

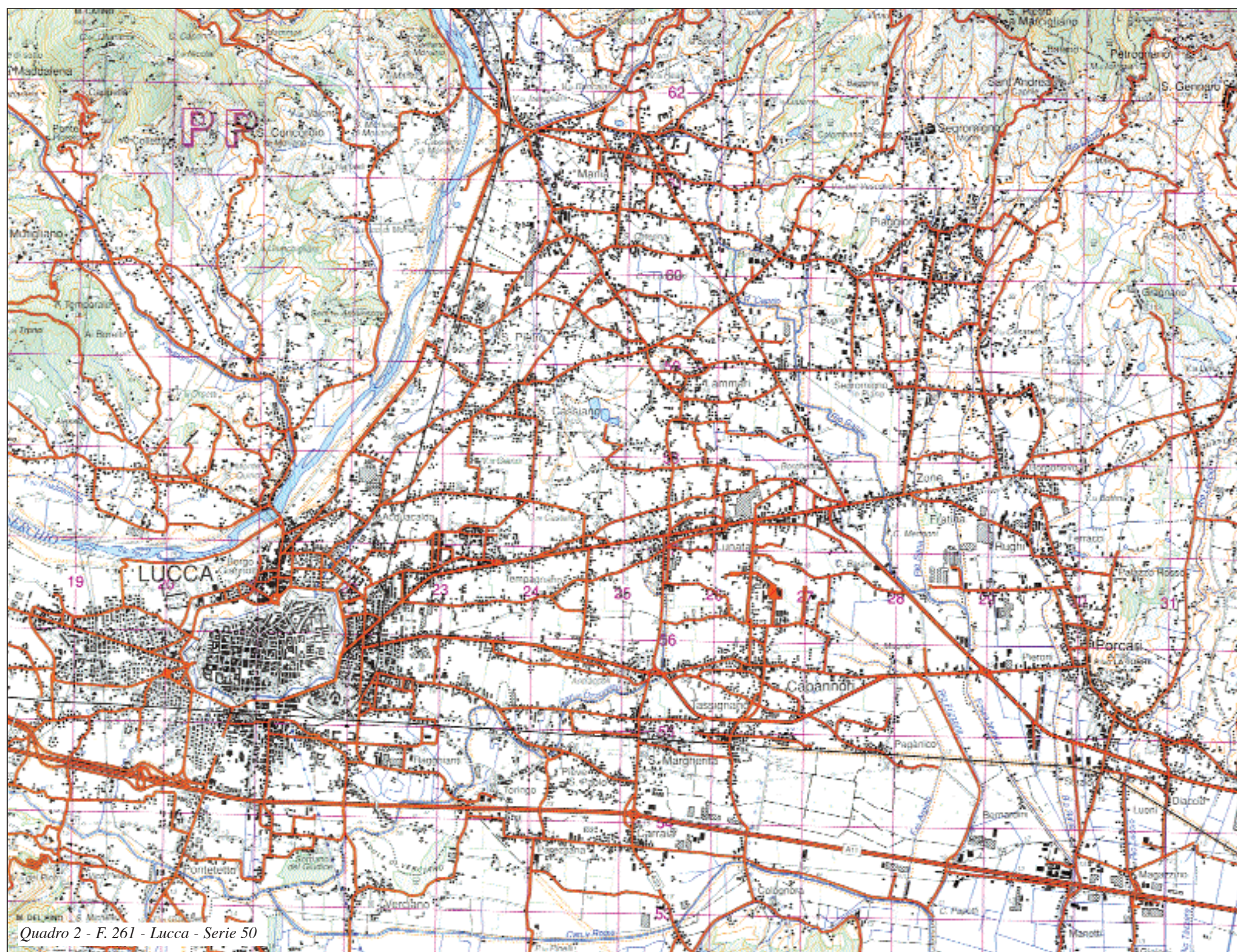
