

## La costruzione del territorio meridionale

di Lorenzo Bellicini

### 1. *Una nuova scala problematica.*

All'inizio degli anni settanta, Lucio Gambi<sup>1</sup>, riprendendo l'impostazione che a metà dell'Ottocento sosteneva il pensiero di Carlo Cattaneo, utilizzava come mezzo per esaltare i contrasti dei caratteri originali del territorio italiano, il filtro della complessità dalla sua costruzione artificiale. Era, ma è ancor oggi, un filtro che poteva essere usato in due direzioni: da un lato, partendo dall'assunto che l'indice di complessità del territorio costruito è una rappresentazione del livello di sviluppo raggiunto dalla società che su quel territorio vive e che quel territorio «edifica», si potevano delinearne temporalmente varie fasi della costruzione, e quindi, implicitamente, vari stadi di sviluppo della società; dall'altro, questo stesso carattere permetteva all'osservatore (storico, geografo, economista) di leggere nel tempo, nello spazio del nostro Paese, dei luoghi con diversi gradi di complessità e quindi di comparare tra loro i livelli regionali dello sviluppo.

Nell'analisi di Gambi, il Mezzogiorno veniva ad essere ricomposto in gran parte nel quadro del territorio dove il grado di complessità della costruzione era, in confronto al Nord e al Centro del Paese, riconducibile alla categoria delle «vocazioni elementari», categoria che segnava una storica «debole e instabile presa delle società agricole che le generano sopra l'ambiente naturale: una presa simile ad una tela esile o molto rudimentale che può smagliarsi o lacerarsi ad ogni anormale o imprevisto evento naturale, nel quadro delle vocazioni scelte»<sup>2</sup>. Il quadro ambientale costruito dal Mezzogiorno appariva così caratterizzato da debolezza rispetto ad altre realtà nazionali e questa debolezza veniva ad essere ricercata a partire dai caratteri che, da un

<sup>1</sup> L. Gambi, *I valori storici dei quadri ambientali*, in *Storia d'Italia*, vol. I, *I caratteri originali*, Torino 1972.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 25.

lato, definivano il processo storico di costruzione della campagna<sup>3</sup> meridionale; dall'altro, riprendendo ancora Cattaneo, dall'assenza di quel complesso processo di urbanizzazione-colonizzazione che le città avevano operato sul territorio rurale.

Si riproponeva così all'analisi del geografo, il nodo e il problema del dualismo dello sviluppo nel nostro Paese, si ribadiva il sostanziale carattere di arretratezza, in un quadro comparato della realtà fisica, della costruzione del territorio meridionale. Nulla di nuovo, apparentemente, se non nella finezza e nell'acutezza della descrizione e nella forza con la quale si riproponeva un tema centrale della questione meridionale (anche se, pur nella fermezza del giudizio, già allora si accennava alle pluralità delle realtà locali meridionali): storici, economisti, economisti agrari, avevano già da lungo tempo elaborato su altre basi conclusioni simili. In alcuni casi, basti pensare solo alle descrizioni di Rossi Doria, anche più articolate<sup>4</sup>. Ma la vera forza dell'approccio di Gambi, che dichiaratamente (conviene ribadirlo) riprendeva il punto di vista di Carlo Cattaneo, era questo ritorno alla descrizione del territorio come luogo artificiale, come luogo costruito<sup>5</sup>, che consentiva, e consente, di percorrere una strada privilegiata per delineare alcuni caratteri originali di lungo periodo dei processi di trasformazione del territorio meridionale.

Riflettere sulle modalità di costruzione di un territorio, cercare di individuare quali sono i determinanti che caratterizzano le varie fasi storiche del processo di trasformazione, significa cimentarsi non solo sugli aspetti descrittivi di un paesaggio, o su quelli dei movimenti della popolazione, o sulla diversa localizzazione delle attività, e sul ruolo che gli investimenti in edilizia svolgono nel processo economico, o ancora sulla descrizione della forma fisica che le *opere* vanno assumendo e fanno assumere alla natura; significa anche riflettere sul ruolo che la stessa organizzazione territoriale svolge come condizione generale e come prerequisito<sup>6</sup> nel processo di sviluppo.

Significa interrogarsi su quali sono le costruzioni, i luoghi delle

<sup>3</sup> Alcune riflessioni sul concetto di «costruzione della campagna» in L. Bellicini, *La costruzione della campagna. Ideologie agrarie e aziende modello del Veneto, 1790-1922*, Venezia 1983 e in Id., *La campagna urbanizzata. Fattorie e case coloniche nell'Italia centrale e nordorientale*, in P. Bevilacqua (a cura di) *Storia dell'agricoltura italiana in età contemporanea, vol. I, Spazi e paesaggi*, Venezia 1989.

<sup>4</sup> Cfr. ora A. Lanzani, *L'interpretazione dei contesti locali negli anni cinquanta. Contributi all'indagine e alla progettazione territoriale del dopoguerra ai primi anni sessanta*. Tesi di Dottorato in Pianificazione Territoriale, Politecnico di Milano - Politecnico di Torino - Istituto Universitario di architettura di Venezia, 1990.

<sup>5</sup> Così ben sviluppato nel saggio Utet sulla Calabria del 1965.

