

115. Insediamenti industriali pianificati

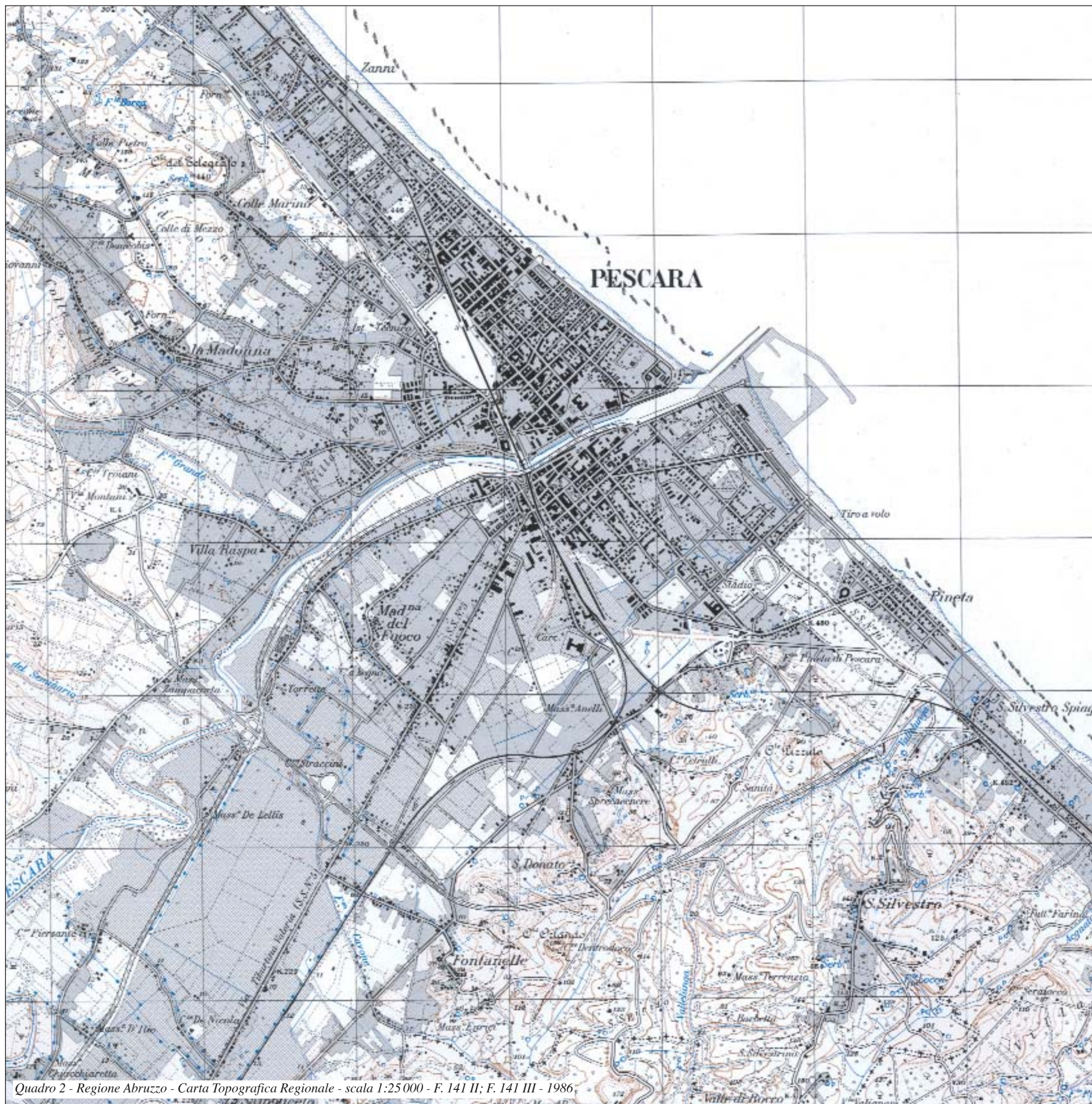
PIERGIORGIO LANDINI

Università degli Studi di Chieti-Pescara

Le forme di insediamento industriale pianificato sono riconducibili, nel caso italiano, a due tipologie di enti: *a*) i consorzi per le aree e i nuclei di sviluppo Industriale (Asi e Nsi); *b*) i comuni. I primi hanno preso origine, sostanzialmente, con l'istituzione della Cassa per il Mezzogiorno (legge 646/1950), e dunque nell'ambito delle politiche meridionalistiche tese alla riduzione dei divari economici regionali; dopo la dismissione della Cassa per il Mezzogiorno, essi hanno continuato a operare sulla base delle normative regionali di riferimento e sono attualmente riuniti nella Federazione Italiana Consorzi Enti di Industrializzazione (FICEI), in numero di 65, dei quali solo 6 (Ancona; Apuana, MS; Aussa Corno, UD; Monfalcone, TS; Padova; Verona)

