

Lida Viganoni
a cura di

**Città e metropoli
nell'evoluzione
del Mezzogiorno**

Franco Angeli

INDICE

Introduzione p. 9

Parte prima Il Mezzogiorno urbano

1. Stato, tendenze e prospettive del fenomeno urbano nel Mezzogiorno, di *Lida Viganoni* » 15
 1. Premessa » 15
 2. La «spia» della diversità: l'indicatore demografico » 16
 3. Suburbanizzazione e diffusione urbana » 18
 4. Reti e trame urbane: un'evoluzione tuttora squilibrata » 22
 5. Carenze e limiti della base produttiva » 26
 6. «Frammenti» urbani » 37
 7. Problemi emergenti e ipotesi d'intervento » 41
- Bibliografia » 54
2. Per leggere il Mezzogiorno urbano. Una guida bibliografica, di *Rosario Sommella e Luigi Stanzone* » 59
 1. Premessa » 59
 2. Questione meridionale e assetto urbano: pressione degli eventi ed evoluzione dei quadri concettuali » 59
 3. Le indagini sugli anni '60: reti deboli e città sussidiate » 64
 4. La crescita urbana persistente: un nuovo sintomo di diversità » 68
- Bibliografia citata » 77
- Rassegna bibliografica » 81

Parte seconda
Metropoli e aree metropolitane:
le dinamiche in atto

1. La dissipazione urbana. Note sull'«area metropolitana» di Napoli, di <i>Pasquale Coppola</i>	P 91
1. Dinamiche recenti di una città-groviglio	» 91
2. Il nocciolo debole	» 98
3. Le ali di cemento	» 108
Bibliografia	» 110
 2. Evoluzione di uno spazio strategico dell'area metropolitana di Napoli: i Campi Flegrei, di <i>Rosario Sommella e Luigi Stanzione</i>	 » 115
1. Premessa	» 115
2. Lo spazio di riferimento	» 117
3. Dalle propensioni di lunga durata alla realtà produttiva attuale	» 120
4. Tendenze demografiche	» 127
5. La dinamica insediativa	» 131
6. Il futuro possibile	» 134
6.1. Grandi progetti e investimenti pubblici: le ipotesi per il riassetto dell'area	» 134
6.2. Gli scenari di prospettiva	» 143
Bibliografia	» 148
 Appendice. Ipotesi di riassetto dei Campi Flegrei: un'indagine sociologica, di <i>Domenico Maddaloni</i>	 » 151
 3. Una polarità nel sistema regionale campano: il Basso Casertano, di <i>Paola Capodanno</i>	 » 159
1. Un'area in via di sviluppo	» 159
2. Crescita demografica e nuovi quadri di vita	» 163
3. La dimensione produttiva	» 168
3.1. Agricoltura e industria innovativa	» 168
3.2. Un terziario «meridionale»	» 172

4. Il «progetto territorio»	p. 175
4.1. Gli interventi programmati	» 177
5. Conclusioni	» 186
Bibliografia	» 187
Appendice. Lo sviluppo del Basso Casertano: un'indagine sociologica, di Domenico Maddaloni	» 189
4. Palermo e il suo destino metropolitano, di Vin- cenzo Guarrasi	» 195
1. Grandi città e funzioni metropolitane	» 195
2. La realtà urbana in Sicilia	» 196
3. Funzioni metropolitane e rete urbana nella Sicilia oc- cidentale	» 197
4. Peculiarità dello sviluppo urbano di Palermo	» 201
5. Recenti dinamiche demografiche	» 205
6. Metropoli e sistema produttivo	» 211
7. Tendenze di sviluppo e forme istituzionali	» 216
8. Conclusioni	» 221
Bibliografia	» 222

Parte terza
Città, reti e trame urbane.
Specificità e casi regionali

1. Le «Puglie»: nuovi potenziali di un'eredità ur- bana, di Mario Neve	» 227
1. Premessa	» 227
2. Lineamenti dell'organizzazione territoriale agli anni '60	» 228
2.1. I motivi di una «diversità»	» 228
2.2. Lo spazio della produzione	» 229
2.3. Le trame insediative	» 231
3. Vent'anni di sviluppo industriale e di programma- zione	» 233
3.1. Le tappe dell'industrializzazione	» 233
3.2. I paradossi dello sviluppo: contesti vecchi e nuovi	» 234
3.3. I paradossi dello sviluppo: le città	» 238

4. Alcune conclusioni: dall'indifferenza della programmazione alla nuova selettività	p. 243
Bibliografia	» 247
2. Calabria: vicende recenti e possibili sviluppi, di <i>Pietro Mario Mura</i>	» 251
1. Il rapporto insediamenti-ambiente	» 251
2. Le vicende demografiche	» 252
3. Gli «squilibri» territoriali e il «sacco» del territorio	» 257
4. I caratteri economici e sociali del territorio e i centri urbani: problemi di «forma» e di «contenuto»	» 263
4.1. L'industria	» 263
4.2. L'agricoltura	» 264
4.3. I servizi	» 267
4.4. Il turismo	» 270
4.5. La funzione portuale	» 272
5. Il ruolo della città ed il nuovo modello di sviluppo	» 273
6. Le «integrazioni» territoriali e la rete urbana	» 274
7. Quale futuro per gli insediamenti?	» 276
7.1. Le «opere di regime»: ponte e centrale termoelettrica	» 279
7.2. I «Programmi» e le «azioni integrate»	» 281
8. Le direttrici di intervento	» 285
Bibliografia	» 291
3. Dalla «regione senza città» agli «embrioni urbani»: la Basilicata, di <i>Lida Viganoni</i>	» 295
1. Premessa	» 295
2. Collasso demografico e recente vitalità	» 295
3. Industria e servizi: mutamenti e ritardi	» 298
4. La nuova struttura territoriale	» 307
Bibliografia	» 309

2. PER LEGGERE IL MEZZOGIORNO URBANO. UNA GUIDA BIBLIOGRAFICA (1970-1985)

*di Rosario Sommella e Luigi Stanzione**

Premessa

La guida bibliografica che qui si propone cerca di riassumere i temi principali del dibattito su assetti, problemi e prospettive delle trame urbane del Mezzogiorno. Nell'ambito della scansione temporale che va dalla fine degli anni '60, alla metà degli anni '80 sono stati esaminati i lavori di studiosi, di varia estrazione disciplinare, che si è ritenuto cogliessero con maggiore incisività alcune delle questioni nodali della problematica urbana meridionale dal punto di vista metodologico e interpretativo. Si è inteso, inoltre, articolare questa guida bibliografica secondo un ordine cronologico, distinguendo, per grandi linee, le interpretazioni dell'assetto urbano, così come esso si presentava alla fine degli anni '60, da quelle stimulate dalle trasformazioni che tale assetto ha successivamente subito. Un'attenzione particolare è stata rivolta soprattutto a quei contributi che hanno posto in primo piano l'analisi della logica di strutturazione e funzionamento, nel suo complesso, della rete urbana meridionale, nel contesto dell'organizzazione territoriale ed in quello più generale degli equilibri economici e sociali del Paese.

2. Questione meridionale e assetto urbano: pressione degli eventi ed evoluzione dei quadri concettuali

All'indomani dell'Unità d'Italia, il grande tema che aveva ispirato intellettuali meridionalisti, pubblicisti e uomini di governo era stato rappresentato dalla questione agraria. La gravità e l'estensione geografica

* Pur trattandosi di un lavoro svolto in comune, L. Stanzione ha curato la stesura dei parr. 2. e 3., e R. Sommella quella del par. 4.; la premessa e la rassegna bibliografica sono da attribuire ad entrambi.

dei problemi del mondo rurale, dalla trasformazione del latifondo alla incredibile miseria e arretratezza della condizione contadina, ponevano, in effetti, la questione della terra in primo piano. La riflessione sulle tematiche urbane, tuttavia, era già presente nel filone degli studi meridionalistici nella denuncia delle condizioni di sottosviluppo di alcune città e, in particolare, della maggiore area urbana, quella di Napoli, «una gran testa su di un corpo gracile» secondo la nota espressione di Pietro Colletta. Gli interventi che, a partire dall'ultimo ventennio del XIX secolo, vennero effettuati in direzione di una razionalizzazione degli spazi urbani maggiori presuppongono, del resto, l'avvio di una riflessione sulle problematiche condizioni in cui le città meridionali affrontavano le tensioni e gli sforzi volti alla costruzione di un solido apparato industriale italiano. Costituiscono un valido esempio di queste prime consapevolezze le operazioni realizzate a Napoli per la ristrutturazione urbanistica, con il Risanamento conseguente al colera del 1884, e per la creazione di nuove aree industriali, con le leggi speciali per Napoli sollecitate dal Nititi e varate nel 1904.

L'attenzione maggiore, comunque, resta a lungo centrata sul problema agrario; in epoca fascista, essa induce a convogliare gli sforzi nella valorizzazione delle risorse agricole, mentre in ambito urbano l'intervento sui nuclei maggiori resta episodico e privo di specifiche connotazioni meridionalistiche.

Le persistenti condizioni di arretratezza e le incisive e rapide trasformazioni territoriali verificatesi in Italia nel secondo dopoguerra sollecitano un'attenzione più marcata sul ruolo e le caratteristiche sempre più apertamente «diverse» delle città meridionali nell'ambito delle traiettorie territoriali dell'intero Paese e mostrano l'opportunità di cogliere meglio questa dimensione nella definizione delle strategie di riequilibrio e di sviluppo regionale. Il clima entro il quale si dipanano queste riflessioni è, evidentemente, quello che accompagna la progettazione e la realizzazione dei primi interventi di politica territoriale tesi ad accelerare lo sviluppo delle regioni meridionali, migliorandone la dotazione infrastrutturale prima ed incentivandone l'industrializzazione poi. Con la fase di «preindustrializzazione» degli anni '50, e con il successivo avvio della politica dello sviluppo industriale per poli (Biondi e Coppola, 1974), si concretizza una serie di trasformazioni nell'assetto del territorio meridionale che mutano profondamente la fisionomia stessa delle problematiche generalmente comprese entro la sfera della questione meridionale.

Al boom industriale italiano il Mezzogiorno fa in qualche modo da contraltare sotto il peso di un'eredità storica di arretratezza relativa che risalta soprattutto nelle carenti forme di sviluppo autopropulsivo. Gli squilibri della sua rete urbana sono sempre più chiamati in causa nell'analisi degli imponenti flussi di popolazione in uscita che viene avviata in numerosi lavori di questo periodo: lo spopolamento delle aree rurali genera negli anni '50 e '60 un vero e proprio esodo «biblico» che non trova un efficace filtro nelle occasioni di lavoro offerte dai nuclei urbani locali, dirigendosi così verso l'estero e verso il «triangolo industriale». Le maggiori perdite si riscontrano nelle aree di accentuata marginalità e «vuoto urbano» (Molise, Basilicata, Calabria), ma anche nelle zone interne di tutte le altre regioni meridionali, che registrano una netta diminuzione della loro popolazione globale. Anche là dove si segnalano incrementi di popolazione, nelle aree costiere di Campania, Puglia e Sicilia, è soprattutto la dinamica naturale, molto elevata, a compensare un bilancio generale segnato comunque da saldi migratori assai negativi.

Analizzando le modalità dell'urbanizzazione a scala nazionale (Archibugi, 1967) emerge così, già nella prima fase del boom, la profonda dicotomia tra città dell'Italia centro-settentrionale, che devono la loro crescita prevalentemente ai flussi in entrata capaci a loro volta di compensare una mediocre natalità, e città meridionali la cui crescita, peraltro più lenta, si collega sostanzialmente ad una sostenutissima dinamica naturale (Saibene, 1975; Caldo e Santalucia, 1977). La sostanza, quindi, dell'evoluzione del territorio meridionale sta nell'approfondirsi dei tradizionali squilibri nel rapporto città-campagna, con un accentuarsi della marginalizzazione delle aree interne e con una precoce congestione degli spazi urbani costieri, la cui crescita non è sostenuta da un'adeguata lievitazione dell'apparato produttivo e terziario moderno (Coppola, 1977). Si assiste a un «rimaneggiamento» sostanziale della distribuzione della popolazione che induce, dunque, ulteriori fratture, piuttosto che consentire l'evoluzione del sistema verso assetti più moderni, caratterizzati dall'agglomerazione di strutture produttive e servizi (Saibene, 1975, p. 20).

L'entità delle trasformazioni e già tale, in questi anni, da modificare, secondo il Compagna (1967), il nucleo tradizionale della questione meridionale, che da problema agrario diventa «questione urbana» (Talia, 1975). La nuova centralità assegnata alla tematica urbana scaturisce, ol-

tre che dall'evidenza delle nuove problematiche del Mezzogiorno nel secondo dopoguerra, anche da un'evoluzione nel campo degli studi regionali che, raccogliendo l'eco di indagini ed interventi avviati in realtà territoriali più mature, induce a considerare la città come riferimento fondamentale dell'organizzazione del territorio e dell'articolazione regionale.

Nel campo della geografia urbana italiana, ad esempio, è proprio questo il momento in cui si fa strada la tendenza a praticare delle indagini sui sistemi urbani a diverse scale, in luogo di quelle già da tempo condotte su singoli centri. Si fa strada una «geografia delle città» (Toschi, 1966) che si indirizza sempre più verso l'esame della distribuzione geografica dei centri urbani come insieme gerarchizzato sulla base delle caratteristiche funzionali. Emerge, di pari passo, l'esigenza di porre la città e lo sviluppo (o il riordino) delle reti urbane al centro delle strategie di valorizzazione delle risorse territoriali, soprattutto in quegli ambiti squilibrati dall'incapsulamento delle risorse stesse entro poche aree di grande concentrazione urbana e industriale. Si tratta in sostanza di approfondire con particolare attenzione a questo momento territoriale, la tematica di una diffusione più equilibrata delle attività industriali e di quelle terziarie. L'armatura urbana di una regione tende sempre più a definirsi come «inquadramento terziario» del territorio, con riferimento alle articolazioni spaziali che derivano dal disegno di aree d'influenza dei singoli centri, gerarchizzati in base alle loro dotazioni di funzioni di servizio urbano (Compagna, 1967)¹.

Un filone assai consistente degli studi sulla città meridionale prende a concentrarsi, nella scia del Compagna e del Galasso — che riprendono i lontani spunti di Carlo Cattaneo — sulla matrice storica della diversità dell'assetto urbano del Mezzogiorno nel contesto italiano: una diversità che promana dalle traiettorie della storia politica e sociale propostesi a partire dall'Alto Medio Evo e che tende ostinatamente a permanere (Galasso, 1965; Compagna, 1967).

Le «tipologie dominanti» (Saibene, 1975) del modello di insediamento urbano meridionale stanno innanzitutto nel tradizionale scarso

1. Sono da ricordare in merito alcune riflessioni che anticipano un dibattito destinato ad avere un ulteriore sviluppo, sui temi della «città regione» (Archibugi, 1966) o della «regione città» (Saibene e Corna Pellegrini, 1967). Su questi temi e sulle grandi linee del processo di urbanizzazione in Italia resta fondamentale anche il saggio di Lucio Gambi apparso nella *Storia d'Italia* edita da Einaudi (1973a).

peso degli insediamenti di tipo sparso rispetto ai grossi centri compatti di varia dimensione, principalmente nelle zone interne, e nella rarità dei fenomeni urbani di ampio respiro, limitati alle zone costiere: quella di Napoli e, in qualche misura, anche quelle di Palermo, Bari e Catania (Caldo e Santalucia, 1977). I più cospicui centri dell'interno serbano una connotazione spiccatamente rurale, di «città paese», dormitori di manodopera agricola e residenza, ai vari livelli gerarchici, dei discendenti dei galantuomini e delle varie propaggini amministrative dello Stato, abbarbicati in termini parassitari ad un flusso di risorse prodotto essenzialmente dall'agricoltura o trasferito dall'esterno sotto forma di rimesse, cui più tardi si aggiungeranno i cospicui flussi di danaro pubblico (Becchi Collidà, 1979).

L'assenza di un ventaglio diversificato di funzioni in gran parte di questi centri fa sì che l'appellativo di città si applichi loro in termini puramente demografico-quantitativi.

I centri urbani del Mezzogiorno non hanno conosciuto, salvo poche eccezioni, autonome direttrici di sviluppo in senso commerciale e manifatturiero, anche a causa del lungo permanere di formule produttive semi-feudali, basate sul latifondo, e dell'esclusione dai circuiti commerciali più importanti (Galasso, 1965). Non emerge, se non molto limitatamente, qualche fenomeno di specializzazione dei centri tale da poter pensare, nell'integrazione delle reciproche complementarietà funzionali, all'esistenza di una realtà sistemica che denoti qualcosa in più di una semplice somma delle parti, seppur organizzate in un'embrionale gerarchia (Saibene, 1975).

La verifica delle indicazioni qui sommariamente riassunte viene affidata, dall'avvio degli anni '60, ad una prima serie di studi che puntano a definire le caratteristiche della rete urbana italiana (Aquarone, 1961; Nice, 1961; Collidà, Fano, D'ambrosio, 1968). Alla fine di questo decennio il divario Nord-Sud, affrontato dalla Svimez fin dal 1946 nei termini dell'intervento straordinario nel dominio infrastrutturale e dell'incentivazione industriale, diventa negli studi della stessa Svimez, un problema da analizzare anche in termini di squilibrio del sistema urbano italiano, con uno dei primi tentativi di perimetrazione delle aree metropolitane italiane (Cafiero e Busca, 1970)².

2. C'è da ricordare, a questo proposito, anche il lavoro di Mori e Cori (1969), svolto per l'individuazione delle aree di attrazione delle principali città italiane.

D'altro canto, è proprio allora che la tematica urbana assume «ufficialmente» caratteri di rilievo a scala nazionale con uno dei più importanti documenti della programmazione economica, il Progetto 80 (Ministero del Bilancio e della Programmazione Economica, 1969), nel quale trovano spazio alcune indicazioni per il riequilibrio del sistema urbano nazionale. In esso si propone, per la prima volta, di contrastare la tendenza al concentrarsi della popolazione italiana in poche aree metropolitane attraverso la realizzazione di un nuovo modello di sviluppo territoriale che, pur riconoscendo la necessità dell'evoluzione verso una dimensione metropolitana, contempra «sistemi di città», articolati e policentrici. Il documento, che risente molto degli studi francesi sulle «metropoli d'equilibrio», sottolinea, inoltre, il ruolo che dovrebbero svolgere, nel lungo periodo, sistemi — per l'appunto — di riequilibrio, contigui alle aree metropolitane, e sistemi alternativi in aree più lontane dai centri principali di gravitazione. Tali indicazioni saranno poi commentate ed ampliate in riflessioni e proposte successive (Vallega, 1971; Archibugi, 1983) e costituiranno un'ampia base di discussione anche per la questione urbana del Mezzogiorno (Busca e Cuoco, 1980)³.

3. Le indagini sugli anni '60: reti deboli e città sussidiate

La struttura della città e del sistema urbano meridionale è oggetto, nelle riflessioni sugli anni '60 e primi '70 di studi svolti con metodologie diverse, anche se non di rado complementari, tesi a gettar luce sui meccanismi di funzionamento di una rete di insediamenti urbani che, nella sua debolezza complessiva e nella sua precarietà strutturale e funzionale, appariva ormai, in buona misura, come la sintesi più significativa delle problematiche economico-sociali del Mezzogiorno.

Negli sforzi interpretativi emergono soprattutto due filoni; da un lato s'instaura una tradizione di studi che, anche attingendo al patrimonio già consolidato di ricerche della Svimez, indaga la realtà meridionale essenzialmente in rapporto con la base economica della città, intesa come risorsa produttiva. È un punto di vista che, dando per scontato l'inseri-

3. Non va dimenticato, infine, che in questi anni il dibattito sulle complesse politiche avviate dall'intervento straordinario per il Mezzogiorno trova una voce autorevole nei contributi prodotti dagli studiosi che fanno capo alla scuola di Francesco Compagna e alla rivista *Nord e Sud* (Mazzetti, 1966; Rao, 1967).

mento del Mezzogiorno nella realtà italiana ed occidentale in generale, individua i motivi di fragilità o di «diversità» dell'armatura urbana meridionale rispetto a tale realtà «forte», per suggerire i correttivi più idonei verso i quali indirizzare le politiche di sviluppo regionale. Dall'altro lato, si disegna un approccio che tende a leggere la rete urbana meridionale quale elemento peculiare di uno spazio marginale, all'interno del quale le linee evolutive sono determinate da variabili quali l'evolversi dei rapporti di classe, del processo di accumulazione capitalistica e del mercato del lavoro.

Nel solco tracciato dalle ricerche della Svimez fioriscono studi che portano un notevole contributo ad una conoscenza approfondita del Mezzogiorno urbano. All'inizio degli anni '70, Busca (1973) compie un'analisi delle caratteristiche funzionali delle città meridionali con riferimento all'ambito territoriale dell'intero Mezzogiorno (peninsulare ed insulare). Dalle rilevazioni censuarie svoltesi tra il 1951 e il 1971 l'autore individua «la consistenza e l'effetto diffusivo di quelle attività di servizio che, in quanto forniscono importanti economie esterne alle imprese, sono più in grado di condizionare lo sviluppo delle regioni meridionali» (Busca, 1973, p. 4). I tratti salienti che emergono da questo lavoro sono l'addensarsi dei centri meglio dotati in Campania, Puglia e Sicilia, e il «vuoto urbano» che caratterizza vasti distretti come l'intera Basilicata, la Calabria settentrionale, la Campania interna e meridionale e la Sardegna centro-orientale. Si rimarca, così, la mancata coincidenza tra regioni amministrative e regioni urbane in particolare in quelle aree in cui lo scarsissimo livello di autonomia causa la gravitazione su zone confinanti e rende impossibile, dunque, l'identificazione di sub-sistemi regionali. Nel confronto tra 1961 e 1971 si avverte come durante gli anni '60 si sia registrato un complessivo avanzamento del sistema meridionale da attribuirsi agli effetti positivi delle politiche d'intervento straordinario e, in particolare, delle iniziative d'industrializzazione. Significativamente, però, il divario tra Nord e Sud, nella dotazione delle rispettive armature urbane, appare in aumento. Nel dettaglio, mostrano di avviarsi al Sud sintomi di evoluzione positiva in alcune zone intermedie (quella abruzzese intorno a Pescara e quella pugliese con Bari), mentre, tra i centri più dotati, taluni ristagnano (Napoli) ed altri addirittura regrediscono (Palermo), per l'acuirsi di fenomeni di precoce congestione. Infine, è sostanzialmente confermata la dipendenza di buona parte del Mezzogiorno continentale dalle aree metropolitane costiere. In conclu-

sione, nel lavoro di Busca risalta soprattutto il problema dello scarsissimo livello di integrazione funzionale tra i centri urbani del Mezzogiorno, cui si sottraggono pochissime aree. La forte caratterizzazione in alcune attività di servizio, che sembra connotare molti centri, appare poi, a ben guardare, più frutto dei pesanti vuoti in alcuni comparti che non di una vera e propria specializzazione funzionale.

