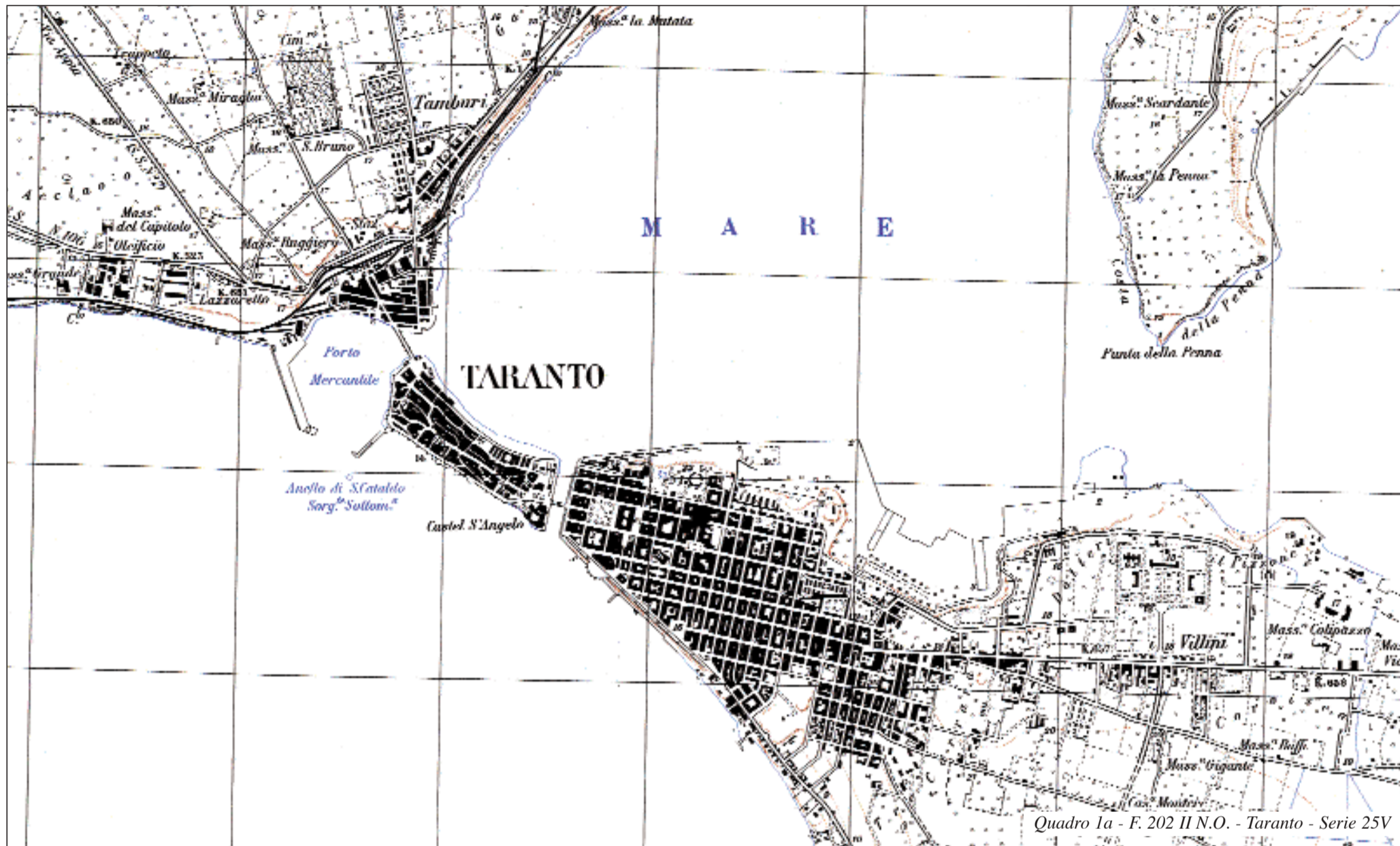


110. Abitati in dipendenza dall'evoluzione dei sistemi di trasporto

ANDREA BISSANTI

Università degli Studi di Bari



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

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

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





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



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