<sup>6</sup> Cfr. le considerazioni di A. Becchi, *Opere pubbliche*, in «Meridiana», 1990, n. 9.

costruzioni e gli autori delle costruzioni, ma anche sul livello di funzionalità del territorio costruito, del territorio come spazio economico, del suo livello di integrazione, delle sue gerarchie. Significa interrogarsi sul sistema reticolare fatto di città e provincia, di insediamenti e infrastrutture, significa, alla fine, interrogarsi su quegli aspetti fisici artificiali che testimoniano, come diceva Cattaneo, quell'«intimo vincolo morale»<sup>7</sup> che lega città e campagna, facendone qualcosa di unico. D'altro lato lo stesso oggetto e lo stesso punto di osservazione costringono, per dare senso alla rappresentazione, a disegnare e verificare le ipotesi interpretative sulla base della descrizione di risultati fisici, a fare i conti con qualcosa di fisso — la costruzione — che, se pur rapida nella sua fase di edificazione, rimane poi «bene immobile», forma cristallizzata nel tempo, memoria, documento. È solo allora che il territorio appare sì, fuori dalla metafora, il deposito concreto dei processi di trasformazione e allo stesso tempo l'oggetto delle trasformazioni. Le case, le industrie, gli edifici destinati ad attività terziarie, le reti e i nodi infrastrutturali, l'organizzazione dello spazio agrario, costituiscono infatti indicatori forti di come un paese cambia, del suo livello di cultura, del suo grado di civiltà, ma anche di come i capitali pubblici e privati vengono investiti e si stratificano disegnando la «patria artificiale» nella quale viviamo.

Ma vi è un altro elemento di attualità che motiva la nostra lettura e giustifica il punto di osservazione, schiacciandolo, sul finire delle nostre argomentazioni, sugli anni ottanta. Vi sono fasi storiche in cui proprio l'attività di costruzione del territorio sembra più importante di altre attività; vi sono dei periodi, dei cicli, nei quali lo sviluppo, o il cambiamento di una società comportano un accentuarsi di quei processi che più di altri ne determinano la trasformazione fisica: in cui i cambiamenti sociali ed economici danno il via, attraverso il processo di investimento, alla ristrutturazione dell'esistente, alla costruzione di nuove parti di città, di nuove infrastrutture, di nuovi luoghi produttivi con una intensità maggiore rispetto ad altri periodi. Sono questi i momenti nei quali il livello di costruzione del territorio e la sua funzionalità complessiva cambiano di scala, e si formano, si esplicitano, nuove gerarchie territoriali. Ma allo stesso tempo questo stesso salto di scala determina le condizioni, le nuove «condizioni generali», per partecipare ad una nuova fase di sviluppo.

Credo si possa dire che gli anni ottanta, ma in particolare la seconda metà degli anni ottanta, segnino l'inizio di un ciclo di questo tipo,

<sup>7</sup> C. Cattaneo, *Ricerche sul progetto di una strada di ferro da Milano a Venezia (1836)*, in Id., *Scritti sulla Lombardia*, a cura di G. Anceschi e G. Armani, Milano 1971, vol. II, p. 25.

un ciclo che ha per causa e obiettivo un fatto così importante come l'ampliamento del mercato nazionale di dodici paesi ad una unica scala europea, con tutto ciò che questo vuole significare (pensiamo solo a cosa ha significato l'unificazione italiana cento anni or sono per il Mezzogiorno). Basteranno pochi cenni a quello che è successo, e sta succedendo sul territorio italiano e su quello europeo, per rendersi conto che la dimensione europea, in un'epoca di globalizzazione internazionale della competizione economica, apparirà come un ricorso forzato, una nuova scala problematica, all'interno della quale collocare il Mezzogiorno e la sua costruzione territoriale. È questa un'ipotesi che assegna alla costruzione del territorio, alla densità e qualità di capitale fisso in esso disponibile, un ruolo centrale nel processo di sviluppo dei prossimi anni.

Per impostare con correttezza il nostro problema occorrerà però fissare innanzitutto alcuni elementi che ci sembrano caratterizzare la dotazione di capitale fisso edilizio, sociale e privato del Mezzogiorno, così come si è andata costruendo a partire dall'unità. Basterà richiamare alcuni elementi, dato che una analisi puntuale necessiterebbe di ben altro spazio: quelli che ci permetteranno di fissare alcuni caratteri specifici della complessità della costruzione artificiale del territorio meridionale. La chiave è quella della descrizione degli oggetti che costituiscono l'investimento in costruzioni, investimento che va dalla produzione di case a quella delle industrie e degli edifici terziari, alle opere del genio civile e di miglioramento fondiario. Le costruzioni sono infatti quell'eterogenea branca di attività che ha per prodotto la modificazione fisica del territorio.

## *2. Le strade: un indicatore delle modalità di costruzione del Mezzogiorno.*

Uno degli indicatori più espliciti del grado di costruzione di un territorio, una delle componenti morfologiche più evidenti del paesaggio antropizzato, è dato dalla rete stradale. Le strade sono il principale mezzo di penetrazione e visitazione di un territorio, ne segnano i percorsi, i luoghi di lavoro e dell'abitare e sono un esplicito aspetto della complessità raggiunta nella dotazione artificiale del territorio (costruzione così importante che può diventare oggi un'opera auto-referente, senza ragione funzionale che la giustifichi se non per l'entità dell'investimento che rappresenta<sup>1</sup>).

<sup>1</sup> Per una definizione di inquadramento dei problemi relativi al ruolo delle strade nel sistema economico e ambientale occidentale cfr. il numero monografico di «Casabella», *Sulla strada*, vedi il n. 553-54 gen.-feb. 1989.

Nel 1910 nel territorio meridionale venivano censiti 42 600 chilometri di strade, il 28,7% dell'intera rete stradale nazionale, la popolazione che risiedeva allora nel Mezzogiorno era pari al 38,7% di quella italiana. L'indice della rete stradale allora esistente, elaborato sulla base della superficie territoriale (kmq. di superficie, divisi per km. di strade), era pari al 51,6% di quella del Centro-Nord del Paese. Al 1910 quindi il Mezzogiorno è servito da un sistema stradale complessivo pari, in chilometri, alla metà di quello del Centro-Nord.