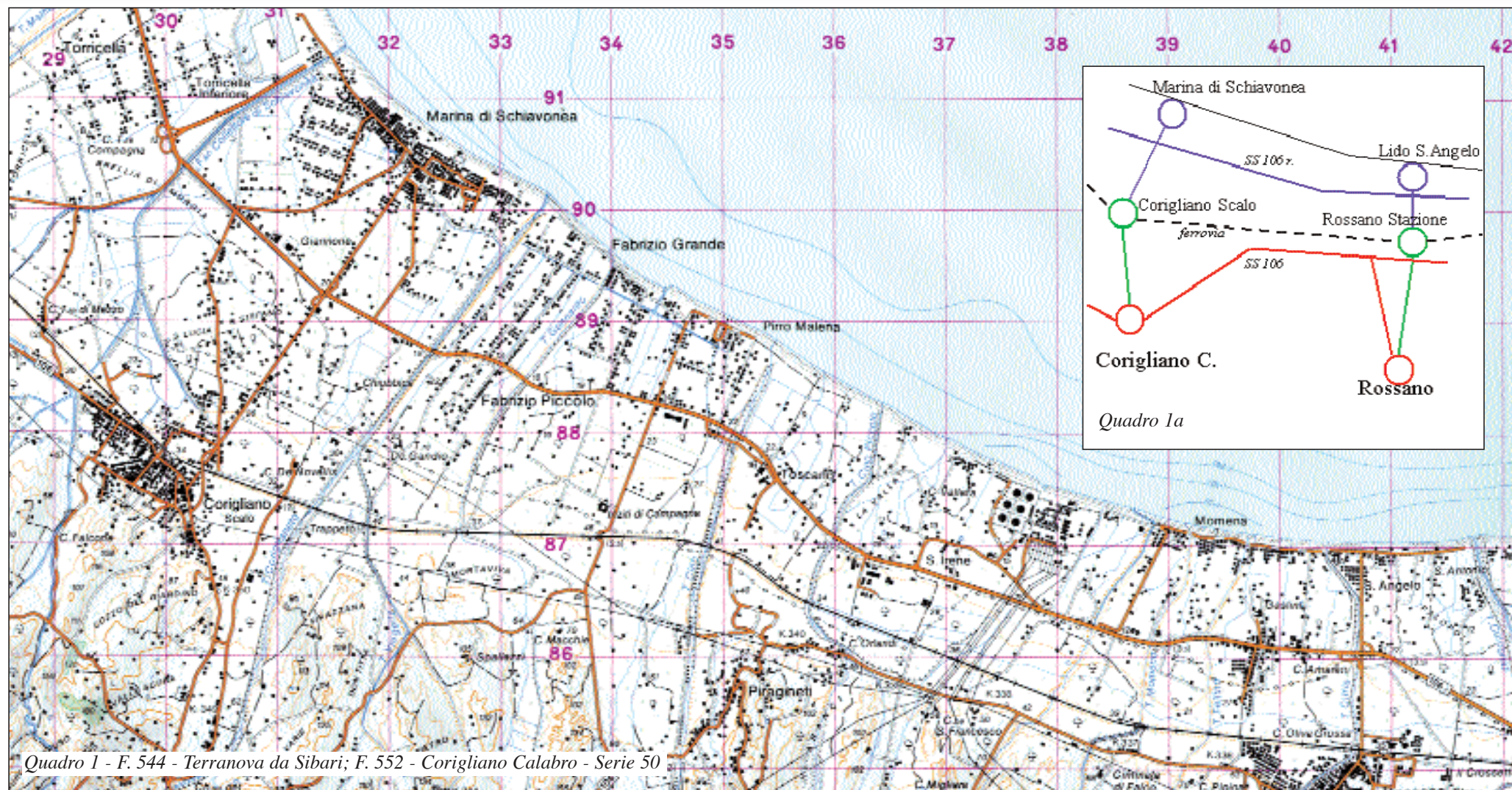




