizzati con un atto di pianificazione che attuava un'idea di città, una funzione urbana.

Palmanova (quadri 1 e 1a), città fortificata del basso Friuli, fon-

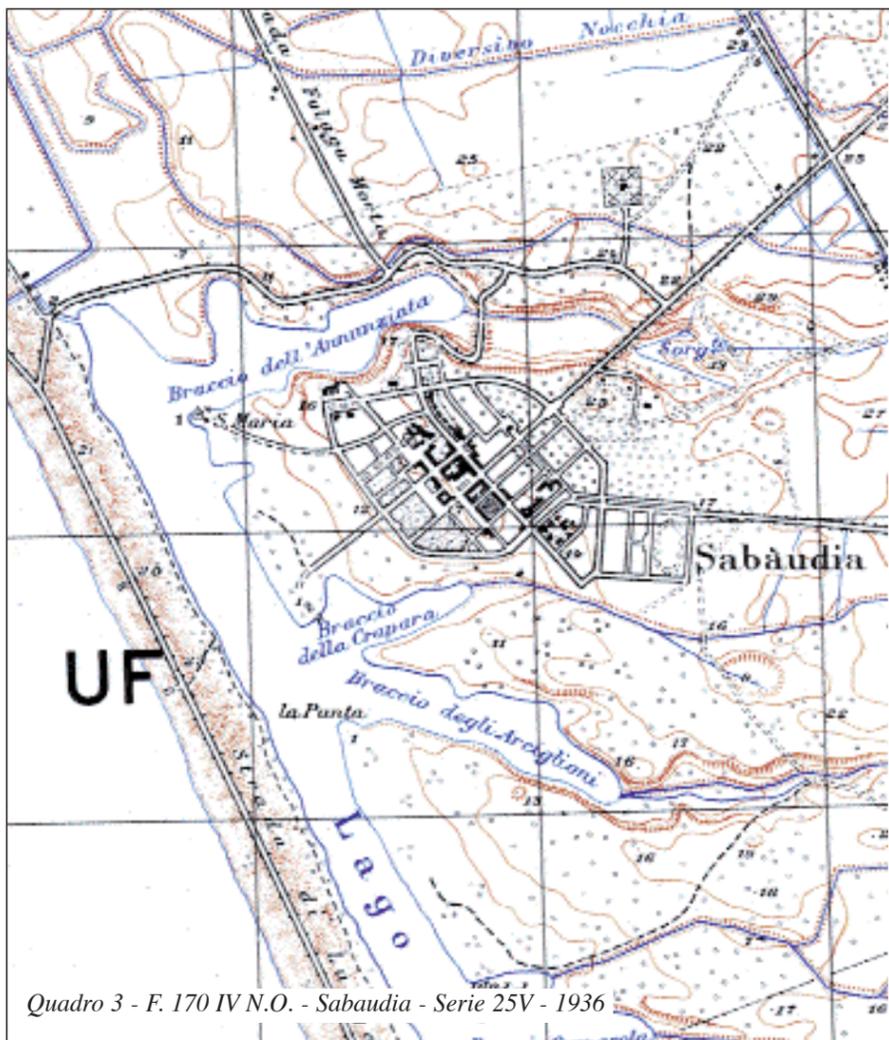


data dai Veneziani nel 1593 e ampliata da Napoleone, è nata come centro di frontiera, presidio della repubblica veneta contro l'impero austro-ungarico e i turchi. Passata più volte di mano, bombardata e incendiata, è tuttavia sopravvissuta, conservando fino ad oggi la sua geometria stellare a nove punte. Non sono molte, nel mondo, le città con una simile pianta e il sito internet di Palmanova si prende cura di mostrarvele. Oltre alla pianta, restano le principali costruzioni religiose, civili e militari, dal duomo, al palazzo dei Provveditori Generali, oggi sede del Municipio, alle costruzioni militari tuttora funzionanti. Dal 1962 è monumento nazionale. La tipologia urbana, è quella della classica città militare. Due musei, un teatro, un'attività abbastanza intensa di richiamo turistico, contribuiscono a renderne la visita quasi obbligatoria. La crescita demografica recente l'ha solo sfiorata, concentrandosi piuttosto sui nuclei di case vicine, spesso anch'essi sorti accanto a fortificazioni militari, soprattutto presso la stazione ferroviaria e la zona industriale fuori Porta Udine, meno fuori Porta Aquileia, dove prevalgono le abitazioni, meno ancora fuori Porta Cividale, dove le costruzioni sono bloccate dalle proprietà demaniali. Il demanio militare occupava il 30% degli immobili entro le mura, ma è oggi sceso alla metà, a seguito di cessioni al Comune. Nonostante la presenza di molti immobili non utilizzati, entro le mura vivono, nel 2003, 3.671 dei 5.421 abitanti del Comune. Esaurita la funzione militare, a Palmanova resta un certo carattere guerriero, con le sue fortificazioni e anche il cimitero dedicato ai caduti «di tutte le guerre e