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

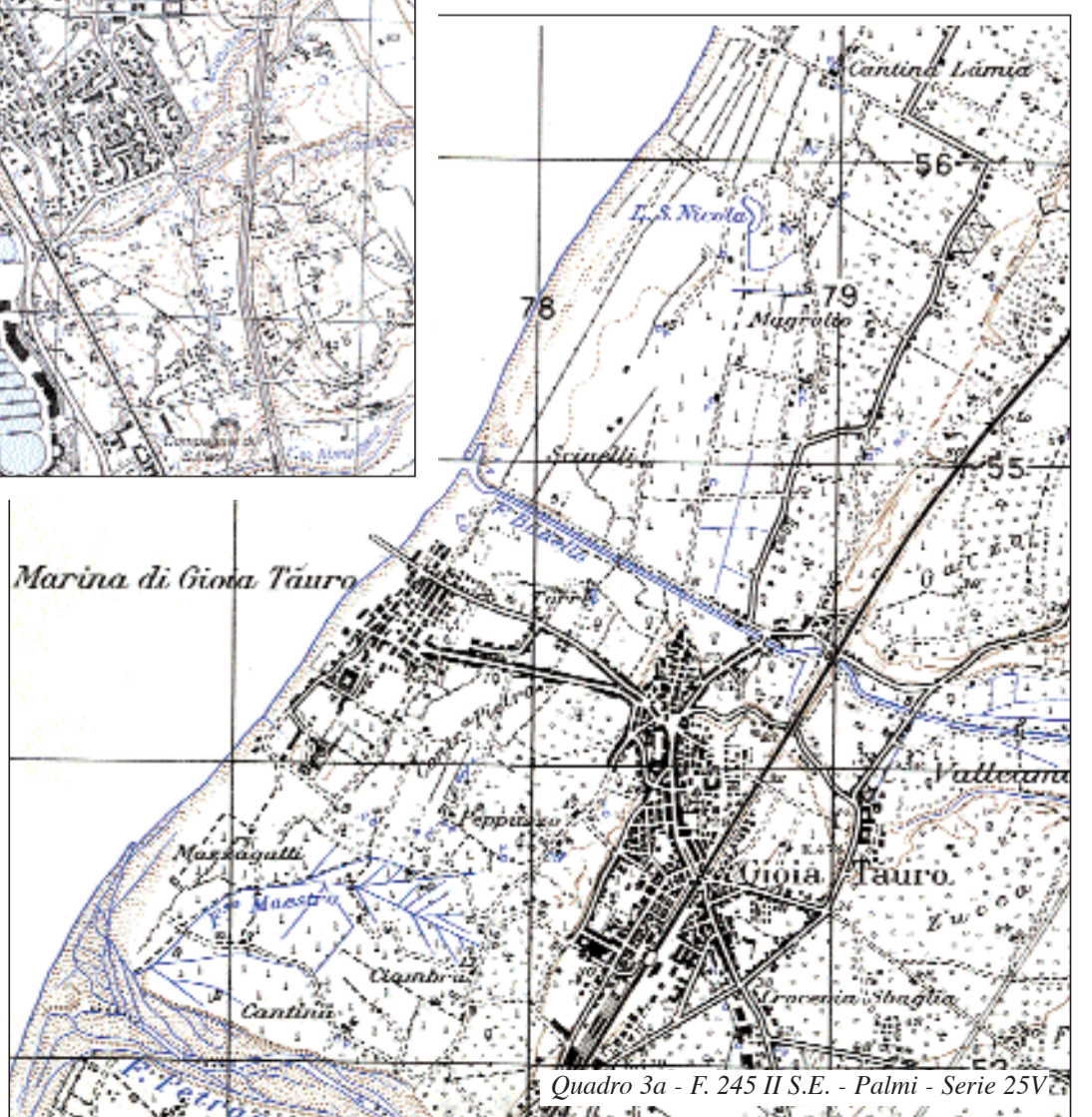
L'antropizzazione del territorio prodotta da tali strutture si è realizzata generalmente in modi compatibili con il sistema territoriale e le sue caratteristiche fisiche e antropiche, finché la capacità tecnologica e l'utilità funzionale hanno proceduto – per intensità degli interventi e tempi di realizzazione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