# 98. Centri abitati in serie di pianura

MARCO COSTA

Università degli Studi di Trento





Le caratteristiche geomorfologiche di un territorio, unitamente ai processi storico-economici che tale territorio hanno interessato, a volte fanno sì che si sviluppino un certo numero di centri abitati la cui posizione è dovuta a fattori comuni: si tratta di una «serie di centri». Questa tavola ha per oggetto questo particolare tipo di insediamento in ambiente pianeggiante e riporta alcuni esempi significativi, sia per quanto riguarda la distribuzione territoriale dei centri, sia relativamente al sito da essi occupato, sia, infine, rispetto al processo storico-economico che ha generato la serie stessa.

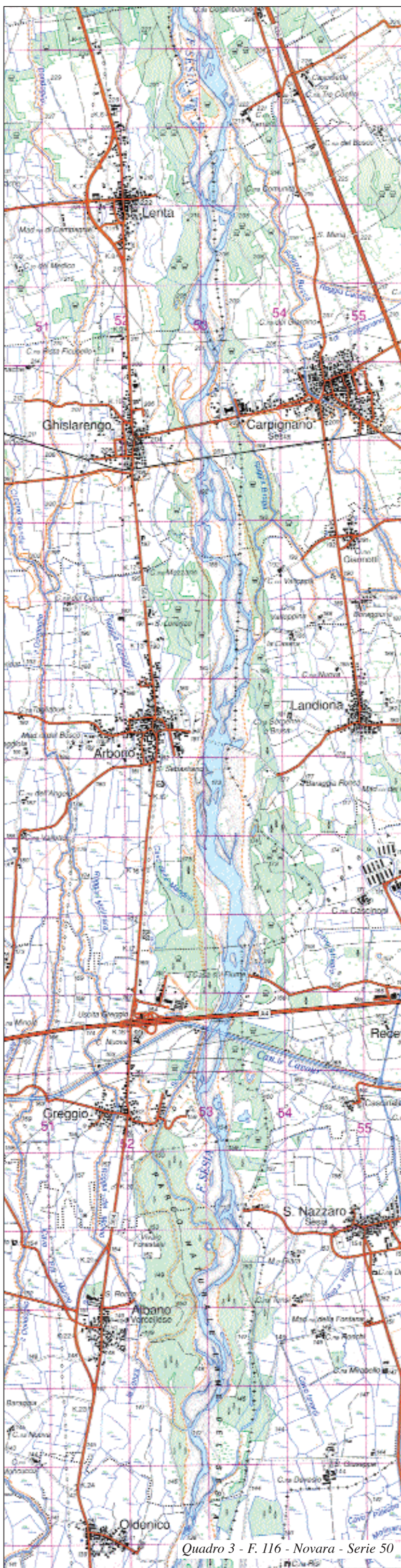
Nel **quadro 1**, da Corigliano Calabro, situato a 207 m s.l.m. su uno sprone che domina la stretta piana costiera dello Ionio, si scende fino al margine interno della pianura: qui, a 40 m s.l.m., troviamo Corigliano Scalo, centro che si è sviluppato, in un secondo tempo, intorno alla stazione ferroviaria, ed è oggi più esteso di quello che gli ha dato origine. Da qui, una strada rettilinea di circa 3 km raggiunge Marina di Schiavonea, che sorge sul litorale. Situazione analoga si presenta una decina di km a E: Rossano (275 m s.l.m.) è collegata a Rossano Stazione (37 m s.l.m.) e quest'ultima a Lido S. Angelo, sulla costa.

Questa serie di centri mostra un fenomeno non infrequente in Italia: la tipica «discesa» verso il mare di insediamenti che un tempo evitavano la pianura costiera, pericolosa e malsana. In questo caso, dalla situazione originale (indicata col rosso nel **quadro 1a**) abbiamo un primo richiamo verso la piana, causato dalla costruzione della ferrovia (in verde) e un secondo, in tempi più recenti (cerchi e linee blu), verso la costa, che ha visto sorgere centri a carattere turistico. Si noti che la SS n. 106 Ionica che correva ai piedi delle colline, è stata ritracciata in posizione più prossima al litorale, col nome di SS n. 106 r.

Il **quadro 2** riporta il caso di Lucca e della limitata pianura che si estende a NE di essa. Si può parlare, in questo caso, di serie di centri e non soltanto di espansione «tentacolare» della città, dato che gli abitati della piana preesistevano alla crescita del centro urbano. Gli insediamenti qui mostrati, che erano i capisaldi della proprietà terriera dei cittadini (si ricordino le note ville della campagna lucchese), si sono oggi trasformati in centri industriali.

Si tratta di una serie sostanzialmente reticolare, anche se non regolare, costituita da un ventaglio di assi che si dipartono dalla città centrale e che raggiungono un allineamento pedecollinare che si snoda da NO a SE da Ponte a Moriano, a Marlia, fino a Porcari ed oltre; varie strade e centri di minore importanza infittiscono il reticolo. Nella parte a S di Capannori vediamo un lembo di una zona un tempo paludosa che ancora oggi presenta un insediamento molto meno fitto rispetto a quello esaminato.