Quadro 2a - F. 158 - volo 2000 - serie 24 - fot. 43

urbana più «sana», che ritorna alla terra, in un tentativo di rilancio della campagna. Per cui in queste città si ritrovano abbondanti i simboli della ruralità. Littoria, oggi Latina (**quadri 2 e 2a**), è cresciuta intorno al suo centro, la piazza del Popolo, sui cui lati trovano ancora sede alcuni importanti edifici pubblici, soprattutto il Palazzo Comunale, dominato dalla torre civica. La città venne inaugurata nel 1932. Piazze ampie e alberate connotano un centro spazioso e ricco di simboli. In ciascuna si trovano sempre uno o più edifici importanti dell'ambito pubblico e religioso. La città fu impostata sull'incrocio di due vie ortogonali di bonifica, detto «Il Quadrato», dove già si trovavano alcuni edifici. Intorno a questo si disegnò un ottagono, la cui replica più volte ripetuta doveva servire di tracciato all'espansione urbana. Lo schema monocentrico fu in seguito molto criticato, in quanto causa della convergenza delle correnti di traffico verso il centro. Nel tempo, questo schema ha continuato a dare unità alla città. Dall'iscrizione sulla torre dell'orologio («I contadini ed i rurali debbono guardare a questa torre che domina la pianura e che è il simbolo della potenza fascista. Convergenndo verso di essa troveranno quando occorre aiuto e giustizia»), al monumento ai bonificatori, a quello alla fertilità delle contadine, alla fontana delle spighe, molte cose richiamano i valori rurali, anche se la Casa del Contadino è stata demolita e la torre civica è oggi nascosta da costruzioni ben più alte. La circonvallazione delimita il centro, intorno al quale si spande la parte nuova. Latina va fiera della sua eredità architettonica. Le nuove Poste sorgono accanto alla vecchia struttura e la biblioteca comunale ha trovato posto nell'ex albergo-ristorante Italia, mentre si progetta il riuso di edifici di fondazione per le facoltà universitarie di recentissima apertura. Anche certi edifici carichi di simbolismi, come il palazzo che ricalca la «emme» mussoliniana,



Quadro 3 - F. 170 IV N.O. - Sabaudia - Serie 25V - 1936



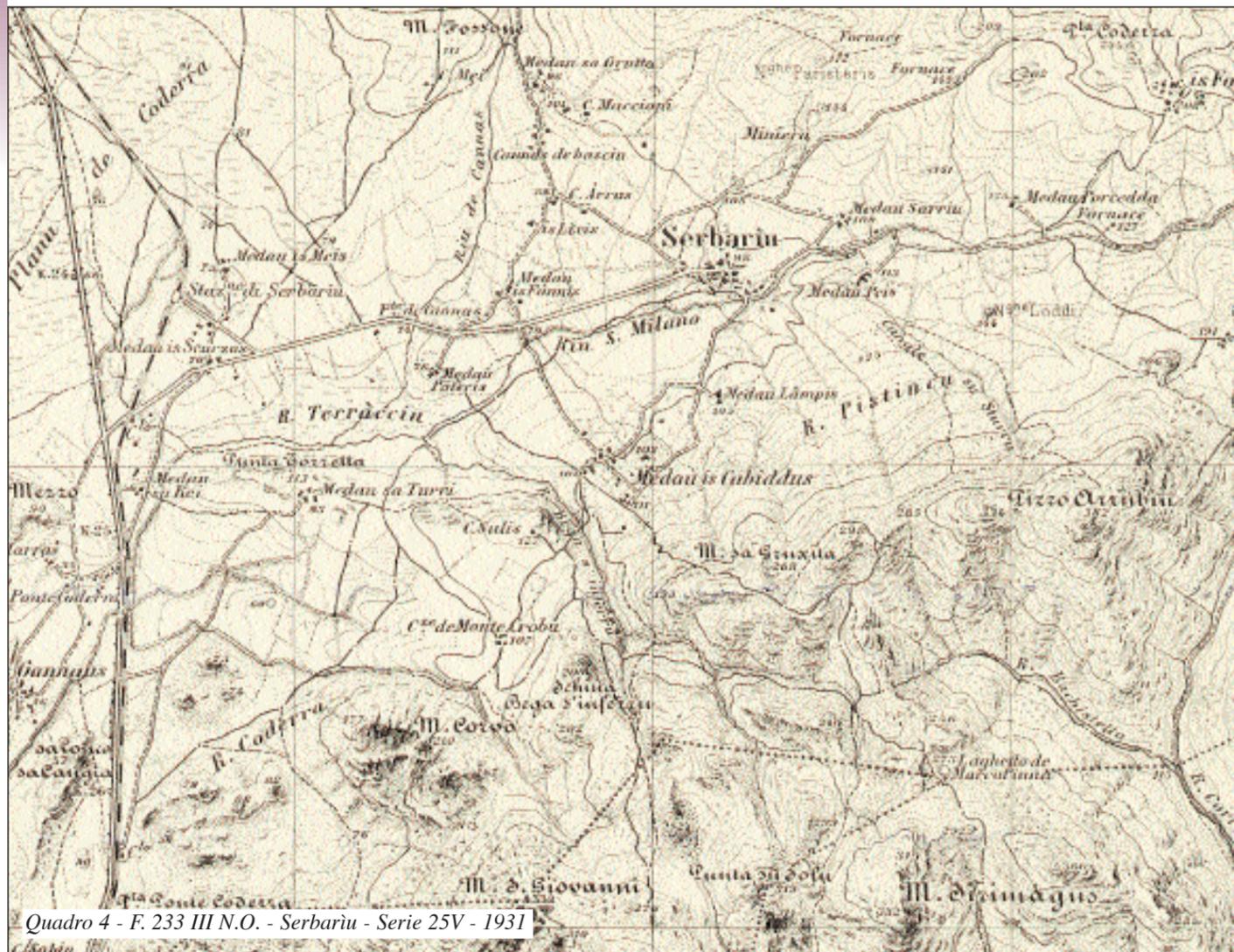
Quadro 3a - F. 170, volo 2000, serie 31, fot. 73