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

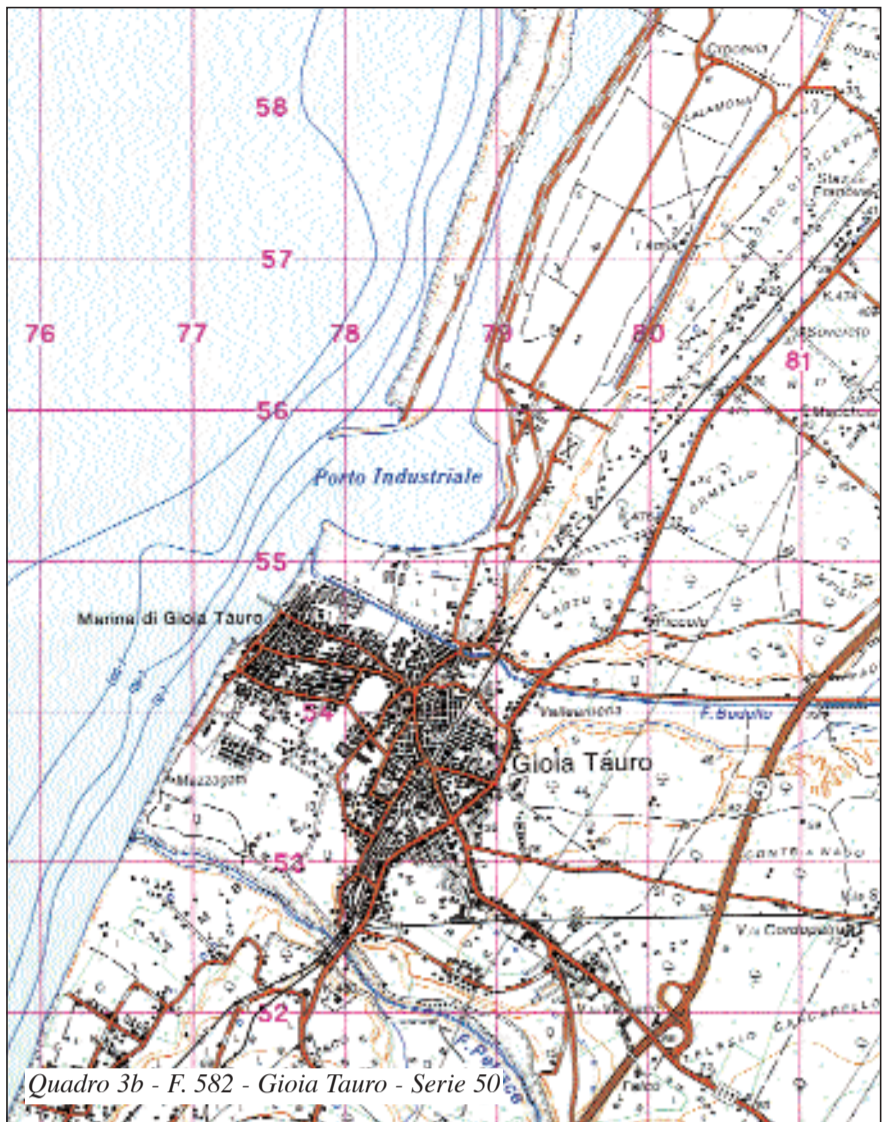
Ma la rappresentazione cartografica e la comparazione fra carte relative a tempi diversi consente di rintracciare i segni dell'antica trama familiare fra insediamenti e vie di comunicazione, fra città e porti, di apprezzarne il distacco intervenuto anche in tempi recenti, oppure di cogliere l'apparente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

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

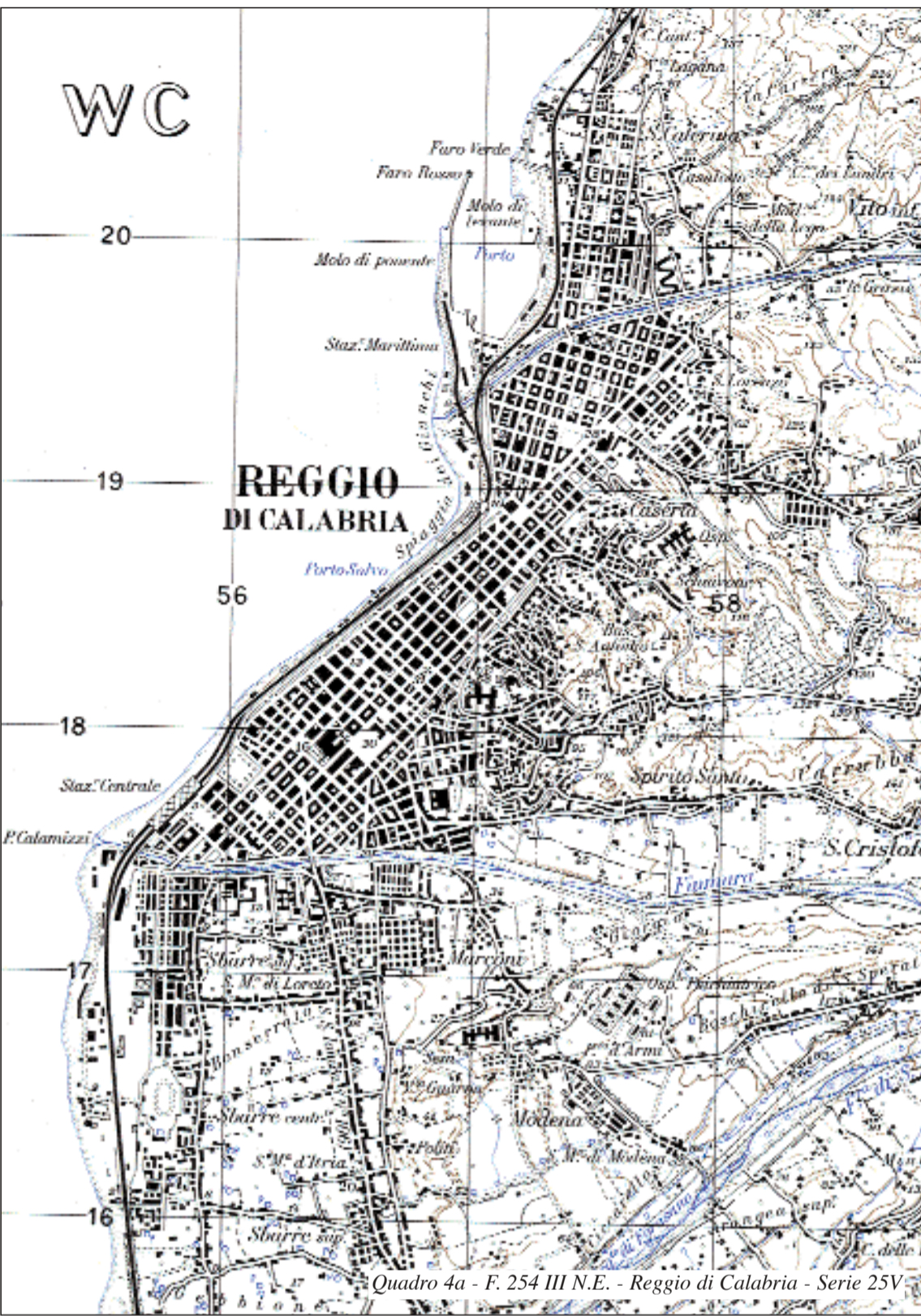
Nel decennio 1970-1980 viene sostanzialmente



