

Assetto morfologico delle periferie metropolitane tra policentrismo e assetto gerarchico

Marialuce Stanganelli

Università di Napoli "Federico II"

INTRODUZIONE

Il lavoro ha per finalità l'analisi e la comprensione delle nuove forme di periferia generate dalla città contemporanea. Si tratta in particolare delle attuali forme di dilatazione urbana che hanno dato luogo a diversi toponimi: città diffusa, conurbazioni lineari, scattering development, ...

Nel dettaglio sono individuate e descritte diverse tipologie di periferia all'interno di un ambito metropolitano di riferimento –l'area napoletana- e sono analizzate le interazioni intercorrenti tra aree periferiche e area (o spesso aree) urbane di riferimento. Lo studio mostra come al variare delle relazioni si modificano morfologie e modelli di insediamento sul territorio ed evidenzia come sia il tradizionale assetto gerarchico che i nuovi assetti policentrici, in assenza di un effettivo governo delle trasformazioni, danno luogo a differenti forme di crescita degenerativa.

MORFOLOGIE DELLA CITTÀ CONTEMPORANEA

Le prime periferie urbane si costruiscono, in Italia, a partire dagli anni Cinquanta. In un primo momento la formazione di aggregati urbani periferici continua a seguire le regole morfologiche della città tradizionale, in termini di allineamenti stradali, rapporti tra pieni e vuoti e relazioni tra spazi pubblici e privati (Lanzani, 2003). Solo in un secondo momento, con il progressivo incrementarsi del fabbisogno abitativo legato ad un aumento esponenziale della popolazione urbana, cominciano ad evidenziarsi nei nuovi quartieri periferici una serie di caratteristiche morfologiche che differenziano in maniera radicale i nuovi ambiti dalla città consolidata: la prevalenza dello spazio aperto sul costruito; la libera disposizione degli edifici; la sostanziale mancanza di spazi pubblici strutturati. È, infatti, in primo luogo nella costruzione delle nuove periferie urbane che si verifica l'assenza di spazi collettivi, così come tradizionalmente intesi. Nelle periferie delle grandi città degli anni Settanta e Ottanta, gli edifici sono liberamente disposti in spazi estesamente pubblici ma privi di qualità formali e quindi non percepibili in quanto tali. L'interesse è tutto incentrato sullo spazio interno, sull'abitazione privata, mentre lo spazio esterno, spesso vuoto informe e abbandonato, testimonia l'incapacità della società contemporanea di esprimere nuove forme di vita collettiva attraverso un nuovo ambiente urbano.

Queste stesse caratteristiche, attraverso diverse declinazioni formali sono espresse contestualmente anche nelle diverse forme di dilatazione urbana che in quegli stessi anni cominciano ad evidenziarsi sul territorio. A partire dagli anni Sessanta, infatti, intorno ai più grandi poli urbani l'urbanizzazione si diffonde al di là delle periferie, dilagando su ampi areali e articolandosi in forme insediative eterogenee e dalle innumerevoli caratterizzazioni. Intorno ai più importanti centri urbani, oltre la prima ondata di espansione cementizia a macchia d'olio che ha configurato le attuali periferie urbane, si formano insediamenti diffusi e sistemi urbani pluriarticolati che presto diventano le periferie dello sistema metropolitano.

Queste nuove morfologie dell'urbanizzazione contemporanea hanno dato luogo a numerosi toponimi quali *Città diffusa* (Indovina et al., 1990), *diffusione urbana* (Bertuglia et al., 2003), *campagna urbanizzata* (Becattini, 2001), che si sono affiancati a terminologie consolidate come *peri-urbanizzazione* e *conurbazione* indice della molteplicità delle forme e delle articolazioni con cui i nuovi