di tutte le nazioni». Città-monumento, chiusa nella cinta muraria e quindi estranea alla dinamica intensa della piana friulana tra Veneto e frontiera orientale, è sempre uno straordinario simbolo di una volontà di affermazione nella pianura aperta ai possibili nemici.

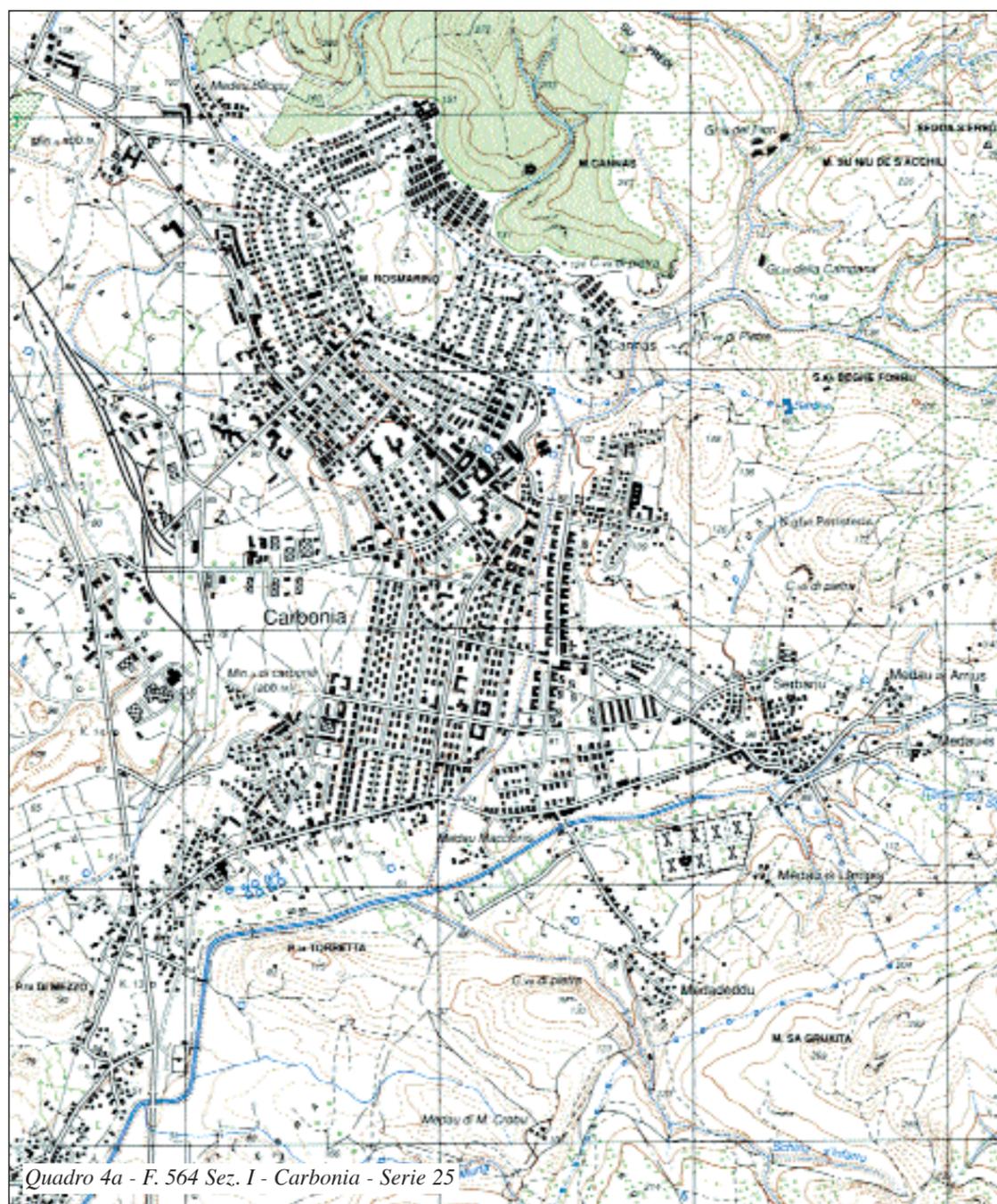
Le città della bonifica pontina, nate in un breve giro di anni, tra il 1928 e il 1938, rappresentano un altro tipo di città razionale, quello «economico». La prima di questa categoria di città fondate fu Mussolinia, oggi Arborea, realizzata in Sardegna, in momenti diversi, a partire dal 1928-29. Eretta a comune autonomo nel 1930, contava allora circa 4000 abitanti di cui 2700 residenti nella città. In questo caso fu adottato lo schema a scacchiera e a tutt'oggi il centro non si è sviluppato in modo compatto, conservando la caratteristica di una scarsa visibilità. L'altra città di bonifica della Sardegna è Fertilia, situata presso Alghero. Più tardi prevalse l'idea che la città di bonifica non dovesse essere solo un borgo di servizi per gli abitanti dei poderi, ma potesse rappresentare una nuova idea di città: un'ipotesi

hanno nel tempo acquistato un sapore d'epoca. La sua posizione centrale nella pianura Pontina ha contribuito alla conquista di un vero ruolo urbano per questa città, lungo l'asse Roma-Napoli. Le altre quattro città di bonifica della piana,