al di fuori dell'area di intervento della ex Cassa per il Mezzogiorno. I secondi operano sulla base della normativa urbanistica discendente dalla legge 1150/1942 e devoluta alle Regioni con il DPR 616/1977, in attuazione della legge 382/1975.

I consorzi, cui partecipano enti locali (innanzitutto gli stessi comuni), altri enti pubblici territoriali e soggetti privati, hanno individuato, nell'ambito del territorio consortile, uno o più agglomerati nei quali hanno provveduto, in genere, alla realizzazione delle infrastrutture primarie (reti stradali, elettriche, idriche, fognarie, ecc.) e alla definizione di lotti da assegnare alle imprese che avessero fatto domanda di localizzazione. La stessa procedura avrebbero





Quadro 1 - Regione Abruzzo - Carta Regionale - Edizione amministrativa - scala 1:100000 - F. 1 - 1986

dovuto seguire i comuni, mediante i propri strumenti urbanistici (Piano Regolatore Generale o altri), ove in questi ultimi fosse stata prevista la destinazione di aree per insediamenti produttivi di tipo sia propriamente industriale sia artigianale: in realtà, e soprattutto nei comuni più piccoli e/o marginali, ne è derivata una dispersione di agglomerati spesso rimasti solo sulla carta e privi anche delle minime infrastrutture, dunque inattivi.

Pertanto, il termine «pianificazione» va, nel caso specifico, interpretato non tanto in senso dirigistico, quanto volontaristico e – spesso – addirittura velleitario, in quell’ottica di «un’industria per ogni campanile», che ha caratterizzato la fase della ricostruzione e del tentato avvio allo sviluppo, in particolare nelle aree più deboli del Paese, maggiormente diffuse nel territorio meridionale.

La scelta dell’Abruzzo, per la cartografia di questa tavola, non è casuale. Intanto, si tratta della regione che – escludendo il Mezzogiorno insulare – vanta il maggior numero di ASI e NSI

(complessivamente ben 7), su una superficie territoriale relativamente limitata. Il motivo della scelta non si esaurisce, tuttavia, in tale considerazione, di per sé banale: l’Abruzzo, infatti, può considerarsi un vero «laboratorio» della localizzazione industriale pianificata e, nel quadro nazionale, un caso atipico capace in buona misura di spiegare la sua collocazione intermedia fra Nord, Centro e Mezzogiorno.

Le aree industriali abruzzesi non hanno mai accolto impianti «di base», siderurgici e petrolchimici, come invece è accaduto in tutte le altre regioni meridionali. Solo la vetreria e, soprattutto, la meccanica hanno dato luogo a insediamenti di grandi dimensioni, da parte di imprese esogene, con le caratteristiche prevalenti dell’industria-chiave, ad alto assorbimento di manodopera e relativamente basso impatto ambientale. Accanto ad esse, oltre allo sviluppo dell’indotto (per la verità, piuttosto lento), si è assistito alla localizzazione di imprese endogene, che hanno progressivamente consolidato il tessuto produttivo delle singole aree e della regione nel suo complesso.

Non è mancata, ovviamente, la competizione per l’uso del suolo fra il settore industriale nascente e quel settore primario che, fino alla metà del Novecento, aveva costituito la base dell’economia regionale. A sua volta, il policentrismo urbano e la piccola dimensione delle città, se ha evitato concentrazioni macroscopiche, non ha potuto impedire che si generassero fenomeni di suburbanizzazione residenziale o, viceversa, di esplosione demografica e funzionale specie in alcuni comuni «minori», investiti in pieno dai processi localizzativi per le caratteristiche favorevoli del loro territorio (è il caso, nella tavola, di San Giovanni Teatino e San Salvo).