Le carenze del sistema urbano meridionale, dunque, offrono una chiave di lettura assai interessante per chiarire molte delle difficoltà nella diffusione delle attività manifatturiere nel Mezzogiorno. Il diverso spessore del fattore città, inteso come presenza qualificata nell'organizzazione del territorio ed elemento propulsore di sviluppo e innovazione, è la variabile che, più di altre secondo queste indagini promosse dalla Svi-mez, condiziona il divario Nord-Sud nella moderna società industriale (Cafiero, 1976). Nella città meridionale l'urbanizzazione assume caratteri grossolanamente «gonfiati» poiché non vi è corrispondenza tra le dimensioni demografiche e la base economica. L'eccessivo carico di popolazione si traduce, a questo punto, in un cronico squilibrio tra domanda e offerta di lavoro. Lo stesso «stato di degradazione delle strutture insediative non dipende, come nel Nord, dalle difficoltà di accoglimento di ingenti correnti di immigrati attratte da una domanda di lavoro in espansione, ma è un dato permanente, un riflesso dello squilibrio secolare tra offerta potenziale e domanda di lavoro» (Cafiero, 1976, p. 37).

In Campania, ad esempio, la regione maggiormente urbanizzata del Mezzogiorno, si coglie con particolare nitidezza questo tipo di squilibrio tra il livello dell'urbanizzazione e lo sviluppo industriale e terziario. Nelle conclusioni di un'articolata indagine di Mazzetti e Talia (1977), si delinea a proposito dell'armatura urbana di questa regione, un quadro d'insieme da cui emerge una «sovraurbanizzazione» dal punto di vista quantitativo ed una «sottourbanizzazione» per gli aspetti qualitativi. Si tratta cioè di una «mancata corrispondenza tra numero e dimensione delle città e loro funzioni». Soprattutto nelle aree interne della regione, la crescita dei centri medi non si connota come «ampliamento dell'offerta di economie esterne» verso ambiti più ampi; essa appare piuttosto espressione di una terziarizzazione parassitaria (Id., p. 157)⁴.

4. Un valido contributo in merito è offerto dai saggi contenuti in un volume collettivo sulla Campania (Aa.Vv., 1978). Sul ruolo e le funzioni dell'armatura urbana in Campania un contributo più recente è recato da M. Mautone e L. Sbordone (1983).

Un contributo ulteriore su questi temi viene dall'altro filone di studi, quello che tenta di spiegare la costituzione del precario equilibrio che accompagna la crescita «tumultuosa e stentata» delle città del Mezzogiorno (Becchi Collidà, 1976, p.45). Il sovradimensionamento e l'irrazionalità nella specializzazione funzionale, secondo questa corrente di pensiero, non consentono di applicare modelli interpretativi incentrati solo sulla gerarchizzazione dei centri (Id., 1976 e 1979).

Le dinamiche che sono alla base della città meridionale, intesa come formazione economico-sociale, devono in tale accezione essere indagate soprattutto a partire dall'analisi della struttura di classe. È comunque possibile tentare una classificazione dei centri per gruppi grosso modo omogenei, a partire dal ruolo svolto nell'ambito del sistema, ma anche in questo caso la coerenza dell'ordine gerarchico non è sempre chiaramente verificabile. Si confermano, tuttavia, alcune caratteristiche generali: sembrerebbe emergere nel complesso una rete urbana malferma e incompleta che perviene, comunque, con difficoltà a compensare la decadenza delle strutture insediative tradizionali e la mancata modernizzazione di gran parte del quadro produttivo e sociale. Nonostante il determinarsi di differenziazioni e l'affiorare di note positive in alcune realtà regionali marginali (Abruzzo e Sardegna), il dato di fondo resta «la corrispondenza tra equilibri precari e meccanismi di mera sussistenza, a confronto con un marcato disfacimento del tessuto economico-sociale» (Id., 1976, p. 62). L'evoluzione gerarchica del sistema appare, dunque, più un residuo, una sofferta selezione degli impianti delineatisi nel tempo, che una vera trasformazione qualitativa. La parabola evolutiva del mondo della produzione e dei rapporti sociali non sembra capace di attivare in loco una stimolante domanda per una migliore articolazione delle strutture urbane, soprattutto per ciò che concerne i servizi più qualificati.

L'elemento centrale per la valutazione della condizione urbana nel Mezzogiorno resta, sulla base di queste analisi, il meccanismo di sopravvivenza garantito alla popolazione insediata. E qui risalta il ruolo centrale giocato dai trasferimenti alle famiglie, sotto forma di sussidi, pensioni, ecc., una macchina che mette in moto la formazione di clientele e padrinnaggi politici, che, a loro volta, ostacolano una presa di coscienza effettiva della problematica urbana da parte dell'utente e della classe lavoratrice della città meridionale. Nel meccanismo di sopravvivenza legato alla spesa pubblica giocano un ruolo essenziale altri settori

dell'economia urbana, quali l'edilizia residenziale, il credito e le libere professioni, in un intreccio dipendente dalla capacità di «oleare» il motore della spesa pubblica. Senza considerare le clientele politiche difficilmente si possono comprendere lo squilibrio oppure gli elementi di dinamismo di situazioni marginali (Id., 1976). Una lettura dell'economia urbana meridionale, anche alla luce del modello della sovraurbanizzazione, indica sostanzialmente un assetto sostenuto da processi che «si svolgono lungo un circuito che ha i propri nodi nevralgici all'esterno dell'area», probabilmente alimentato in modo da riprodursi uguale a se stesso (Id., 1979, p. 198).

Rispetto al dibattito sin qui delineato, l'apporto della geografia urbana resta, salvo poche eccezioni, spesso rinchiuso nell'ambito strettamente disciplinare (Lando e Viganoni, 1980). Purtroppo, negli scritti di alcuni geografi prende corpo una tendenza che, gradualmente, dopo le enunciazioni teoriche della fine degli anni '60, delinea una visione delle trame urbane intese come «reti a supporto dell'organizzazione territoriale» (Dematteis, 1977). Inaugurano tale filone di ricerca i contributi di Gambi (1973b) e Pecora (1973), oltre ai già ricordati lavori apparsi sulla rivista *Nord e Sud*.

4. La crescita urbana persistente: un nuovo sintomo di diversità

Gli anni '70 vedono nel Mezzogiorno il graduale compimento di un processo di trasformazione territoriale iniziato nei decenni precedenti, nel senso di una più spinta penetrazione e diffusione del fenomeno urbano. Il fatto che questo si verifichi per molti versi in controtendenza rispetto al sistema urbano centro-settentrionale, che si avvia da allora a seguire altri modelli di crescita, sottolinea ancora di più la «diversità» meridionale e la necessità di approfondimenti specifici.

Il dibattito in questa fase si sposta così, almeno in parte, sulla possibilità di riconoscere anche nel Sud fenomeni inquadrabili come «contro-urbanizzazione» o «urbanizzazione diffusa» (Dematteis, 1983, 1985a, 1985b, 1985c), che, in effetti, sembrano investire il Mezzogiorno in tempi e maniere significativamente diverse rispetto al resto d'Italia (Sbordone, 1988; Frallicciardi, 1989).

Si fa strada via via una nuova contrapposizione tra la crescita più rapida (o comunque meno contenuta) delle città del Mezzogiorno e una

perdita di slancio o addirittura un ridimensionamento relativo di quelle del Nord (Salvatori, 1983), con tendenze, soprattutto nell'Italia centrale e nord-orientale, che evidenziano un modello fondato sull'emergere di sistemi secondari imperniati su centri di dimensioni intermedie (Cencini, Dematteis, Menegatti, 1983; Adamo, 1985; Dematteis, 1985a). Ancora una volta, molte interpretazioni sull'evoluzione delle città meridionali in questo periodo possono cogliersi da riflessioni d'insieme sull'apparato urbano italiano, nelle quali il Mezzogiorno viene citato «per differenza». Nel lavoro di alcuni geografi o economisti e soprattutto nel materiale prodotto dalla Svimez continua, comunque, a palpitare uno specifico filone di studi urbani sul Mezzogiorno. In effetti, gran parte delle trasformazioni che hanno investito la trama urbana dell'Italia meridionale ed insulare nel corso degli anni '70 emergono da analisi centrate sulle reti urbane regionali o su singole realtà significative: un tipo di studi che, negli anni più recenti, conosce un discreto sviluppo in coerenza con la notevole attenzione suscitata dal protagonismo rivestito sulla scena economica italiana dai «sistemi locali» (Landini e Salvatori, 1989). Più rare, ma non meno interessanti, sono le sintesi che affrontano la tematica urbana alla scala dell'intero Mezzogiorno. Va rilevato, peraltro, che il quadro complessivo dei mutamenti intervenuti negli anni '70 è, per molti versi, ancora in via di ricomposizione nell'ambito di un settore di studi che ha attraversato e attraversa un periodo di profonda revisione teorica e metodologica (Cecchini, 1985; Celant, 1988).

Può essere interessante trarre spunto, per la disamina degli eventi degli anni '70, da una riflessione sociologico-statistica sull'evoluzione rurale-urbana in Italia: tentativo basato sulla definizione dell'urbano come stile di vita e volto a misurarne la diffusione (Vitali, 1983). Questo tipo di studio, condotto da Vitali a scala comunale, lascia emergere alcune caratteristiche peculiari del processo di urbanizzazione del Mezzogiorno alla prima metà degli anni '70. Vi è soprattutto la constatazione della maggior lentezza con cui si è dipanato nel Sud il processo di affermazione del modo di vita urbano; nell'ultimo periodo, però, questo risulta penetrato ormai profondamente anche nelle regioni meridionali, sino ad una completa trasformazione dei paesaggi regionali e ad un declino generalizzato delle strutture tradizionali della civiltà contadina. Emerge, inoltre, che nel Sud il divario nella diffusione dello stile di vita urbano resta forte tra aree costiere e pianeggianti da un canto, e quelle interne e montane dall'altro, mentre esso tende, almeno parzialmente, a riassor-

birsi al Nord e al Centro. Nel Mezzogiorno sono ancora i grossi centri a far registrare i progressi più evidenti; i piccoli centri, tranne che nelle aree di valorizzazione turistica, stentano ad acquisire una nuova dimensione. Alla luce di questi parametri, dunque, si confermerebbe un modello di urbanizzazione accentrato e fondato su un numero limitato di capisaldi: lo ribadisce la posizione rivestita dai capoluoghi provinciali, che nella media nazionale vedono diminuire la loro importanza nella determinazione del livello di urbanizzazione, mentre nel Mezzogiorno conservano una posizione di netta preminenza.

A proposito dello squilibrio tra costa e interno, un tentativo di bilancio di un trentennio di mutamenti delle strutture insediative (Formica, 1982), sottolinea, tra l'altro, l'accentuarsi della «litoralizzazione» del fenomeno urbano con il corollario di congestione e degrado ambientale degli spazi costieri. È pur vero che sembrano diramarsi nuove trame con episodi di penetrazione verso l'interno, sostenuti soprattutto dalle politiche di promozione industriale della prima metà degli anni '70, ma quest'ultimo processo si manifesta con una lentezza che impedisce di dare spessore adeguato alle ipotesi di decompressione demografica o di riordino delle gravitazioni economiche.

Un «approccio sistemico» all'insieme degli insediamenti italiani al 1981 (Cori, 1983) mette in luce altre particolarità del processo di ulteriore differenziazione nello sviluppo urbano tra Nord e Sud, dietro il quale è da leggere la ripresa nella divaricazione tra i livelli di sviluppo economico a più riprese segnalata dai rapporti Svimez. Dal lavoro di Cori si evince come, in un «assetto rango-dimensionale» che nella media nazionale propende verso sistemi insediativi «post-urbani» (con tendenza cioè alla decompressione delle conurbazioni maggiori, verso un modello di urbanizzazione diffusa), la struttura insediativa tipica delle regioni meridionali continui ad assegnare funzioni prevalentemente agricole ai centri minori e terziarie solo a quelli medio-grandi, ad un livello di qualificazione che resta comunque piuttosto basso. Non si manifesta, dunque, la crescita, tipica delle piccole città e finanche dei comuni non urbani del Centro-Nord, della funzione industriale per le taglie minori.

Le ricerche areali dei geografi del Gram (Gruppo di Ricerca sulle Aree Marginali) confermano come la crescita dei piccoli e medi centri nel Centro-Nord sia sostenuta, in termini demografici, dall'arresto prima e dal ribaltamento poi dei flussi verso i grandi poli metropolitani e,

in termini economici, dall'emergere in aree periferiche della piccola impresa e dal progressivo decentramento di impianti di grandi dimensioni. Nel Mezzogiorno, invece, la crescita insiste ancora sulle città medio-grandi piuttosto che sugli insediamenti di taglia inferiore.

La tenuta demografica dei grossi centri, così come la ripresa di alcune aree marginali, sono connesse all'inversione di tendenza fatta registrare dal bilancio migratorio con il resto del Paese e con l'estero più che ai limitati casi di rivalorizzazione (Cencini, Dematteis, Menegatti, 1983; Leone, 1986).

Via via che si precisano i bilanci degli anni '70, appare chiaro come la transizione verso nuove forme di organizzazione del territorio, che si avverte più nitidamente nella sezione centro-settentrionale dell'apparato urbano italiano, sia in gran parte frutto dell'evoluzione del progresso tecnico nel settore industriale, che influenza profondamente gli orientamenti localizzativi e i modelli di urbanizzazione (Cafiero, 1984a). Nelle aree industriali più mature si assiste alla diminuzione del peso delle grosse concentrazioni e all'emergere di nuove localizzazioni periferiche che presentano requisiti di buona accessibilità, oltre che un'elevata dotazione di servizi e una minore conflittualità sociale rispetto alle grandi concentrazioni operaie (Dematteis, 1983). Con il diffondersi sul territorio dei processi di urbanizzazione e industrializzazione, «si accentua il carattere sistemico della rete degli insediamenti attraverso l'integrazione funzionale tra i vari centri della gerarchia urbana» (Cafiero, 1984a, p. 334), dominato dai grossi agglomerati che, cedendo la funzione direttamente produttiva, accentuano le loro funzioni direzionali, di produzione delle innovazioni e di fornitura dei servizi più qualificati (Borlenghi, 1983).

Nonostante il generale permanere delle resistenze da parte del Mezzogiorno nel seguire l'evoluzione verso processi di crescita urbana più moderni, le trasformazioni complessive degli anni '70 mostrano nondimeno di incidere in misura differenziata sull'assetto urbano delle regioni meridionali. Si viene a creare, in particolare, un'ulteriore articolazione dei processi di sviluppo territoriale: significative polarità minori passano, ad esempio, ad accompagnare la rivalorizzazione di alcune aree periferiche (Leone, 1986 e 1988), mentre emergono sempre più le esigenze impellenti di riqualificazione delle aree urbane maggiori più colpite dalla deindustrializzazione (Biondi, 1985). Non viene mitigata, comunque, la marginalità di molte aree del Mezzogiorno più interno.

In un rapporto del Formez (D'Antonio, 1985) si mette appunto in evidenza il nuovo dato di fatto di alcune realtà urbane del Mezzogiorno che «si propongono come alternativa alle metropoli classiche congestionate o disordinate». La logica della crescita di questo Mezzogiorno intermedio si presenta disordinatamente articolata, giustapponendo province ancora in vistoso ritardo ad aree in via di effettiva rivalorizzazione e a realtà già forti ma molto congestionate. Sembra dovunque prevalere una logica spontanea che rischia di aggravare le persistenti situazioni di debolezza strutturale del sistema urbano. In concreto, secondo il Formez, si riscontrano fenomeni di diffusione dell'urbanizzazione in molte aree, stimolati da fattori di diversa natura⁵, e tuttavia il grosso della rete degli insediamenti urbani del Mezzogiorno si conferma ancorato a modelli di crescita «centripeta».

Soprattutto nel caso di province ad «urbanizzazione consolidata» (Napoli, Palermo, Messina, Catania, Bari), si evidenziano, da un lato, la confortante tendenza ad assumere connotazioni metropolitane e a richiamare alcune funzioni innovative superiori (con nuovi effetti polarizzanti per le aree circostanti), ma anche, dall'altro, una pericolosa propensione verso un sostanziale ristagno economico, con conseguente declino urbanistico e grave scadimento della qualità della vita urbana: e un ampliamento, quindi, del divario tra dimensione urbana e attività produttive che rende l'ambiente repulsivo per nuove economie di tipo metropolitano.

In effetti, nel corso degli anni '70, a dispetto dell'intensità inusitata degli investimenti industriali che connota la prima metà del decennio, il processo di urbanizzazione nel Mezzogiorno continuava a manifestarsi prevalentemente come conseguenza di una «terziarizzazione senza industrializzazione» (Talia, 1975), e, anche in seguito, uno degli elementi che più adeguatamente segneranno il permanere del divario nel livello di sviluppo tra Nord e Sud sarà la netta «scissione tra dinamica della vita urbana e dinamica industriale» (Coppola, 1986, p. 18). La crescita accelerata dell'urbanizzazione avviene, in sostanza, senza un corrispondente sviluppo nella dotazione dei servizi più qualificati. E questo, in

5. In alcune province la ricerca del Formez fa emergere, ad esempio, interessanti casi di ridimensionamento del ruolo produttivo dei capoluoghi a favore di una nuova realtà produttiva provinciale (anche se questo potrebbe essere il risultato di una semplice crescita degli intorni). Si dà anche il caso di province che uniscono una specializzazione industriale ad un buon livello di terziarizzazione; oppure di altre in cui la crescita demografica è abbastanza equamente distribuita fra le diverse classi dimensionali dei centri.

un periodo in cui lo sviluppo industriale è sempre più dipendente dall'accessibilità a funzioni terziarie avanzate, significa che lo svantaggio relativo del Mezzogiorno tende ad aumentare. Appaiono sempre più urgenti, dunque, la riqualificazione degli spazi urbani maggiori e l'impulso alla modernizzazione della rete dei centri piccoli e medi, per porre le condizioni della ripresa del processo di industrializzazione nel contesto di una nuova divisione internazionale del lavoro (D'Aponte, 1982).

Altrettanto fondamentale è che si faccia strada una politica di intervento straordinario rivolta non più solo ai comparti strettamente produttivi e all'apparato delle infrastrutture fisiche, ma diretta anche e soprattutto a migliorare l'accessibilità alle informazioni e alle funzioni direzionali per tutto il sistema meridionale, vera chiave di volta per le nuove localizzazioni industriali (Costa e Canestrelli, 1983; Cafiero, 1984b; Cecchini, 1985).

Alla scala delle armature urbane regionali, che consente di cogliere meglio le specificità, l'apporto della geografia si fa più ricco e puntuale. Ne sono un esempio i contributi apparsi negli atti di un Convegno sulle strutture insediative nel Centro Sud, pubblicati dal Bollettino della Società Geografica Italiana (1982), dai quali emerge la conferma di un rilevante processo di transizione nella geografia delle sedi del Mezzogiorno. Nella stessa direzione della ricerca delle specificità ravvisabili nelle dinamiche demografiche di singoli distretti urbani o nell'emergere di taluni sistemi locali si collocano altri studi più recenti (Testuzza, 1986; Landini e Salvatori, 1989).

I cambiamenti che intervengono nell'articolazione delle sfere di dotazioni e di gravitazione funzionale delle città sono oggetto di un notevole tentativo di approfondimento in un'indagine di Da Pozzo, Mautone e Sbordone (1983). Uno strumento di lavoro interessante è offerto, a tal fine, anche dalle due edizioni dell'Atlante economico e commerciale della Somea (1973 e 1987) che offrono una panoramica delle strutture terziarie dei comuni italiani.

L'emergere di significativi fenomeni di sviluppo periferico in talune zone, in particolare lungo la costa adriatica, o nel Casertano, testimonia del fatto che la barriera tra Nord e Sud tende a cedere là dove i livelli di accessibilità alle reti di sostegno dell'Italia centrale e settentrionale sono più elevati (Costa e Canestrelli, 1983), permettendo una più facile integrazione, soprattutto con le aree ad industrializzazione diffusa tipiche del modello Nec.

A questo punto, la questione dello sviluppo meridionale comincia, peraltro, a vivere una stagione nuova nel corso della quale fioriscono degli interrogativi che riguardano essenzialmente l'alternativa tra la riproposizione di una politica globale per tutto il Mezzogiorno e una serie di interventi configurati «su misura» per le singole realtà locali. La prima ipotesi comporterebbe il rilancio in grande stile di una politica meridionalistica cui mancherebbe però un riferimento teorico ed un consenso pari a quelli che sostenevano l'intervento straordinario degli anni '50 e '60 (Cafiero, 1984b). Nel secondo caso, si tratterebbe di capire fino a che punto il manifestarsi di episodi differenziati di sviluppo e il profondo mutamento complessivo delle condizioni di marginalità delle regioni del Mezzogiorno esplicitino realmente le condizioni per una politica di sviluppo regionale fondata su potenzialità e figure emergenti, capaci di dare respiro e prospettive ad una nuova imprenditorialità diffusa (Confindustria, 1985). Non manca, comunque, chi ravvisa in alcuni processi di supposto sviluppo autopropulsivo anche delle tracce di una perdurante debolezza strutturale o dei pericolosi collegamenti con attività illecite e parassitarie che finiscono per imprimere alle evoluzioni «spontanee» delle ipoteche difficilmente recuperabili (Coppola, 1986). Ancora c'è da ricordare che spesso, anche là dove si avverte in modo più netto l'emergere di un notevole dinamismo autopropulsivo, associato a più moderni modelli insediativi, questi ultimi non sono esenti dal perdurare di carenze gravi nella dotazione dei servizi e nelle trame urbanistiche, che ne limitano o condizionano le traiettorie, avviando precocemente processi di isterilimento e congestionamento (Coppola e Viganoni, 1985).

Così, uno dei nodi che le analisi Svimez agli anni '80 sottolineano con maggior forza finisce per essere proprio questo mancato adeguamento delle strutture urbane meridionali alle esigenze di decentramento e rapida circolazione di uomini, beni e messaggi espresse dalle attività produttive negli anni più recenti. Da tutti i punti di vista, infatti, ivi compreso quello gestionale, non vi è adeguata risposta alla domanda di formazioni urbane reticolari, reti di centri funzionalmente interdipendenti (Dematteis, 1985b; Svimez, 1987).