Nel **quadro 3** è riportata una serie lineare di centri senza dubbio molto regolare da un punto di vista geometrico: si tratta di piccoli insediamenti (da 250 a 1000 abitanti circa) al limite orientale della provincia di Vercelli, allineati lungo il fiume Sesia. Gli abitati sorgono a qualche centinaio di m dal fiume e non si affacciano, quindi, sulla modesta scarpata (circa 5 m) che sovrasta il fiume stesso. Solo Ghislarengo è collegato con un ponte a Carpignano Sesia, ubicato

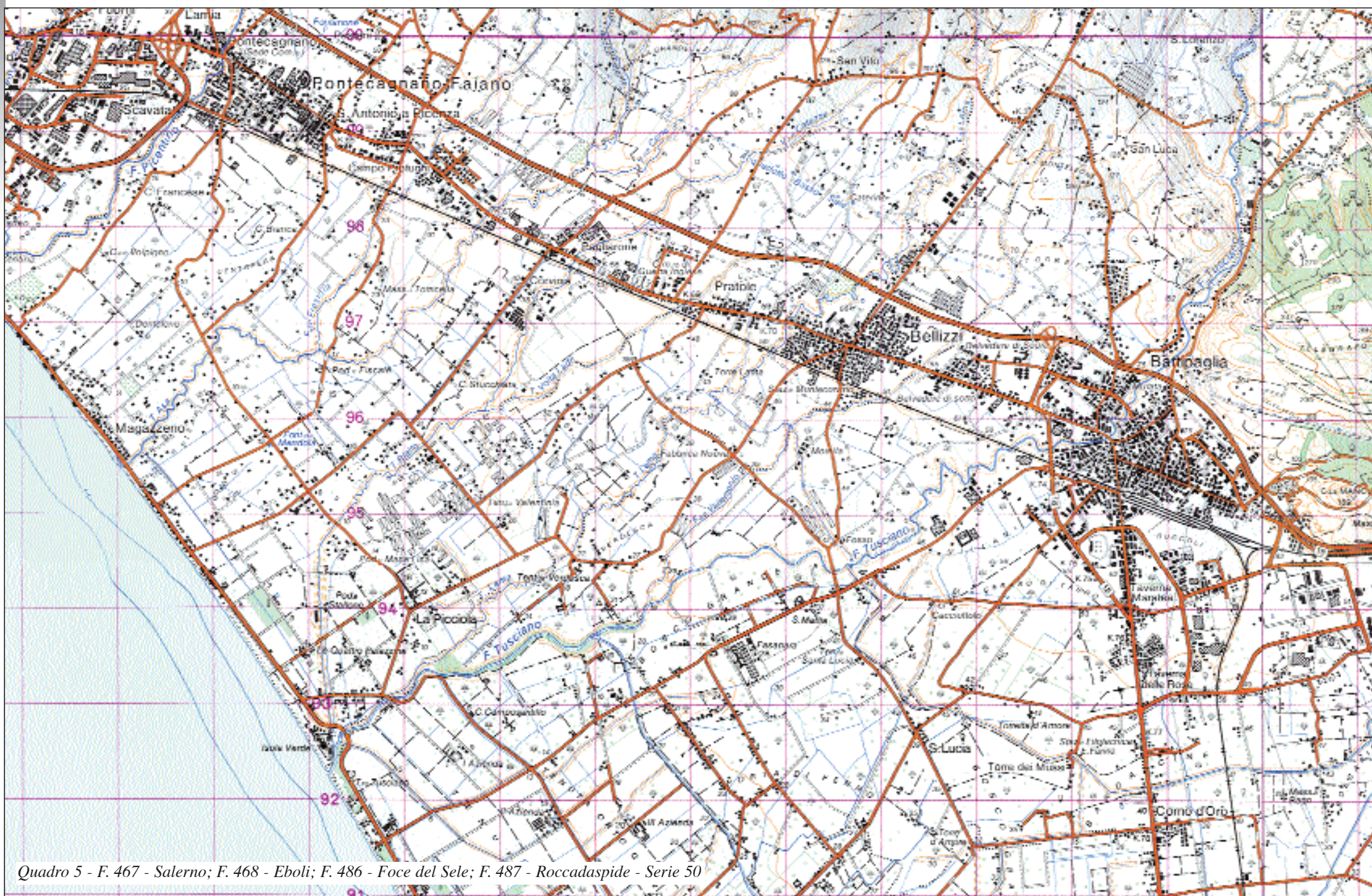


Quadro 3 - F. 116 - Novara - Serie 50

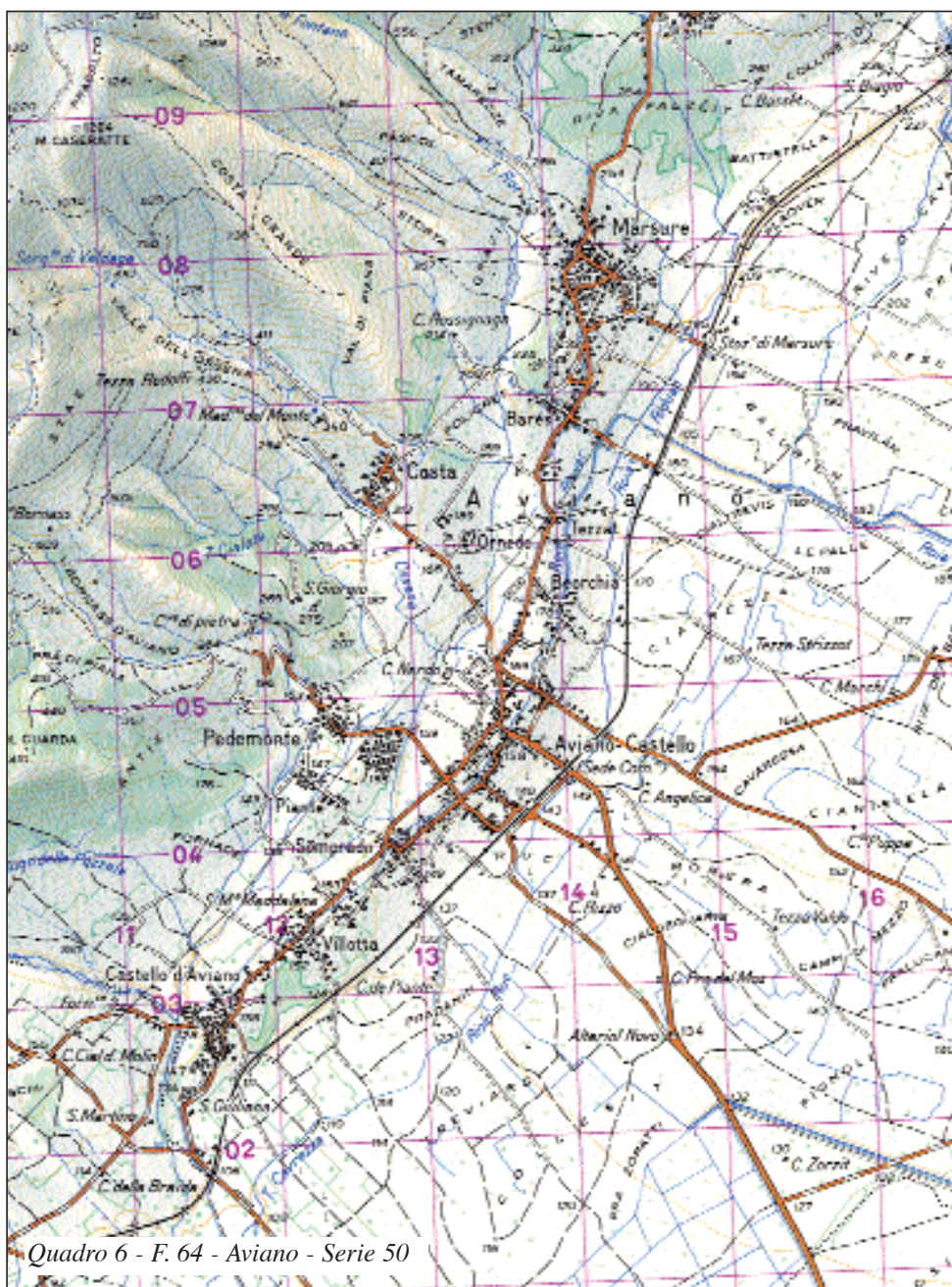


Quadro 4 - F. 187 - Codigoro - Serie 50





Quadro 5 - F. 467 - Salerno; F. 468 - Eboli; F. 486 - Foce del Sele; F. 487 - Roccadaspide - Serie 50