Al fine di rappresentare tali fenomeni in maniera significativa, è parsa irrinunciabile una lettura cartografica transcalare: da ciò, l’impiego delle scale 1:100000 e 1:25000, capaci, la prima, di offrire la necessaria visione di contesto e, la seconda, di entrare sufficientemente nel dettaglio. La fonte (di base I.G.M.) è la Carta Topografica Regionale, che, redatta alla metà degli anni Ottanta, quando il fenomeno della localizzazione industriale pianificata aveva toccato il culmine, evidenzia, alla scala 1:25000, proprio il fenomeno urbano-industriale mediante appositi retini posti sulle aree di espansione dei centri abitati (rispetto all’aggiornamento della cartografia I.G.M. dell’epoca: retino grigio) e sugli agglomerati industriali e infrastrutturali «compatti» (retino quadrettato).

I **quadri 1 e 4** mostrano, dunque, la situazione dell'area vasta, rispettivamente per le ASI di Pescara-Chieti (Val Pescara) e di Vasto-San Salvo (Vastese). La carta in scala 1:100 000 con limiti amministrativi permette, in entrambi i casi, interessanti osservazioni.

Nel **quadro 1**, in particolare, si nota come il limite provinciale, dopo avere seguito a lungo il corso del fiume Pescara, tagli trasversalmente la conurbazione Pescara-Chieti (e dunque la stessa area industriale), addirittura attraversando la superficie dell'aeroporto «P. Liberi» – già militare – oggi denominato «d'Abruzzo». Il Comune centrale della conurbazione, San Giovanni Teatino, appare «sdoppiato» fra il centro capoluogo, tipicamente di sommità, e quello di pianura, Sambuceto, dove è avvenuta l'espansione industriale e infrastrutturale. Quest'ultima si impenna sul cosiddetto «asse attrezzato», di tipo autostradale, che – come si vedrà meglio nei quadri successivi – percorre la direttrice di allineamento delle residenze e degli insediamenti industriali, affiancandosi alla più antica infrastruttura ferroviaria.

Il **quadro 2** mostra la parte litoranea della conurbazione, dove Pescara si è saldata a O-NO con Spoltore e Montesilvano, a SE con Francavilla al Mare. Per le finalità della presente tavola, si osservino le aree delle stazioni ferroviarie passeggeri (a N del fiume) e merci (a S), quest'ultima oggi in fase di dismissione e riconversione insieme alle più vicine aree industriali – in particolare, industria pastaria – rimaste intercluse nello sviluppo urbano. Al mar-