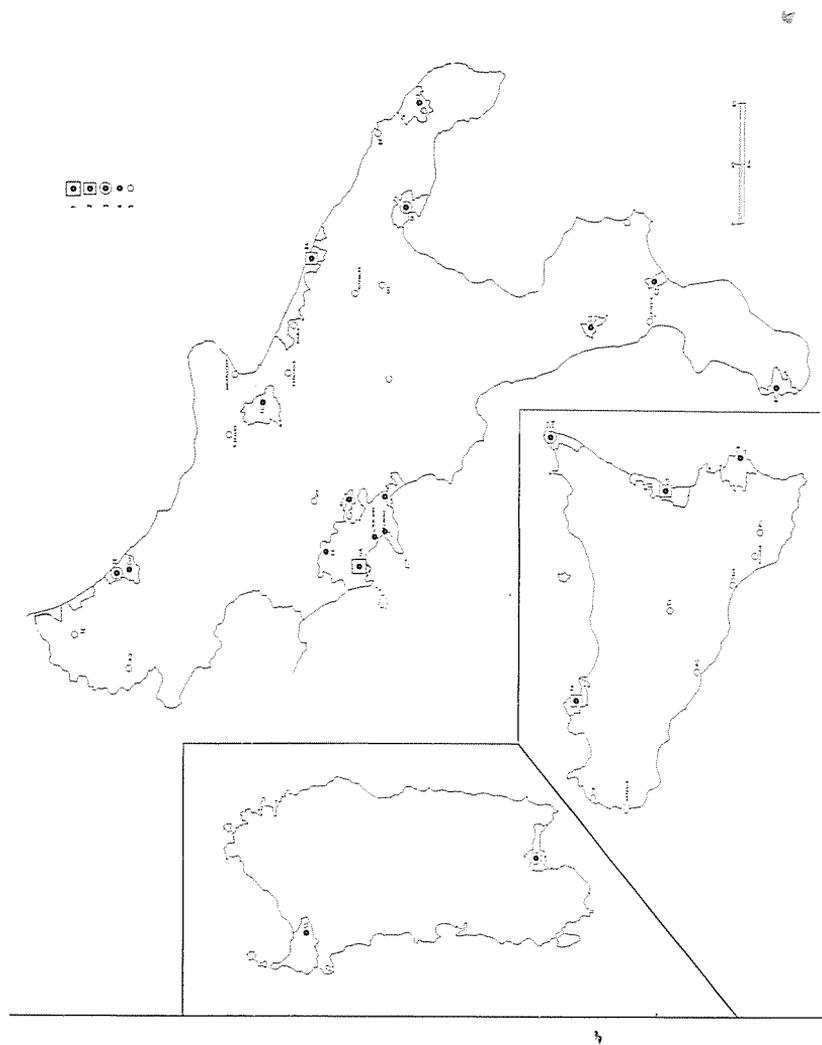
In apertura degli anni '80 la Svimez elabora anche nuovi criteri per la perimetrazione delle aree urbane, tentando di registrare in modo più accorto i mutamenti intervenuti intanto nell'assetto funzionale delle città italiane e i fenomeni di decentramento demografico e produttivo (Cec-

chini, 1983 e 1988; Svimez, 1987). Rispetto a studi precedenti (Cafiero e Busca, 1970), dove ci si riferiva alla soglia demografica e alla densità degli attivi extragricoli, viene così introdotto anche il parametro della densità degli addetti extragricoli, allo scopo di tener conto del trasferimento delle attività produttive entro le cerchie già considerate in precedenza e nelle nuove periferie. Attraverso il rapporto tra attivi e addetti si ritiene di poter ravvisare meglio le città centrali, cioè i poli e i sub-poli con rilevante ruolo attrattivo.

Dal confronto con la situazione al 1970, questi nuovi parametri consentono di ribadire ancora una volta come, a partire dai processi di diffusione dell'industria, siano emerse nel Centro-Nord nuove formazioni urbane, nuove saldature e significative estensioni; e come allo stesso tempo tali processi abbiano avuto al Sud un'incidenza assai meno significativa, ad eccezione dell'area medio-adriatica e di altri limitati perimetri (fig. 1).

In tempi recenti, infine, si apre un nuovo interessante fronte di dibattito in ragione delle proposte di grandi operazioni di rinnovo urbano collegate al degrado ormai inaccettabile dei maggiori centri storici (Napoli, Palermo, Bari, Catania), o a seguito dei cospicui interventi resi necessari da eventi calamitosi. Ci si riferisce, essenzialmente, agli scritti di quegli studiosi che hanno affrontato il tema dell'«economia delle catastrofi» (Becchi Collidà, 1988) o dell'«economia politica dell'emergenza» (D'Antonio, 1987). Queste riflessioni hanno preso in considerazione il fiume di danaro pubblico che si è riversato in alcune aree urbane meridionali per far fronte alle diverse emergenze socio-ambientali e che è andato a sommarsi alle diverse forme di assistenzialismo già esistenti ed al ruolo di compensazione svolto dall'impiego pubblico e dal proliferare del terziario più banale. La massa rilevante di investimenti pubblici in residenze e infrastrutture «pesanti» avrebbe contribuito, secondo vari autori, al rafforzamento di una configurazione della città meridionale assai poco consona alle esigenze dello sviluppo, esaltando il ruolo di «residenza di percettori di redditi derivati, procurati ai suoi abitanti da un meccanismo di redistribuzione sorretto direttamente o indirettamente dal potere politico» (Becchi Collidà, 1983, p. 8). Il problema sembrerebbe allora quello di capire come indirizzare ed organizzare per i fini collettivi le occupazioni e le prestazioni di lavoro che da tali redditi derivano.

Fig. 1 – Le aree urbane del Mezzogiorno secondo la classificazione della Svimez



1. Grande Area Metropolitana; 2. Grandi Aree Urbane; 3. Aree Urbane Medie; 4. Città centrali; 5. Comuni tra 50.000 e 100.000 abitanti esterni alle aree urbane

Queste recenti considerazioni non fanno che sottolineare un antico nodo essenziale della «lettura» del Mezzogiorno urbano: la difficoltà di valutazione che si prospetta a chiunque osservi un processo di evoluzione della struttura insediativa, che subisce e fa propri gli stimoli via via insorgenti alla trasformazione, ma che li riproduce continuamente nel quadro di una via marginale all'urbanizzazione, in un'ambivalenza che continua a restare la cifra più tipica dell'apparato produttivo della città meridionale quanto del suo tessuto sociale.

Bibliografia citata

- Aa.Vv., 1978, *Territorio e risorse in Campania*, Guida, Napoli.
- Adamo F., 1985, *Crisi e urbanizzazione in Italia*, in Segre A. (a cura di), *Regioni in transizione*, Angeli, Milano, pp. 21-78.
- Amoruso O., 1982, «Strutture insediative e crescita economica nello spazio pugliese: uno squilibrio cumulativo», *Boll. Soc. Geogr. Ital.*, XI, serie X, suppl., pp. 265-279.
- Aquarone A., 1961, *Grandi città e aree metropolitane in Italia*, Zanichelli, Bologna.
- Archibugi F. (a cura di), 1966, *La città regione in Italia*, Boringhieri, Torino.
- Archibugi F., 1967, *La crescita delle città in Italia: aspetti demografici dell'inurbamento 1951-1961*, Centro Studi e Piani Economici, Roma.
- Archibugi F., 1983, *La politica della città*, Atti XXIII Congr. Geogr. Ital., Catania, vol. II, tomo I, pp. 429-458.
- Becchi Collidà A., 1976, *La città meridionale*, in Indovina F. (a cura di), *Mezzogiorno e crisi*, Angeli, Milano, pp. 41-96.
- Becchi Collidà A., 1979, *Città meridionale e sovraurbanizzazione*, in Accornero A. e Andriani S. (a cura di), *Gli anni '70 nel Mezzogiorno*, De Donato, Bari, pp. 168-214.
- Becchi Collidà A., 1983, «Sovra o sottourbanizzazione: alcuni elementi di riflessione sul sistema urbano italiano», *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, XIV, n. 17, pp. 3-38.
- Becchi Collidà A., 1988, «Catastrofi, sviluppo e politiche del territorio: alcune riflessioni sull'esperienza italiana», *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, XIX, n. 31, pp. 3-36.
- Biondi G., *La recente evoluzione territoriale dell'industria in Campania*, in Segre A., *op. cit.*, pp. 217-252.

- Biondi G., Coppola P., 1974, *Industrializzazione e Mezzogiorno. La Basilicata*, Ist. di Geografia econ. dell'Università, Napoli.
- Borlenghi E., 1983, *Terziario superiore e innovazione nelle città*, Atti XXIII Congr. Geogr. Ital., Catania, vol. II, tomo I, pp. 393-428.
- Busca A., 1973, *Caratteristiche funzionali dei centri urbani del Mezzogiorno*, Svimez-Giuffrè, Milano.
- Busca A., Cuoco L., 1980, *Rapporto sulla politica della città del Mezzogiorno*, Guida., Napoli.
- Cafiero S., 1976, *Sviluppo industriale e questione urbana nel Mezzogiorno*, Svimez-Giuffrè, Milano.
- Cafiero S., 1984a, *Le città meridionali nell'attuale fase del progresso tecnico*, in Leone U. (a cura di), *Vecchi e nuovi termini della questione meridionale*, Ccisia, Napoli, pp. 331-345.
- Cafiero S., 1984b, «Il Mezzogiorno tra transizione tecnologica e transizione dell'intervento straordinario», *Studi Svimez*, XXXVII, n. 4, pp. 337-343.
- Cafiero S., 1988, «Il ruolo delle città per lo sviluppo», *Riv. Econ. del Mezz.*, II, n. 1, pp. 31-38.
- Cafiero S., Busca A., 1970, *Lo sviluppo metropolitano in Italia*, Milano, Svimez-Giuffrè.
- Caldo C., Santalucia E., 1977, *La città meridionale*, La Nuova Italia, Firenze.
- Cecchini D., 1983, «Nota sulle aree urbane meridionali», *Studi Svimez*, XXXVI, n. 11-12, pp. 423-430.
- Cecchini D., 1985, «Scienze regionali e città meridionali», *Delta*, n. 20, pp. 92-99.
- Cecchini D., 1988, «Le aree urbane in Italia: scopi, metodi e primi risultati di una ricerca», *Riv. Econ. del Mezz.*, II, n. 1, pp. 39-70.
- Celant A. (a cura di), 1988, *Nuova città e nuova campagna*, Pàtron, Bologna.
- Cencini C., Dematteis G., Menegatti B. (a cura di), 1983, *L'Italia emergente. Indagine geo-demografica sullo sviluppo periferico*, Angeli, Milano.
- Collidà A., Fano P., D'Ambrosio, M., 1968, *Sviluppo economico e crescita urbana in Italia*, Angeli, Milano.
- Compagna F., 1967, *La politica delle città*, Laterza, Bari.
- Confindustria, 1985, *Risorse per lo sviluppo*, Torino.
- Coppola P., 1977, *Geografia e Mezzogiorno*, La Nuova Italia, Firenze.
- Coppola P., 1982, «La latitanza urbana. Note sull'evoluzione delle strutture in sediative della Basilicata», *Boll. Soc. Geogr. Ital.*, XI, serie X, suppl., pp. 245-264.
- Coppola P., 1986, «Mezzogiorno anni '80: dalle fratture alle connessioni?», *Nord e Sud*, XXXIII, n. 1, pp. 7-27.

- Coppola P., Viganoni L., 1985, *Mezzogiorno in trasformazione. Sviluppo industriale e trama urbana in un distretto a Nord di Napoli*, in Segre A., *op. cit.*, pp. 189-216.
- Cori B., 1980, «La geografia urbana», in G. Corna Pellegrini e C. Brusa (a cura di), *La ricerca geografica in Italia (1960-1980)*, Varese, Ask, pp. 273-291.
- Cori B., 1982, «Congestione insediativa, città diffusa e spreco di spazio nell'Italia centro-meridionale», *Boll. Soc. Geogr. Ital.*, XI, serie X, suppl., pp. 147-151.
- Cori B., 1983, *Sguardo d'insieme al sistema insediativo italiano*, Atti XXIII Congr. *Geogr. Ital.*, Catania, vol. II, tomo I, pp. 347-392.
- Costa P., Canestrelli E., 1983, *Agglomerazione urbana, localizzazione industriale e Mezzogiorno*, Svimez-Giuffré, Milano.
- D'Antonio M. et al., 1985, *Una radiografia del nuovo Mezzogiorno*, Formez, Napoli.
- D'Antonio M., 1987, *L'area metropolitana di Napoli: vincoli e opportunità per la crescita economica e civile*, in Irer (a cura di), *Il sistema metropolitano italiano*, Angeli, Milano, pp. 273-289.
- D'Aponte T., 1982, «Evoluzione degli insediamenti e divisione internazionale del lavoro. Considerazioni sui relativi effetti territoriali nel caso di regioni periferiche marginali: l'esempio del Mezzogiorno Italiano», *Boll. Soc. Geogr. Ital.*, XI, serie X, suppl., pp. 153-157.
- Da Pozzo C., Mautone M., Sbordone L., 1983, *Gerarchia e aree d'attrazione globale delle città italiane*, in B. Cori (a cura di), *Città, spazio urbano e territorio in Italia*, Angeli, Milano, pp. 98-118.
- Dematteis G., 1977, «La rete urbana italiana 1945-75. Rassegna degli studi», *Storia Urbana*, I, n. 1, pp. 17-32.
- Dematteis G., 1983, *Deconcentrazione metropolitana, crescita periferica e ripopolamento di aree marginali: il caso dell'Italia*, in Cencini C., Dematteis G. e Menegatti B., *op. cit.*, pp. 105-142.
- Dematteis G., 1985a, *La deconcentrazione della crescita urbana in Italia negli anni '70*, in Segre A., *op. cit.*, pp. 79-107.
- Dematteis G., 1985b, *Controurbanizzazione e strutture urbane reticolari*, in Bianchi G., Magnani I. (a cura di), *Sviluppo multiregionale: teorie, metodi, problemi*, Angeli, Milano, pp. 121-132.
- Dematteis G., 1985c, *Contro-urbanizzazione e deconcentrazione: un salto di scala nell'organizzazione territoriale*, in Innocenti R. (a cura di), *Piccola città e piccola impresa*, Angeli, Milano, pp. 101-118.

- Formica C., 1982, «Evoluzione delle strutture insediative nell'Italia centro-meridionale nell'ultimo trentennio», *Boll. Soc. Geogr. Ital.*, XI, serie X, suppl., pp. 121-134.
- Frallicciardi A.M., 1989, «Aspetti del decentramento demografico in alcune regioni del Mezzogiorno», *Riv. Geogr. Ital.*, XCVI, n. 1, pp. 27-60.
- Galasso G., 1965, *Mezzogiorno medievale e moderno*, Einaudi, Torino.
- Gambi L., 1973, *Da città ad area metropolitana*, in *Storia d'Italia*, vol. V, tomo I, Einaudi, Torino, pp. 365-424.
- Gambi L., 1973b, *Le città della Calabria*, in Mainardi R. (a cura di), *Città e regione in Europa*, Angeli, Milano, pp. 193-202.
- Gambino J. C., 1982, «Evoluzione delle strutture insediative in Calabria», *Boll. Soc. Geogr. Ital.*, XI, serie X, suppl., pp. 281-292.
- Gentileschi M.L., 1982; «Ridistribuzione della popolazione e della crescita urbana in Sardegna», *Boll. Soc. Geogr. Ital.*, vol. XI, serie X, suppl., pp. 303-311.
- Landini P. G., Salvatori F. (a cura di), 1989, *I sistemi locali delle regioni italiane (1970-1985)*, Mem. Soc. Geogr. Ital., Roma, vol. XLIII.
- Lando F., Viganoni L., 1980, *I problemi della città e dell'urbanizzazione*, in Corna Pellegrini G.e Brusa C., *op. cit.*, pp. 547-554.
- Leone U. (a cura di), 1986, *La rivalorizzazione territoriale in Italia*, Angeli, Milano.
- Leone U. (a cura di), 1988, *Valorizzazione e sviluppo territoriale in Italia*, Angeli, Milano.
- Mautone M., Sbordone L., 1983, *Città e organizzazione del territorio in Campania*, Esi, Napoli.
- Mazzetti E., 1966, *Il Nord del Mezzogiorno. Sviluppo industriale ed espansione urbana in provincia di Napoli*, Milano, Comunità.
- Mazzetti E., Talia I., 1977, *Caratteri evolutivi dell'armatura urbana della Campania*, Napoli, Esi.
- Mazzetti E., Talia I., 1982, «Momenti e problemi del decentramento urbano e industria le: il caso della Campania», *Boll. Soc. Geogr. Ital.*, XI, serie X, suppl., pp. 233-244.
- Migliorini P., 1982, «Problemi di equilibrio del sistema insediativo molisano», *Boll. Soc. Geogr. Ital.*, XI, serie X, suppl., pp. 227-232.
- Ministero del Bilancio e della Programmazione Economica, 1969, *Progetto 80. Rapporto preliminare al programma economico nazionale 1971-1975*, Istituto Poligrafico dello Stato, Roma.
- Mori A., Cori B., 1969, «L'area di attrazione delle maggiori città italiane», *Riv. Geogr. Ital.*, LXXVI, n. 1, pp. 3-14.

- Nice B., 1961, «Sviluppo e problemi delle grandi città italiane», *Pubbl. Ist. Geogr. econ. Univ. Firenze*, X, pp. 1-24.
- Pecora A., 1973, *Città, rete urbana e organizzazione dello spazio in Sicilia*, in Mainardi R., *op. cit.*, pp. 203-13.
- Rao A., 1967, *L'area di influenza di Napoli*, Esi, Napoli.
- Ruggieri M., 1982, «Evoluzione delle strutture insediative in Abruzzo», *Boll. Soc. Geogr. Ital.*, XI, serie X, suppl., pp. 219-226.
- Saibene C., 1975, «Sedi umane e sviluppo socio-economico nel Mezzogiorno», *Atti XXII Congr. Geogr. Ital.*, II, tomo II, pp. 7-33.
- Saibene C., Corna Pellegrini G., 1967, «La regione città», *Riv. Geogr. Ital.*, LXXIV, n., pp. 405-432.
- Salvatori F., 1983, «Recenti tendenze nel processo di crescita della rete urbana italiana: analisi allometrica», *Atti XXIII Congr. Geogr. Ital.*, Catania, II, tomo III, pp. 365-375.
- Sbordone L., 1988, «Deconcentrazione funzionale e accenni di contro-urbanizzazione in alcune regioni del Mezzogiorno», *Rassegna Economica*, II, n. 1, pp. 163-190.
- Somea, 1973, *Atlante economico commerciale delle regioni d'Italia*, Ist. dell'Enciclopedia Italiana, Roma.
- Somea, 1987, *Atlante economico e commerciale d'Italia*, Levi, Roma.
- Svimez, 1987, *Rapporto sull'economia del Mezzogiorno*, Roma.
- Talia I., 1975, «L'ipotesi urbana», *Nord e Sud*, XXII, n. 1, pp. 209-219.
- Testuzza M.C., 1982, «Evoluzione delle strutture insediative in Sicilia», *Boll. Soc. Geogr. Ital.*, XI, serie X, suppl., pp. 293-302.
- Testuzza M.C. (a cura di), 1986, *La popolazione in Italia: stato e prospettive socio-economiche*, Cuecm, Catania.
- Toschi U., 1966, *La città*, Utet, Torino.
- Vallega A., 1971, *Le proiezioni territoriali del Progetto '80*, Pubbl. Ist. Sc. Geogr. dell'Università, Genova.
- Vitali O., 1983, *L'evoluzione rurale-urbana in Italia*, Angeli, Milano.

Rassegna bibliografica

Questa rassegna vuole costituire uno strumento, il più possibile agile, di lettura delle problematiche che in tempi e modi diversi hanno investito il Mezzogiorno urbano.

Al fine di ordinare le indicazioni disponibili e di renderne più facile la consultazione si é preferito offrire uno schema sostanzialmente in linea con quello utilizzato

nel testo che precede. Il materiale disponibile è stato, pertanto, suddiviso in ordine cronologico a seconda del periodo cui si riferiscono le analisi o i problemi indagati prescindendo dall'epoca in cui gli scritti sono stati pubblicati. In ogni caso, in generale, per inquadrare i lavori all'interno di una scansione temporale si sono considerati i decenni intercensuali cui le analisi fanno riferimento. Non mancano, tuttavia, casi di sfasatura temporale là dove le tematiche affrontate, pur se condizionate dalla disponibilità di dati, offrono interpretazioni decisamente più avanzate rispetto alla datazione stessa. È comunque ben lungi dalle nostre intenzioni voler scandire la realtà secondo le date dei censimenti.

La maggior parte delle indicazioni sono state attinte ai lavori dei geografi, non trascurando — peraltro — altri apporti disciplinari. È stata, inoltre, operata una distinzione tra le letture che affrontano il problema urbano del Mezzogiorno da un punto di vista di carattere generale (su cui è stata concentrata maggiore attenzione), quelle di inquadramento delle armature urbane regionali e quelle, infine, centrate su singole realtà urbane particolarmente significative.

- a) Sul tema complessivo relativo alla *questione meridionale e assetto urbano* si segnalano anzitutto alcuni testi di carattere generale o di inquadramento storico che costituiscono il riferimento per le analisi successive:

Aquarone A., 1961, *Grandi città e aree metropolitane in Italia*, Bologna, Zanichelli; Archibugi F., 1966 (a cura di), *La città regione in Italia*, Torino, Boringhieri; Archibugi F., 1967, *La crescita delle città in Italia: aspetti demografici dell'inurbamento nel decennio 1951-1961*, Roma, Centro Studi e Piani Economici; Ardigò A., 1967, *La diffusione urbana: le aree metropolitane e i problemi del loro sviluppo*, Roma, Ave; Biondi G., Coppola P., 1974, *Industrializzazione e Mezzogiorno. La Basilicata*, Napoli, Ist. Geogr. econ. dell'Università; Cafiero S. e Busca A., 1970, *Lo sviluppo metropolitano in Italia*, Milano, Giuffrè; Carozzi C., Mioni A., 1970, *L'Italia in formazione: ricerche e saggi sullo sviluppo urbanistico del territorio nazionale*, Bari, De Donato; Collidà A., Fano P., D'Ambrosio M., 1968, *Sviluppo economico e crescita urbana in Italia*, Milano, Angeli; Compagna F., 1967, *La politica delle città*, Bari, Laterza; Compagna F., 1968, *Il Mezzogiorno nel quadro dell'evoluzione del sistema urbano italiano*, Torino, Fondazione Einaudi; Mori A., Cori B., 1969, «L'area di attrazione delle maggiori città italiane», *Riv. Geogr. Ital.*, LXXVI, n. 1, pp. 3-14; Dematteis G., 1977, «La rete urbana italiana 1945-1975. Rassegna degli studi», *Storia Urbana*, I, n. 1, pp. 17-32; Ferro G., 1967, *Città e campagna in Italia*, Atti XX Congr. Geogr. Ital., Roma, vol. II, pp. 147-175; Formica C., 1965, *Brindisi. Studio di geografia urbana*, Mem. Ist. Geogr. dell'Università di Bari; Galasso G., 1965, *Mezzogiorno medievale e moderno*, Torino, Einaudi; Galasso G., 1969, *Dal comune medievale all'Unità. Linee di storia meridionale*, Bari, Laterza; Gambi L., 1973, *Da città ad area metropolitana*, in *Storia d'Italia* vol. V, tomo I, Torino, Einaudi, pp. 365-424; Mainardi R. 1971 (a cura di), *Le grandi città italiane. Saggi geografici e urbanistici*, Milano, Angeli; Nice B., 1961, «Sviluppo e problemi delle grandi città italiane», *Pubbl. Ist. Geogr. econ. Univ. Firenze*, X, pp. 1-24; Saibene, C., Corna Pellegrini G., 1967, «La regione città», *Riv. Geogr. Ital.*, LXXIV, n. 4, pp. 405-32; Toschi U., 1966, *La città*, Torino, Utet.