fenomeni insediativi si presentano sul territorio. Dagli studi in materia emerge come tali tipologie insediative, dalle conurbazioni alle città a bassa densità, siano l'espressione degenerativa di una serie di processi (economici, sociali, culturali) scarsamente governati, che si svolgono al di fuori di una qualsiasi strategia di sviluppo territoriale (Clementi, 1996). Sul piano urbanistico tali fenomenologie sono spesso imputate alla frammentazione delle competenze sugli usi del suolo ed alla mancanza di una pianificazione di area vasta. Si tratta di territori che crescono velocemente, seguendo logiche contingenti, in assenza di strategie e di forme di governo sovra-ordinate: "interpretata spesso come dispersione caotica di cose e soggetti, di pratiche ed economie, la città contemporanea, appare connotata da un medesimo grado di frammentarietà, esito di razionalità molteplici e legittime, ma spesso semplicemente accostate le une alle altre, percorsa da confini tanto invisibili quanto difficili da valicare". (Secchi, 2000). A tali forme di urbanizzazione vengono riconosciute caratteristiche comuni riferibili in parte a modalità d'uso dello spazio, in parte a stili di vita e schemi di fruizione del territorio che si traducono in elementi economici, funzionali e sociali fortemente distintivi. Tra tutti, in particolare, appare rilevante il diverso stile di vita degli abitanti di queste aree "post-metropolitane" in cui il territorio "non viene vissuto ma solo attraversato" (Bertuglia, 2003) e in cui lo "spazio esterno ha solo la funzione di distribuzione" (ibidem). Tale stile di vita genera una domanda di mobilità fortemente caratterizzata: spostamenti più lunghi, più numerosi, più frequenti con prevalenza della mobilità individuale. Al di là di queste caratteristiche generali, le varie modalità di fruizione del territorio si traducono in differenti schemi di mobilità che contraddistinguono fortemente lo spazio urbanizzato (Stanganelli, 2006). Attraverso l'analisi degli spostamenti sistematici che avvengono su un territorio è possibile evidenziare diversi pattern di mobilità cui corrispondono specifiche tipologie di organizzazione dell'urbanizzato (Stanganelli, 2006).

I flussi di spostamento che avvengono su un territorio, possono essere interpretati come la manifestazione concreta delle relazioni che i diversi ambiti insediativi instaurano con il territorio circostante. Tra forma e relazioni instaurate da un sistema con il contesto esiste una corrispondenza riconosciuta. La forma urbana è fortemente interrelata ai processi che esprime ed alle relazioni attraverso cui tali processi si sviluppano. "La lettura segnica delle relazioni è pertanto lettura della forma che, risultato di un processo adattativo, ne manifesta la memoria, riassumendole in sé: la forma è sintesi" (Amadio). Se è vero che la forma può essere interpretata come l'esito di un processo adattativo alle condizioni di contesto, e quindi come espressione delle relazioni che l'oggetto sviluppa con l'ambiente circostante, ciò può essere considerato tanto più attinente alla morfogenesi delle nuove tipologie di agglomerazione che si sviluppano al di fuori dei processi di regolamentazione e governo del territorio, secondo forme non codificate.

A partire da queste considerazioni è stata sviluppata una metodologia di lettura delle relazioni esistenti tra diversi sistemi urbani che parte dalla modellazione delle tipologie di interazione esistenti sul territorio, utilizzando la base dati sugli spostamenti sistematici rilevati in Campania dai Censimenti ISTAT 1991 e 2001.

Il modello concettuale sviluppato ha fatto riferimento a due possibili tipologie elementari di interazione tra due ipotetici comuni i e j :

- una relazione **unidirezionale** di tipo **gerarchico – verticale** che descrive la dipendenza di uno dei comuni dall'altro. Questo tipo di relazione si verifica quando vi è prevalenza di spostamenti dal comune minore (i) ad uno gerarchicamente superiore (j), in tal caso si verifica la condizione $s_{ij} \gg s_{ji}$ (s_{ij} = numero di spostamenti dal comune i al comune j);

- una relazione **biunivoca, reticolare – orizzontale** che evidenzia l'esistenza di interazioni reciproche tra i due comuni; si manifesta attraverso uno scambio di spostamenti bidirezionale tra i due centri, ovvero quando $s_{ij} - s_{ji} = \delta_{ij} / l < l$ (in cui l è un parametro calibrato sperimentalmente in funzione

dell'intensità degli spostamenti intercorrenti, indica l'appartenenza di s_{ij} e s_{ji} alla medesima classe dimensionale).