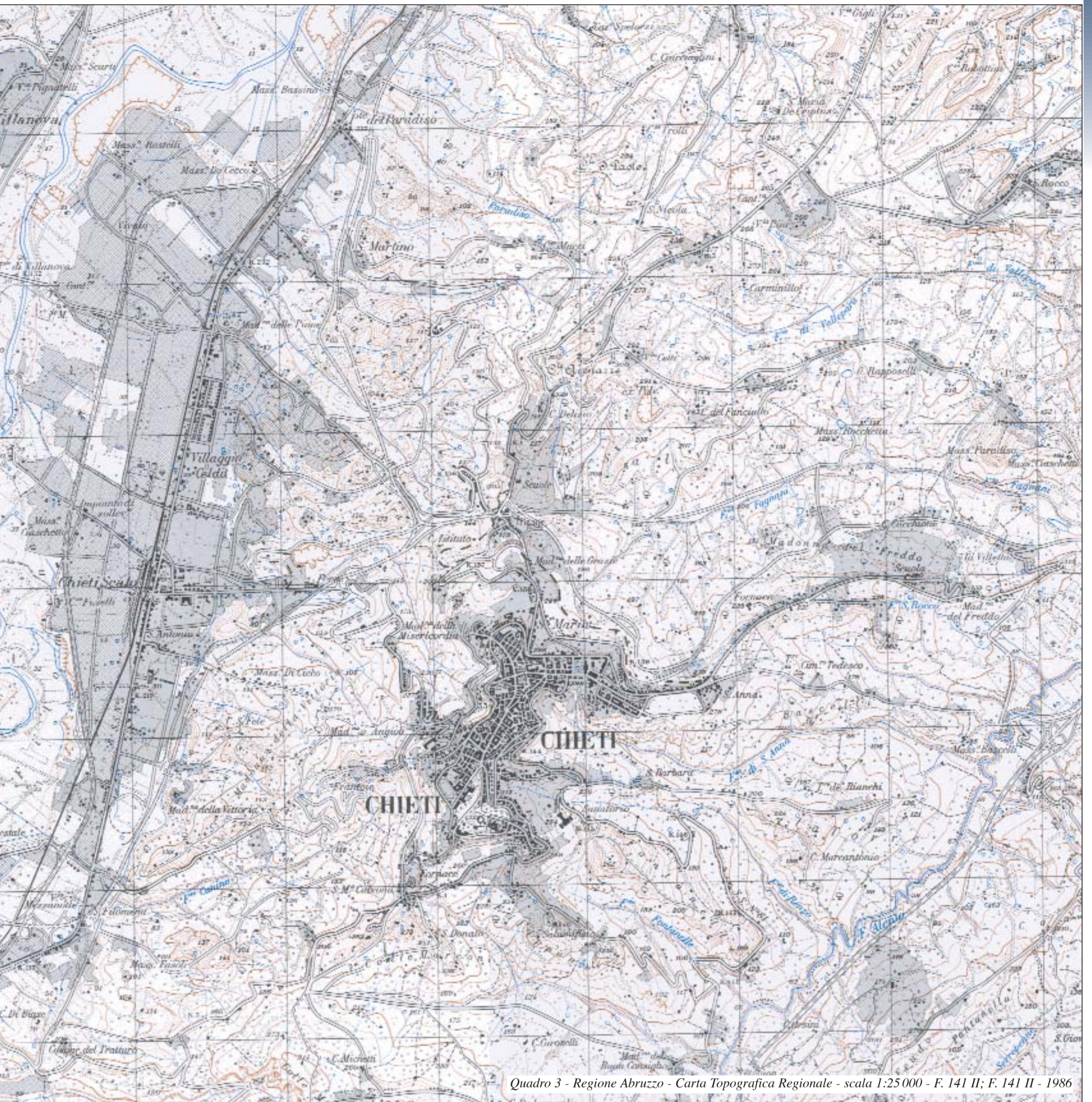
gine SO dell'agglomerato si individua chiaramente il protendersi dell'area industriale, raggiunto anch'esso dall'espansione urbana e che occupa ampiamente zone golenali: è questo uno degli aspetti più critici della pianificazione avvenuta, come si è detto, dagli anni Sessanta, insieme alla difficile integrazione fra quartieri periferici della città e complessi produttivi o di servizi talora a forte impatto (cementificio, depuratore).

Con il **quadro 3** si passa all'estremità opposta dell'asse attrezzato, bene evidente in destra del fiume Pescara, dove l'agglomerazione urbano-industriale di Chieti Scalo risulta «tagliata» dalla strada statale n. 5 «Tiburtina Valeria» e dalla ferrovia Roma-Pescara, che separano la parte di espansione residenziale – anche in questo caso «sdoppiata» dal centro storico di Chieti – rispetto a quella di localizzazione produttiva. Quest'ultima attraversa una fase di crisi che ha colpito soprattutto le grandi aziende esogene, produttrici di beni di consumo «maturi» (abbigliamento, ceramica), insediatesi, alla creazione dell'ASI, per cogliere le opportunità e le agevolazioni dell'intervento della Cassa per il Mezzogiorno; migliore tenuta mostrano, invece, le aziende ad imprenditorialità locale (per esempio, nel settore metalmeccanico), ancorché, in tutta l'area, ciò abbia comportato ristrutturazioni e frequenti riconversioni dal settore industriale al terziario.