- b) Per le interpretazioni relative al processo di urbanizzazione meridionale così come si è andato poi configurando nel corso degli anni '60 e nei primi anni del de-

cennio successivo si può fare riferimento a numerose letture di carattere generale. Sono testi d'insieme che evidenziano sia la presenza in Italia di un modello di urbanizzazione prevalentemente di tipo concentrato, sia una nuova attenzione per le carenze specifiche che, a confronto con il resto del paese, connotano il Mezzogiorno urbano:

Becchi Collidà A., 1976, *La città meridionale*, in F. Indovina (a cura di), *Mezzogiorno e crisi*, Milano, Angeli, pp. 41-96; Becchi Collidà A., 1979, *Città meridionale e sovraurbanizzazione*, in A. Accornero e S. Andriani (a cura di), *Gli anni '70 nel Mezzogiorno*, Bari, De Donato, pp. 168-214; Busca A., 1973, *Caratteristiche funzionali dei centri urbani del Mezzogiorno*, Milano, Giuffrè; Busca A., Cuoco L., 1980, *Rapporto sulla politica delle città nel Mezzogiorno*, Napoli, Guida; Cafiero S., 1976, *Sviluppo industriale e questione urbana nel Mezzogiorno*, Milano, Giuffrè; Caldo C., Santalucia E., 1977, *La città meridionale*, Firenze, La Nuova Italia; Cataudella M., Aversano V., Vigliar Raitano M., 1976, *Some Factors Used in a Definition of The Urban System in Southern Italy*, in A. Pecora, M. Pracchi (a cura di), *Italian Contributions to The 23rd International Geographical Congress*, Roma, Cnr, pp. 125-134; Centro studi e piani economici, 1971, «Progetto '80. Proiezioni territoriali», *Urbanistica*, LVII, n. 1, pp. 1-60; Coppola P., 1977, *Geografia e Mezzogiorno*, Firenze, La Nuova Italia; Cori B., 1976, «Rsr et l'armature urbaine de l'Italie», in A. Pecora e M. Pracchi, *op. cit.* pp. 97-110; De Seta C., 1977, *Città, territorio e Mezzogiorno in Italia*, Torino, Einaudi; Fiorelli F., 1975, *Il governo della città*, Milano, Angeli; Ginatempo L., 1976, *La città del Sud. Territorio e classi sociali*, Milano Mazzotta; Mazzetti E., 1979, «Redistribuzione della popolazione e quadro urbano nel Mezzogiorno (1951-1971)», *Rassegna Economica*, XLIII, n. 1, pp. 165-75; Ministero del bilancio e della programmazione economica, 1969, *Progetto '80. Rapporto preliminare al programma economico nazionale 1971-1975*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato; Saibene C., 1975, *Sedi umane e sviluppo socio-economico nel Mezzogiorno*, Atti XXII Congr. Geogr. Ital., Salerno, vol. II, tomo II, pp. 7-33; Talia I., 1975, «L'ipotesi urbana», *Nord e Sud*, XXII, n. 1, pp. 209-219; Vallega A., 1971, *Le proiezioni territoriali del Progetto '80*, Genova, Publ. Ist. Sc. Geogr. dell'Università.

Per quello stesso periodo si possono segnalare anche alcuni significativi inquadramenti regionali:

Caldo C., 1974, *Osservazioni preliminari sulla struttura e sulle funzioni della rete urbana siciliana*, Palermo, Quaderni degli Ist. di Etnol. e Geogr. dell'Università; Id., 1974, «Aspetti e problemi economici della rete urbana siciliana», *Annali del Mezzogiorno*, XIV, pp. 179-221; Caputi P. G., Forte F., 1977, *La pianificazione territoriale nelle regioni del Mezzogiorno. Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia*, Milano, Angeli; Gambi L., 1973, *Le città della Calabria*, in R. Mainardi (a cura di), *Città e regione in Europa*, Milano, Angeli, pp. 193-202; Gasperoni R., 1970, «La rete urbana dell'Abruzzo», *Pubbl. Ist. Sc. Geogr. Univ. Pisa*, XVII, pp. 125-148; Mazzetti E., Talia I., 1977, *Caratteri evolutivi dell'armatura urbana della Campania*, Napoli, Esi; Novembre D., 1973, *Geografia urbana della Puglia*, Bari, Adriatica; Pecora A., 1973, *Città, rete urbana e organizzazione dello spazio in Sicilia*, in R. Mainardi (a cura di), *op. cit.*, pp. 203-13.

Infine, alcuni saggi affrontano le realtà urbane meridionali più significative per ruoli e per funzioni; tra questi si ricordano:

Belli A., 1976, *Napoli nella crisi. Uso del territorio e conflitto nella città meridionale*, Napoli, Coop. Edit. Econ. e Comm.; Caldo C., 1975, «Palermo: parassitopoli regionale», *Nord e Sud*, XXII, n. 4, pp. 114-28; Caldo C., 1979, *Lo sviluppo urbanistico di Palermo e il contesto regionale*, Palermo, Ila Palma; Cataudella M., D'Aponte T., 1975, *Salerno: appunti per un'interpretazione geografica della città*, Salerno, Ist. Geogr. dell'Università; D'Arcangelo E., 1967, «La struttura sociale di Napoli», *Pubbl. Ist. Geogr. econ. Univ. Napoli*, III, pp. 1-48; Mazzetti E., 1966, *Il Nord del Mezzogiorno. Sviluppo industriale ed espansione urbana in provincia di Napoli*, Milano, Comunità; Monheim R., 1972-1973, «La città rurale nella struttura dell'insediamento della Sicilia centrale», *Annali del Mezzogiorno*, XII-XIII; Monti S., 1971, «Torre del Greco. Ricerche di geografia umana», *Boll. Soc. Geogr. Ital.*, vol. XII, serie IX, n. 1-3, pp. 87-136; Quaranta A., Nicoletti L., 1976, «Terziarizzazione senza sviluppo: il caso di Potenza e Cosenza», *Nord e Sud*, XXIII, n. 22, pp. 67-86; Rao A., 1967, *L'area di influenza di Napoli*, Napoli, Esi; Ruggiero V., 1975, «Siracusa, nuovo centro coordinatore della Sicilia sud-orientale», *Riv. Geogr. Ital.*, LXXXII, n. 1, pp. 21-86; Ruocco D., 1976, *Profilo geografico di Catania e provincia*, in A. Petino (a cura di), *Catania contemporanea. Cento anni di vita economica*, Catania, Università, pp. 41-99; Sciuto G., 1975, «Catanzaro: Centro coordinatore politico-amministrativo della Calabria», *Annali del Mezzogiorno*, XV, pp. 223-249.

- c) Il trend urbano che il Mezzogiorno segue dagli anni '70 è indicativo, senza alcun dubbio, di una maggiore complessità e articolazione dei quadri territoriali, sostanzialmente rimodellati a partire dagli anni della «crisi». Sono questi anche gli anni in cui si diffonde una maggiore consapevolezza rispetto all'urbano come componente fondamentale della questione meridionale. La ricchezza del dibattito è testimoniata da una mole di scritti assai più copiosa che nel passato. Sono molteplici i contributi di carattere generale:

Adamo F., 1985, *Crisi e urbanizzazione in Italia*, in A. Segre (a cura di), *Regioni in transizione*, Milano, Angeli, pp. 21-78; Archibugi F., 1983, *La politica della città*, Atti XXIII Congr. Geogr. Ital., Catania, vol. II, tomo I, pp. 429-58; Bagnasco A., 1977, *Tre Italie. La problematica territoriale dello sviluppo italiano*, Bologna, Il Mulino; Becchi A., 1983, *Terziarizzazione e crisi urbana*, Milano, Angeli; Becchi A., 1983, «Sovra o sottourbanizzazione: alcuni elementi di riflessione sul sistema urbano italiano», *Arch. di Studi Urbani e Reg.*, XIV, n. 17, pp. 3-38; Becchi A., 1988, «Catastrofi, sviluppo e politiche del territorio: alcune riflessioni sull'esperienza italiana», *Arch. di Studi Urbani e Reg.*, XIX, n. 31, pp. 3-36; Beguinot C., 1982, «Evoluzione delle strutture insediative nel Mezzogiorno d'Italia», *Boll. Soc. Geogr. Ital.*, XI, serie X, suppl., pp. 135-142; Borlenghi E., 1983, *Terziario superiore e innovazione nelle città*, Atti XXIII Congr. Geogr. Ital., Catania, vol. II, tomo I, pp. 393-428; Bottai M., Costa M., 1979, *Analisi tipologica delle città italiane*, in Aa.Vv., *Studi su città, sistemi metropolitani, sviluppo regionale*, Pisa, Giardini, pp. 49-87; Cafiero S., 1980, «Nuove tendenze dell'urbanizzazione in Italia e nel Mezzogiorno», *Informazioni Svimez*, XXXIII, n. 4, pp. 95-115; Cafiero S. et

al., 1981, *L'intervento nelle aree metropolitane del Mezzogiorno*, Milano, Giuffrè; Cafiero S., 1984, *Le città meridionali nell'attuale fase del progresso tecnico*, in U. Leone (a cura di) *Vecchi e nuovi termini della questione meridionale. Scritti in ricordo di F. Compagna*, Napoli, Cciaa, pp. 331-345; Cafiero S., 1984, «Il Mezzogiorno tra transizione tecnologica e transizione dell'intervento straordinario», *Studi Svimez*, XXXVII, n. 4, pp. 337-343; Cafiero S., 1988, «Il ruolo delle città per lo sviluppo», *Riv. Econ. del Mezz.*, II, n. 1, pp. 31-8; Cassi L., 1979, «Osservazioni sulle variazioni di popolazione dei centri urbani italiani dal 1951», *Riv. Geogr. Ital.*, LXXXVI, n. 3, pp. 321-337; Cecchini D., 1983, «Nota sulle aree urbane meridionali», *Studi Svimez*, XXXVI, n. 11-12, pp. 423-30; Cecchini D., 1985, «Scienze regionali e città meridionali», *Delta*, n. 20, pp. 92-9; Cecchini D., 1986, «Motivi ed obiettivi di un programma straordinario di intervento per il riassetto urbanistico e territoriale del Mezzogiorno», *Studi Svimez*, XXXIX, n. 3-4, pp. 415-424; Cecchini D., 1988, «Le aree urbane in Italia: scopi, metodi e primi risultati di una ricerca», *Riv. Econ. del Mezz.*, II, n. 1, pp. 39-70; Celant A. 1988 (a cura di), *Nuova città e nuova campagna*, Bologna, Pàtron; Cencini C., Dematteis G., Menegatti B. 1983 (a cura di), *L'Italia emergente. Indagine geo-demografica sullo sviluppo periferico*, Milano, Angeli; Confindustria, 1985, *Risorse per lo sviluppo*, Torino; Coppola P., 1986, «Mezzogiorno anni '80: dalle fratture alle connessioni?», *Nord e Sud*, XXXIII, n. 1, pp. 7-27; Cori B., 1979, «La questione urbana in Italia», *Geogr. nelle scuole*, XXIV, pp. 240-247; Cori B., 1982, «Congestione insediativa, città diffusa e spreco di spazio nell'Italia centro-meridionale», *Boll. Soc. Geogr. Ital.*, XI, serie X, suppl., pp. 147-152; Cori B., 1983, *Sguardo d'insieme al sistema insediativo italiano*, Atti XXIII Congr. Geogr. Ital., vol. II, tomo I, pp. 347-92; Cori B. 1983 (a cura di), *Città, spazio urbano e territorio in Italia*, Milano, Angeli; Costa P., Canestrelli E., 1983, *Agglomerazione urbana, localizzazione industriale e Mezzogiorno*, Milano, Giuffrè; D'Antonio M. et al., 1985, *Una radiografia del nuovo Mezzogiorno*, Napoli, Formez; D'Aponte T., 1982, «Evoluzione degli insediamenti e divisione internazionale del lavoro. Considerazioni sui relativi effetti territoriali nel caso di regioni periferiche marginali: l'esempio del Mezzogiorno italiano», *Boll. Soc. Geogr. Ital.*, XI, serie X, suppl., pp. 153-8; Dematteis G., 1983, *Deconcentrazione metropolitana, crescita periferica e ripopolamento di aree, marginali: "il caso dell'Italia"*, in C. Cencini et al., *op. cit.*, pp. 105-142; Dematteis G., 1985, *La deconcentrazione della crescita urbana in Italia negli anni '70*, in A. Segre, *op. cit.*, pp. 79-107; Dematteis G., 1985, *Contro-urbanizzazione e strutture urbane reticolari*, in G. Bianchi, I. Magnani (a cura di), *Sviluppo multiregionale: teorie, metodi e problemi*, Milano, Angeli, pp. 121-32; Dematteis G., 1985, *Contro-urbanizzazione e deconcentrazione: un salto di scala nell'organizzazione territoriale*, in R. Innocenti (a cura di), *Piccola città e piccola impresa*, Milano, Angeli, pp. 101-18; Dematteis G., Gambino R., Coppola P., 1986, *Città e territorio in Italia negli anni '80*, Roma, Cnr PF «Economia italiana»; Formica C., 1982, «Evoluzione delle strutture insediative nell'Italia centro-meridionale nell'ultimo trentennio», *Boll. Soc. Geogr. Ital.*, XI, serie X, suppl., pp. 121-34; Landini P., 1982, «Urbanizzazione, regionalizzazione e territorialità. Alcune considerazioni in margine alle relazioni di C. Formica e C. Beguinot», *Boll. Soc. Geogr. Ital.*, vol. XI, serie X, suppl., pp. 143-6; Landini P., 1983, *Una gerarchia terziaria nel decennio della crisi: aggiornamento e reinterpretazione*, Atti XXIII Congr. Geogr. Ital., Catania, vol. II, tomo III, pp. 327-339; Landini P., 1988, *Localismo e controurbanizzazione: alcune riflessioni nell'ottica della*

geografia economica regionale, in P.M. Mura (a cura di), *Una geografia per la pianificazione*, Reggio Calabria, Gangemi, pp. 81-85; Landini P., Salvatori F., 1989 (a cura di), *I sistemi locali delle regioni italiane*, Roma, Mem. Soc. Geogr. Ital., XLIII; Leone U., 1986 (a cura di), *La rivalorizzazione territoriale in Italia. Indagine geo-economica sullo sviluppo periferico*, Milano, Angeli; Leone U., 1988 (a cura di), *Valorizzazione e sviluppo territoriale in Italia*, Milano, Angeli; Leone U., 1988, *Le trasformazioni dell'Italia non metropolitana*, in U. Leone, *op. cit.*, pp. 71-102; Manzi E., 1976, «Porti e spazio urbano nel Mezzogiorno», *Nord e Sud*, XXIII, n., pp. 127-44; Novembre D., 1987, *Spazio e società nel Mezzogiorno*, Bologna, Patron; Sabelberg E., 1987, «La struttura della città dell'Italia meridionale», *Boll. Soc. Geogr. Ital.*, IV, serie XI, n. 4-6, pp. 179-194; Salvatori F., 1983, *Recenti tendenze nel processo di crescita della rete urbana italiana: analisi allometrica*, Atti XXIII Congr. Geogr. Ital., Catania, vol. II, tomo III, pp. 365-375; Svimez, 1987, *Rapporto sull'economia del Mezzogiorno*, Roma; Talia I., 1984, *Alcune note sull'evoluzione del sistema urbano del Mezzogiorno*, in U. Leone, *op. cit.*, pp. 321-329; Vitali O., 1983, *L'evoluzione rurale-urbana in Italia*, Milano, Angeli.

La difficoltà ad ingabbiare il fenomeno urbano meridionale in un modello interpretativo induce ad analisi che tendono a mettere in rilievo le differenziazioni alla scala delle trame urbane regionali. Qui, peraltro, si fa più incisivo il contributo dei geografi come si evince da una serie di scritti che a questo periodo dedicano ampio spazio.

Aa.Vv., 1978, *Territorio e risorse in Campania*, Napoli, Guida; Agostaro I. *et al.*, 1979, *Città e territorio in Sicilia occidentale*, Palermo, Ila Palma; Amoruso O., 1982, «Strutture insediative e crescita economica nello spazio pugliese: uno squilibrio cumulativo», *Boll. Soc. Geogr. Ital.*, XI, serie X, suppl., pp. 265-80; Avarello P., 1988, «Prospettive dell'assetto urbano e territoriale delle regioni meridionali: l'Abruzzo», *Riv. Econ. del Mezz.*, II, n. 2, pp. 261-293; Barbanente A., Borri D., 1988, «Prospettive dell'assetto urbano e territoriale delle regioni meridionali: la Puglia», *Riv. Econ. del Mezz.*, II, n. 1, pp. 71-120; Bianchi A., 1987, «Prospettive dell'assetto urbano e territoriale delle regioni meridionali: la Calabria», *Riv. Econ. del Mezz.*, I, n. unico, pp. 21-67; Bianchi A., Migliorisi Ramazzini G., 1988, «Prospettive dell'assetto urbano e territoriale delle regioni meridionali: il Molise», *Riv. Econ. del Mezz.*, II, n. 4, pp. 699-734; Bianchi A., Caldaretti S., 1989, «Prospettive dell'assetto urbano e territoriale delle regioni meridionali: la Basilicata», *Riv. Econ. del Mezz.*, III, n. 2, pp. 241-276; Coppola P., 1982, «La latitanza urbana. Note sull'evoluzione delle strutture insediative della Basilicata», *Boll. Soc. Geogr. Ital.*, XI, serie X, suppl., pp. 245-264; Costa M., Da Pozzo C., 1980, «Aree di attrazione dei centri maggiori», in Aa.Vv., *Atlante della Sardegna*, Roma, Kappa; Da Pozzo C., 1980, *Debolezza della rete urbana abruzzese*, in M. Fondi (a cura di), *Ricerche geografiche sull'Abruzzo*, Napoli, Ist. di Geogr. e Geogr. econ. dell'Università pp. 125-134; Gagliardo P., 1983, *Ipotesi e obiettivi per l'analisi dei sistemi urbani in Calabria*, Atti XXIII Congr. Geogr. Ital., Catania, vol. II, tomo III, pp. 316-326; Gambino J. C., 1982, «Evoluzione della struttura insediativa in Calabria», *Boll. soc. Geogr. Ital.*, XI, serie X, suppl., pp. 281-292; Gentileschi M.L., 1982, «Redistribuzione della popolazione e della crescita urbana in Sardegna», *Boll. Soc. Geogr. Ital.*, XI, serie X, suppl., pp. 303-311; Mautone M., Sbordone L., 1979,

«Rsr e rete urbana della Campania», in Aa.Vv., *Studi su città, sistemi metropolitani, sviluppo regionale*, Pisa, Giardini, pp. 89-116; Mautone M., 1983, *Città e organizzazione del territorio in Campania. Analisi funzionale della rete urbana di una regione «squilibrata»*, Napoli, Esi; Mazzetti E., Talia I., 1982, «Momenti e problemi del decentramento urbano e industriale in Campania», *Boll. Soc. Geogr. Ital.*, vol. XI, serie X, suppl., pp. 233-244; Mazzetti E., 1984, *L'area metropolitana di Napoli e la Campania nel processo di sviluppo e diversificazione del Mezzogiorno nell'ultimo trentennio*, in U. Leone, *op. cit.*, pp. 347-384; Migliorini P., 1982, «Problemi di equilibrio del sistema insediativo molisano», *Boll. Soc. Geogr. Ital.*, XI, serie X, suppl., pp. 227-232; Principe I., 1979, «Città e territorio in Calabria. Appunti per una discussione», *Storia Urbana*, III, n. 9, pp. 195-225; Ruggieri M., 1982, «Evoluzione delle strutture insediative in Abruzzo», *Boll. Soc. Geogr. Ital.*, XI, serie X, suppl., pp. 219-226; Sbordone L., 1988, «Deconcentrazione funzionale e accenni di contro-urbanizzazione in alcune regioni del Mezzogiorno», *Rassegna Economica*, LII, n. 1, pp. 163-190; Talia I., 1982, «Il decentramento urbano e industriale in Campania», *Nord e Sud*, XXIX, nn. 19-20, pp. 118-123; Testuzza M.C., 1982, «Evoluzione delle strutture insediative in Sicilia», *Boll. Soc. Geogr. Ital.* vol. XI, serie X, suppl., pp. 293-302; Testuzza M.C., 1986 (a cura di), *La popolazione in Italia. Stato e prospettive socio-economiche*, Catania, Cucecm.

Si fanno anche piuttosto numerose le analisi focalizzate su singole realtà urbane, specie quelle relative alle vistose trasformazioni che investono le aree metropolitane e quelle in qualche modo «emergenti» nel panorama insediativo meridionale.