Partendo da queste considerazioni è stato costruito il confronto a coppie di tutti i comuni della Campania sulla base delle relazioni precedentemente descritte. L'applicazione del modello concettuale ha portato all'individuazione di sette configurazioni "di base" che descrivono le principali modalità di interazione tra sistemi insediativi diversi. A ciascuna configurazione corrisponde una morfologia insediativa differente (Stanganelli, 2006).

Alcune delle configurazioni individuate contribuiscono allo studio e alla conoscenza delle forme insediative che caratterizzano l'area metropolitana di Napoli.

L'AREA METROPOLITANA DI NAPOLI

L'area metropolitana di Napoli è caratterizzata da un "Sistema di *relazioni diffuso*" sia gerarchiche che reticolari che descrivono una struttura complessa delle interazioni in cui si alternano assetti gerarchici a tendenze policentriche. All'interno dell'area, dominata dal capoluogo, si rilevano, infatti, alcune gerarchie secondarie originate da comuni con capacità di attrazione propria che funzionano da catalizzatori di determinate tipologie di flussi legati a specifiche funzioni o a determinate aree (come Pomigliano, Nola, o il polo attrattore di Aversa). Accanto a queste persistono aree subordinate alla predominanza attrattiva del capoluogo (Litorale Flegreo) e aree che presentano sistemi autonomi di microrelazioni che definiscono filamenti urbani i quali, pur all'interno del sistema di macrorelazioni generali di dipendenza gerarchica, individuano sistemi omogenei di città relativamente indipendenti (Sistema Pompei – Nocera). La modellizzazione delle interazioni ha consentito di evidenziare tre sottosistemi che fanno riferimento a tali configurazioni relazionali, essi sono: il sistema insediativo che si espande lungo il litorale Domitio; la bretella di urbanizzazione che si sviluppa tra le propaggini orientali dell'area metropolitana di Napoli e l'area urbana di Salerno attraverso l'agro nocerino; la conurbazione che da Napoli si diparte verso Pomigliano e Nola.

L'approfondimento di queste tre aree mostra alcuni dei fenomeni che ne hanno guidato la morfogenesi, al di là delle dotazioni infrastrutturali che hanno costituito il supporto della crescita urbana. In particolare le tre aree analizzate presentano tutte un buon livello di infrastrutturazione per quanto riguarda le reti per la mobilità sia su gomma che su ferro.

Il litorale Domitio

Il primo sottosistema analizzato evidenzia un sistema di *relazioni a grappolo* unidirezionali. Tale sistema di relazioni, di tipo gerarchico, descrive una situazione in cui i singoli Comuni entrano in relazione solo con il Comune attrattore principale, trascurando le relazioni con i territori contigui che diventano esclusivamente i "luoghi dell'attraversamento". L'insieme dei Comuni collocati lungo la costa bassa e sabbiosa a Nord di Napoli, definisce con il capoluogo campano tale sistema di relazioni appoggiato alla SS. Domitiana ed al prolungamento della Tangenziale di Napoli. Comuni come Castel Volturno e Giugliano istaurano, infatti, relazioni poco significative con i comuni contermini che vengono solo attraversati per raggiungere Napoli. I Comuni dell'area presentano molte delle caratteristiche della forme diffusive urbane (bassa densità, un'articolazione dell'edificato in cui prevale la casa unifamiliare, l'assenza di mix funzionale).

In realtà, l'attuale assetto è frutto di un'intensiva opera di "colonizzazione turistica" dell'area costiera effettuata attraverso una serie di lottizzazioni per villini unifamiliari che ha avuto il suo picco negli anni 60-70, ma che è progredita ininterrottamente anche negli anni successivi, attraverso forme di

abusivismo individuale, quando ormai la spinta turistica si era trasformata in spinta insediativa dovuta alla vicinanza ed alla relativa accessibilità del capoluogo.