Aprilia, Pontinia, Pomezia e Sabaudia, hanno al confronto, un ruolo assai minore. Sabaudia (**quadri 3 e 3a**), giudicata l'esempio più riuscito di questa serie di città, stretta tra il mare, la sua laguna e il parco nazionale del Circeo, ha trovato oggi una nuova vocazione, quella turistica.



Carbonia, fondata del regime fascista, è pure un caso di città «economica», però del tipo industriale, se non addirittura aziendale, del tutto disancorata dall'insediamento preesistente (**quadri 4 e 4a**). Progettata per essere la sede della direzione della società mineraria dell'estrazione del carbone e delle famiglie degli operai delle miniere, fu costruita in appena due anni e inaugurata nel 1938. Anche in questo caso una grande piazza – piazza Roma – formava il cuore della città, attornata dalla torre littoria, dal municipio, dalla chiesa di San Ponziano, con il campanile che replica quello di Aquileia, dal dopolavoro, dal cinema-teatro e abbellita da due grandi fontane. La pianta della città (progettisti gli ingegneri C. Valle e I. Guidi) è articolata in due ali, quella meridionale, a disegno ortogonale, e quella settentrionale, con strade che si curvano ad abbracciare il monte Rosmarino, parco pubblico. In queste due aree si distribuivano – secondo il progetto – le case di abitazione, con una netta divisione tra quelle destinate agli operai e quelle riservate ai dirigenti e agli impiegati, queste ultime più vicine alla piazza centrale. Unità abitative di diverso disegno e dimensione furono previste per i singoli e le famiglie, anche a seconda della loro com-



posizione: case unifamiliari con orto-giardino per le famiglie numerose, appartamenti in palazzine di 4 piani di tipo intensivo per i singoli e i piccoli nuclei familiari, alberghi operai per coloro che restavano sul posto solo nei giorni lavorativi. La struttura della proprietà immobiliare, concentrata nelle mani della società a capitale pubblico, l'Azienda Carboni Italiani (ACAI), che la gestiva attraverso un apposito istituto (ICP), ha contribuito a creare una situazione di immobilismo urbanistico. Dal 1975 la gestione delle abitazioni passò allo IACP, ma l'operazione di passaggio delle proprietà alle famiglie dei residenti, già iniziata alla fine degli anni '60, è proseguita più velocemente solo negli ultimi anni, cosicché oggi restano in mano pubblica appena 1 900 appartamenti sui 6 000 iniziali. I caratteri originali delle abitazioni operaie e impiegatizie si sono conservati soltanto in parte. Finita l'epoca dell'estrazione mineraria, Carbonia è diventata il centro di riferimento – insieme ad Iglesias – per i servizi urbani da parte della popolazione del Sulcis. La città si appresta a spartire con Iglesias le funzioni di capoluogo della nuova provincia del Sulcis, circa 135 000 abitanti. Arriva quindi a realizzarsi un progetto che apparteneva alla fase iniziale della sua storia. Alla diminuzione della popolazione (da 45 125 abitanti nel 1951 a 30 659 nel 2002), non ha corrisposto alcun abbandono di costruzioni. Anzi, una nuova vigorosa crescita urbana ha accresciuto la superficie edificata. La topografia, con l'ergersi di colline a nord dell'abitato, ne ha guidato l'espansione verso sud, congiungendo la città con i nuclei agricoli preesistenti e con il villaggio e centro di estrazione di Serbariu. Carbonia è diventata un centro di servizi importante. La profonda crisi economica e occupazionale vissuta dalla città a partire dagli anni '50, nonché il peculiare regime della proprietà immobiliare, sono stati causa di trascuratezza per non pochi edifici storici. Solo recentemente è stato possibile recuperare la torre littoria (oggi civica), il cinema-teatro e l'ex dopolavoro ENAL. L'hotel Centrale, chiuso da molti anni, attende ancora il restauro e così pure il dopolavoro. Il piano di riuso è oggi guidato dal recupero dell'urbanistica fascista e del passato minerario: il sito della miniera di Serbariu, una volta restaurato, entrerà a far parte dei beni del Geoparco, mentre Villa Sulcis, già residenza del direttore della miniera e oggi museo archeologico, verrà ampliata con la creazione di un centro di restauro.

BIBLIOGRAFIA

DELOGU I., *Carbonia. Utopia e progetto*, Roma, V. Levi Edit., 1988 (nuova ediz. 2004).
 LANDINI P., "Latina: evoluzione spontanea e orientamento programmato di una città pioniera", *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 1974, pp. 83-114.
 MARTINELLI R., NUTI L., "Le città di fondazione", *Atti del 2° Convegno Interna-*

zionale di Storia urbanistica, Lucca, 7-11 settembre 1977, Lucca, CISCU – Marsilio Editori, 1978.