Becchi Collidà A., 1984, *Napoli miliardaria. Economia e lavoro dopo il terremoto*, Milano, Angeli; Bencardino F., 1980, «L'arnatura urbana nell'area metropolitana di Napoli», *Boll. Soc. Geogr. Ital.*, IX, serie X, n. 1, pp. 55-83; Bencardino F., 1983, *L'emergere demografico della città media nel tessuto regionale della Campania al Censimento del 1981: il caso di Benevento*, Atti XXIII Congr. Geogr. Ital., Catania, vol. III, pp. 242-245; Biondi G., 1984, *Mezzogiorno produttivo. Il modello solofrano*, Napoli, Esi; Biondi G., 1985, *La recente evoluzione territoriale dell'industria in Campania*, in A. Segre, *op. cit.*, pp. 217-248; Caldaretti S., Imbesi G., 1979, *Elementi di definizione di una struttura urbana. L'area di gravitazione di Cosenza-Rende*, Reggio Calabria, Casa del Libro; Censis, 1984, *Evoluzione e governo dell'area napoletana. Società, economia, comportamenti familiari*, Napoli, Sen; Cirelli C., 1986, *Decentramento della popolazione e crescita urbana della città di Catania*, in M.C. Testuzza, *op. cit.*, pp. 167-175; Citarella F., 1986, *Benevento: funzioni e prospettive di una città interna*, Napoli, coll. Studi e Ricerche di Geogr., IX; Coppola P., 1983, *Geografia di uno spazio emergente*, in G. Ragone (a cura di), *Economia in trasformazione e doppio lavoro*, Bologna, Il Mulino, pp. 33-71; Coppola P., 1986, *Ipotesi su un collasso urbano. Napoli e la sua area metropolitana verso il 2000*, in M.C. Testuzza, *op. cit.* pp. 184-190; Coppola P., Viganoni L., 1985, *Mezzogiorno in trasformazione. Sviluppo industriale e trama urbana in un distretto a Nord di Napoli*, in A. Segre, *op. cit.*, pp. 185-216; D'Antonio M., 1987, *L'area metropolitana di Napoli: vincoli e opportunità per la crescita economica e civile*, in Iret/Progetto Milano (a cura di), *Il sistema metropolitano italiano*, Milano, Angeli, pp. 273-289; Famoso N., 1986, *Catania: la dinamica ciclica ed ingovernata del cambiamento territoriale*, in M.C. Testuzza (a cura di), *op. cit.*, pp. 218-229;

Frallicciardi A.M., 1989, «Aspetti del decentramento demografico in alcune regioni del Mezzogiorno», *Riv. Geogr. Ital.*, XCVI, n. 1, pp. 27-60; Guarrasi V., 1986, *Contro-urbanizzazione in Sicilia? Una questione controversa*, in M.C. Testuzza (a cura di), *op. cit.*, pp. 258-265; Lucarelli F., 1984 (a cura di), *Studi sull'area metropolitana di Napoli*, Napoli, Dip. di Diritto dell'economia dell'Università; Magnelli S., Morandi M., Tamburini G., 1985, *Urbanizzazione diffusa e riuso dei sistemi urbani preesistenti: la fascia litoranea abruzzese e la Val Pescara*, in R. Innocenti, 1985, *Piccola città e piccola impresa*, Milano, Angeli, pp. 177-210; Mautone M., 1980, *Aspetti dello sviluppo urbano di Pescara*, in M. Fondi (a cura di), *op. cit.*, pp. 135-56; Monti S., 1979, «Salerno: le vicende demografiche e lo sviluppo topografico», *Rassegna Economica*, XLIII, n., pp. 177-218; Pontoriero M., Talia M., 1988, «Processi di degrado e tendenze evolutive nella terziarizzazione delle aree urbane meridionali: il caso di Cosenza», *Boll. Soc. Geogr. Ital.*, V, serie XI, nn. 10-12, pp. 617-642; Portelli A., 1983, *La struttura insediativa della regione degli Iblei*, Atti XXIII Congr. Geogr. Ital., Catania, vol. II, tomo III, pp. 351-364; Rao S., 1984, «Napoli e Palermo: due vecchie capitali tra Europa e Mediterraneo», *Boll. Soc. Geogr. Ital.*, I, serie XI, pp. 341-348; Rossetto E., 1987, *La trasformazione senza modernizzazione. Il caso Catania*, in Irer/Progetto Milano (a cura di), *Il sistema metropolitano italiano*, Milano, Angeli, pp. 297-320; Viganoni L., 1986, *Verso una polarizzazione urbana in Campania*, in M.C. Testuzza (a cura di), *op. cit.*, pp. 480-484.

2. EVOLUZIONE DI UNO SPAZIO STRATEGICO DELL'AREA METROPOLITANA DI NAPOLI: I CAMPI FLEGREI

*di Rosario Sommella e Luigi Stanzione**

1. Premessa

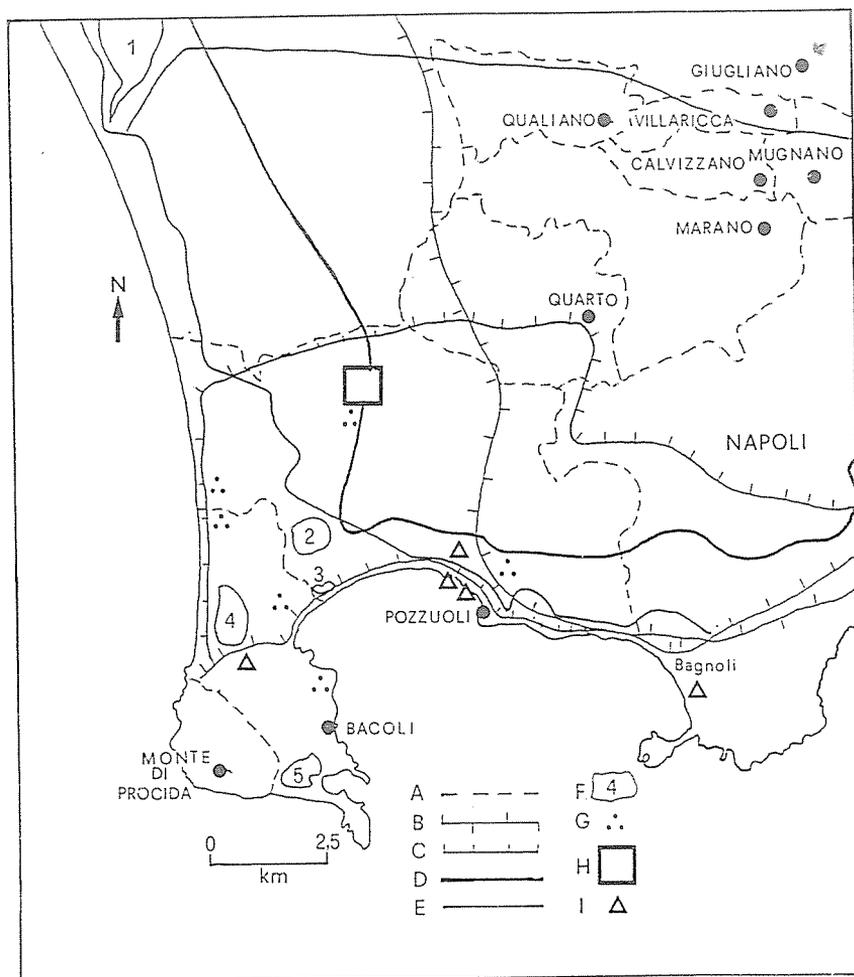
Nella fase attuale di redistribuzione di uomini e funzioni all'interno delle aree metropolitane, taluni spazi considerati a lungo come semplici proiezioni residenziali o industriali di una grande città, ma privilegiati da fattori inerenti una posizione o da talune preesistenze che acquistano nuovo spessore con gli avanzamenti tecnologici o con i nuovi ritmi di vita, vengono oggi investiti di un ruolo che va oltre la semplice revisione della loro specializzazione per coinvolgere lo stesso riequilibrio e il senso complessivo di una consistente parte dello spazio regionale.

L'area metropolitana di Napoli¹ non è estranea a dinamiche di questo genere, anche se qui esse presentano tuttora larghi margini di ambiguità. A mettere in moto o ad accelerare i nuovi processi ha recato un particolare contributo il massiccio intervento pubblico nel campo delle infrastrutture attivato da una serie di eventi catastrofici (dal colera al terremoto ai bradisismi). Si vanno profilando prospettive nuove, tutte da verificare, che hanno un riferimento privilegiato in un territorio quale quello flegreo, vicino alla grande concentrazione urbana napoletana, ma dotato ancora di autonome potenzialità, la cui valorizzazione — o rivitalizzazione — rappresenta oggi una risorsa fondamentale per l'area metropolitana. Molta della progettualità che riguarda Napoli, in effetti, fa proprio perno su un utilizzo «innovativo» del quadrante occidentale campano tra Fuorigrotta e Cuma, anche alla luce della crisi vissuta dal grande impianto siderurgico (Italsider di Bagnoli) che vi costituisce una delle presenze caratterizzanti.

* Pur trattandosi di un lavoro svolto in comune, L. Stanzione ha curato la stesura dei parr. 2 e 6 e R. Sommella quella dei parr. 3, 4 e 5. La premessa è di entrambi.

1. L'area che va da Monte di Procida a Battipaglia, lungo la costa, e da Capua ad Atripalda e Solofra, all'interno, costituisce quelle che la Svimez definisce unica realtà metropolitana dell'intero Mezzogiorno (Svimez, 1987).

Fig. 1 — Sguardo d'insieme ai Campi Flegrei



A. limiti comunali; B. direttissima Napoli-Roma; C. ferrovie cumana e circumflegrea; D. strade a scorrimento veloce; E. viabilità primaria; F. bacini lacustri; G. principali siti archeologici; H. nuovo insediamento di Monteruscello; I. principali insediamenti industriali.

Tra l'altro, sull'onda del bradisismo del 1983-84 è già stato realizzato in quest'area il megaquartiere di Monteruscello, per i sinistrati di Pozzuoli: un intervento che per le sue dimensioni (4.000 alloggi) va al-

terando gli equilibri tradizionali dell'insediamento e si pone come possibile premessa per un più generale ripensamento dell'area flegrea in chiave turistico-terziaria.

Per tentare di comprendere le tendenze in atto è necessario aver presente il complesso, e per molti versi ancora incompiuto, scenario metropolitano di Napoli, nonché rilevare le singolarità che compongono lo spazio flegreo. È indubbiamente insolito, infatti, uno scenario che somma ad un'area con forti potenzialità turistiche notevoli presenze industriali. Ed è altrettanto insolito che un territorio dotato di tanta bellezza paesaggistica non sia stato oggetto di un'intensa valorizzazione turistica, del tipo sperimentato dalla costiera sorrentina, o di un'urbanizzazione selvaggia, come quella che ha interessato l'area vesuviana (Siola, 1985). Un ulteriore elemento da considerare è di carattere antropologico-sociale: entrando in contatto con i quadri di vita della cimosà flegrea, si osserva spesso un permanere di relazionalità comunitarie in una popolazione che appartiene tuttavia a pieno titolo (dal punto di vista del lavoro che svolge, ad esempio) ad una società avanzata. Tale coesistenza lascia intravedere dei margini di recupero in materia di qualità della vita dei quali sarebbe opportuno tener conto nella valutazione delle ipotesi di riassetto dell'area.

La nostra breve indagine mira ad individuare possibili sintonie o elementi di rottura in un processo che coinvolge protagonisti interni ed esterni allo scenario individuato. Si cercherà, dunque, di vagliare le possibilità di incontro tra le condizioni territoriali «date», ovvero di lungo periodo, le forme di utilizzo dello spazio oggi dominanti e le opportunità offerte dal vasto interesse che apparati pubblici e privati vanno manifestando per l'area (fig. 1).

2. Lo spazio di riferimento

L'obiettivo del nostro studio non richiede tanto un'individuazione dei confini flegrei che si affidi ad un'analisi statica, imperniata su vecchie categorie fisionomiche, quanto una visione dinamica che ponga in primo piano l'intensa e continua azione della società nei confronti dell'ambiente naturale.

Sebbene nell'area flegrea molti autori includano numerosi comuni, la nostra analisi si soffermerà in prevalenza solo su tre centri della cimosà

costiera (Bacoli, Monte di Procida, Pozzuoli) e, solo là dove sarà necessario, verranno proposti dei riferimenti ad un ambito più vasto². In effetti, non è difficile riconoscere gli elementi che differenziano i comuni della cimosa costiera da quelli della fascia più interna dei Campi Flegrei delineandosi tra queste diverse aree forme poco omogenee dell'organizzazione dello spazio. Nel caso dei comuni interni l'impianto generale ha fatto perno, infatti, fino a poco tempo or sono, sulla valorizzazione delle attività agricole, dando luogo a modelli insediativi e a problemi tipici del mondo rurale (bonifiche, evoluzione delle pratiche agricole, formazioni malavitose imperniate su ricchi mercati agricoli, ecc.). Tale zona, nell'ultimo ventennio, ha poi costituito un importante sbocco della domanda abitativa partenopea, il che ha modificato profondamente le strutture sociali ed economiche, coinvolgendo ampi spazi nei problemi di congestione e abusivismo presenti nella metropoli (fig. 2).

Diverso appare, invece, lo strutturarsi del territorio nell'Archiflegreo dove, fin da epoche remote, si è consolidata un'organizzazione fondata oltre che sullo sfruttamento dei terreni agricoli, su funzioni strategiche, commerciali, ricreative, su rilevanti presenze industriali e, in tempi più recenti, su una maggiore integrazione con Napoli, che non ha però comportato spinte parossistiche del tipo riconoscibile per la fascia dell'entroterra. In ogni caso, la scelta di limitare la nostra analisi ad un nucleo ristretto si appunta soprattutto sulla specificità che l'area costiera va rivestendo nell'ambito dei più recenti progetti di revisione degli assetti metropolitani. Quale che sia la natura di tali progetti, infatti, è nell'Archiflegreo che essi trovano per lo più la loro chiave di volta.

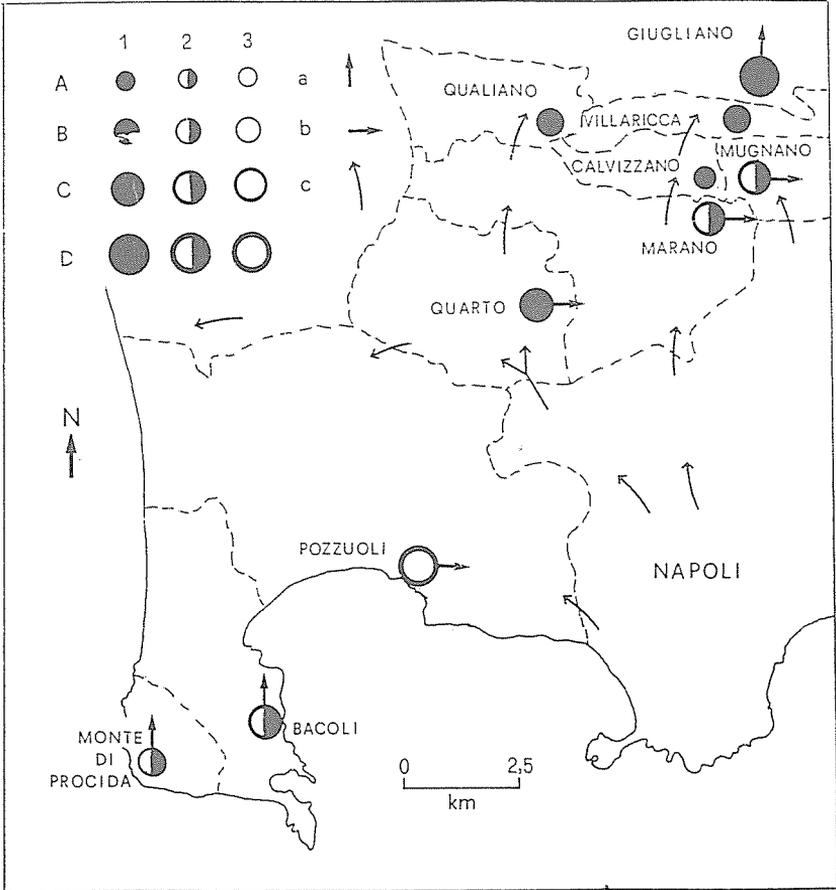
Pur con queste coordinate d'ordine funzionale e fors'anche ideologico (d'immagine-guida), il nostro approccio all'area flegrea, comunque, non può prescindere dal ricordare che buona parte della sua individualità risiede in una morfologia tipica su cui hanno parzialmente fatto perno sin da tempi remoti le attività umane.

Il paesaggio flegreo è, infatti, caratterizzato dalla forte impronta vulcanica: ne sono elementi costitutivi assai rilevanti le manifestazioni di vulcanesimo attivo della Solfatara, le diffuse manifestazioni idrotermali (Agnano, Pozzuoli, Baia, Miseno, Fusaro), il lago craterico d'Averno ed un gran numero di rilievi conici e di seni marittimi che conservano in

2. I comuni che possono essere considerati parte dell'area flegrea sono Bacoli, Calvizzano, Giugliano, Marano, Monte di Procida, Mugnano, Pozzuoli, Qualiano, Quarto, Villaricca.

misura rilevante evidenti forme crateriche. Tale morfologia d'insieme, in buona parte ancora preservata dall'erosione, e la ricca vegetazione sviluppatasi sui fertili suoli vulcanici, rendono il paesaggio vario e le coste articolate in forme di rara bellezza.

Fig. 2 — La dinamica demografica dei comuni dei Campi Flegrei tra il 1981 e il 1986



Taglia demografica al 1981: A. fino a 10.000 ab.; B. 10.001-20.000 ab.; C. 20.001-50.000 ab.; D. > 50.000 ab. Variazione percentuale della popolazione residente nel periodo 1981-1986: 1. crescita forte; 2. crescita media; 3. crescita debole. Rapporto con l'andamento del decennio precedente: a. accelerazione della crescita; b. rallentamento della crescita. Sono indicati, inoltre, i fronti di espansione della conurbazione napoletana (c).

La distribuzione dei materiali liberati dall'azione vulcanica ha inoltre condizionato, in parte, la localizzazione degli insediamenti umani. La pozzolana e il tufo giallo hanno assunto particolare importanza in quanto assai idonei per le costruzioni in superficie, per l'escavazione dei versanti e del sottosuolo e — assai più tardi — per la fornitura di materiali integrativi per i processi della siderurgia.

Profondamente legato al persistere dell'attività vulcanica è anche il bradisismo, fenomeno che ha indotto modificazioni territoriali sia in senso morfologico (formazione del lago di Agnano, impaludamento di Baia, apertura di uno sbocco verso il mare del lago Fusaro), che insediativo. Negli anni '60, ad esempio, un'accentuazione del fenomeno ha comportato lo sgombero definitivo (parso anche, per taluni versi, pretestuoso) del rione Terra, uno dei complessi più belli della vecchia Pozzuoli che, secondo progetti più o meno palesati sul riassetto della città, dovrebbe ora essere ristrutturato e adibito ad uso turistico. Il bradisismo ha ripreso vigore anche nel 1983, costringendo all'evacuazione dell'intero centro storico di Pozzuoli e di alcuni nuclei abitati dei comuni limitrofi.

3. Dalle propensioni di lunga durata alla realtà produttiva attuale

A scorrere la storia nell'ottica della destinazione funzionale dell'area, non si ha difficoltà a riconoscere che nei Campi Flegrei, sin dall'epoca classica, un enorme potenziale estetico-paesaggistico è stato utilizzato per fini residenziali, assai spesso elitari, mentre una posizione felice e una particolare articolazione dei profili costieri hanno consentito, accanto al prosperare di approdi commerciali, un grande sviluppo di funzioni strategico-difensive.

In sostanza, nonostante l'ampiezza e la feracità dello spazio coltivato, non è possibile riconoscere una vocazione agricola come tratto caratterizzante, mentre sembrano prevalere dei connotati funzionali che esaltavano il suo rapporto di collegamento dinamico con l'«esterno», prima delle lontane patrie greche, poi del potere e dell'autorità centrale di Roma, sminuendo in parte l'importanza dei rapporti con la vicina *Neapolis*.

Anche nel periodo di decadenza che seguì la fine dell'Impero è forse possibile ravvisare un pretesto di continuità nell'uso del territorio attra-

verso il peso strategico-militare che l'area in qualche modo mantenne. Infatti, se la crisi che colpisce i nuclei urbani dell'intero Mezzogiorno si rifletterà fortemente sulle attività economiche e sociali dei centri flegrei, che vedranno distrutta, tra l'altro, anche la rete di interdipendenze esistenti con Roma e si richiederanno molto sui loro orizzonti agricoli, la sopravvivenza e la ripresa degli insediamenti locali si fonderanno soprattutto sulla possibilità di difesa dell'attuale rione Terra a Pozzuoli e sulla buona posizione occupata da Cuma.

Nei secoli che vanno dagli Angioini al Vicereame spagnolo si conferma ancora la duplice destinazione funzionale dell'area: la parte nord-occidentale, soprattutto in epoca spagnola, è assegnata allo svago della corte (caccia, terme); quella orientale, mediante il distacco permanente di una guarnigione militare, assolve ai compiti della difesa.

Pure in epoca borbonica gran parte dell'area è destinata allo svago: è proprio dalla passione di Carlo III per la caccia che trae origine, ad esempio, il progetto di sistemazione idraulica e di incremento della fauna del lago Fusaro (compendiato oggi dalla presenza della piccola residenza vanvitelliana). L'aspetto paesaggistico sarà esaltato ulteriormente nel secondo periodo borbonico, quando i Campi Flegrei, che sono già meta di illustri viaggiatori del *Grand Tour*, divengono un luogo d'attrazione per la nobiltà di corte: viene recuperata allora una parte del patrimonio architettonico della zona a Nord di Pozzuoli e vengono restaurate antiche ville da adibire a residenze estive (Anecchino, 1960).

La situazione non viene alterata neppure dall'avvio del processo d'industrializzazione dell'Ottocento che si concentra inizialmente nell'area costiera orientale di Napoli. Nella zona flegrea, con la fine della politica liberista adottata dallo stato unitario, gli ambienti militari, preoccupati di ampliare la difesa delle coste italiane e di realizzare, contemporaneamente, un collegamento tra politica di potenza militare e sviluppo dell'industria metalmeccanica, fanno da stimolo al sorgere dell'industria bellica. Nel 1888 sorge, così, lo stabilimento Armstrong a Pozzuoli, che segna l'inizio del processo di industrializzazione del litorale flegreo e lo pone però, ancora una volta, sotto la cifra della dimensione strategico-militare. Tale processo mostra il suo limite soprattutto nella carenza di collegamenti con la realtà produttiva locale — ancora arretrata e frammentaria —, trattandosi di interventi frutto di decisioni esterne all'area. E dentro questa stessa categoria d'interventi è annoverabile anche l'importante realizzazione del complesso siderurgico dell'Ilva di

Bagnoli (1904). Successivamente, negli anni precedenti il secondo conflitto mondiale, la presenza industriale prende sempre più corpo nella zona. Non vengono meno, però, quali suoi tratti dominanti il peso delle attività guidate dall'esterno e la specializzazione marcata nel comparto bellico. L'Armstrong, dopo una breve parentesi di diretta gestione militare, è rilevata nel 1935 dall'Ansaldo; a Baia, invece, approdano gli impianti del silurificio Whithead che, sotto la gestione Iri, aumenta i suoi dipendenti da 600 a 9.000 unità. Al censimento del 1936 la percentuale della popolazione dei Campi Flegrei dedita all'industria è, nel complesso, già abbastanza alta: 47% a Pozzuoli, 27% a Monte di Procida, 31% a Bacoli. Il dato sull'industria assume particolare importanza se si tiene presente che, soprattutto nel secondo dopoguerra, la destinazione agricola dei terreni andrà intanto assottigliandosi fortemente, sommersa dalle esigenze residenziali che nella cmosa costiera dei Campi Flegrei saranno stimolate in prevalenza da una vivace componente naturale dell'incremento demografico.