Quadro 6 - F. 64 - Aviano - Serie 50

sull'altra sponda del fiume; gli altri abitati potrebbero essere stati collegati con i corrispondenti sull'altra riva (che appartiene alla provincia di Novara) mediante guadi dei quali resta una traccia fra Arborio e Landiona. La posizione discosta dal fiume può aver rappresentato una difesa dal fiume stesso: piene e variazioni di corso sono desumibili dal fatto che il confine provinciale presenta tortuosità che non corrispondono all'odierno corso del Sesia (per esem-

pio in corrispondenza di Greggio e a S di Arborio, sulla riva sinistra).

Si può senz'altro concordare col Marinelli (commento alla tavola 71) sul fatto che la distanza regolare fra i centri (intorno ai 3 km salvo i quasi 5 fra Greggio e Arborio) non deve far pensare a posti di tappa per viandanti e carovane, in quanto si tratta di intervalli ben minori di quelli che un tempo erano percorribili in una giornata di viaggio.

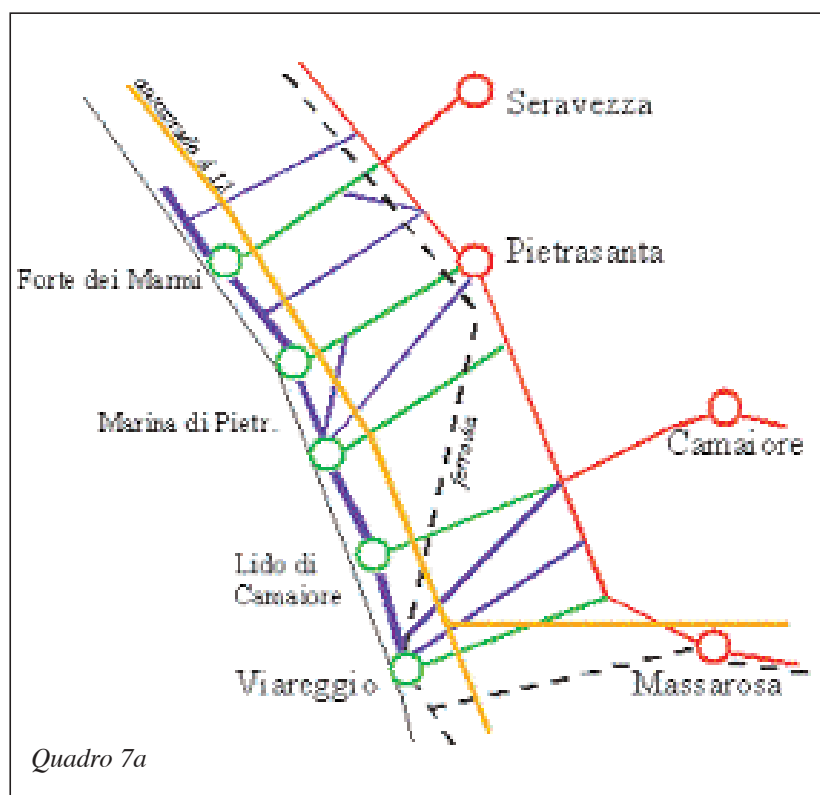
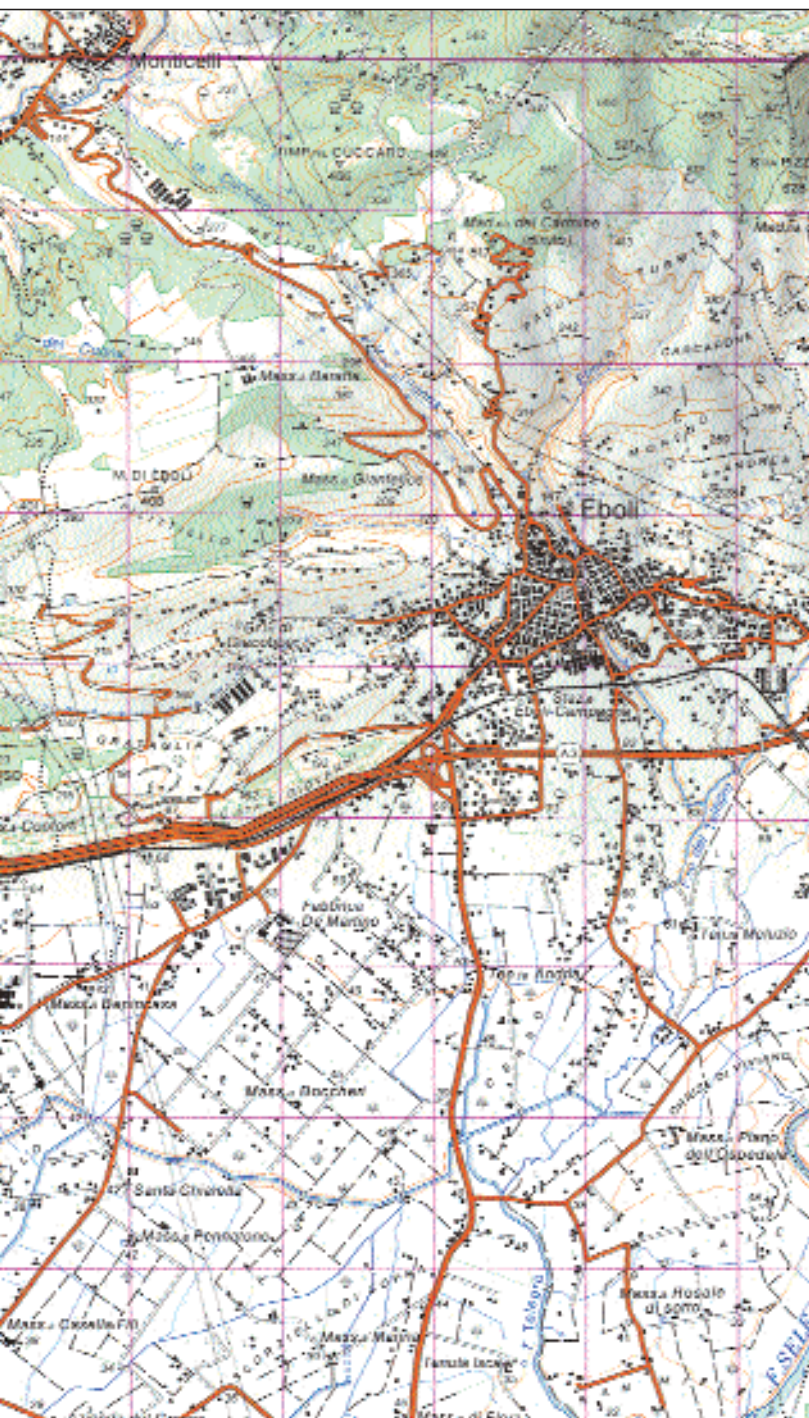
Il **quadro 4** mostra un esempio di serie basata principalmente su un fatto morfologico. Ad O del tratto della SS 309 (Romea) che unisce Pomposa a Mesola, da Ariano Ferrarese (sul Po di Goro) a Codigoro (sul Po di Volano), si snoda una serie di piccoli centri e nuclei lungo una duna fossile percorsa dalla SS 495. In questo ambiente un tempo palustre, un pur basso rilievo (che non supera i 2 m di altitudine) offre comunque un sito rilevato sulla campagna circostante, oggi bonificata, che presenta quote al di sotto del livello del mare (da qualche decimetro a 3 m). Si noti il contrasto fra l'andamento serpeggiante della SS 495 e la configurazione rettilinea di altre strade circostanti e dei canali di bonifica.