È assai interessante notare però (cfr. tab. 1) che la differenza tra Nord e Sud è tutta nella rete minuta delle strade comunali extraurbane e questo non è il solo fatto di rilievo. Al di là di possibili diversi livelli di classificazione, e della diversa qualità intrinseca dei manufatti stradali e della loro manutenzione, dalle statistiche del 1910 emerge una rete stradale nazionale nel Mezzogiorno molto più sviluppata di quella centro-settentrionale. Sono classificati come strade principali oltre 5 500 km., contro i 2 800 km. del Centro-Nord. Per cui all'inizio del secolo nel Mezzogiorno abbiamo una rete infrastrutturale primaria (statale) pari al 66,3% di quella nazionale, una buona (come estensione) rete stradale provinciale (il 44,4% di quella totale) e una

Tabella 1. La rete stradale in Italia (km)

	nazionali (statali e autostradali)	%	provinciali	%	comunali	%	totale	%	× 1000 km di superf. territor.	× 1 mil. di ab.
1910										
Nord	2.797	33,7	24.825	55,6	78.130	81,9	105.752	72,3	706	501
Sud	5.506	66,3	19.846	44,4	12.276	18,1	42.628	28,7	365	307
Italia	8.303	100,0	44.671	100,0	95.406	100,0	148.380	100,0	520	432
1951										
Nord	11.409	52,0	21.900	52,0	95.004	88,6	128.313	74,9	720	432
Sud	10.524	48,0	20.209	48,0	12.164	11,4	42.897	25,1	349	246
Italia	21.933	100,0	42.109	100,0	107.168	100,0	171.210	100,0	603	358
1987										
Nord	28.642	55,2	63.080	57,9	104.862*	74,0	196.584	65,0	1.103	558
Sud	23.228	44,8	45.947	42,1	36.804*	26,0	105.979	35,0	861	539
Italia	51.870	100,0	109.027	100,0	141.666*	100,0	302.563	100,0	1.004	506

\* I dati relativi alle strade comunali sono aggiornati al 1977.

Fonte: nostra elaborazione su dati Svimez e Istat. % superficie territoriale Sud su totale Italia: 40,9%; Popolazione Sud su totale Italia: al 1911 38,7% al 1951 37,2; al 1988, 36,6%.

assai scarsa ramificazione della minuta rete di strade comunali. L'impianto del sistema è ancora quello fissato, tra Sette e Ottocento, prima dalla politica viaria borbonica che aveva prodotto «un certo numero di strade regie, costruite e mantenute a carico dello Stato e che servivano a collegare la capitale ai confini settentrionali del regno ed alle diverse provincie»<sup>2</sup> e poi dalla successiva politica infrastrutturale messa in atto dagli ingegneri francesi, finalizzata proprio alla costruzione della rete infrastrutturale provinciale<sup>3</sup>. Su questo sistema si concentrava lo sforzo sostenuto dallo Stato unitario: dal 1860 al 1923 infatti il 70% dell'ammontare complessivo delle spese per le opere stradali sarà destinato al Mezzogiorno<sup>4</sup>.

Quello che qui ci interessa evidenziare è che già dai primi anni del secolo, e, ancor prima, vale a dire a partire da quella intensa fase di costruzione del territorio che va dalla seconda metà del Settecento a tutto l'Ottocento, il Mezzogiorno manca totalmente di una rete distributiva minuta che penetri e serva il sistema insediativo locale. I flussi di scambio sono canalizzati attraverso strade principali che non sembrano diramarsi mai, collegando solo un sistema di grandi e medie città apparentemente isolate dal loro contesto non urbano.

Quaranta anni dopo, nel 1951, la situazione che ci appare dai quadri statistici non è di molto mutata, anche se nella comparazione statistica tra le diverse rilevazioni dobbiamo tenere presente che vi sono passaggi non frequenti nella classificazione delle strade dall'una all'altra categoria e che gli stessi criteri di classificazione sono, evidentemente, nel corso del tempo mutati. Ciononostante le considerazioni che possiamo trarre ci sembrano comunque interessanti: nel 1951 l'estensione della rete viaria è rimasta sostanzialmente quella del 1910. La rete viaria principale è pressoché raddoppiata e mantiene un importante peso percentuale sul totale nazionale (48% del chilometraggio complessivo), mentre la rete infrastrutturale comunale riduce addirittura la sua importanza (11,4%), indice di un passaggio di classificazione di molte strade comunali al livello provinciale. Questo significa che, dando per scontate le diverse definizioni dei due periodi di rilevazione (e tenendo presenti gli effetti della guerra sulle infrastrutture meridionali), le strade censite nel Mezzogiorno nel 1951 sono di pochissimo cresciute, mentre vi è stata solo una riconversio-

<sup>2</sup> Cfr. A. Massafra, *Campagne e territorio nel Mezzogiorno fra Settecento e Ottocento*, Bari 1984, p. 163.

<sup>3</sup> *Ibidem*, p. 163 sgg.; ma anche Carozzi e Mioni, *L'Italia in formazione. Lo sviluppo urbanistico del territorio nazionale*, in «Antologia critica», pp. 465-71.

<sup>4</sup> Carozzi e Mioni, *L'Italia in formazione cit.*, p. 470.

ne qualitativa della rete minuta esistente; nel Centro-Nord invece, oltre all'intensificarsi della rete nazionale e di quella provinciale, è continuato il processo di irradiazione della rete comunale minuta, già di per sé assai sviluppata al censimento del 1910.