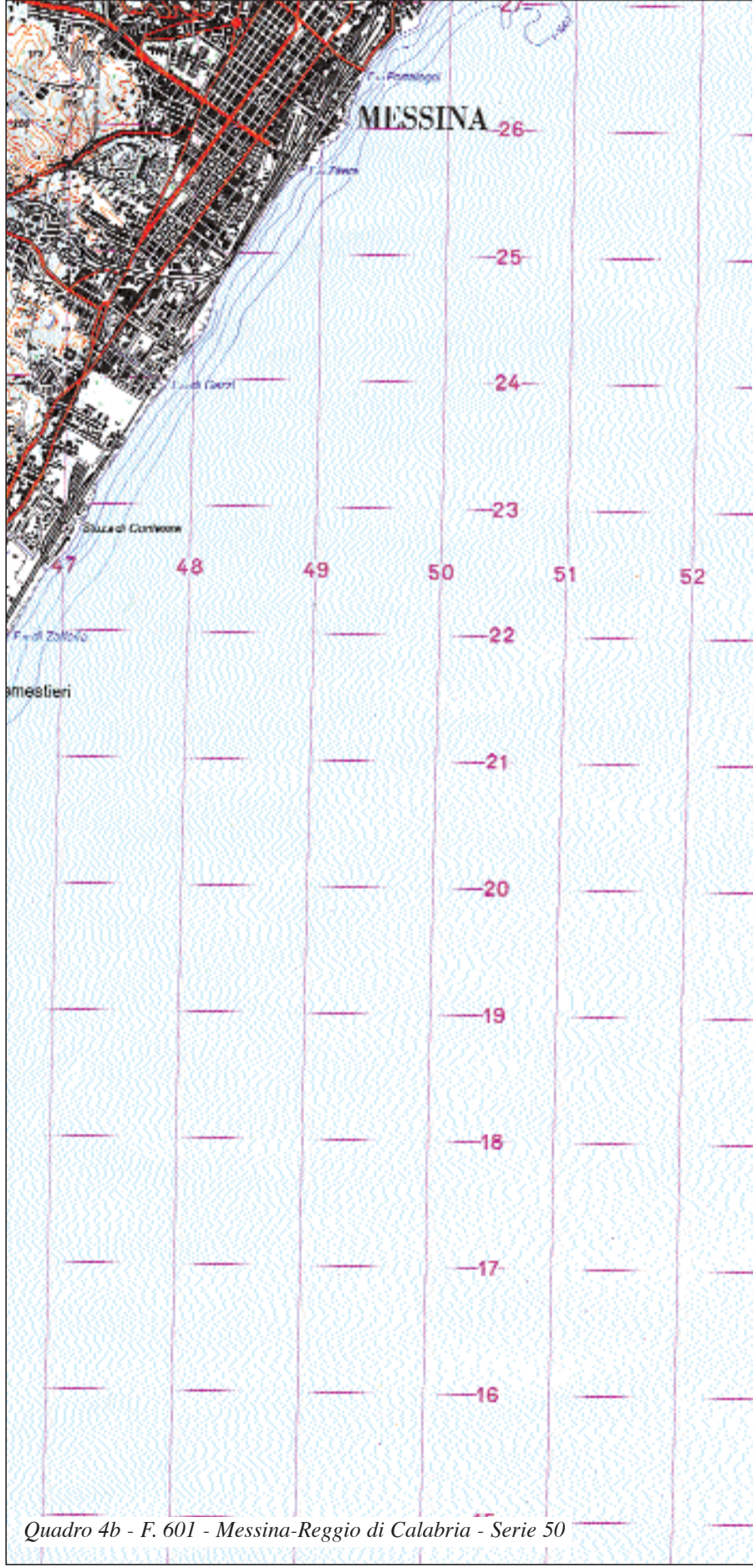
Quadro 3a - F. 245 II S.E. - Palmi - Serie 25V