Negli anni '50 i principali rami dell'attività industriale dell'area sono rappresentati dal comparto estrattivo e da quello manifatturiero (in particolare meccanico). Se l'industria estrattiva (cave di tufo e pozzolana) andava però già perdendo di consistenza, sia a causa della maggior diffusione di materiali da costruzione diversi, sia per vincoli e fattori di carattere ambientalistico e paesaggistico, diverso è il discorso per l'industria metallurgico—meccanica. Alla crisi causata dai danni bellici e dalla necessaria riconversione del comparto meccanico a Baia (ex silurificio) e a Pozzuoli (stabilimenti ex Armstrong-Ansaldo), fece fronte lo stato attraverso società del gruppo Iri. L'azienda di Pozzuoli (dal 1962 Aerfer, poi Sofer), ad esempio, cominciò a produrre materiale rotabile e divenne fornitrice delle Ferrovie dello Stato. Accanto ai salvataggi industriali si facilitò, inoltre, l'installazione di ulteriori impianti nel settore meccanico. Nella seconda metà degli anni '50 l'industria manifatturiera dell'area registrò così un incremento di addetti e di unità abbastanza elevato, dovuto alla costruzione degli impianti della Selenia (radaristica e missilistica) a Bacoli, della Pirelli (cavi), della Olivetti (macchine da calcolo) e della Gecom (macchine edili e stradali) a Pozzuoli. Accanto a queste va inoltre ricordata la significativa presenza della cantieristica navale nel settore della nautica da diporto, attività evolutasi fortemente dagli anni '60, con almeno sette piccole unità produttive, alcune di buona reputazione e quasi tutte nel comune di Bacoli.

La continuità della funzione strategica è testimoniata invece, non solo dalla persistente presenza di industrie legate alla produzione militare, ma anche dallo stabilirsi, nel secondo dopoguerra, del comando Nato ad Agnano, di una base militare nell'isola di Nisida, dell'Accademia aeronautica a Pozzuoli e, infine, dalle numerose servitù che riguardano spesso anche il «riposo del guerriero», come gli stabilimenti elioterapici di Miseno, il Lido del Carabiniere di Licola, il *Carney Park* americano (un cratere interamente utilizzato per il *baseball* e per lo svago dei militari statunitensi e delle loro famiglie).

Questo testimonia che non si perde neppure la percezione dello spazio flegreo come area di svago. Soprattutto tra gli anni '50 e '60 essi divengono, infatti, la meta di gite al mare familiari e di villeggiature per una piccola borghesia napoletana agiata ed il luogo prescelto per la costruzione di una serie di seconde case.

Nella fase attuale, tuttavia, il cumularsi di una serie di fattori negativi — caotica espansione edilizia, massiccio afflusso di turismo pendolare, inquinamento del mare — ha appannato non poco quest'immagine di luogo privilegiato per il tempo libero da tanto tempo legata ai Campi Flegrei, anche se il peso delle attività legate alla funzione ricreativa (discoteche, ristoranti, ecc.) resta forte. Nel complesso, peraltro, molte delle dinamiche occupazionali o produttive attuali sembrano confermare alcuni dei tratti di lungo periodo fin qui accennati, ma si inseriscono in un quadro che si fa sempre più complesso e ricco di contraddizioni.

Nel periodo 1971-1981 la popolazione attiva nei tre comuni considerati è cresciuta, sia in termini assoluti che relativi, evidenziando un'offerta di lavoro in espansione, non sorretta però da un adeguato ampliamento degli sbocchi occupazionali. L'incremento degli attivi, infatti, è in molta parte ingrossato da un'elevata percentuale di residenti in cerca di prima occupazione³. Tale situazione al 1981 si presenta piuttosto critica: a Monte di Procida, ad esempio, sommando gli attivi in cerca di prima occupazione ai disoccupati in condizione professionale si arriva al 40% di senza lavoro, almeno sulla carta, tra gli attivi residenti. Uno degli sbocchi della crisi occupazionale degli anni '80, è stata sicuramente la crescita del sommerso e dei circuiti informali, diffusisi nei Campi Flegrei soprattutto nel comparto del commercio.

3. Sul totale della popolazione residente, gli attivi passano, tra 1971 e 1981, dal 29% al 34% a Bacoli, dal 28% al 31% a Monte di Procida, e dal 29% al 36% a Pozzuoli. Raddoppia in tutti e tre i comuni la quota di attivi in cerca di prima occupazione.

Il quadro generale della distribuzione degli attivi per settori nel periodo 1961-1981 evidenzia, inoltre, la caduta delle attività tradizionali, segnalata dalla perdita d'importanza di un comparto come quello della pesca, che avrebbe potuto avere un ruolo trainante se sostenuto da un razionale sfruttamento delle risorse marine⁴. L'occupazione industriale, rilevante a Bacoli e Pozzuoli, è stabile agli anni '60 ed in flessione percentuale ai '70, anche se mostra di tenere in valori assoluti.

Il settore che cresce, invece, in tutti e due i sensi, è il terziario che assorbe del tutto l'incremento degli attivi in condizione professionale del periodo 1971-1981. L'espansione maggiore si realizza nei settori meno qualificati della pubblica amministrazione e del commercio al minuto, confermando, nonostante la crescita di alcuni comparti più specializzati (credito e assicurazioni), la complessiva sottodotazione dell'area dal punto di vista dei servizi meno banali e la forte dipendenza da Napoli.

Dal quadro dei singoli comuni (tab. 1) emerge, per Pozzuoli e soprattutto per Bacoli, la costante di una quota persistentemente elevata di attivi nel settore industriale (intorno al 40%), a testimonianza di una ancora forte caratterizzazione operaia dell'area, spesso sottovalutata. Da questi livelli si distacca Monte di Procida, con una presenza nel comparto trasporti e comunicazioni (50%), che si lega alla domanda di lavoro nella marina mercantile, tradizionale sbocco occupazionale di questo comune. È da segnalare, inoltre che fra i tre comuni quello che presenta una più alta quota di occupati nelle attività manifatturiere, Bacoli, ha anche la più elevata percentuale di individui impegnati nel settore primario (tab. 1).

Per quanto riguarda la posizione nella professione, Bacoli e Monte di Procida evidenziano, secondo le tipologie dell'atlante Somea (1987), una struttura nettamente orientata al lavoro dipendente (45% contro il 35% italiano), mentre imprenditori e liberi professionisti sono al livello minimo. Pozzuoli, invece, si distacca per la prevalenza di un terziario composto per un 24% circa da dirigenti e impiegati ed un 4% di imprenditori e liberi professionisti. La tipologia in cui rientra Pozzuoli è

4. Pozzuoli, peraltro, rappresenta ancora un mercato ittico assai reputato per le mense dei napoletani ed esistono, del resto, impianti di stabulazione dei mitili (Baia) e stazioni di controllo e di ricerca (Fusaro). Negli ultimi anni, a Pozzuoli, è entrato in funzione il nuovo mercato ittico ed è in via di realizzazione un'area di mercato ortofrutticolo. Bisogna ricordare, in ogni caso, che le attività tradizionali continuano ad avere un ruolo importante nella formazione del reddito, anche se poco quantificabile (per la produzione e la vendita ambulante e a domicilio di prodotti della terra e della pesca).

quella indicata dall'Atlante per comuni molto sviluppati che svolgono funzioni direzionali, o per centri residenziali ai margini di grandi metropoli. Il centro puteolano sembra in effetti rientrare nel secondo caso, anche se non è da sottovalutare il ruolo autonomo in campo industriale, o come polo di secondo rango nell'area metropolitana di Napoli.

Tab. 1 — Popolazione attiva in condizione professionale 1961-1981

		1961		1971		1981	
		Addetti	%	Addetti	%	Addetti	%
Agricoltura e pesca	Bacoli	1.073	22,5	868	16,8	656	11,2
	Monte di P.	350	12,0	245	8,7	151	5,2
	Pozzuoli	2.565	19,0	1.874	12,9	1.289	7,4
Industria	Bacoli	2.373	49,7	2.545	49,3	2.521	43,0
	Monte di P.	722	24,8	620	22,0	5.444	19,0
	Pozzuoli	6.548	48,5	6.926	47,5	6.531	37,6
Commercio	Bacoli	459	9,6	591	11,4	700	12,0
	Monte di P.	204	7,0	202	7,1	340	11,9
	Pozzuoli	1.464	10,9	1.596	11,0	2.222	12,8
Trasporti e comunicazioni	Bacoli	407	8,5	495	9,6	659	11,3
	Monte di P.	1.448	49,6	1.518	53,8	1.377	48,0
	Pozzuoli	790	5,9	797	5,5	1.115	6,4
Credito e assicurazioni	Bacoli	13	0,3	14	0,3	131	2,2
	Monte di P.	9	0,3	8	0,3	46	1,6
	Pozzuoli	78	0,6	86	0,6	536	3,0
Pubblica amm. e servizi	Bacoli	448	9,4	654	12,6	1.188	20,3
	Monte di P.	183	6,3	231	8,2	409	14,3
	Pozzuoli	2.044	15,1	3.286	22,6	5.689	32,7
Totale	Bacoli	4.773	100,0	5.167	100,0	5.855	100,0
	Monte di P.	2.916	100,0	2.824	100,0	2.867	100,0
	Pozzuoli	13.489	100,0	14.565	100,0	17.382	100,0

Fonte: Istat, Censimenti generali della popolazione 1961, 1971, 1981.

L'esame della struttura produttiva locale evidenzia al 1981 una domanda di lavoro imperniata sul secondario per Bacoli (60% degli addetti alle unità locali, connotate in sostanza dalla Selenia con il suo piccolo indotto e dalla cantieristica), in misura assai minore (37%) per Pozzuoli.

li, mentre trascurabile appare il ruolo dell'industria presente nel comune più esterno, Monte di Procida (6%)⁵. Decisivo per quest'ultimo comune è il peso della pubblica amministrazione e dei servizi pubblici e privati (41%), più contenuto invece per Pozzuoli (35%) e sensibilmente più basso per Bacoli (20%). Di un certo rilievo è anche il ruolo del comparto commercio, pubblici esercizi e alberghi (soprattutto commercio al minuto e ristorazione), che dà il 31% degli addetti per Monte di Procida, il 20% per Pozzuoli e il 15% per Bacoli. Infine è da considerare il comparto trasporti e comunicazioni, che a Monte di Procida raggiunge il 19%, in ragione della presenza di piccoli armatori locali.

Dall'esame della struttura produttiva risalta in sostanza il ruolo di basso profilo svolto dalle attività «tipiche» dell'area (turismo, agricoltura e pesca). Per il turismo si può parlare di caduta della domanda, ma anche di scarsa qualificazione dell'offerta, tanto che le strutture ricettive non superano la soglia deputata a soddisfare il solo turismo giornaliero. Il settore agricolo è rimasto invece ancorato ad una dimensione residuale che ne mortifica le notevoli potenzialità; la proprietà fondiaria è troppo frammentata, la conduzione resta in prevalenza familiare, e i mercati locali, anche se alcuni dei prodotti tipici (uva da vino e ortofruticoli in genere) sono reputati di un certo pregio.

Un'analisi più approfondita dell'industria manifatturiera contribuisce a rendere più chiare le tendenze occupazionali ed economiche di questo comparto centrale. Un'indagine condotta da A. Giannola nel 1985 ha messo in rilievo gravi problemi strutturali della realtà produttiva flegrea, soprattutto nel dominio delle iniziative locali, costituite per lo più da aziende di taglia molto contenuta. In particolare, si tratta di piccoli opifici, con dimensioni di mercato provinciali o regionali, che si attestano su livelli di efficienza mediamente inferiori ad analoghe imprese della regione. I fattori di tale debolezza sono imputabili allo scarso peso dei prodotti immessi sul mercato e alla quasi inesistente propensione per l'innovazione, sia di prodotto che di processo. Quest'ultimo dato è il risultato di una carente specializzazione professionale (in senso manageriale) degli imprenditori e dei quadri tecnici.

Decisivo nell'area è invece il peso dell'iniziativa esterna, basato sugli

5. Complessivamente, dal momento che gli addetti alle unità locali rilevati dal Censimento dell'industria rappresentano i posti di lavoro attivati, Monte di Procida, almeno sulla carta, propone una domanda di lavoro piuttosto scarsa (solo 926 addetti alle UL nel comune).

impianti di medie e grandi dimensioni⁶, caratterizzati da prestazioni di livello ben superiore alla media regionale. Il dato più preoccupante di questo settore più moderno ed efficiente resta lo scarso grado di integrazione con le imprese locali. L'analisi delle strutture aziendali fornisce poi altri segnali negativi delle condizioni del settore. Innanzitutto una fortissima sperequazione dal punto di vista del fatturato: l'80% di esso è realizzato dall'11% delle aziende, appartenenti tutte all'elettronica e all'elettrotecnica.

Il restante 20% è ripartito tra un elevatissimo numero di aziende di dimensioni piccole e piccolissime. Anche il modesto valore medio dell'indice fatturato/addetti conferma la scarsa produttività od efficienza dell'apparato industriale flegreo, che negli ultimi anni pare sperimentare una prolungata fase di ristagno. Su questo quadro si sono venuti innestando gli effetti destabilizzanti della recente ripresa del bradisismo, che ha causato problemi; soprattutto per le attività tradizionali e per i servizi sociali; ma anche la gestione del personale e degli impianti del comparto manifatturiero ne hanno negativamente risentito. È forse vero, peraltro, che anche per i Campi Flegrei si può parlare di «economia delle catastrofi» (Becchi Collidà, 1988), dal momento che la ricostruzione ha messo in moto un meccanismo a suo modo produttivo di reddito o occupazione. D'altra parte, molti dei flussi finanziari legati all'intervento d'emergenza alimentano spesso i circuiti informali: nel caso specifico, soprattutto quelli legati all'edilizia e al commercio.

La già problematica condizione dei servizi sociali, aggravatasi con il bradisismo, è, infine, un ulteriore elemento da considerare. Nell'ultimo trentennio nel territorio flegreo si è realizzata un'ulteriore crescita di carichi demografici e di attività produttive, non accompagnata da un forte e qualificato intervento pubblico sul piano delle dotazioni collettive, la cui carenza è evidente nel degrado dei servizi sanitari, delle strutture scolastiche, della viabilità ed in generale della qualità della vita urbana.

4. Le tendenze demografiche

Il territorio oggetto della nostra analisi è stato interessato, dall'Unità ad oggi, da un incremento di popolazione continuo ed elevato. Nel lun-

6. La Pirelli Cavi (1954) dichiara tra i 250 e 499 addetti, la Sofer (1962) rientra nella classe 500-999 addetti, la Selenia (1952) e l'Olivetti (1955) sono oltre i 1.000 (Maggioni, 1989).

go periodo le dinamiche più accelerate hanno riguardato Pozzuoli, che, per le dimensioni raggiunte, si conferma di gran lunga comune polo dell'intera area flegrea, e soprattutto Bacoli che mostra ritmi d'incremento costantemente elevati. Più lenta appare la dinamica di Monte di Procida che, del resto, nell'ambito di una superficie comunale assai ristretta, sembra tendere ad una graduale saturazione (fig. 3). In effetti, se nell'insieme del territorio flegreo la densità di popolazione raggiunta al 1986 è al di sotto della media provinciale e, soprattutto, largamente inferiore a quella delle periferie settentrionali e orientali della conurbazione napoletana, a Monte di Procida essa appare notevolmente più alta e accorda margini minimi ad un'espansione residenziale (tab. 2).

Nel trentennio 1951-1981, comunque, i comuni di Bacoli e Pozzuoli segnalano tassi di crescita elevati, superiori alle medie provinciali, anche se con tendenze poco omogenee. Salvo, infatti, l'uniforme rallentamento della crescita di Monte di Procida, gli altri due comuni seguono dinamiche diverse, con Bacoli che incrementa a maggior ritmo i suoi abitanti negli anni '60, e Pozzuoli che, dopo aver rallentato la crescita nello stesso periodo, conserva un discreto dinamismo anche agli anni '70 (tab. 3). Nel caso di Pozzuoli la maggiore vivacità è particolarmente significativa, in quanto segue un riacutizzarsi dell'attività vulcanica al principio di tale decennio che aveva portato, come si è già accennato, al quasi totale sgombero di una parte del suo centro storico.

Tab. 2 — Superficie comunale e densità di popolazione al 1986

	Superficie comunale (kmq)	Abitanti/kmq
Bacoli	13,90	1.908
Monte di P.	3,65	3.607
Pozzuoli	43,21	1.698
Provincia di NA	1.171,13	2.536

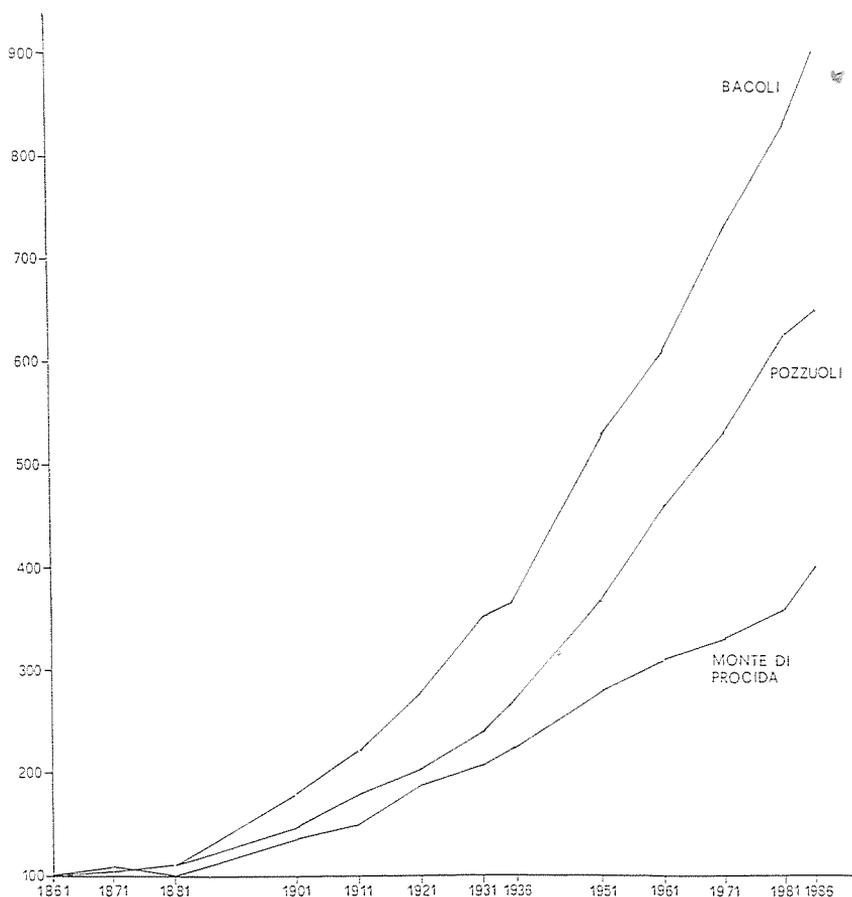
Fonte: Istat

Tab. 3 — Andamento della popolazione residente 1951-1986

	1951	1961	Var. % 51/61	1971	Var. % 61/71	1981	Var. % 71/81	1986	Var. % 81/86
Bacoli	15.090	17.395	15,3	20.749	19,3	23.558	13,5	25.615	8,7
Monte di P.	9.419	10.265	9,0	11.140	8,6	11.803	5,9	13.167	11,5
Pozzuoli	41.457	51.308	23,8	59.813	16,6	69.861	16,8	73.392	5,0

Fonte: Istat

Fig. 3 — Crescita della popolazione residente 1861-1986 (indice 1861 = 100)



Nel periodo 1981-1986, invece, la situazione si modifica a favore dei due comuni più periferici, e a tale evoluzione non sembra estranea la nuova emergenza vulcanica degli anni 1983-84. Ad una consistente flessione nella crescita di Pozzuoli (che resta in ogni caso superiore alla media della provincia), si contrappongono un salto improvviso di Monte di Procida (+11, 5%) ed anche una dinamica più accelerata di Bacoli (+8, 7%), invertendo così completamente le tendenze del decennio precedente.

Tale inversione nell'andamento della crescita demografica nell'area potrebbe, se confermata, far pensare a sostanziali modifiche dei pro-

cessi insediativi a favore dei comuni più esterni, dovute sia a possibili flussi dal capoluogo partenopeo, sia a trasferimenti da Pozzuoli sull'onda del rischio vulcanico. C'è da considerare, comunque, che l'impennata di Monte di Procida potrebbe rientrare e che, superato lo shock come all'inizio degli anni '70, Pozzuoli riprenda a crescere, sfruttando gli spazi residui disponibili nell'ambito del comune e il nuovo insediamento di Monteruscello.

In ogni caso, è da notare come la crescita di Pozzuoli agli anni '70 fosse stata caratterizzata, anche se solo per una quota minima, da una positiva dinamica sociale, tendenza che si inverte tra 1981 e 1986 con un saldo negativo di circa 600 individui, mentre l'aumento di Monte di Procida, nello stesso periodo recente, è dovuto per il 57% al saldo migratorio positivo (nei due decenni precedenti la dinamica sociale era qui pesantemente negativa) (tab. 4). La stessa Bacoli, che fino al 1981 cresceva soprattutto per la spinta naturale, nell'ultimo quinquennio deve il 44% dell'incremento al saldo migratorio positivo.

Tab. 4 — Saldi naturali e saldi migratori 1961-1986

	1961-1971*		1971-1981*		1981-1986**	
	saldo nat.	saldo migr.	saldo nat.	saldo migr.	saldo nat.	saldo migr.
Bacoli	3.654	-300	2.645	164	1.154	903
Monte di P.	1.940	-1.065	1.397	-734	588	776
Pozzuoli	11.857	-3.352	9.656	392	4.141	-610

*. Saldo naturale intercensuale e saldo migratorio calcolato come differenza tra la variazione della popolazione residente e il saldo naturale.

** . Saldo naturale e saldo migratorio 25.10.81-31.12.86.

Fonti: Istat, Censimenti generali della popolazione 1971 e 1981; Istat, Movimento anagrafico dei comuni, vari anni.