Ai giorni nostri, dopo le politiche di infrastrutturazione finalizzate allo sviluppo del trasporto su gomma messe in atto nei quarant'anni successivi al 1951, la situazione della rete stradale meridionale appare sostanzialmente mutata nelle quantità, ma, paradossalmente, solo in parte modificata per quanto riguarda i caratteri specifici che, come abbiamo visto, sembrano aver connotato, in origine, la costruzione dell'impianto viario meridionale. La rete complessiva è cresciuta dai 43 000 chilometri del 1951 (e del 1910) ai 106 000 del 1987; mentre l'indice della dotazione complessiva in rapporto alla superficie territoriale è passato, rispetto a quello del Centro-Nord, dal 48,5% del 1951 all'85,8% del 1987; è fortemente cresciuta la rete delle strade nazionali (con un rilevante peso assunto dalla rete autostradale) e quella delle strade provinciali, anche se il peso relativo delle strade primarie, sul complesso della rete italiana è sceso rispetto al 1951; è altresì cresciuta finalmente anche la rete viaria comunale (12 000 km. nel 1951 contro i 36 000 del 1977). Ma nonostante questi progressi lo squilibrio tra una infrastruttura viaria principale sviluppata e una rete minuta di penetrazione sul territorio sostanzialmente, nonostante i progressi recenti, poco sviluppata, rimane ancora tutto: nel Sud la rete di strade comunali pesa solo per il 34,7% sul sistema viario complessivo, mentre nel Centro-Nord pesa per oltre il 53,3%. Così alla fine degli anni ottanta le caratteristiche dell'impianto stradale del Mezzogiorno nella comparazione con quello del Centro-Nord ci sembrano rispecchiare quelle di inizio secolo, e ciò nonostante strade, autostrade e superstrade abbiano costituito la principale strategia della politica regionale dei governi italiani<sup>5</sup>. Vale a dire che, pur essendo in ottant'anni più che raddoppiata nel chilometraggio, e pur essendosi profondamente modificate le caratteristiche tecniche della qualità infrastrutturale, il principio insediativo della rete meridionale resta ancora quello delle grandi strade regie che attraversano da città a città il territorio senza servirlo, ma solo attraversandolo.

<sup>5</sup> Cfr. B. Bracalente, *Caratteristiche regionali e ruolo delle infrastrutture economiche e sociali in Italia*, in «Note economiche», 1983, n. 5-6. Per Bracalente gli investimenti stradali operati «non sembrano aver prodotto, almeno finora, i risultati sperati in termine di sviluppo produttivo delle aree interessate» (p. 124). Del resto, come sempre lucidamente, Cattaneo ci ricorda che se «Il capitale domina il commercio, il commercio può crear le strade; ma le strade non bastano a creare il commercio» (C. Cattaneo, *Ricerche sul progetto di una strada* cit., p. 71).

Ma il vero aspetto interessante che si evidenzia da questa rappresentazione sta nel fatto che il ridotto accesso al territorio si protrae dall'Ottocento sino ad oggi, mentre nel Centro-Nord la rete infrastrutturale comunale, quella rete che penetra nelle campagne e nei piccoli centri, la rete di servizio locale, è, per il 75% di quella oggi esistente, già formata nel 1910, e quindi è il risultato della costruzione della campagna operata in gran parte dopo la rivoluzione agraria della seconda metà del Settecento. Ciò può essere interpretato come una diversa forma di sviluppo infrastrutturale: prima la piccola rete locale, poi la rete nazionale. Nel Mezzogiorno sembra essere stata seguita, e perseguita, e in fondo non ancora completata, una strada diversa: prima l'infrastrutturazione principale, poi, ma non ci siamo ancora arrivati, quella locale<sup>6</sup>.

Questo carattere ci porta a confrontarci con il modo con il quale è andato configurandosi l'insediamento umano nel Mezzogiorno.

### 3. *Gli insediamenti: città, centri e nuclei.*

Osservando le modalità con le quali la popolazione del Mezzogiorno si è andata insediando sul territorio, non possiamo non notare la precoce significativa presenza di città. Non solo, ad esempio, alla data dell'unità Napoli è la più grande città d'Italia (con una popolazione di ben due volte superiore a quella di Milano, che la segue in graduatoria), mentre Palermo è la quarta e Messina l'undicesima; ma è il numero delle città che superano i 20 000 abitanti che testimonia l'importanza dello stadio di agglomerazione raggiunto nel Mezzogiorno dell'Ottocento, rispetto al Nord. Anzi è da notare che negli anni che vanno dal 1861 ai giorni nostri, se le grandi città meridionali, nel contesto nazionale, hanno visto progressivamente ridurre il peso che avevano<sup>1</sup>, è il numero delle città medie che assume nel Mezzogiorno, e in particolare in Sicilia, Puglia e Campania, un ruolo centrale nel

<sup>6</sup> Cfr., per una analisi della carente accessibilità viaria del territorio meridionale, nonché dell'intero quadro infrastrutturale. Ministero dei trasporti, *Quadro di riferimento per gli interventi nel sistema dei trasporti nel Mezzogiorno*, Roma 1987.

<sup>1</sup> Con quello che questo ha significato in particolare per Napoli, per la sua economia basata sull'essere capitale e per il suo mancato sviluppo industriale: «Perduta la capitale — scriveva nel 1901 Francesco Saverio Nitti —, Napoli avrebbe dovuto trasformarsi in grande città industriale. Un popolo di 600 mila abitanti non è mai vissuto e non può vivere di forestieri [...] or sono oltre trent'anni che la città di Napoli presenta tutti i sintomi della decadenza: non sorgono nuclei industriali, i traffici rimangono quasi stazionari, la vita locale diventa difficile» (cfr. F.S. Nitti, *Il grande dissidio - Nord e Sud*, in Id., *Scritti sulla questione meridionale*, Bari 1957).



sistema insediativo. Se consideriamo infatti i comuni con oltre 20 000 abitanti a partire dal 1861, sino ai nostri giorni (cfr. tab. 2), Sicilia, Puglia e Campania si collocano ai vari censimenti per numero di centri, sempre davanti alle regioni centro-settentrionali; nel 1861, 34 dei 90 comuni con oltre 20 mila abitanti sono nel Mezzogiorno (14 in Sicilia, 10 in Puglia); nel 1881 sono 52 su 126; nel 1921 104 su 210 (46 in Sicilia, 24 in Puglia, 22 in Campania, quando la Lombardia ne aveva solo 17). Se i 20 000 abitanti sono una soglia significativa per determinare il fenomeno urbano, si può sostenere che nel Mezzogiorno, a partire dal secolo scorso, vi sono più città che nel Centro-Nord. Tanto che è solo dal 1971 che la Lombardia supera per numero di centri con oltre 20 mila abitanti la Sicilia, la Puglia e la Campania. Solo dal 1971. È una constatazione controintuitiva, rispetto all'immagine che abbiamo del nostro Paese. Eppure questo dato evidenzia da un lato il carattere urbano delle tre grandi regioni meridionali — caratteri diversi che vedono la grande città capitale di Napoli ben presto espandersi come *unicum* insediativo regionale; la polarità dei centri medi pugliesi e la «robusta intelaiatura urbana della Sicilia, sin dall'età moderna terra di città»<sup>2</sup>, che si confrontano con un altro Mezzogiorno in cui le città assumono un peso decisamente meno forte, massime nella Calabria (terra senza città)<sup>3</sup> — ma dall'altro costringe ad interrogarsi sui caratteri di questi insediamenti, sulle loro funzioni e sulla loro capacità di creare un sistema urbanizzato, sul loro rapporto con il territorio e, in particolare, con la campagna.