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



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

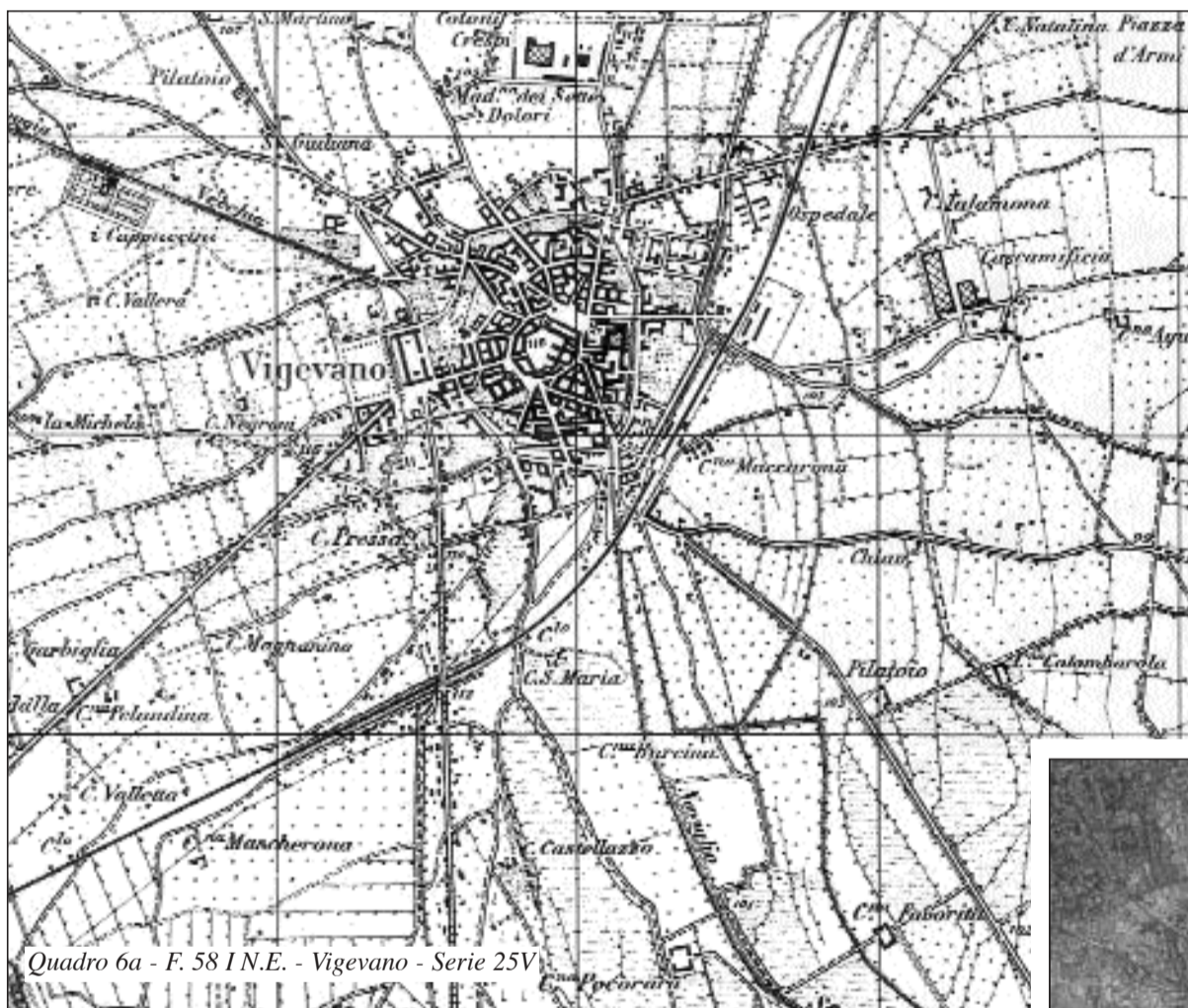


Quadro 4b - F. 601 - Messina-Reggio di Calabria - Serie 50





Quadro 5 - F. 121 - Brescia - Serie 50



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

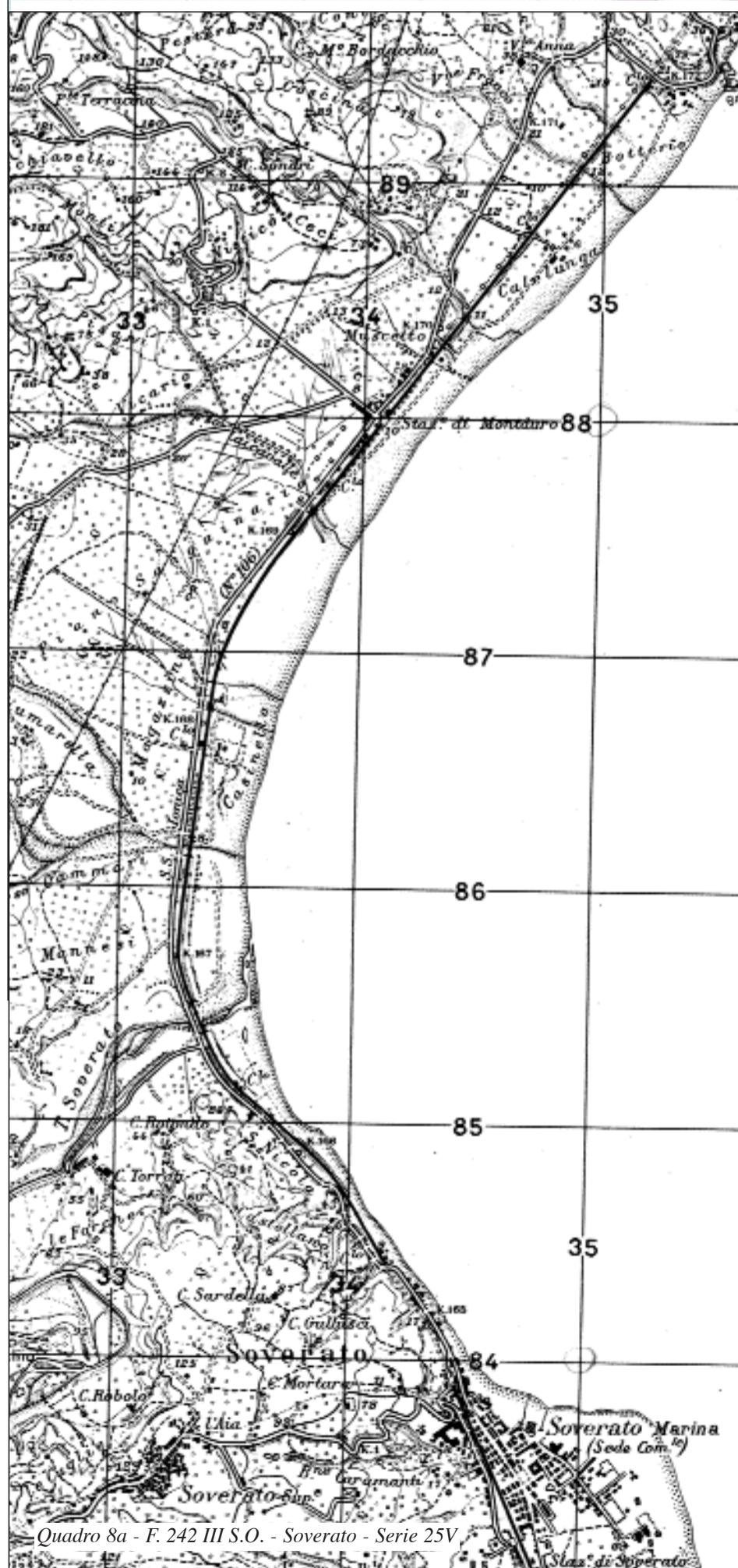
Diverso, nel centro Italia, il caso della fascia tra S. Benedetto del Tronto e Ascoli Piceno, percorsa e innervata dalla strada di grande comunicazione n. 4 (Salaria), dalla diramazione dell'autostrada A14 (fra i caselli S. Benedetto del Tronto-Ascoli Piceno e Maltignano) in direzione di Ascoli Piceno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