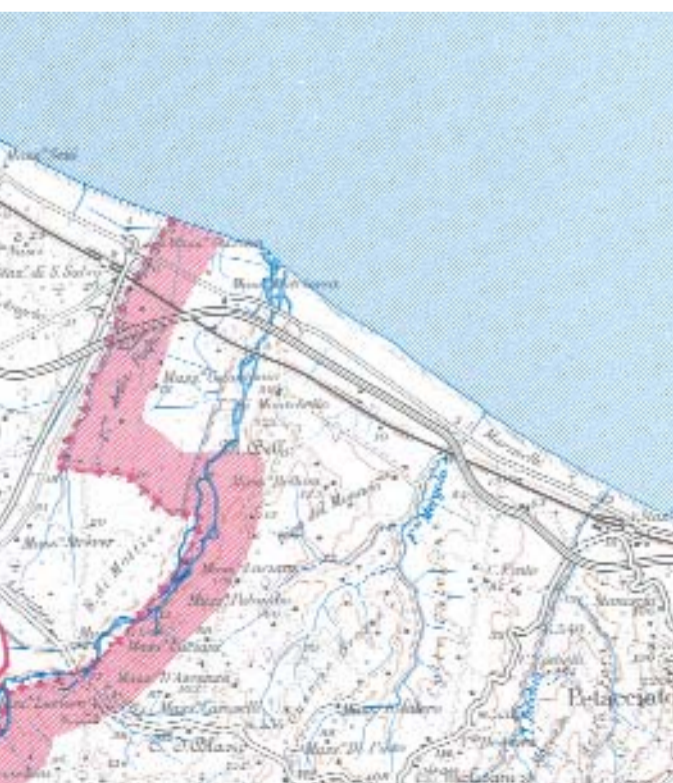
Il **quadro 4** sposta l'attenzione sulla parte meridionale del territorio regionale e permette di visualizzare contestualmente i territori delle ASI del



Quadro 4 - Regione Abruzzo - Carta Regionale - edizione amministrativa - scala 1:100 000 - F. 2 - 1986



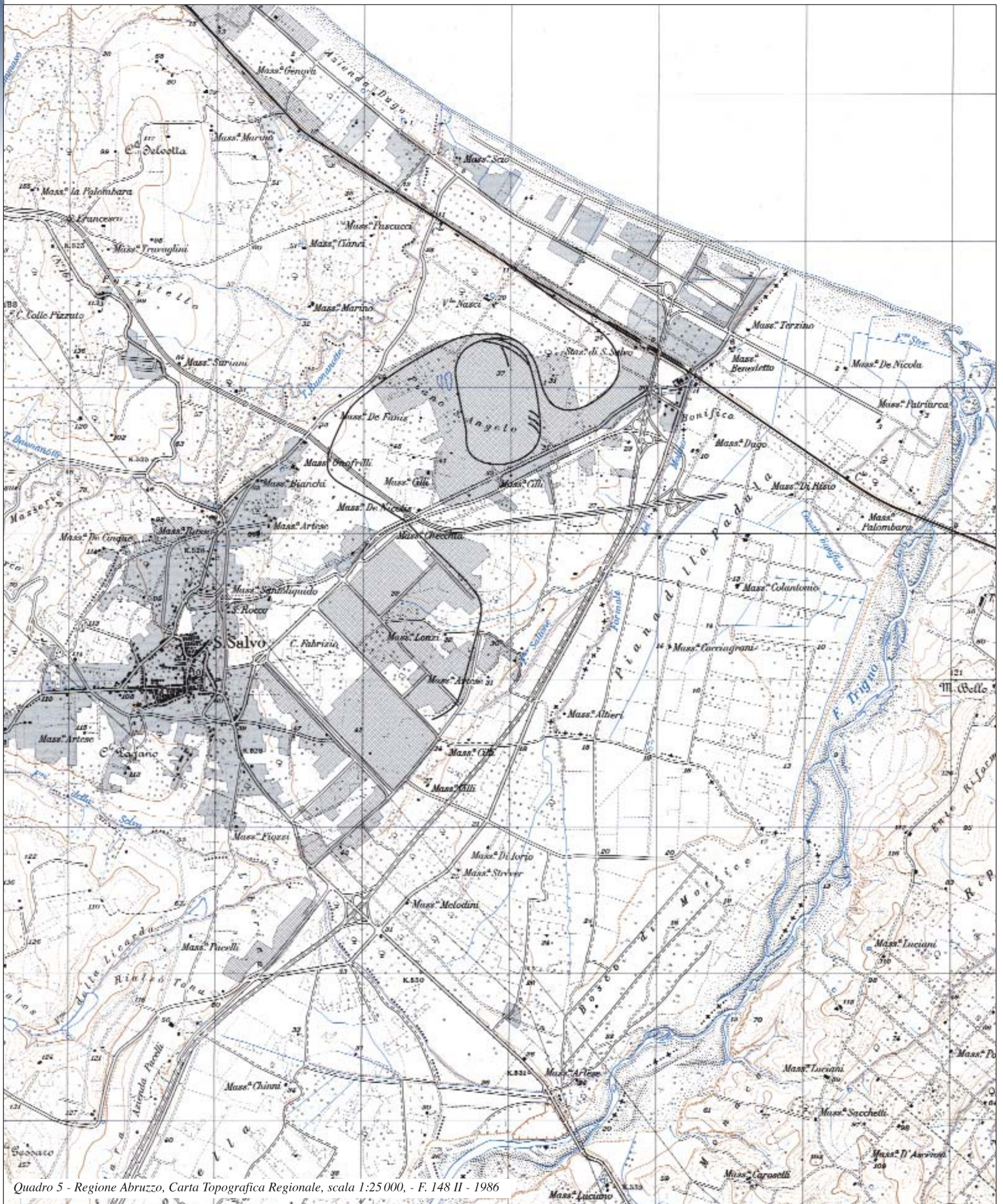
Quadro 3 - Regione Abruzzo - Carta Topografica Regionale - scala 1:25 000 - F. 141 II; F. 141 II - 1986