Due sono gli elementi di forte differenziazione che caratterizzano, in estrema sintesi, il processo di urbanizzazione meridionale da quello centro-settentrionale. Il primo è che assai precocemente, nell'Italia settentrionale, le localizzazioni delle città «si dispongono lungo due grandi assi da Torino a Trieste e da Milano a Bologna ed oltre, coincidenti con le linee secondo le quali gli ultimi rilievi delle Alpi, a Nord, e degli Appennini, a Sud, delimitano la pianura padana, determinando così l'ossatura portante di un sistema territoriale articolato in una serie frequentissima di centri minori; mentre nell'Italia meridionale risulta assai difficile poter giungere alla identificazione di una qualsiasi rete urbana dotata di continuità»<sup>4</sup>. Vale a di-

<sup>2</sup> G. Barone, *Mezzogiorno ed egemonie urbane*, in «Meridiana», 1989, n. 5, p. 18.

<sup>3</sup> Sulla Calabria, oltre Gambi, *I valori storici cit.*, cfr. P. Bevilacqua, *Uomini, terre, economie*, in P. Bevilacqua, A. Placanica (a cura di), *Storia d'Italia Einaudi. Le regioni dall'Unità ad oggi. La Calabria*, Torino 1985. Alcune considerazioni sulla diversità del modello insediativo meridionale in L. Bellicini, *Città, paesi, comunicazioni*, in Materiali Imes, *Come si è trasformato il Mezzogiorno*, dattiloscritto provvisorio.

<sup>4</sup> Carozzi, Mioni, *L'Italia in formazione cit.*, p. 49.

---

Territorio

---

Tabella 2. Numero di comuni con oltre 20.000 ab., per regione, ai diversi censimenti

---

1861		1881		1921		1951	
Sicilia	14	Sicilia	20	Sicilia	46	Sicilia	42
Emilia	13	Puglia	14	Puglia	24	Puglia	37
Puglia	10	Emilia	13	Campania	22	Campania	29
Toscana	9	Toscana	12	Toscana	20	Toscana	23
Lombar.	8	Lombar.	11	Emilia	19	Lombar.	23
Piemonte	7	Campania	11	Lombar.	17	Emilia	21
Veneto	5	Veneto	8	Veneto	14	Veneto	20
Umbria	5	Piemonte	7	Piemonte	11	Piemonte	16
Campania	5	Umbria	6	Marche	10	Marche	14
Marche	4	Marche	6	Umbria	6	Lazio	12
Liguria	2	Liguria	4	Abruzzi-M.	6	Umbria	10
Calabria	2	Lazio	4	Liguria	5	Abruzzi-M.	10
Sardegna	2	Abruzzi-M.	3	Trentino	4	Calabria	9
Trentino	1	Calabria	2	Friuli	4	Liguria	8
Friuli	1	Sardegna	2	Lazio	4	Sardegna	5
Lazio	1	Trentino	1	Calabria	4	Trentino	4
Abruzzi-M.	1	Friuli	1	Sardegna	2	Friuli	4
Basilicata	0	Basilicata	1	Basilicata	0	Basilicata	2

1961		1971		1981	
Sicilia	41	Lombar.	45	Lombar.	53
Puglia	38	Sicilia	43	Campania	50
Campania	34	Campania	39	Sicilia	47
Lombar.	30	Puglia	36	Puglia	43
Toscana	26	Toscana	31	Toscana	35
Emilia	23	Piemonte	29	Emilia	31
Veneto	20	Veneto	27	Piemonte	31
Lazio	17	Lazio	24	Veneto	27
Marche	13	Marche	13	Abruzzi-M.	15
Abruzzi-M.	10	Abruzzi-M.	10	Marche	13
Umbria	9	Calabria	9	Calabria	12
Calabria	9	Liguria	9	Liguria	10
Liguria	8	Sardegna	9	Sardegna	10
Sardegna	8	Umbria	9	Umbria	9
Friuli	5	Friuli	5	Friuli	5
Trentino	4	Trentino	4	Trentino	4
Basilicata	2	Basilicata	2	Basilicata	2

---

Fonte: nostra elaborazione su dati Istat

re che a parte alcune situazioni conurbative che restano anche ai giorni nostri, locali e regionali (la metropoli regionale napoletana, il sistema polare pugliese, l'asse della Sicilia orientale), la rete urbana meridionale non solo tarda a formarsi, ma ancor oggi resta difficile da individuare.

Il secondo è da individuare nel rapporto tra città e campagna, tra città e piccoli centri.

Le nostre città — scriveva Cattaneo della Lombardia della prima metà dell'Ottocento — non sono solo la fortuita sede d'un maggior numero d'uomini, di negozi, d'officine e d'un più grosso deposito di derrate... Le nostre città sono il centro antico di tutte le comunicazioni di una larga e popolosa provincia; vi fanno capo tutte le strade, vi fanno capo tutti i mercati del contado, sono come il cuore nel sistema delle vene; sono termine a cui si dirigono i *consumi*, e da cui si diramano le *industrie e i capitali*; sono un punto di intersezione o piuttosto un *centro di gravità* che non si può far cadere su di un altro punto preso ad arbitrio<sup>5</sup>.