Esaminando la distribuzione della popolazione per fasce d'età al 1981, i comuni flegrei vengono considerati «giovani» rispetto agli standard nazionali (Somea, 1987). Sono da rilevare comunque, tra 1971 e 1981, un decremento del tasso di natalità e già un relativo modificarsi della tradizionale distribuzione della popolazione per fasce d'età: da una configurazione piramidale verso quella a trottola. Una certa modernizzazione nel comportamento demografico è rilevabile anche da una diminuzione nella media dei componenti delle famiglie che, nel periodo 1971-1981 passa, praticamente ovunque, da 4, 2 a 3, 6.

5. La dinamica insediativa

I fattori che in tempi e modi diversi hanno guidato lo sviluppo insediativo del territorio flegreo negli ultimi trent'anni sono riconducibili alla domanda di abitazioni derivante dall'incremento demografico, all'espansione del mercato delle seconde case, alla richiesta di spazi per l'industria.

Per ciò che concerne le esigenze industriali, gli impianti di maggiori dimensioni, sorti dalla metà degli anni '50, andarono ad occupare aree tipologicamente diverse. Mentre la Pirelli si installò nella zona di più antica industrializzazione, cioè nel tratto costiero che chiude ad Ovest il centro storico di Pozzuoli, che ospitava già la Sofer e i cantieri navali, l'Olivetti e la Selenia operarono scelte diverse. L'azienda di Ivrea, in conformità con gli sforzi di armonizzazione con l'ambiente portati avanti da Adriano Olivetti e secondati qui da un gruppo di progettisti guidati da Luigi Cosenza, localizzò gli impianti più a monte, inserendoli in modo rimasto a lungo esemplare nel tessuto paesaggistico, con costruzioni basse e quasi interamente protette dalla vegetazione⁷. La Selenia, anche per motivi legati alla propria particolare produzione, finalizzata per lo più a scopi militari, occupò un'area all'epoca abbastanza isolata dal contesto urbano di Bacoli (località Fusaro) e la protesse con alti muri di cinta che tuttora le conferiscono un aspetto da casa circondariale o da caserma.

Adiacenti al più vecchio centro industriale di Pozzuoli sorse, negli anni '50, un nuovo nucleo di edilizia popolare, costruite nei pressi della stazione della ferrovia cumana ad Arco Felice. L'area ad Ovest di Pozzuoli, compresa tra la frazione di Arco Felice e Bacoli, vide proprio nel corso di quegli anni l'avvio della proliferazione di seconde case, sorte in prossimità dei numerosi stabilimenti balneari. La concentrazione abitativa più evidente, occupata da una grossa fetta di residenti puteolani, si sviluppò però a partire dal centro storico verso Est, fino al quartiere napoletano di Bagnoli. Alla fitta urbanizzazione costiera si contrapponeva, comunque, verso l'interno del territorio comunale di Pozzuoli una vasta area che conservava ancora la destinazione agricola e l'insediamento sparso.

7. Di questa fabbrica «modello» non erano interessanti solo le soluzioni architettoniche, ma anche la serie di servizi erogati ai dipendenti.

Le direttrici dell'espansione puteolana, nel corso degli anni '60 e '70, seguono ancora la linea costiera, con l'occupazione del poco spazio residuo e prendono poi a risalire a Nord-Est la via Domitiana proponendo un nuovo fronte di saldatura verso Napoli. Contiguo all'Olivetti sorge allora il rione Gescal, che proietta lo sviluppo di Arco Felice verso una direttrice interna. Le seconde case, esaurita la cimosa litorale, cominciano intanto ad attaccare le pendici boschive di Monte Nuovo.

Le direttrici di crescita topografica appena compendiate si consolideranno negli anni '70 e '80 con l'espansione dell'edificato fino all'orlo del cratere della Solfatara e con la massiccia urbanizzazione di Arco Felice, che muta completamente l'originaria destinazione turistica, trasformandosi via via in area residenziale primaria per molti napoletani, oltre che per i Puteolani trasferitisi dai quartieri troppo densamente popolati del centro storico. Sorge poi, a ridosso della Domitiana, e isolato dal nucleo centrale di Pozzuoli, un nuovo quartiere di edilizia pubblica, il Toiano, che viene utilizzato anche per far fronte all'evacuazione del rione Terra dopo i dissesti del 1970. Il quadro edilizio si completa nell'ultimo periodo con ulteriori espansioni lungo la via Campana per fini residenziali e, soprattutto, produttivi (piccole fabbriche nei comparti delle costruzioni e dell'abbigliamento, rivenditori di materiali per l'edilizia). Un ruolo trainante per lo sviluppo di tale zona ha avuto il rilancio del comparto delle costruzioni, fortemente legato alla recente crescita insediativa dei confinanti territori di Quarto, Pianura (quartiere-fungo della Napoli anni '80) e Monteruscello, dove, come già accennato vengono edificati i 4.000 nuovi alloggi per gli sfollati dal centro storico di Pozzuoli dopo l'emergenza sismica del 1983-84.

Per quest'ultimo insediamento, quasi completato, va fatto un discorso a parte; date le proporzioni e il sito prescelto per il nuovo nucleo urbano, non si tratta certo di uno dei soliti interventi dell'edilizia pubblica. Esso sorge poco più a Nord-Ovest del centro storico di Pozzuoli, verso la campagna urbanizzata compresa tra Pozzuoli, Quarto e il litorale domizio. Siamo, in effetti, in presenza di un vero e proprio tentativo di riassetto globale di una struttura urbana in evoluzione di cui Monteruscello costituisce un importante volano. L'area risulta, infatti, molto periferica rispetto alla Pozzuoli storica, ma piuttosto centrale nei confronti di un territorio in via di crescente urbanizzazione, uno dei fronti più attivi dell'attuale espansione dell'area metropolitana di Napoli. I collegamenti all'interno di tale spazio sono assicurati da un'arteria a scorrimen-

to veloce (Tangenziale di Napoli e suo proseguimento), ma anche dalla Domitiana dalla ferrovia circumflegrea.

In effetti, l'insediamento di Monteruscello è stato concepito più che come un nuovo quartiere di Pozzuoli, come «una parte definita di città, con una sua identità autonoma» (Siola, 1985), possibile fulcro di un ulteriore intervento pubblico nel settore dei servizi, finalizzato ad un bacino d'utenza ben più ampio di quello puteolano. Nei paragrafi seguenti si tenterà un bilancio degli interventi effettuati e delle possibili conseguenze.

Per ciò che concerne gli altri due comuni qui considerati, dagli anni '50 ad oggi lo sviluppo insediativo si è evoluto secondo linee più aderenti alle caratteristiche di centri minori, dotati di alcune impronte rurali e marinare. Tuttavia, il tradizionale aspetto frazionato in più nuclei è stato ormai modificato dal proliferare alquanto disordinato delle seconde case e di nuove residenze stabili, che ha comportato un notevole consumo di spazio (dovuto anche ad un tipo di edilizia non molto sviluppato in altezza) e la fusione dei diversi centri demici. In particolare, nel territorio di Bacoli, tra il centro storico e le frazioni di Miseno, Cappella e Fusaro si è realizzata, lungo gli assi di comunicazione costieri, una sequenza continua di case.

Modesto appare il contributo recato a quest'espansione dall'edilizia popolare, che, solo di recente è intervenuta in modo significativo con la realizzazione di alcuni parchi residenziali realizzati in applicazione della legge 167 nel territorio di confine con Monte di Procida e Cuma. Intorno agli impianti della Selenia al Fusaro si sono invece sviluppate, negli ultimi vent'anni, alcune attività legate soprattutto ai bisogni quotidiani dei lavoratori (venditori ambulanti, esercizi commerciali, artigianato) cui sono seguite talune iniziative edilizie generalmente a carattere privato e, spesso, abusivo.

L'abitato di Monte di Procida negli anni '50 si distribuiva lungo le principali vie di comunicazione, aggirando il promontorio più elevato e arrivando fino al mare. Tra gli anni '60 e '70, un cospicuo nucleo crea un nuovo polo di riferimento intorno ai due incroci viari per Bacoli e per il Fusaro con residenze e servizi sorti spontaneamente ed in maniera caotica. Anche lo sviluppo recente del reticolo abitativo di questo piccolo comune costiero conferma la mancanza di elementi ordinatori, con una considerevole occupazione di suoli (per lo più abusiva) sul versante Est del promontorio e con una conseguente deturpazione del paesaggio

che in questa zona, a strapiombo sul mare, è particolarmente suggestivo.

Emerge dunque dal quadro complessivo dello sviluppo insediativo dei Campi Flegrei un'assenza di pianificazione territoriale in grado di comporre in un quadro unitario e non caotico le molteplici esigenze e le forti concorrenze nella domanda di spazi. Se fino alla fine del secolo scorso le diverse componenti che strutturavano il territorio flegreo (quelle paesaggistico-simbolico-culturali, quelle produttive e quelle legate alle esigenze abitative) riuscivano ad integrarsi senza invadere troppo i rispettivi campi, già con l'avvio del nostro secolo, tale equilibrio ha gradualmente mostrato i segni del cedimento. La politica degli anni '50 e '60 che accentuò la connotazione industriale dei Campi Flegrei industriale, intervenne più radicalmente sulle componenti di lungo periodo, favorendo decisamente solo quelle più funzionali al decollo dell'attività manifatturiera. Ciò che sembrò una conquista economica e sociale (e in parte lo fu) mise però in serio pericolo il patrimonio paesaggistico e culturale che avrebbe forse potuto consentire, pur in presenza di alcune attività industriali, uno sviluppo di più lunga durata dell'intera area.

Accanto a ciò, il fenomeno dell'abusivismo edilizio — per quanto assai più contenuto che altrove nell'arco del Golfo — ha contribuito a degradare la zona e a compromettere ulteriormente la precarietà dell'equilibrio tra strutture produttive e patrimonio di paesaggi e di beni culturali. La crescita demografica eccessiva, infine, non accompagnata da un adeguamento delle strutture e dei servizi, rende oggi l'area ulteriormente vulnerabile alla congestione e al disordine urbanistico.

6. Il futuro possibile⁸

6.1. *Grandi progetti e investimenti pubblici: le ipotesi per il riassetto dell'area*

Nella prospettiva da noi assunta nella premessa¹, l'analisi fin qui condotta dovrebbe consentire di operare una prima sommaria valutazione

8. Questa parte del saggio è già apparsa, a firma di L. Stanzione, sul n. 3-4/1989 de *La città nuova*, pp. 29-36.

dei progetti in atto e di formulare i futuri scenari possibili per l'area flegrea.

Alla fine del 1983, nella fase più acuta di rischio vulcanico degli ultimi anni, l'Università degli Studi di Napoli, il Ministero per il coordinamento della protezione civile e il Comune di Pozzuoli, stipulano una convenzione al fine di redigere, ad opera dell'ateneo napoletano, un progetto relativo ad un insediamento di 20.000 vani da destinarsi agli sfollati puteolani e per il recupero del centro storico di Pozzuoli. Per la realizzazione dei circa 4.000 alloggi furono stanziati 400 miliardi. L'esito dell'investimento, che ha coinvolto una ventina di consorzi d'impresе, ed è stato considerato per molti versi assai significativo (vedi, ad esempio, i tempi di realizzazione) non ha mancato di suscitare aspre polemiche, soprattutto per la qualità delle costruzioni e per la mancanza, ancor oggi rilevante, di servizi sociali.

Altre polemiche sono emerse dalle considerazioni circa l'opportunità di costruire un nuovo insediamento in un'area a rischio, anche se in misura minore rispetto alla zona epicentrale. È tuttora in corso, inoltre, uno scontro sulle sorti del centro antico/storico e sui continui rinvii rispetto al programma di recupero del patrimonio archeologico-architettonico e di alleggerimento della densità di popolazione.

Ad opera di altri soggetti istituzionali, inoltre, sono previsti, ed in parte avviati, interventi che nel solo comparto della viabilità comporteranno investimenti valutabili intorno ai 1.000 miliardi, ai quali vanno aggiunti quelli necessari per i porti e per il disinquinamento del Golfo e quelli per la tutela dei beni ambientali e culturali (tab. 5).

La congerie di progetti e finanziamenti concentrati sull'area appare ad un primo sguardo caotica e non sostenuta da un progetto di sviluppo complessivo. Le singole proposte sono inoltre, in gran parte, allo stadio dell'analisi conoscitiva per ciò che concerne l'ambiente mentre risultano già finanziate e talvolta sovrabbondanti in altri comparti (quello della viabilità ad esempio). Cionondimeno, alcune indicazioni provenienti da diversi settori lasciano intendere che, almeno per grandi linee, si fanno strada, non senza contrasti, alcune ipotesi di carattere più generale finalizzate allo sviluppo ed alla valorizzazione dell'area nel settore terziario. È dunque interessante tentare di capire quali di queste ipotesi generali abbiano concrete possibilità di realizzazione ed in che quadro di compatibilità.

Tab. 5 — Piani e progetti per l'area flegrea

<i>Settore</i>	<i>Progetto</i>	<i>Programma in cui è previsto o soggetto proponente</i>	<i>Finanziamento (in miliardi)</i>
Reti ferroviarie	Raddoppio Cumana sistemazione linea	Iat della regione Campania	30
		Piano triennale sviluppo Regione Campania	60 (Fio)
	Completamento Circumflegrea	Psr per il Mezzogiorno (84-85)	266
		Delibera consiliare Reg. Campania attuaz. L. 887/84	
		Iat (1981)	10
Reti viarie	Nuova stazione Sepsa Monteruscello	Piano triennale sviluppo Regione Campania	
		Psr per il Mezz. (94-85)	60 (Fio)
	Ristrutturazione Circumvallazione Lago Patria-Lufrano	Delibera Consiliare Regione Campania in attuazione L. 887/84	60 (Fio)
Reti viarie	Quarto Pianura-Agnano	Piano decennale Anas PT della Regione Campania (84-86)	250 (L. 531/82)
		Programma Commissariato Regionale di Governo	170 (Tit. VII L. 219)
	SS7 quater — Quarto	PT Campania (84-86)	20 (L. 651-83)
		Delibera Consiliare Regione Campania	
Asse Monteruscello-Porto Pozzuoli	SS7 quater — Quarto	Delibera Consiliare Regione Campania in attuazione L. 887/84	
		Delibera Consiliare Regione Campania in attuazione L. 887/84	

Tab. 5 — (segue)

<i>Settore</i>	<i>Progetto</i>	<i>Programma in cui è previsto o soggetto proponente</i>	<i>Finanziamento (in miliardi)</i>
Raccordi Variante SS7 quater — Tangenziale Napoli Disinquinamento Golfo di Napoli	Piano decennale Anas grande viabilità	20 (L. 531/82)	
	Comprensorio Napoli Ovest	Casmez	225
	Revisione Potenziamento abduzione idrica Area Flegrea Ischia Procida	Oin (1981)	10
Aeroporti	Nuovo aeroporto per la Campania Lago Patria	Progetto della Provincia di Napoli	
Porti	Sistemazione porto Pozzuoli	Intervento Ministero Protezione Civile	10
	Realizzazione porto turistico Bacoli	Oin (85787) Progetto speciale area metropolitana di Napoli	3
Strutture commerciali, turistiche, di servizio	Realizzazione porto turistico Marina di Procida	Progetto speciale per l'area metropolitana di Napoli	14
	Mercato ittico Pozzuoli	Progetto speciale per l'area metropolitana di Napoli	14
	Progetto Geotermia Ischia Area Flegrea	Piano triennale sviluppo Regione Campania (84-86)	10
Turismo Beni ambientali e archeologici	Sistemazione parchi naturali e ambientali	Piano triennale Sviluppo Regione Campania	60
	Rivalutazione Parco naturale Astroni	Relazione Presidente Amministrazione provinciale Napoli 1985	
	Comprensorio da istituire a Parco nazionale Agnano, Solfatara, Astroni, M. Cuma, laghi Fusaro, Averno, Lucrino, Miseno, Punta pennata	Ministero Bilancio Progetto '80	

Tab. 5 — Piani e progetti per l'area flegrea

Settore	Progetto	Programma in cui è previsto o soggetto proponente	Finanziamento (in miliardi) [€]
	Studio per un Piano di sviluppo turistico del comprensorio flegreo	Casmez	
	Parco ambientale Cuma	Assessorato Agricoltura Caccia, Pesca e Foreste Regione Campania idem	
	Riserva naturale Astroni	Amministrazione provinciale di Napoli	
	Parco naturale archeologico in aree costiere contigue (Bacoli, Giugliano, Pozzuoli, Monte di Procida, Quarto)		
	Tutela caratteristiche botaniche Astroni	Istituti di Botanica delle Facoltà di Scienze e Agraria	
	Tutela beni archeologici area flegrea	Delibera Consiglio Regionale Campania 1984'	6
Residenze	176 alloggi Pozzuoli (aree danneggiate dal sisma '80)	Piano stralcio interventi edilizia industriale e prefabbricazione pesante	12
Attrezzature edilizia pubblica non abitativa	Risanamento edificio di Bagnoli	Operazione integrata Napoli	12
	Risanamento Rione Terra Pozzuoli	Piano triennale sviluppo Regione Campania (84/85)	30 (L. 80/84)

Fonti: Svimez, 1986; Costa, 1986.

Sigle utilizzate: Iat (indirizzi di assetto territoriale), Oin (Operazione integrata Napoli), PT (Piano territoriale), Pat (Piano di assetto territoriale), Psr (Piano di sviluppo regionale).

Il rapporto di sintesi sul lavoro svolto nell'ambito della convenzione (Siola, 1985) non è solo un'esposizione della strategia adottata per ridare una casa ai puteolani danneggiati dal bradisismo. Esso rappresenta anche una prima indicazione di riassetto urbanistico, demografico ed economico del «sistema Campi Flegrei».

Il senso complessivo della proposta si incentra sulla forte sottolineatura delle disfunzioni dell'apparato industriale dell'area, evidenziate soprattutto dall'esiguità di indotto locale della grande industria e dallo scarso dinamismo dell'impresa di piccola e media dimensione; l'ipotesi evidenzia inoltre la consistenza del patrimonio archeologico e paesaggistico di cui è dotata l'area, cui fa da contraltare una pressoché totale assenza di politica di valorizzazione di tale risorsa.

Da un punto di vista sociale ed economico, l'obiettivo di fondo, dichiarato dagli estensori della proposta, dovrebbe essere quello della «realizzazione di un comprensorio ad alto grado di valorizzazione ambientale e turistica nel rispetto, tuttavia, delle preesistenze industriali» (Siola, 1985, p. 34). Ma, mentre sul primo punto (ambiente) il progetto è ricco di indicazioni, sui problemi relativi all'industria e soprattutto sulla compatibilità tra i due settori d'intervento, lo stesso testo appare meno preciso, genericamente orientato verso la sostituzione di parte dell'industria con strutture di servizio, tecnologicamente avanzate, da offrire alle imprese.

La stessa operazione Monteruscello, collegata com'era allo svuotamento del centro storico di Pozzuoli, appare funzionale ad un ridisegno urbanistico della zona e ad un alleggerimento della pressione demografica costiera, necessario sia in previsione di uno sviluppo turistico che di una semplice razionalizzazione della viabilità. Allo stato attuale, tuttavia, dato l'alto numero di rientri nel centro ed il mancato avvio delle demolizioni delle case irrimediabilmente danneggiate, il timore è quello di un «raddoppio» dei nuclei familiari ed un conseguente cospicuo aumento demografico.

Altre significative conferme ad un'ipotesi di terziarizzazione provengono da diversi canali. Innanzitutto, nell'ambito della stessa convenzione sono stati prodotti, in versione provvisoria, studi preliminari per il piano paesistico dei Campi Flegrei che non mancano di affrontare le questioni relative allo sviluppo dell'area con un certo dettaglio. Tali studi considerano necessaria un'inversione di tendenza rispetto al modello di sviluppo industriale che nel tempo si è rivelato un ostacolo ad uno sviluppo economico più solido e duraturo che privilegi la risorsa ambiente. In sintesi si può affermare che l'ipotesi fa perno sulla forte rivalorizzazione complessiva dell'area da un punto di vista paesaggistico, archeologico-architettonico e turistico, cui fa da necessario contraltare la

delocalizzazione delle attività industriali⁹. Le ipotesi d'intervento di settori del capitale pubblico e privato per una destinazione funzionale dell'area orientata verso il terziario superiore ed il turismo, ampiamente riportate — e probabilmente un po' gonfiate — dalla stampa locale¹⁰ offrono un'ulteriore significativa conferma dell'orientamento sin qui delineato. È infine da sottolinearsi il sostanziale accordo tra le tesi preliminari al piano paesistico e le ipotesi generali del Pat della Campania (di recente acquisizione). Tale piano, infatti, prevede per il ventennio 1981-2001, per l'intera regione, una consistente crescita delle attività terziarie, a fronte di un modesto incremento di quelle industriali, da localizzarsi nelle zone interne. Individua proprio nei Campi Flegrei una delle aree di intervento prioritario per lo sviluppo e la valorizzazione dei beni ambientali e culturali.

Allo stato attuale, tuttavia, gli interventi in atto nell'area non sembrano sufficienti a prefigurare alcuna ipotesi di riordino complessivo; essi si configurano al più come tentativi di soluzione di problemi di piccola scala o di gestione dell'ordinario. Rientrano in questa categoria i necessari interventi relativi alla rete ferroviaria locale e in parte, nei tratti più congestionati, alla viabilità su gomma. L'area è servita, infatti, ai fini del collegamento con Napoli da tre linee ferroviarie: quella delle FS, sul tracciato della direttissima Napoli-Roma, unica linea metropolitana, che nell'ultima tratta include Bagnoli e Pozzuoli alta; quelle in concessione alla Sepsa — Cumana e Circumflegrea — che abbracciano l'una l'area lungo la costa e l'altra quella più interna. Queste ultime due, che, per le caratteristiche del tracciato, sostengono la maggior parte degli spostamenti non automobilistici, sono linee ad unico binario, dotate di materiale rotabile piuttosto vecchio, interessate da smottamenti (soprattutto lungo la linea cumana) e risultano, già allo stato attuale, sottodimensionate rispetto alle esigenze dell'area. Inoltre il sorgere del nuovo insediamento di Monteruscello ha posto nuovi problemi che rendono urgenti gli interventi di adeguamento dell'intera rete viaria ad un ampliato volume di traffico interno all'area che, soprattutto d'estate e nei fine settimana

9. Significativamente, nel 1987, la Presidenza della Giunta regionale della Campania inviava ai sindaci dei comuni dell'area una Bozza di documento d'indirizzo per interventi nel territorio flegreo, in cui venivano fatte proprie e sintetizzate le indicazioni degli studi preliminari al piano paesistico.