POSOTTO F., "Progetto «Città murate» dei Dieci Distretti Italiani. Il censimento delle città murate", in *Realtà Nuova*, Rotary International, 2002, n. 5.

113. I nuovi centri

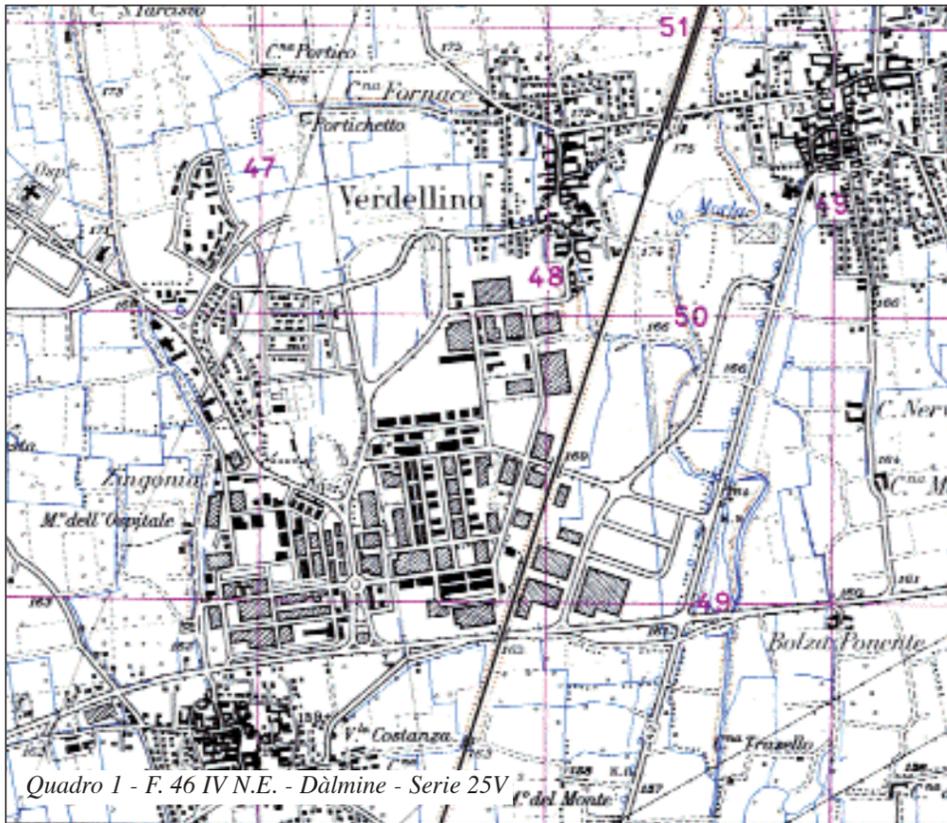
MARIA LUISA GENTILESCHI

Università degli Studi di Cagliari

Mancano, in Italia, autentiche «città nuove», le *new towns* così importanti e diffuse anzitutto in Inghilterra, ma anche in tanti altri stati, come la Francia, il Giappone, la Russia. Una città nuova infatti, oltre ad essere un sito urbano produttivo, fa parte di un progetto di decentramento urbano. In fondo,