Cattaneo ci aiuta ancora ad andare avanti nella nostra riflessione, costringendoci ad interrogarci sulla capacità delle città meridionali non tanto di accentrare ruoli e funzioni, quanto sul fatto di essere in grado di *diramare* industrie e capitali verso la provincia, sul rapporto che si va ad instaurare tra campagna e città, sul processo di urbanizzazione del territorio. Ripartendo dalla lettura di Cattaneo, recentemente, Silvio Lanaro, proprio dalle pagine di «Meridiana», proponeva addirittura di rovesciare per il Nord padano il principio secondo il quale è la città che svolge un ruolo egemone sulla campagna, a favore di un principio inverso in cui è la campagna, o meglio il territorio agrario urbanizzato, precocemente urbanizzato, ad essere egemone sulla città. Per Lanaro infatti i risultati di diversi studi sull'Italia padana dell'Ottocento permetterebbero di delineare una «prospettiva affascinante di un blocco di borghesia agraria e terriera, colta, che dalla metà del Settecento fino alle soglie di questo secolo in realtà egemonizza la vita economica delle città e delle campagne di tutta l'Italia a Nord di Roma, tenendo d'occhio prevalentemente un interesse economico, sociale e culturale a base agraria e terriera, anche quando la residenza è urbana. Ne verrebbe — continua Lanaro — che il sistema urbano latitudinale e longitudinale della valle padana, con i suoi assi, con i suoi centri e le sue periferie, con le sue metropoli e i suoi satelliti in realtà è una funzione del grande appoderamento capitalistico dell'agricoltura»<sup>6</sup>.

<sup>5</sup> Cattaneo, *Ricerche sul progetto* cit., p. 25.

<sup>6</sup> S. Lanaro, *La campagna organizza la città*, in «Meridiana», 1989, n. 5.

Un'ipotesi che può essere confermata dal fatto che, nel Nord del Paese, ma anche nel Centro, è presente «fin dall'inizio» una «consolidata e fittissima distribuzione degli insediamenti urbani minori [...], ognuno dei quali aveva una precisa identità culturale ed era strettamente legato al proprio territorio agricolo»<sup>7</sup>. Qui, allora il processo di urbanizzazione nasce diffuso, nasce dalla campagna, dalla provincia<sup>8</sup> e poi, nel tempo, si ispessisce nelle città. Non c'è frattura, ma *continuum* urbano che parte dai piccoli centri, dalla campagna e che ha testimonianza nella forza del sistema stradale comunale al quale abbiamo accennato.

Nel Mezzogiorno invece, come scrive Galasso, «il rapporto dei centri abitati col territorio è stato in larghissima prevalenza quello di un loro isolamento topo-geografico e di un forte addensamento demografico, con dislocazioni prevalentemente interne, ai margini o sui dossi di colline e montagne, lungo valli trasversali o longitudinali e intorno a conche, a notevole distanza l'uno dall'altro e con vasti spazi vuoti di ogni forma o tipo di abitato»; «l'insediamento ha operato perciò piuttosto nel senso di una segregazione del territorio che di un legame organico e diffuso con esso e ha riflettuto gli atteggiamenti di una popolazione che in generale si è adattata «a plasmare le sue forme di popolamento su le indicazioni o le disposizioni o le coercizioni della natura»<sup>9</sup> più che ad «edificare i suoi campi come le sue città»<sup>10</sup>.

Se questa ipotesi è vera dovremmo avere un riscontro fisico della presenza sul territorio di centri e nuclei abitati assai diversa tra il Centro-Nord e il Sud del nostro paese. Anzi, da quello che abbiamo visto dovrebbe essere proprio questa una delle profonde diversità che caratterizzano i due sistemi insediativi.

I dati sulla popolazione che normalmente vengono utilizzati per le statistiche demografiche fanno riferimento al comune, la città diviene comune, ma la superficie di un comune non sempre, anzi solo in alcuni rari casi, è totalmente edificata. Non solo, spesso le dimensioni dei comuni variano di superficie in misura considerevole (il co-

<sup>7</sup> Carozzi, Mioni, *L'Italia in formazione* cit., p. 23.

<sup>8</sup> Ed infatti di cosa si preoccupa P. Valussi subito dopo l'unificazione del Veneto allo Stato italiano se non della difesa del ruolo che ha il sistema diffuso, la provincia e le città di provincia, nell'economia della regione; ruolo che non dovrà esser messo in discussione dalle politiche accentratrici del nuovo Stato. (Cfr. P. Valussi, *Le piccole città nel nuovo ordinamento d'Italia*, in «Nuova Antologia» vol. VII, luglio 1868, pp. 545-59).

<sup>9</sup> Cfr. G. Galasso, *L'altra Europa. Per un'antropologia storica del Mezzogiorno d'Italia*, Milano 1982, p. 63. (Cfr. anche le conclusioni di Gambi nel saggio per la Storia d'Italia cit., pp. 57-8).

<sup>10</sup> Galasso, *L'altra Europa* cit., p. 63.

mune di Roma ha ad esempio una superficie di 150 000 ettari, mentre quella del comune di Napoli è di 11 000), per cui le modalità e le forme con le quali avviene l'edificazione sul territorio vanno articolate attraverso altri indicatori. Uno dei modi con i quali è possibile leggere le forme dell'insediamento è dato dalla percentuale di popolazione che è accentrata nei centri abitati rispetto a quella che invece abita in nuclei e case sparse (cfr. tab. 3). Ora se leggiamo questo indicatore a partire dal 1861, sino al censimento del 1981 (nonostante il cambiare delle definizioni che determinano la categoria case sparse), leggiamo che la popolazione meridionale che vive nei centri risulta, al 1861, essere pari all'85% dell'intera popolazione (contro il 54,6% del Centro-Nord), mentre nel 1951 è leggermente scesa, pari all'84,3% (70% del Centro-Nord), e nel 1981 sale al 93,1% (89% del Centro Nord). Mentre la popolazione del Centro-Nord tende ad accentrarsi con un andamento diluito nel tempo, la popolazione meridionale parte già dall'inizio del periodo in esame fortemente accentrata. Ed è la continuità della tipologia di insediamento che appare un elemento importante per la nostra riflessione<sup>11</sup>. Anche perché se il livello di concentrazione della popolazione meridionale appare, nel tempo, in fondo costante, rappresentazione del ruolo che la città, il centro urbanizzato, ha nella vita della società meridionale, le funzioni e il ruolo di questi centri dal 1861 al 1981 sono profondamente cambiati.