I **quadri 5 e 6** (quest'ultimo rappresentato anche nella tavola 71 del Marinelli) riportano due dei numerosi casi di una serie di centri allineati a contatto di un rilievo con un ambiente pianeggiante e relativamente inospitale: nel primo caso una piana costiera paludosa (siamo alla foce del Sele), nel secondo i magredi (ampie distese di detriti ghiaiosi) del torrente Cellina. Tale posizione in alcune epoche può aver portato dei vantaggi alla popolazione lì insediata, in quanto, a contatto di due ambienti geografici differenti, gli insediamenti beneficiavano dell'integrazione di due tipi diversi di risorse: quelle montane o collinari e quelle, seppur povere, della pianura.

La diversità più evidente fra i due casi consiste nella grandezza degli insediamenti: nel **quadro 5** siamo di fronte a una serie di centri di dimensioni notevoli, per Aviano (**quadro 6**) si tratta invece di una successione di piccoli abitati facenti parte dello stesso comune (si parla in questo caso di «comune policentrico»). Qui il confronto con la tavola del Marinelli suggerisce uno sviluppo dell'abitato non certo massiccio; infatti la saldatura dei vari centri, che si snodano su una linea di circa 6 km, non è avvenuta. Nell'altro caso, invece, i centri sembrano essersi sviluppati più decisamente e, nella parte occidentale dell'allineamento, siamo ormai vicini a una saldatura completa.

Pontecagnano, Bellizzi, Battipaglia, Eboli e altri insediamenti di minori dimensioni formano una serie che si estende per poco meno di 20 km alla base delle alture che digradano sulla pianura. Come spesso accade tale fascia è stata utilizzata dal percorso della ferrovia e, in tempi più recenti, dell'autostrada A3, ed è anche grazie alla presenza di tali infrastrutture che i centri hanno assunto la loro importanza. Si noti come Eboli presenti la tipica forma triangolare del centro di conoide.





Quadro 7 - F. 260 - Viareggio - Serie 50

Il tratto di territorio riportato nel **quadro 7** presenta alcune analogie con quello del **quadro 1**: il territorio costiero, secoli fa paludoso e inospitale e quindi repulsivo, viene «colonizzato» a partire dall'entroterra. In Versilia avevamo l'antica via Aurelia che correva, con tutta probabilità, al contatto fra le colline e la palude e sporadici insediamenti costieri di minime dimensioni. Con la fondazione di Camaiore e Pietrasanta da parte dei Lucchesi nel XIII secolo, inizia nel territorio versiliese uno stabile insediamento (indicato col rosso nel **quadro 7a**) che dai centri dell'interno si protende verso la costa, dove si sviluppano piccoli porti e approdi (in verde). Conclusi alla fine dell'800 i lavori di bonifica della piana iniziati nel '600, lo sviluppo dell'insediamento costiero si consolida diventando lineare (da Viareggio a Forte del Marmi ed oltre), mentre

nella fascia retrostante alla costa si infittiscono l'abitato e la rete stradale (linee blu). In tempi recenti la ferrovia e l'autostrada confermano il ruolo della Versilia come importante nodo di transito nel contesto nazionale e regionale: nel **quadro 7a** si possono notare la linea ferroviaria e l'autostrada che si dipartono da Viareggio, collegando la direttrice tirrenica all'interno della regione e al suo capoluogo.

Ci troviamo quindi di fronte ad una serie di centri di tipo reticolare, in cui gli insediamenti sorgono a pochi km di distanza fra loro. Tra l'altro, essi presentano una complementarità funzionale assai interessante: dall'interno verso la costa troviamo industria, orticoltura e floricoltura e, com'è noto, una delle più importanti zone turistiche d'Italia.

#### BIBLIOGRAFIA

ALMAGIÀ R., SESTINI A., TREVISAN L. (A CURA DI), *Atlante dei tipi geografici*, 2ª edizione riveduta e ampliata, Firenze, I.G.M., 1948.  
 BARBIERI G., "Toscana", in *Le Regioni d'Italia*, Torino, UTET, 1972.  
 CATAUDELLA M., *La piana del Sele: popolazione e strutture insediative*, Napoli, Istituto Grafico Italiano, 1974.

GAMBI L., "Calabria", in *Le Regioni d'Italia*, Torino, UTET, 1965.  
 MACCHIA P., *La Versilia storica*, Pietrasanta, Banca di Credito di Cooperativo della Versilia, 1997.  
 REPETTI E., *Dizionario geografico fisico storico della Toscana*, Firenze, Allegrini e Mazzoni, 1839.