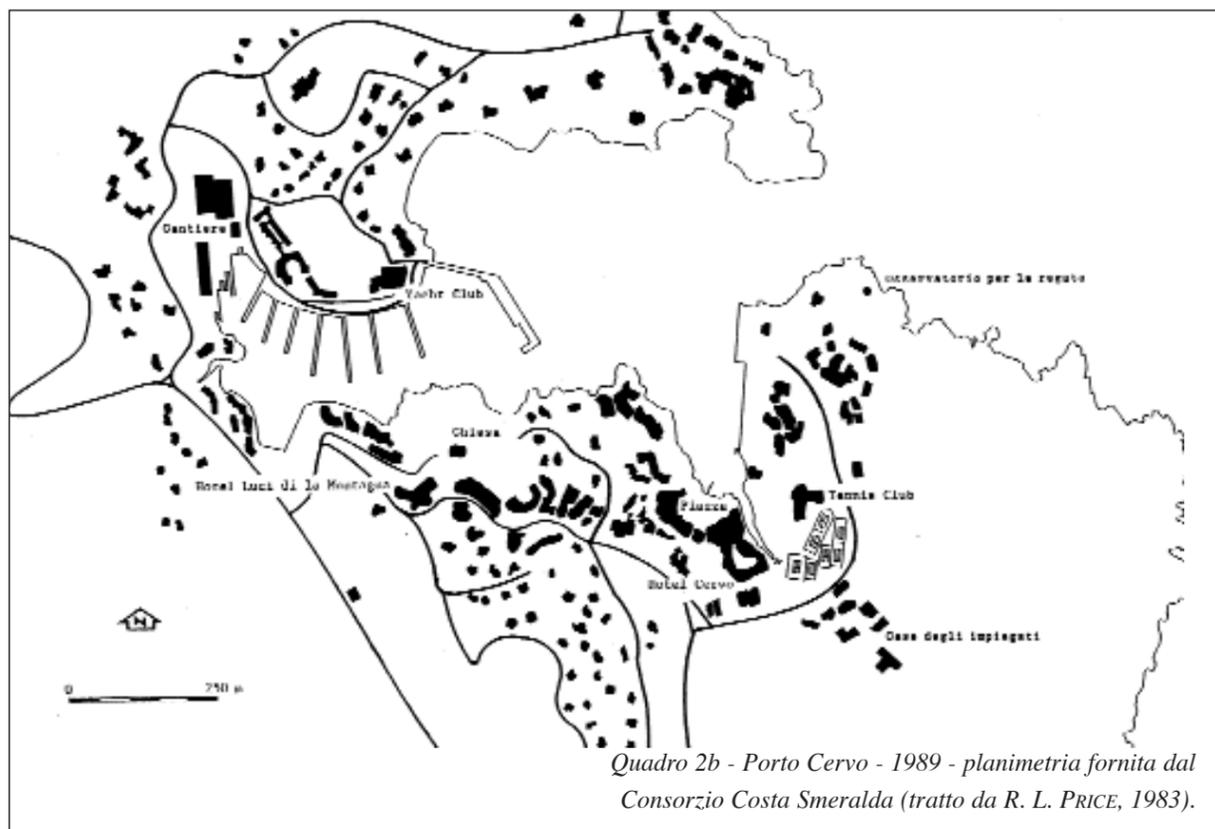
per ospitare 50000 abitanti (**quadro 1**). Nella mente dell'industriale Renato Zingone, che la fece costruire, la città doveva essere un luogo di residenza ma anche di lavoro, anzi un simbolo di una nuova civiltà industriale. Vera città nuova, nel senso che era progettata non per essere città-dormitorio, ma città residenziale e di lavoro. La città però non esiste dal punto di vista amministrativo, poiché non si trovò mai l'accordo per scorporarne il territorio da quello dei cinque comuni coinvolti. Collocata in una continuità urbano-industriale tra Bergamo e Milano, è piuttosto un esempio di città diffusa che un distinto organismo urbano. Essa viene tuttavia identificata con il suo nome: vi si trovano una chiesa parrocchiale, le scuole, un importante ospedale, molte industrie.

Nucleo abitato e centro servizi principale dell'area del «Consorzio Costa Smeralda», un complesso di 3500 ha, in provincia di Sassari, Porto Cervo (**quadri 2, 2a e 2b**) rappresenta un centro di fondazione, realizzato a partire dal 1962, al servizio di un'area specializzata nel turismo e articolata su più insediamenti. La carta topografica precedente alla nascita delle strutture sportive e ricettive mostra un paesaggio completamente vuoto di costruzioni e quanto mai periferico e isolato, in località Monti di Mola. Eppure, proprio queste condizioni sono all'origine della sua fondazione. Il progetto prevedeva la creazione di una località di vacanze completamente scissa dall'insediamento locale preesistente. Porto Cervo è nato come «marina», ossia un centro integrato con un bacino portuale di *plaisance*. Un insediamento turistico «piedi in acqua», cioè stazione balneare chiusa – almeno inizialmente – vale a dire riservata ad una clientela internazionale agiata. Ad un primo spazio portuale – il Porto Vecchio – posto sulla riva sud della *ria*, si è poi



la *new town* è una città fondata, come tanti altri tipi di città largamente rappresentati in Italia in diverse epoche storiche. Le città nate con il *New Towns Act* del 1946 in Inghilterra sono tuttavia una creatura originale dell'urbanistica britannica. L'idea viene comunemente accostata all'opera di Ebenezer Howard (*Tomorrow: a Peaceful Path to Real Reform*, 1898), una teorizzazione della città-giardino, indipendente e separata dalle città già esistenti. Questo concetto ha trovato attuazione in Italia in alcuni quartieri urbani periferici: a Roma nel quartiere di Monte Sacro, nel periodo fascista, e in alcune recenti gemmazioni urbane: l'Olgiata, ancora presso Roma; Milano Due, costruita da Edilnord a Basiglio presso Milano. Mentre la città di Howard era interclassista, questi recenti insediamenti sono invece destinati alle classi abbienti. Essi si avvicinano al modello della *walled city*, la città esclusiva, sorvegliata e difesa dalle intrusioni della criminalità metropolitana.