Il processo di sfruttamento turistico dell'area costiera da esogeno non è mai diventato endogeno, l'area costiera è stata sfruttata sino ai limiti della saturazione arrivando a distruggere quello stesso patrimonio naturale (mare-dune-pineta) di cui di fatto ci si voleva appropriare. Esauritasi in parte la spinta turistica, sia a causa della situazione di degrado ambientale venutasi a creare, sia perché all'intensa edificazione di seconde case non aveva fatto da sponda una contestuale ed endogena riorganizzazione dell'economia locale tesa a garantire un'adeguata offerta di servizi al turismo e di attrattori differenziati, parte del patrimonio è stato utilizzato a scopo residenziale stabile pur nella permanente assenza di servizi.

Tali processi hanno dato luogo a un territorio spaccato in due, dove da un lato si dispiega la lunghissima successione di lottizzazioni residenziali realizzate lungo la linea di costa, in diretta adiacenza alla spiaggia, cui si contrappone lo spazio agricolo interno organizzato secondo le modalità dell'agricoltura industriale. Lo spartiacque tra le due aree è costituito dalla SS7 Domitiana, lungo la quale si alternano le due facce del territorio: la "villettropoli" residenziale con hotel, ristoranti, parchi a tema e negozi e il tessuto agricolo industrializzato con i caseifici e le sedi delle aziende per la commercializzazione dei prodotti. La ferrovia che attraversa il territorio in posizione molto più arretrata rispetto alla linea di costa non incide in maniera significativa sull'assetto insediativo.

L'area si configura come un luogo dove non c'è più un'immagine condivisa di territorio: il territorio è marcato da un'incuria predominante che investe anche lo spazio agricolo che in sé possiede pur rilevanti risorse legate a produzioni di qualità.

L'agro nocerino

Il secondo sistema analizzato presenta un sistema di **relazioni biunivoche con andamento lineare** supportate da un asse di scorrimento stradale. E' il sistema di relazioni che descrive le conurbazioni lineari con relazioni sostanzialmente paritarie tra centri contigui. Quando le relazioni sono appoggiate ad un asse stradale la catena di relazioni inizia e finisce con forti poli attrattori. Quando invece le relazioni sono determinate da condizioni orografiche caratteristiche (linea di costa, valle fluviale, ecc.) vi è una sostanziale parità gerarchica tra centri. Un esempio, del primo caso, è la "bretella" di urbanizzazione che si sviluppa tra le due principali polarità campane -Napoli e Salerno- attraverso l'agro nocerino. I Comuni dell'Agro, presentano due sistemi di relazione diversi: un macrosistema in cui prevalgono le forti relazioni unidirezionali con Napoli e con Salerno; ed un sistema di microrelazioni biunivoche e reticolari in cui ogni comune richiama il precedente e il succedaneo in una sequenza a catena da Pompei sino a Cava dei Tirreni.

L'ambito presenta altresì due fenomenologie insediative:

- una saldatura urbana per filamenti dovuta alla crescita prepotente della rete di piccoli centri che si appoggiano alla rete di trasporto principale;
- una diffusione dell'urbanizzato nelle campagne circostanti caratterizzate dalla pratica di colture intensive ad alta redditività con la diffusa presenza di serre.

I processi che si sono intrecciati su questo territorio all'origine delle due tendenze insediative sono:

- la localizzazione lungo l'asse ferroviario di una serie di piccole e medie aziende che ha rafforzato la dimensione urbana dei centri esistenti determinandone la crescita con successiva saldatura; questo primo fenomeno si è sviluppato in primo luogo lungo l'asse ferroviario e la SS18 che per un lungo tratto corrono in parallelo e circoscrivono un'area in cui si sono insediate numerose industrie ora in gran parte dismesse; a tali infrastrutture si aggiunge l'autostrada A3 che, da un punto di vista morfologico, ha più un ruolo di cesura e di delimitazione degli insediamenti (in uno spazio comunque

molto circoscritto a causa delle condizioni geomorfologiche) che di incentivazione allo sviluppo edilizio;

- contestualmente una buona posizione della produzione agricola legata ad un tipo di produzione (ortaggi in serra) di qualità che richiede la presenza in loco dell'agricoltore ha determinato una forte diffusione a bassa densità nelle aree coltivate; questo secondo fenomeno si è sviluppato seguendo il disegno definito dai sentieri poderali e dalle forme dei lotti, definendo una fitta ragnatela di strade lungo cui si dispongono filamenti di case.