Sangro (al bordo NO) e del Vastese. Quanto alla prima, che non sarà ripresa nel quadro di dettaglio, appare evidente l'intervento di pianificazione nella maglia viaria regolare del fondovalle, peraltro già interessato da interventi di bonifica. La competizione per l'uso del suolo e delle acque (a scopo idroelettrico e irriguo) è risultata, qui, particolarmente incisiva; inoltre, dal punto di vista urbanistico, l'agglomerato industriale è rimasto scisso dalla città «alta» di Atessa, capoluogo comunale, e tende a gravitare piuttosto su Lanciano, nonostante la evidente carenza nella viabilità di collegamento.

Per la seconda si ripropone un elemento di geografia amministrativa, in quanto l'agglomerato principale, di San Salvo, si trova adiacente al limite regionale segnato dal fiume Trigno: alcuni comuni del Molise partecipano alla pianificazione del consorzio, che, assumendo in tal modo (almeno di fatto) carattere interregionale, si avvicina a quello della valle del Biferno (Termoli).

È però il **quadro 5** a mostrare gli aspetti più significativi e problematici della pianificazione industriale, nelle sue interrelazioni con l'insediamento locale e con altre attività economiche emergenti. Vi si osservano, infatti: l'area di espansione urbana di San Salvo, la cui popolazione residente, dopo la costituzione del consorzio e la localizzazione di importanti industrie vetrarie ed elettromeccaniche, si è addirittura quadruplicata (da 4 200 abitanti nel 1961 ad oltre 17 000); la vasta estensione delle aree consortili, dotate di raccordi ferroviari con la linea adriatica, mentre un asse stradale di scorrimento (strada statale n. 650 «Trignina») lambisce l'agglomerato industriale; infine, lungo il litorale, nuovi insediamenti per il turismo balneare completano un ventaglio insediativo e funzionale diversificato, stratificatosi in tempi diversi, e contribuiscono ad esprimere tutta la complessità della gestione di questo territorio.



BIBLIOGRAFIA

GRIBAUDI D., "Le zone industriali in Italia", in *Atti XIX Congresso Geografico Italiano*, Como, 1964, vol. II, pp. 189-215.
 DELLA VALLE C., "La bassa valle del Pescara, area industriale in fase di sviluppo", in *Ibid.*, pp. 587-602.
 MAZZETTI E., *Il Nord del Mezzogiorno*, Milano, Comunità, 1966.
 CAO-PINNA V. (A CURA DI), *Le regioni del Mezzogiorno*, Bologna, Il Mulino, 1979.
 ISTITUTO PER L'ASSISTENZA ALLO SVILUPPO DEL MEZZOGIORNO (IASM), *Documentazione*

sugli agglomerati delle Aree e dei Nuclei industriali del Mezzogiorno, Roma, vari anni.
 CELANT A., MORELLI P., *La geografia dei diversi territoriali in Italia*, Firenze, Sansoni, 1986.
 LANDINI P. (A CURA DI), *Abruzzo. Un modello di sviluppo regionale*, Roma, Società Geografica Italiana, 1999.
 PROVINCIA DI CHIETI, *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale*, Chieti, 2002.
 Sito internet: www.ficei.it.