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



Quadro 7 - F. 260 - Viareggio - Serie 50



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

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

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

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



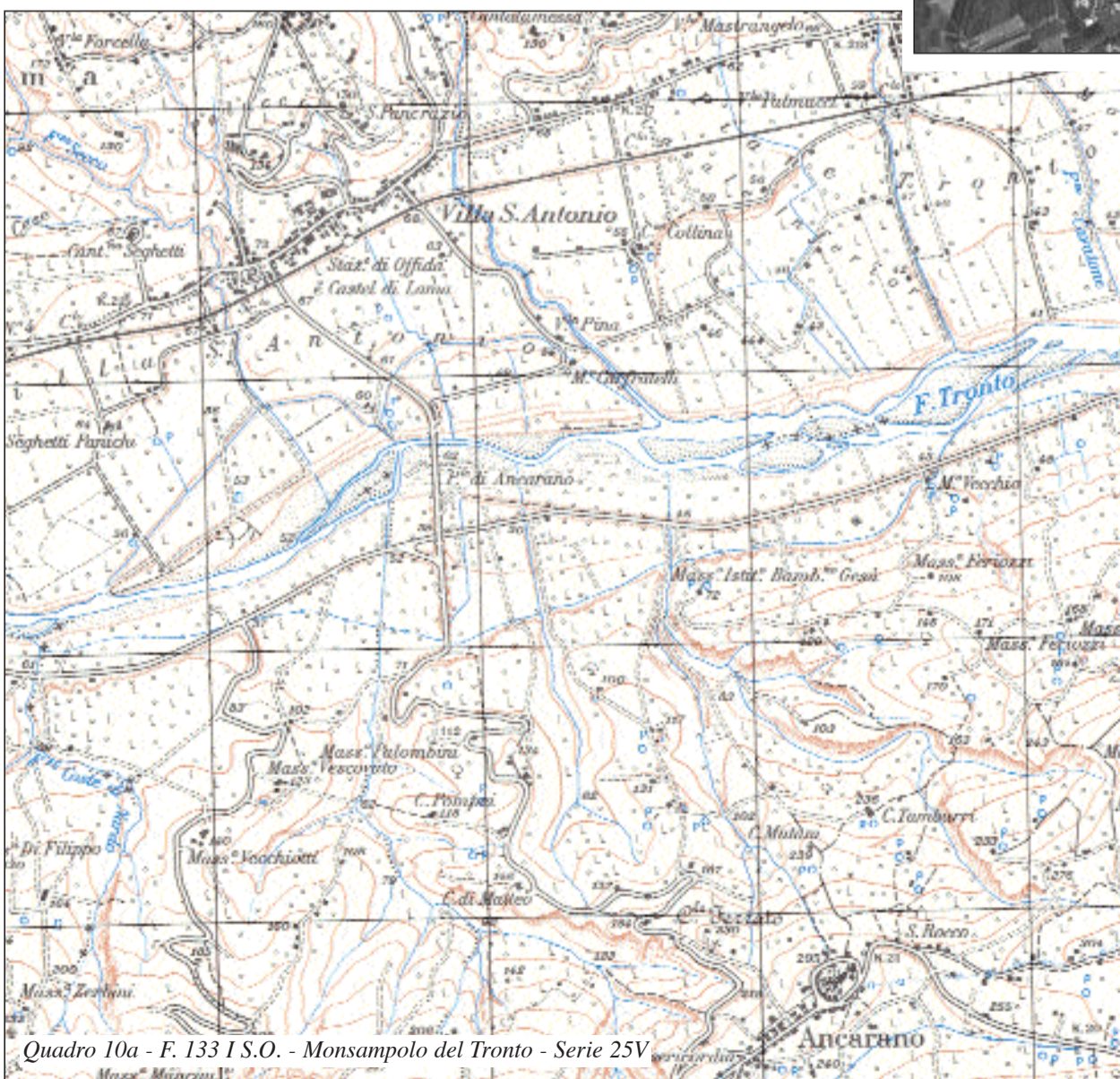
Quadro 8b - F. 580 - Soverato - Serie 50