Da un punto di vista economico, si tratta di un'area che presenta una serie di risorse differenziate attualmente in riconversione che ha messo a sistema le risorse urbane di ciascun centro originario.

Ad un livello Macro, la SS.18, la linea ferroviaria e l'autostrada A3 costituiscono i principali elementi informativi dell'area, mentre le piccole scelte insediative monofamiliari diffuse seguono il disegno del territorio agricolo.

La conurbazione Pomigliano - Nola

La terza area considerata presenta un sistema di **relazioni biunivoche con andamento lineare e polarità intermedie**. E' una variante più complessa del sistema di relazioni precedente in cui si evidenziano alcuni centri la cui capacità attrattiva genera anche relazioni trasversali rispetto alla direttrice di interazione principale. Nella conurbazione **Napoli - Pomigliano - Nola**, il sistema di relazioni si presenta come il precedente, solo che la catena di relazioni biunivoche è spezzata da due polarità che introducono elementi di trasversalità con capacità di attrazione centripeta propria: Pomigliano e Nola.

L'analisi delle risorse territoriali definisce una situazione molto diversa dalle precedenti. Questo è il territorio delle grandi industrie e dei grandi centri per il terziario sul quale insistono strategie di portata regionale. È il territorio delle grandi strategie per il rilancio della Regione: industriali, commerciali, logistiche. Tutto ciò si rende manifesto nell'uso del suolo agricolo che è diventato lo spazio di supporto delle infrastrutture. Lo spazio extraurbano è massacrato da sopraelevate, incroci a quadrifoglio, circonvallazioni, in un continuo ghirigoro infrastrutturale. Di fatto il territorio rurale è stato cancellato da una intensa infrastrutturazione attraverso cui si è cercato di aumentare la capacità regionale di attrarre investimenti economici redditivi. Elementi portanti dell'area sono la SS. Nazionale delle Puglie, la ferrovia Circumvesuviana, l'asse autostradale e le sue connessioni. La SS. Delle Puglie guida l'urbanizzazione e rappresenta l'asse lungo cui è avvenuta la saldatura urbana. L'area si caratterizza come un unico filamento urbano di vario spessore, da Casalnuovo sino a Nola. A partire da Nola sono diversi i filamenti che si irradiano sia verso Nord che verso est dando luogo ad una nuova configurazione rappresentabile con lo schema del "sistema a stella".

CONCLUSIONI

L'analisi condotta consente di evidenziare diversi fenomeni legati a tre forme di sviluppo insediativo disordinate e intensive.

In primo luogo emerge una mancata riflessione generale sull'assetto del territorio. A partire dagli anni 60 sono infatti finite le "grandi narrazioni" territoriali; in forma progressiva riflessioni, studi e tentativi di sistematizzazione della conoscenza sono sembrati esercizi accademici e sono stati abbandonati. I successivi decenni sono stati dominati da un continuo rinvio alla molteplicità dell'esperienza che ha determinato la rinuncia alle grandi visioni strategiche complessive. Il territorio nel frattempo è cresciuto seguendo strategie dettate da contingenze locali, opportunità transitorie, e interventi dal raggio d'azione limitato. Basti pensare all'assenza, sino a tempi recenti, di una pianificazione alla scala sovracomunale, in grado di indirizzare le forti spinte insediative che il

territorio ha subito verso forme e direzioni preordinate, alla luce di un quadro strategico complessivo. A ciò si aggiunge, soprattutto nel caso campano, un'eccessiva frammentazione amministrativa del territorio che, proprio nelle aree di maggiore conurbazione comprende comuni aventi un'estensione di pochi Km².