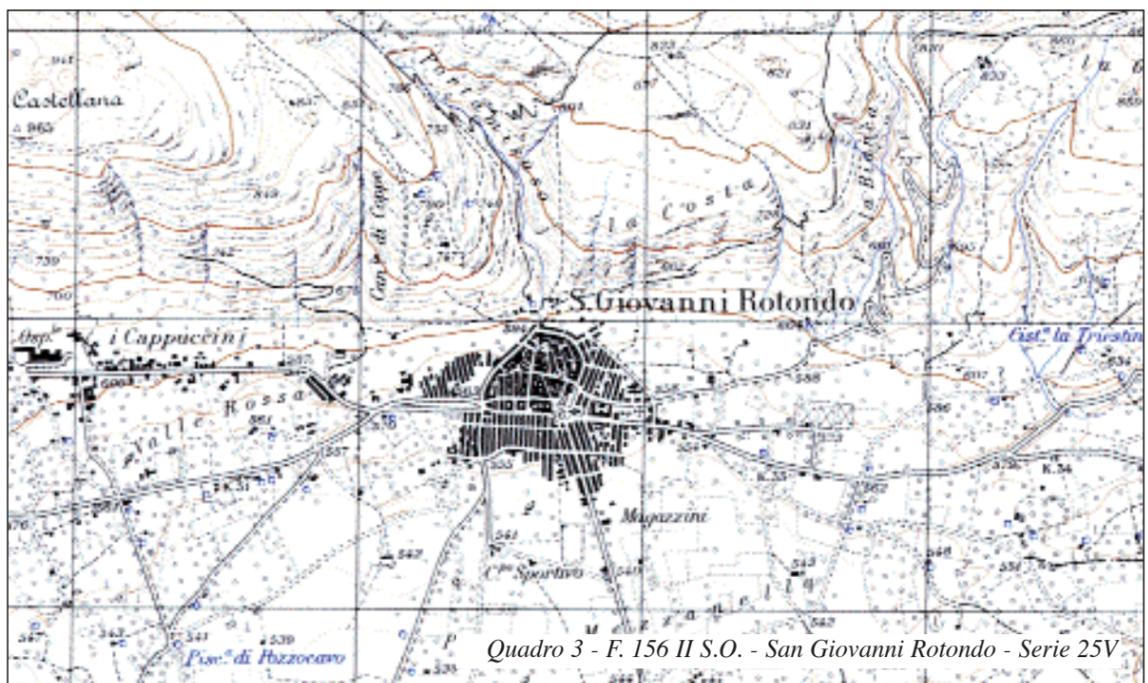
Esiste tuttavia in Italia una «città nuova», nel senso che se ne può leggere il nome sulla carta geografica, ma non ha veste formale di comune autonomo. Si tratta di Zingonia, un centro sorto nell'area di cinque comuni della pianura bergamasca, progettato agli inizi degli anni '60



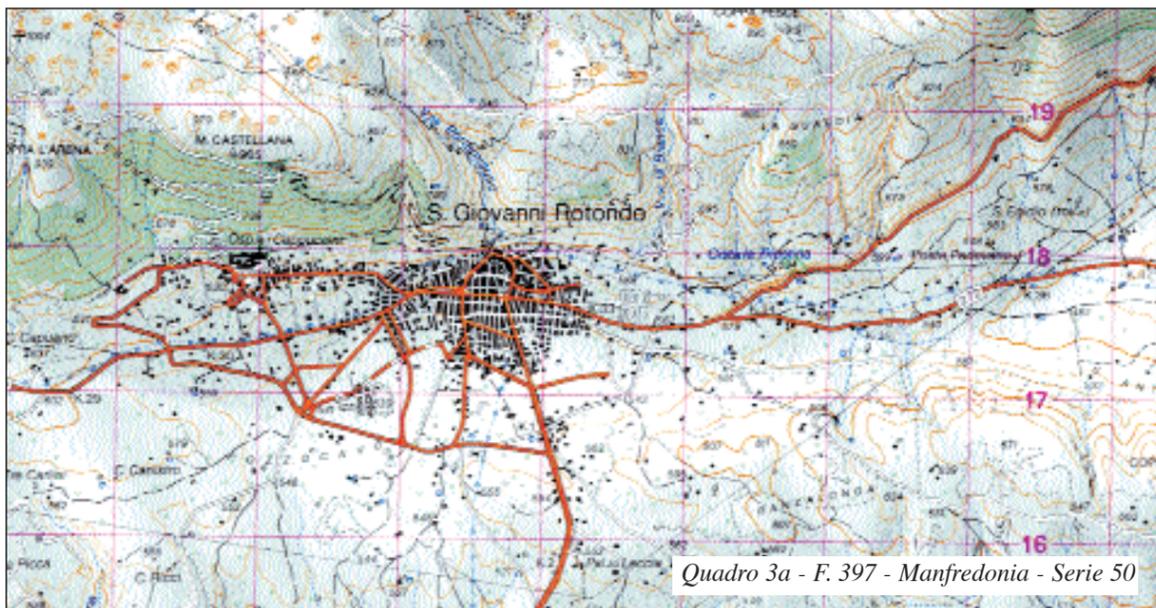
contrapposto un secondo nucleo, a partire dai primi anni '80, Porto Cervo Marina, posto a nord. Offre diversi servizi: ambulatorio medico, ufficio postale, banca, ma soprattutto un centro conferenze, un golf club, molti negozi di lusso, ristoranti, alberghi e locali di svago, agenzie immobiliari, agenzie di servizi nautici, cantieri navali. Il consorzio gestisce i servizi e controlla attentamente molti aspetti della vita della marina. Le costruzioni si affollano intorno alle banchine, per poi diradarsi in una costellazione di ville prestigiose. Il porto è oggi a rotazione d'uso, non più solo al servizio dei consorziati. Manifestazione originaria dello stile chiamato appunto Costa Smeralda, rappresenta una forma di inserimento di un centro per il tempo libero e gli sport del mare nei lineamenti naturali della topografia locale, con ampio uso del verde e della pietra locali. La chiesa parrocchiale, opera dell'architetto Busiri Vici, sorge in posizione appartata. Il tessuto del centro è articolato intorno a varie piazzette ed è venuto allargandosi nel tempo a spazi attigui. Costruzioni che hanno avuto in un primo tempo una funzione di appoggio, tra le quali anche case per i dipendenti, sono state ridestinate a nuovi servizi sportivi e ricettivi. Frazione del comune di Arzachena, Porto Cervo è diventato una località ben più famosa del capoluogo. Con i suoi 720 posti-barca si colloca tra i porti turistici più grandi del Mediterraneo. Porto Cervo è un centro abitato stagionalmente, salvo qualche centinaia di persone e gli stessi dipendenti dei servizi pendolarizzano da diverse località della Gallura. La funzione svolta nella realizzazione di eventi di grande richiamo e qualità ne fa una località-simbolo e insieme un polo organizzativo di grande rilievo.