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



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

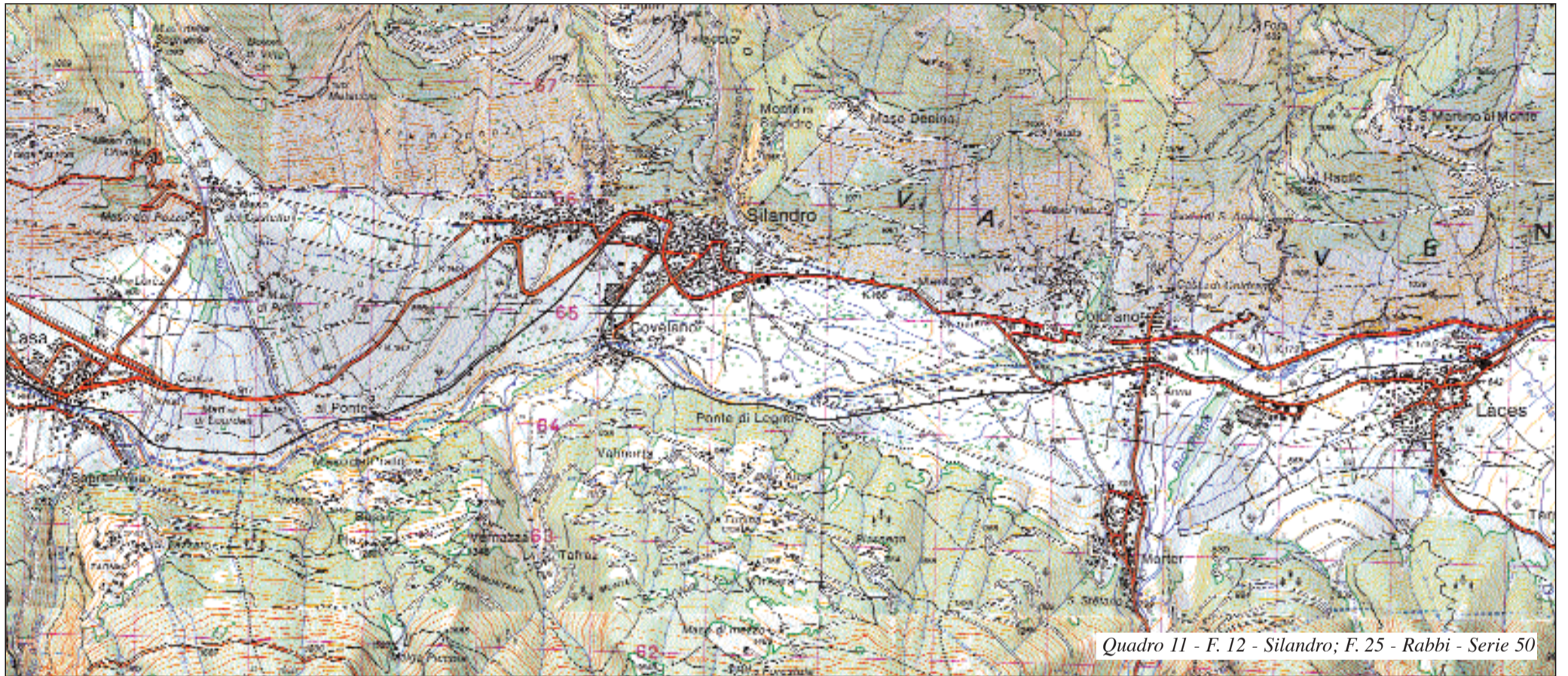
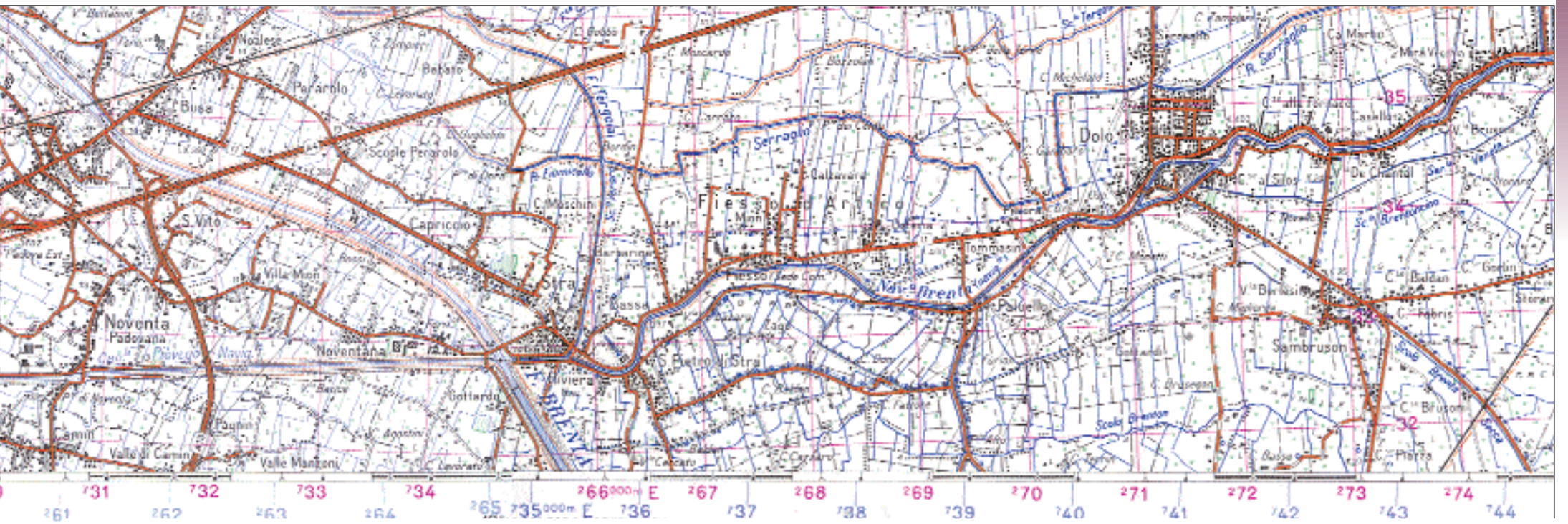


Quadro 10a - F. 133 I.S.O. - Monsampolo del Tronto - Serie 25V

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

BIBLIOGRAFIA

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

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