Peraltro il carattere urbano del Mezzogiorno appare anche ad una lettura sulla conformazione degli insediamenti. Nel Mezzogiorno sono infatti rarissimi «i piccoli comuni, le frazioni con poche centinaia di abitanti»<sup>12</sup>. Sulla stabilità nel corso del tempo di questo carattere basterà fare riferimento al numero di centri abitati e nuclei<sup>13</sup> insedia-

<sup>11</sup> Scrive ancora Galasso: «nell'eredità storica dell'insediamento meridionale quale era stata prodotta dalle vicende demografiche e da quelle del popolamento e della colonizzazione del territorio durante tutto il lungo arco di secoli, il millennio, che va dal secolo VII al secolo XVII, risultavano, infatti, conservate definitivamente le tipologie insediative affermatesi nelle epoche precedenti come caratterizzanti il Mezzogiorno» (*Ibid.*, p. 42).

<sup>12</sup> C. Maranelli, *Considerazioni geografiche sulla questione meridionale*, Bari 1946.

<sup>13</sup> Per nucleo al censimento del 1981 sono intesi «gli aggregati di case contigue o vicine,

Tabella 3. Popolazione accentrata nei centri abitati

	1861	1881	1901	1911	1921	1931	1951	1981
Nord	54,6	62,4	62,4	62,6	67,4	67,5	70,0	89,0
Mezzogiorno	85,0	88,4	85,9	85,6	85,9	85,1	84,3	93,1

Fonte: nostra elaborazione su dati Svimez e Istat.

tivi che, ancora alla data del censimento del 1981, è stato rilevato nelle varie regioni italiane (cfr. tab. 4). Ai 2 600 centri e nuclei abitati che caratterizzano l'insediamento campano, il più urbanizzato dell'intero Mezzogiorno, fanno riscontro gli oltre 7 500 centri e nuclei del Piemonte e della Lombardia, gli oltre 6 000 di Veneto ed Emilia-Romagna, gli oltre 4 500 della Toscana. In Calabria gli insediamenti

con almeno cinque famiglie residenti, privo del luogo di raccolta che caratterizza il centro abitato». Sono inoltre compresi in questa voce i gruppi anche minimi di case in zona montana nei quali vivano almeno due famiglie e le condizioni di viabilità sono tali da renderne difficili i rapporti con altre località; gli aggregati di case in zona montana già sede di popolazione e ora completamente o parzialmente disabitate per il fenomeno dello spopolamento; i fabbricati delle aziende agricole e zootecniche (cascine, fattorie, masserie, ecc.), anche se consentiti da una sola unità, purché il numero delle famiglie ivi abitanti non sia inferiore a cinque; i conventi, le case di cura, ecc. situati in aperta campagna; gli edifici distanti da centri e nuclei abitati, con servizi o esercizi pubblici (stazione ferroviaria, centrale idroelettrica, spaccio, chiesa, ecc.), purché negli stessi e nelle eventuali case prossime, da comprendere nel nucleo abitino almeno due famiglie; gli aggregati di case con popolazione non stabile, adibite cioè quasi esclusivamente a residenza secondaria. Cfr. Istat, *12° Censimento generale della popolazione*, 25 ottobre 1981, vol. III, *Popolazione delle frazioni geografiche e della località abitate dai comuni, Italia, Dati riassuntivi*, Roma 1986.

Tabella 4. Centri e Nuclei al 1981

	Numero		kmq/centri + n.
Piemonte	7.694	Liguria	2,7
Lombardia	7.586	Veneto	3,0
Emilia Romagna	6.128	Lombardia	3,1
Veneto	6.047	Piemonte	3,3
Toscana	4.533	Emilia Romagna	3,6
Campania	2.627	Marche	4,4
Lazio	2.399	Toscana	5,0
Marche	2.215	Abruzzi	5,1
Abruzzi	2.130	Campania	5,2
Calabria	2.079	Friuli Venezia Giulia	5,3
Liguria	1.945	Umbria	5,4
Trentino Alto Adige	1.721	Lazio	7,2
Friuli Venezia Giulia	1.465	Calabria	7,2
Umbria	1.567	Molise	7,8
Sicilia	1.453	Trentino Alto Adige	7,9
Puglia	703	Valle d'Aosta	12,7
Basilicata	685	Basilicata	14,6
Sardegna	676	Sicilia	17,6
Molise	566	Puglia	27,5
Valle d'Aosta	255	Sardegna	35,6

Fonte: nostra elaborazione su dati Istat.

sono 2 000, in Sicilia 1 450 e in Puglia solo 700. Per non dire della densità del numero di centri e nuclei per kmq. di superficie: vi è un insediamento ogni 2,7 kmq., in Liguria, uno ogni 3 kmq. per Veneto, Lombardia e Piemonte, uno ogni 3,6 per l'Emilia; mentre per la Campania i nuclei e i centri sono uno ogni 5,2 kmq. in Calabria uno ogni 7,2, in Sicilia uno ogni 17,6, nella piana pugliese uno ogni 27,5 kmq. e in Sardegna uno ogni 35,6 kmq.

L'interesse di questi ultimi dati va ricercata nella conferma di un carattere di lungo periodo del processo insediativo meridionale, carattere che va riportato all'addensamento della popolazione in pochi luoghi e al permanere di un ampio spazio, non urbano, sostanzialmente vuoto. Così la ricerca dei caratteri di lungo periodo che sembrano connotare le modalità con le quali è avvenuto il processo di costruzione del territorio meridionale sembrano poter essere riportati a due aspetti: da un lato un processo di urbanizzazione senza industrializzazione di entità rilevante già alla fine dell'Ottocento; dall'altro l'assenza, in misura significativa, almeno in comparazione con le altre realtà centro-settentrionali, di diffusi investimenti in edilizia e opere di urbanizzazione del territorio non urbano. Vale a dire in una capillare opera di costruzione del territorio al di fuori delle città.