In secondo luogo si rende necessaria una riflessione che vada oltre la dicotomia tra policentrismo e dipendenza gerarchica. L'analisi condotta ha mostrato come all'interno dell'area metropolitana determinate forme di policentrismo siano state attuate, come dimostrato dalla presenza di polarità alternative e di sistemi di microrelazioni biunivoche tra comuni. Tale policentrismo è stato però inteso in senso puramente funzionale: servizi, lavoro, grandi attività commerciali, grandi attrezzature per il tempo libero. Ciò che è rimasto fuori dal "programma di esportazione policentrica" è la qualità urbana, questa si misura sia in termini di qualità dell'edificato ma soprattutto in termini di qualità degli spazi urbani aperti. La crescita edilizia disordinata e caotica che si è sviluppata in questi territori ha dato luogo a spazi privi di identità e poco esperibili. Cresciuti in fretta, tali spazi hanno portato a esiti estremi la tendenza verso il solipsismo edilizio e l'autoreferenzialità urbana già emersa nelle forme più recenti di periferia: un'idea dello spazio tutta concentrata sullo spazio privato, sullo spazio interno dell'abitazione, in cui lo spazio aperto urbano è inesistente, sia formalmente che funzionalmente.

I risultati di queste logiche si leggono nel disegno del territorio. Emerge un disegno del territorio confuso e poco intelligibile in cui l'urbanizzazione si articola in forme del tutto spontanee: lungo i grandi assi stradali; in rapporto dialettico con le linee ferroviarie, che alternativamente divengono confini, bordi di cesura o elementi di aggregazione dell'abitato; in contrapposizione agli assi autostradali, alle circonvallazioni, alle varianti; in filamenti lungo le strade rurali, occupando i lotti agricoli; sino ai limiti della saturazione lungo i grandi corridoi orografici.

L'assenza di un'idea di territorio definisce spazi caotici e disordinati, ne sono un esempio i tre territori esaminati la cui morfologia può essere letta come il risultato tra dinamiche esogene (il turismo delle seconde case, l'insediamento di piccole e medie aziende, le grandi strategie di rilancio regionale) e spinte endogene (come la resistenza dell'economia rurale in alcuni contesti) che si sono fronteggiate spesso in maniera inconsapevole e assolutamente poco critica. Gli assetti insediativi che si sono definiti in relazione a queste grandi sollecitazioni che hanno interessato il territorio metropolitano, pur nella differenziazione, hanno in comune la mancanza di qualità urbane. Ad eccezione di qualche sporadico episodio, relativo per altro ai centri urbani pre-esistenti, predomina la mancanza di un'idea condivisa di territorio che si traduce nell'incuria verso tutto ciò che è esterno allo spazio privato. E' l'immagine di un territorio composta da tante singole individualità gelose del proprio spazio in cui domina l'assenza di un'idea comune, di una ritualità sociale collettiva in grado di conformare degli spazi più propriamente urbani.

Riferimenti bibliografici

Amadio V., 2003, *Analisi di sistemi e progetti di paesaggio*, Franco Angeli, Milano.

Bertuglia C. S., Stanghellini A. e Staricco L., a cura di, 2003, *La diffusione urbana: tendenze attuali, scenari futuri*, Franco Angeli, Milano

Becattini G., 2001, *Alle origini della campagna urbanizzata*, Bollettino del dipartimento di Urbanistica, Università di Firenze, n.1-2

Clementi A., Dematteis G. e Palermo P. C., a cura di, 1996, *Le forme del territorio italiano*, Laterza, Roma-Bari.

Dal Pozzolo L., a cura di, 2002, *Fuori dalla città, senza campagna*, Angeli, Milano

Ewing R., 1997, *Is Los Angeles Style sprawl Desirable?*, Journal of American Planning Association, vol.63, n.1.

Fregolent L., 2005, *Governare la dispersione*, Angeli, Milano
Indovina F., Matassoni F., Savino M., Sernini M., Torres M., Vettoretto L., 1990, *La città diffusa*,
Iuav-Daest, Venezia
Lanzani, A. 2003, *I paesaggi italiani*, Meltemi, Roma.
Mumford L., 1977, *La città nella storia*, Bompiani, Milano (ediz. originale 1963)
Secchi, B. 2000, *Prima lezione di urbanistica*, Laterza, Bari.