10. *Il Mattino* di Napoli pubblicò nel gennaio 1987 un articolo che annunciava, a grandi titoli, che Fiat, Eni e Italstat avevano acquisito grandi interessi nella zona, avviando un progetto di valorizzazione turistica per l'intera area.

na, interferisce non poco con i flussi provenienti dal capoluogo e dalle zone limitrofe.

Indispensabili sono inoltre gli interventi sul porto di Pozzuoli e sugli approdi minori, attualmente in condizioni di estrema precarietà. È assolutamente osceno, ad esempio, che lo specchio d'acqua antistante il porto di Baia, nel territorio comunale di Bacoli, ove esistono ingenti patrimoni archeologici sommersi, sia adibito a cimitero di imbarcazioni! Lo stesso, tanto agognato, intervento nell'ambito dei beni culturali e ambientali è da considerarsi puramente necessario, quando riguarda, come nel caso del territorio flegreo, una consistente parte del patrimonio nazionale.

Altro è la valorizzazione di tali risorse come volano di uno sviluppo diverso dell'area, sul quale poi innestare tutti gli altri interventi, anche in ambiti completamente diversi. Tuttavia, anche la gestione dell'ordinario, se condotta in termini di efficienza, può comportare delle scelte e configurarsi quindi come mutamento significativo da valutarsi sulla base della componibilità degli elementi di conflitto che caratterizzano il territorio.

Il primo grande problema, nell'ipotesi di un complessivo ridisegno funzionale dell'area, è quello di stabilire la compatibilità col mondo dell'industria. Nel caso in cui lo sviluppo futuro dei Campi Flegrei dovesse comportare una deindustrializzazione, si dovrebbero sciogliere importanti nodi relativi alla salvaguardia dei livelli di occupazione, allo spostamento di manodopera in altre aree industriali, la riconversione professionale di molti lavoratori e la creazione di nuovi posti di lavoro nel settore terziario.

Dove una percentuale piuttosto alta (30%) di lavoratori è occupata nell'industria, è pensabile tale politica? Ovvero, è praticabile un'ipotesi in cui migliaia di operai (aggiungendo anche quelli del complesso siderurgico di Bagnoli), in gran parte occupati nell'elettronica e nella metalmeccanica, possano, in tempi forzatamente brevi, accettare di diventare camerieri o di occuparsi nell'edilizia?

Oppure, è pensabile che in buona percentuale diventino tutti piccoli imprenditori in cassa integrazione, come è in parte accaduto nelle zone industriali in crisi a Nord e ad Est di Napoli, dove però ha fatto da volano il grande sviluppo dell'edilizia. Tale problema non si pone, invece, con la stessa difficoltà per la formazione della nuova base di lavoratori, dal momento che potrebbero contare sul potenziamento di strutture edu-

cative finalizzate ad attività non industriali già disponibili nell'ambito del Distretto scolastico¹¹.

D'altra parte, un conto è ipotizzare la delocalizzazione o la chiusura di un impianto che, come emerge da un acceso — e talvolta incomprensibile — dibattito, suscita interrogativi sulla sua economicità, sui consumi di spazio e sull'inquinamento (l'Italsider di Bagnoli); altro è invece discutere di strutture produttive che paiono efficienti e che comunque, al momento, non mettono in discussione i propri livelli occupazionali (Olivetti e Selenia, ma anche Sofer e Pirelli).

Accanto a tali problemi è da ritenersi necessaria un'attenta valutazione dell'impatto che la delocalizzazione industriale avrebbe sulle caratteristiche sociali dell'area, che si è costruita un suo equilibrio sulla coesistenza di valori comunitari accanto a quelli tipici di una società industriale avanzata. Ci si chiede, ad esempio, se non sia imputabile in parte alla presenza di un forte ceto operaio la relativa impermeabilità dell'area al diffondersi di criminalità organizzata (microcriminalità, spaccio di stupefacenti, atteggiamenti aggressivi e violenti sin dall'età scolare). Il problema è di capire cioè se una massiccia deindustrializzazione non possa provocare uno sconvolgimento sociale dagli effetti poco prevedibili.

Il nodo ci pare che sia quello delle aspettative e della consapevolezza della società locale di essere qualcosa e di voler diventare qualcosa d'altro. Qualsiasi cambiamento di notevole dimensione può dare risultati positivi solo se e quando sia ritenuto necessario dalle forze produttive e dai vari gruppi sociali, conveniente in termini di consenso per le forze politiche, realizzabile da un punto di vista tecnico, economico ed amministrativo.

Nei confronti dell'area in esame nessuna delle tre condizioni è verificata. Siamo in presenza di un'industria che tiene su buoni livelli produttivi, ma che è emanazione di grandi gruppi che decidono altrove e che, a parte la politica dell'immagine e taluni interessi diretti, sembrano non essere particolarmente coinvolti con il potere locale. Per ciò che concerne la forza lavoro industriale, tra le diverse ramificazioni professionali non dirigenti è diffusa una scarsa consapevolezza delle proprie potenzialità di cambiamento, alimentata dal fatto che nuove e vecchie

11. In questo senso, le strutture di scuola media di II grado esistenti nell'area sono quelle di un Istituto professionale alberghiero, di un Istituto tecnico commerciale e dell'Istituto tecnico industriale di Pozzuoli con specializzazione linguistica.

precarietà sono state la risultante dell'intrecciarsi di azioni provenienti dall'esterno che hanno limitato lo sviluppo autopropulsivo e le capacità di controllo sulle scelte economiche. Lo stesso attendismo manifestato dalle forze politiche locali e lo scarso accesso all'informazione, che sembra caratterizzare il personale politico, sono segnali di incapacità a gestire un cambiamento di vaste proporzioni¹². Infine, il ceto amministrativo e tecnico espresso dall'area ha mostrato tutti i suoi limiti in occasione del bradisismo e nelle vicende che caratterizzano la fase di ricostruzione.

6.2. Gli scenari di prospettiva

Alla luce delle considerazioni fin qui svolte, l'evoluzione dei Campi Flegrei ci sembra possa essere ipotizzata attraverso la formulazione di futuri scenari possibili. Tali ipotesi vengono fuori, in parte, dallo stesso dibattito: dalle proposte formulate o dai vuoti lasciati in una situazione ancora fluida. Su queste basi sono ipotizzabili dunque, quattro scenari corrispondenti ai diversi tipi di combinazione tra le varie proposte. Si è lasciata da parte, in quest'elaborazione, l'ipotesi di un potenziamento della struttura industriale. Esistono, in effetti, progetti di reindustrializzazione in comparti innovativi (aerospaziale e delle telecomunicazioni), connessi alla possibile cessazione — o forte limitazione — dell'attività del complesso siderurgico di Bagnoli, ma purtroppo, allo stato attuale, si dispone solo di indicazioni tratte dai mezzi d'informazione, prive di qualsivoglia indicazione in merito alla localizzazione o alle proiezioni territoriali. Gli scenari possono essere dunque i seguenti:

- a. *terziarizzazione intensa*, imperniato sulla valorizzazione delle risorse ambientali, del patrimonio archeologico e sulla localizzazione di servizi rari; sembrerebbe problematica la compatibilità con le presenze industriali. Per ciò che concerne il carico demografico una tale ipotesi sarebbe compatibile solo con un incremento molto contenuto. Sarebbe prevedibile, invece, un aumento della complessità sociale, con l'integrazione di nuovi gruppi professionali (sia locali che provenienti dall'esterno) legati allo sviluppo di attività di tipo nuovo¹³.

12. Si veda, a tal proposito, il contributo di D. Maddaloni in appendice, che riassume una serie di interviste fatte a testimoni privilegiati.

13. La modificazione eventuale del quadro sociale, derivante dall'integrazione di nuo-

L'area necessiterebbe, com'è ovvio di un vasto processo di riqualificazione urbanistica, preferendo però un modello di rigenerazione conservativa dei centri storici. Modesta dovrebbe essere la crescita del nuovo edificato a fini abitativi. Più intensa, invece, quella delle strutture «produttive» (alberghi, luoghi adibiti allo sport e allo spettacolo, sedi per convegni). Dal punto di vista infrastrutturale, infine, si dovrebbe procedere sulla strada dell'adeguamento delle strutture esistenti (porti, strade, ferrovia), evitando i rischi di un sovradimensionamento di tali strutture.

- b. *Terziarizzazione più residenze*, si tratta evidentemente di una sottopotesi di a., dove alla valorizzazione delle risorse storiche e ambientali viene affiancata la possibilità della destinazione di alcune aree a fini di edilizia residenziale, prevedibilmente per una domanda di tipo medio-alto. Anche per questa seconda ipotesi resterebbe molto problematica la compatibilità con l'industria.

Dal momento che questo scenario comporterebbe un probabile flusso di popolazione dall'esterno — ed in particolare da Napoli, l'area potrebbe trovarsi a dover sostenere un carico demografico superiore alle aspettative, pur ipotizzando un'ulteriore flessione del tasso di natalità. Più acuta sarebbe anche, in questo caso, la complessificazione del quadro sociale, arricchito dai nuovi arrivi.

- c. *Soprattutto residenze*, in tale ipotesi la chiave dello sviluppo futuro dell'area sarebbe costituita dallo sfruttamento massiccio della rendita fondiaria in termini di edilizia residenziale. Lo scenario configurerebbe un rapporto di incompatibilità con l'industria, ma in termini opposti rispetto ai casi precedenti. Si potrebbe cioè ipotizzare un atteggiamento repulsivo da parte dell'industria nei confronti di una situazione di aumentata congestione insediativa.

Di fronte ad un carico demografico che potrebbe divenire eccessivo, il quadro sociale ne risulterebbe totalmente ibridato. La domanda di infrastrutture, soprattutto viarie, lieviterebbe fortemente per il massiccio incremento del traffico. Il massiccio consumo di suoli e di risorse ambientali che si avrebbe rende quest'ipotesi anti-etica allo scenario a..

vi ceti di elevato profilo professionale comporta, come si sa, un notevole cambiamento negli stili di vita e di consumo, anche se tali effetti risulterebbero ammortizzati in un'area che ha già subito, ad esempio, la convivenza con il ceto militare ed amministrativo in forza alla Nato.

d. *Non intervento*, più che di uno scenario si tratta di una situazione ipotizzabile nel caso in cui i veti incrociati che potrebbero bloccare gli altri scenari divenissero preponderanti. Si avrebbe dunque solo una serie di interventi episodici e marginali di valorizzazione e ristrutturazione dell'esistente. Interventi infrastrutturali anche importanti, ma in chiave speculativa, o di risoluzione di problemi di obsolescenza. Rin vigorito risulterebbe l'abusivismo strisciante già operante nell'area. Prevedibile, infine, un lento e progressivo degrado del tessuto sociale.

Risulta evidente dal ragionamento fin qui condotto che qualsiasi ipotesi di riassetto dell'area si configura in termini decisamente positivi solo se si pone nei termini di una strategia complessiva di valorizzazione delle risorse locali. Una tale politica prefigurerebbe infatti, un rapporto con l'area metropolitana di Napoli che, pur ispessendo le reti di connessione, realizzi un'integrazione funzionale di tipo orizzontale più che verticale (gerarchico). Si vuole dire cioè che il territorio flegreo, così come considerato in questo rapporto (i tre comuni costieri), dovrebbe costituire nell'ambito dell'AM non già uno spazio periferico da coinvolgere nella congestione e nel degrado (più di quanto non sia), ma uno spazio centrale relativamente ad alcune funzioni che gli sono congeniali, punto di forza di un nuovo assetto metropolitano.

Si tratterebbe, in sostanza, di agevolare lo scioglimento del nodo della posizione intermedia di Napoli, in bilico tra congestione senza sviluppo e completa metropolizzazione. Nella situazione di caotica crescita dei quartieri periferici, saldati ormai ai comuni della cintura, prevale ancora, infatti, l'assoluta polarizzazione sul centro di Napoli, mentre cominciano appena a venir fuori alcune realtà che presentano un certo grado di autonomia, come nel caso del Nolano (Sommella, 1989). Ciò che ancora stenta ad emergere è dunque una struttura a rete, che ormai non caratterizza più solo le armature urbane regionali, ma anche le realtà metropolitane più avanzate (Siola, 1986).

In tale prospettiva, la «Città flegrea», intesa come polo di turismo culturale e di terziario avanzato, luogo di *amenities*, compirebbe un notevole salto di scala, configurandosi come nodo indispensabile di un emergente tessuto reticolare. Non va dimenticato, inoltre, che tale evoluzione potrebbe essere stimolata anche dalla riqualificazione in corso, con le operazioni collegate a Italia '90, della zona occidentale di Napoli (Fuorigrotta), un'area a caratteristiche miste, residenziali e di servizio

(attività fieristiche e sportive, ma anche nuovo polo universitario), confinante con quella di Bagnoli, dove la liberazione di alcuni suoli conseguente alla chiusura di impianti minori rispetto all'Italsider (l'Eternit) ha già attirato gli interessi di grandi compagnie (la Mededil).

Tale ipotesi di riassetto è quella che viene fuori dagli scenari a. e b. Il filo che li unisce è una combinazione tra sviluppo residenziale e terziario qualificato, che non elevi troppo l'attuale soglia dell'edificato. D'altra parte appare necessaria, per l'immissione di nuovi ceti, coinvolti in maniera più o meno diretta nell'ipotizzato sviluppo terziario dell'area, la formazione di un'offerta qualificata nel mercato delle abitazioni. La complessificazione sociale avrebbe anche la funzione di stimolare, dall'interno dell'area, la domanda di migliori standard di servizi, incentivando così lo sviluppo del terziario qualificato. Il nuovo quadro sociale, d'altro canto, non potrebbe in alcun modo far ipotizzare massicce espulsioni di popolazione locale: la corona dei comuni conurbati a Napoli ha già raggiunto, infatti, la soglia di saturazione e gli spostamenti sono ormai concepibili soltanto in una sorta di gioco dei quattro cantoni.

Per ciò che concerne la compatibilità di quest'ipotesi con il settore industriale, si è già accennato che si pongono grossi problemi. Alcuni impianti infatti occupano aree da privilegiarsi in un discorso di sviluppo delle risorse ambientali. È il caso del siderurgico di Bagnoli, della Soffer, della Pirelli e dei cantieri navali che insistono sulla linea di costa tra Pozzuoli e Bacoli. Per alcuni di questi stessi impianti è da valutarsi poi attentamente anche il grado di inquinamento prodotto, sia marino che atmosferico. Si va dall'evidenza dei fumi che fuoriescono dall'Italsider, alla produzione; più o meno occulta, di residui tossici delle altre lavorazioni. Anche nel caso di impianti lontani o a ridosso delle aree suscettibili di nuova destinazione si creano problemi in relazione alla viabilità. Selenia al Fusaro e Olivetti ad Arco Felice, pur se abbastanza armonicamente inserite nel tessuto paesaggistico, insistendo nei pressi della viabilità principale, causano ingorghi per il massiccio utilizzo di autobus e mezzi da carico¹⁴.

Questi sono alcuni degli ostacoli posti dal settore industriale flegreo

14. Al di là dell'ingorgo, anche il semplice «inestetismo» (in senso ironico) prodotto da un mezzo di 12 m. che trasporta bobine di cavi Pirelli, ci sembra che male si accordi con un ipotetico parco archeologico-balneare-residenziale in località Arco Felice-Lucrino, come da molti vagheggiato.

all'ipotesi di un diverso sviluppo. In definitiva si può affermare che, se queste sono le questioni sulle quali riflettere, sono in gioco non i destini di qualche impianto, ma la continuità dell'intera funzione industriale dell'area, che, alla luce dell'importanza che riveste, sarebbe necessario assicurare, anche se sottoposta rigidi vincoli di tutela dell'ambiente, coinvolgendo le imprese nel progetto di sviluppo. Naturalmente, un tipo di sviluppo industriale basato sull'alta tecnologia e la ricerca applicata, come larvatamente viene ipotizzato nei progetti di reindustrializzazione collegati alla chiusura del siderurgico di Bagnoli, non solo sarebbe compatibile con la valorizzazione del potenziale paesaggistico e culturale, ma potrebbe anzi costituire un punto di forza per il rilancio dell'area.

Nell'ipotesi prevista dallo scenario c., invece, si perverrebbe ad una quasi completa rinuncia al ruolo autonomo dell'area. Si configurerebbe cioè una completa integrazione con Napoli, ma in termini di appendice residenziale. Questa prospettiva, che sembrerebbe in linea con la «vocazione» speculativa che ha guidato lo sviluppo urbanistico di Napoli e delle aree limitrofe dal Vicereame alle «mani sulla città», è in realtà piuttosto remota. Un massiccio utilizzo del territorio dei tre comuni flegrei a fini residenziali sarebbe reso impraticabile dal prevalente regime vincolistico esistente nell'area a protezione del patrimonio archeologico e paesaggistico e per la prevenzione del rischio vulcanico. Se tali vincoli non hanno ostacolato una micro-speculazione di seconde case e ristrutturazioni private, è da escludersi che possano essere oggi ignorati in vista di grandi realizzazioni. La necessità della protezione dell'ambiente è infatti avvertita da settori sociali sempre più ampi. La stessa crescente progettualità finalizzata alla destinazione futura dell'area è a sua volta testimonianza di una sensibilità volta anche ad ostacolare eventuali propositi speculativi. Non è infine un caso se la speculazione edilizia, negli ultimi dieci anni, si è concentrata su aree vicine (i comuni della fascia interna) dove i vincoli pur esistevano ma erano di altra natura (terreni agricoli, ad esempio) e, comunque, esisteva maggiore libertà di manovra. In sostanza tale scenario rappresenta più che altro lo spettro di una svolta speculativa, paventata da tutte le voci attive nel dibattito sull'area e trasversale a tutte le ipotesi possibili. Non è forse vero infatti che un sovradimensionamento infrastrutturale, prospettato da alcuni, risponderebbe ad esigenze speculative più che ai veri bisogni dell'area? Il medesimo discorso vale, naturalmente, per le *querelles* sorte per le ristrutturazioni di stabili che forse dovevano semplicemente essere abbattuti,

per il rilascio delle licenze commerciali nei centri storici, per le annose dispute su quali porti turistici realizzare, ecc.

Niente affatto improbabile appare invece lo scenario del «non intervento». Potrebbe, ad esempio, prevalere ancora una volta la logica dell'emergenza, con operazioni condotte *in extremis* che risolvono singoli problemi creandone spesso di nuovi e di più difficile soluzione. Qualsiasi azione rientrerebbe, in definitiva, nella cornice della straordinarietà, richiamando risorse dall'esterno senza alcuna visuale strategica. Dispersione di energie quindi, ma anche presupposto di degrado, nonostante il possibile recupero di qualche importante testimonianza archeologica.

Gli esiti positivi della vicenda Campi Flegrei, a nostro giudizio, non possono dunque che essere legati alla possibilità di inquadrare i progetti e le logiche che rispecchiano in obiettivi generali tali da configurarsi come *moventi* di tutte le azioni. Decisivo sarebbe inoltre, a questo riguardo, il ruolo che la società e le istituzioni locali sapranno assumere per guidare il mutamento ed evitare che questo diventi qualcosa di calato dall'alto con scarse probabilità di successo.

Bibliografia

- Anecchino R., 1960, *Storia di Pozzuoli e della zona flegrea*, Pozzuoli.
- Becchi Collidà A., 1988, «Catastrofi, sviluppo e politiche del territorio: alcune riflessioni sull'esperienza italiana», *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, XIX, n. 31, pp. 3-36.
- Busca A., 1973, *Caratteristiche funzionali dei centri urbani del Mezzogiorno*, Giuffrè, Milano.
- Castiello N., Cundari G., 1983, *I porti turistici della Campania*, Napoli.
- Cerami G., 1986, «Il recupero e la tutela delle aree di interesse naturalistico in Campania», *Orizzonti Economici*, n. 50, pp. 13-32.
- Costa O., 1986, «Repertorio delle proposte di tutela ambientale per la Campania dagli anni '60 agli anni '80», *Orizzonti Economici*, n. 50, pp. 55-167.
- De Angelis C., Distilo A., 1984, «Il parco naturale ambientale di Cuma», *Orizzonti Economici*, n. 41, pp. 121-147.
- Giannola A., 1985, *Lo sviluppo industriale: problemi di ammodernamento e riconversione*, in Siola U., *op. cit.*, pp. 51-52.

- Maggioni V. (a cura di), 1989, *L'industria in Campania*, Napoli, Federazione Regionale degli Industriali della Campania.
- Mautone M., 1981, «I Campi Flegrei», *Orizzonti Economici*, n. 30, pp. 59-62.
- Mautone, M., Sbordone L., 1983, *Città e organizzazione del territorio in Campania*, Esi, Napoli.
- Mazzetti E., Talia I., 1977, *Caratteri evolutivi dell'armatura urbana in Campania*, Esci, Napoli.
- Piemontese A., 1988, «Ambiente e trasformazioni territoriali dei Campi Flegrei», *Storia dell'Urbanistica. Campania/I*, n. 1, pp. 40-56.
- Pistilli F., 1988, «Pozzuoli, centro storico e bradisismo. Le vicende dell'ultimo ventennio», *Storia dell'Urbanistica. Campania/I*, n. 1, pp. 57-62.
- Presidente Regione Campania, 1987, *Bozza di «documento d'indirizzo per interventi» nel territorio flegreo*, Napoli.
- Regione Campania, 1984, *Proposta di progetto del piano di assetto territoriale (Pat): relazione di sintesi*, Napoli.
- Ruocco D., 1954, *I Campi Flegrei. Studio di Geografia agraria*, Napoli.
- Scarano R., 1987, «I Campi Flegrei: modelli per il controllo della dinamica territoriale», *Nord e Sud*, XXIV, n. 4, pp. 129-141.
- Siola U. (a cura di), 1985, *Progetto Pozzuoli*, Rapporto di sintesi sul lavoro svolto al 30.6.85, Napoli.
- Siola U., 1986, *Attuali sviluppi urbanistici di Napoli e del suo centro storico*, in Studi centro Storico Napoli (a cura di), *Il regno del possibile. Analisi e prospettive per il futuro di Napoli*, Milano, Il Sole 24 ore, pp. 25-40.
- Somea, 1987, *Atlante economico e commerciale della Campania*, Valerio Levi, Roma.
- Sommella R., 1989, *Il centro storico di Napoli: assetto attuale e tendenze evolutive*, in Atti XXV Congresso Geografico Italiano, Taormina (in corso di pubblicazione).
- Smivez, 1986 *Piani, progetti, sviluppo della Campania*, a cura di U. Siola, Roma.
- Smivez, 1987, *Rapporto 1987 sull'economia del Mezzogiorno*, Roma.
- Testi A. (a cura di), 1988, *La Campania alle soglie degli anni '90*, Liguori/Banca Sannitica, Napoli.