Una città fondata, risultato cioè di una decisione deliberata e di un piano unitario, può anche nascere dall'espansione di un villaggio preesistente. C'è però all'origine del nuovo organismo un preciso disegno, un progetto ideale, che si protrae forse nel tempo. In questo senso mi sentirei di includere tra le città fondate anche San Giovanni Rotondo (**quadri 3, 3a e 3b**), in provincia di Foggia. Cresciuta intorno ad un nucleo antico – il convento di S. Maria delle Grazie è del '500 e ci sono costruzioni ancora precedenti – contava al 2002 circa 26000 abitanti ed è sede vescovile. Si dice addirittura che sia la seconda meta di pellegrinaggio della cristianità, dopo Nostra Signora di Guadalupe in Messico. Nel 2002 il Comune valutava in 7,4 milioni il numero annuo delle presenze richiamate dai luoghi sacri, dai servizi ospedalieri connessi e dall'indotto. Il nucleo abitato era sorto lungo l'itinerario della via Francesca, che i pellegrini seguivano per recarsi a Roma e a san Michele Arcangelo. La città attuale è nata dal progetto formulato sin dagli anni '50 dal frate cappuccino padre Pio (oggi S. Pio) da Pietrelcina, al secolo Francesco Forgione (1887 - 1968). A lui si debbono la creazione del santuario Madonna delle Grazie, il disegno della Via Crucis e la Casa Sollievo della Sofferenza, che diventò ospedale nel 1956. Un nuovo nucleo è così sorto a ovest del nucleo originario, in cui esistono ancora vecchie chiese e conventi. Presto si aggiungerà un'ulteriore espansione verso est, in località Pantano, anch'essa luogo precedentemente occupato da chiese e monasteri. Una nuova immensa chiesa è in costruzione, su progetto dell'architetto Renzo Piano. La pianta della città è oggi organizzata intorno ad un asse che congiunge il paese, il cui nucleo antico conserva parte della cinta muraria, al complesso costituito dal vecchio e dal nuovo santuario con la casa ospedaliera, secondo un percorso ideale di risanamento dello spirito e del corpo. Un'idea forte ha voluto lanciare questo messaggio, come ripresa di un percorso di salvezza lungo un'antica via sacra.

In un paese di antiche tradizioni urbane come l'Italia, la città di fondazione appare oggi una categoria storica, cui si guarda con curiosità per vedere come essa si adegui ai nuovi contesti o come sta invecchiando. Il tempo ha certo smussato molti spigoli e dimostrato che strutture giudicate estranee, magari inaccettabili, nel momento iniziale (o meglio nel momento in cui si poté esercitare una vera critica), hanno poi trovato il modo di inserirsi nella



Quadro 3 - F. 156 II S.O. - San Giovanni Rotondo - Serie 25V



Quadro 3a - F. 397 - Manfredonia - Serie 50



Quadro 3b - F. 156 - volo 1997 - serie 4 - fot. 38

struttura dell'insediamento, assumendo un ruolo insperato. La città fondata non è stata solo una struttura nata per rispondere a bisogni di servizi per un'area da popolare o per un'attività economica, si tratti dell'agricoltura, delle miniere o dell'industria. Essa rappresenta anche la realizzazione di un mito. Quale mito può oggi essere più potente di quello del ritorno alla natura, dell'immergersi non in una città-giardino, ma in un vero spazio naturale? L'*ecopolis* dovrebbe rappresentare – per pochi eletti o perlomeno per pochi visitatori alla volta – tale luogo di rifugio, la «non città» per eccellenza. Non c'è ancora, in Italia, una città di questo tipo e forse essa non dovrebbe nascere mai, ma ce ne sono che aspirano a diventarlo: Orbetello, stretta tra due lagune, sorvolata da tante specie di uccelli, viene indicata ora come quella che più si avvicina al luogo mitico della natura ritrovata.

BIBLIOGRAFIA

COMUNE DI SAN GIOVANNI ROTONDO, "La valorizzazione del Pantano di Sant'Egidio e la Via Sacra Langobardorum", *Atti del Convegno del 12/12/98*, Foggia, 2000.
PAOLINELLI P., SALIERNO G., *La carcassa del tempo: inchiesta sulla Costa Smeralda*,

Roma, A. Pellicani, 1988.

PRICE R.L., *Una geografia del turismo: paesaggio e insediamenti umani sulle coste della Sardegna*, Cagliari, FORMEZ, 1983.