Il paradosso di questa situazione è che si è innescato nell'economia meridionale un processo di lungo periodo che ha visto proprio nelle costruzioni, nel processo di produzione di edilizia residenziale urbana e di opere pubbliche una doppia specializzazione produttiva in grado di autoalimentarsi e di dare senso economico al modello. Le città e i grandi paesi del Mezzogiorno oltre ad essere luoghi di scambio<sup>14</sup>, i nodi terminali di un'economia che guardava al commercio con l'estero (il ruolo del porto delle città meridionali), sono dall'impianto prevalentemente città di residenze, città di edilizia residenziale, città di case.

#### 4. *Pluralità e continuità (da una fotografia del 1981).*

Certo a chi osserva oggi il territorio meridionale nelle sue specificità locali non può sottrarsi dal riconoscere profonde differenze che rimettono in discussione la possibilità di contenere il Mezzogiorno molteplice all'interno di una sola griglia interpretativa, per di più partendo da lontano.

<sup>14</sup> Cfr. Barone, *Mezzogiorno ed egemonie cit.*, e A. Belli, *Le trasformazioni territoriali nel Mezzogiorno*, in Id., (a cura di), *Città e territorio: pianificazione e conflitto*, Napoli 1974. Cfr. inoltre il saggio di P. Bevilacqua in questo stesso numero di «Meridiana».

Intanto perché il processo insediativo degli ultimi decenni ha cambiato profondamente il paesaggio meridionale: all'emigrazione degli anni cinquanta e sessanta, che ha visto ampie zone dell'interno del territorio segnate da processi di esodo verso le città del Nord o verso le città e le coste dello stesso Sud, è seguita negli anni settanta una fase di riarticolazione delle dinamiche insediative che ha visto emergere con forza il ruolo del Mezzogiorno nel mercato residenziale italiano, sia nei suoi centri sia in alcuni sistemi insediativi minori. Ancora una volta pochi numeri ci aiutano a comprendere l'entità del fenomeno. Se nel decennio 1961-1971 (cfr. tab. 5) solo il 23% delle nuove abitazioni era stato realizzato nel Sud e nelle Isole, negli anni settanta la percentuale sale al 38,4% (con un forte incremento dell'attività edilizia in Sicilia e Sardegna), mentre, come vedremo meglio più avanti, nel corso degli anni ottanta, secondo recenti studi, la percentuale sarebbe addirittura salita al 46%. Ma anche qui sono le corone delle città metropolitane (cfr. tab. 6), in particolare quelle delle

Tabella 5. Percentuale sulla produzione abitativa in Italia alle date censuarie e stima della produzione anni '80

	1961-1971	1971-1981	1982-1991
Nord-Ovest	34,3	23,5	20,6
Nord-Est	18,9	19,3	17,3
Centro	23,8	18,8	16,3
Sud	16,2	23,0	29,9
Isole	7,0	15,4	16,0
Italia	100,0	100,0	100,0
Centro-Nord	76,8	61,6	54,1
Mezzogiorno	23,2	38,4	45,9

Fonte: Cresme su dati Istat.

Tabella 6. Tassi di incremento del patrimonio abitativo nei diversi tipi di insediamento 71-81

	Nord-Ovest	Nord-Est	Centro	Meridione	Isole	Italia
Aree metropolitane	10,3	18,2	18,1	16,6	43,7	15,6
— centri	3,0	10,9	14,6	8,0	27,2	9,4
— corone	24,8	35,2	38,3	29,4	145,1	31,2
Città medie	11,3	17,8	21,2	24,9	28,7	19,7
Piccoli centri	27,3	32,3	31,2	30,9	39,4	31,2
Totale	19,3	26,9	25,1	27,5	36,3	25,3

Fonte: Cresme su dati Istat.



Isole, e i comuni della fascia costiera, le aree più interessate dall'espansione edilizia che ha comunque viaggiato a ritmi superiori a quelli delle dinamiche aree del Nord-Est e del Centro. Così il Mezzogiorno vede, negli ultimi decenni, da un lato sostanzialmente non ridursi l'ampiezza delle sue aree vuote, dall'altro l'allargarsi e l'aggravarsi della congestione urbana non solo a città, da questo punto di vista, storicamente caratterizzate, come Napoli, o alle grandi città meridionali, ma alle sue aree di costa sulle quali si era visto, a partire dagli anni cinquanta, il sorgere di attività industriali e commerciali, e poi, negli anni settanta, il boom delle attività turistiche e quindi dell'attività edilizia finalizzata alle seconde case. I caratteri dell'intensa edificazione, e i nuovi problemi di qualità della vita urbana derivanti dall'intenso processo di concentrazione del costruito, sono esemplificati peraltro da un dato: oltre il 60% dell'intera produzione edilizia meridionale degli anni settanta è stata realizzata senza licenza edilizia, è cioè abusiva (cfr. tab. 7) e quindi è connotata dalle caratteristiche edilizie e urbanistiche tipiche di tale produzione<sup>1</sup>. Le diversità del Mezzogiorno vanno cercate, allora, non più tra poli e campagne vuote, ma tra aree urbanizzate e territorio non urbanizzato, ma anche tra i diversi livelli di qualità che determinano le diverse costruzioni urbane. Non è un caso che la frammentazione di un molteplice Mezzogiorno emerga con forza anche da una superficiale lettura dei diversi sistemi insediativi regionali.

Al censimento del 1981<sup>2</sup> la Puglia è un sistema polare fatto di soli

<sup>1</sup> Sul carattere fisico delle città e dell'insediamento meridionale rimandiamo alle considerazioni espresse in L. Bellicini, *In periferia. Temi, percorsi, immagini*, in «Meridiana», 1989, n. 5.

<sup>2</sup> Le fonti per le informazioni sui nuclei e sugli abitanti sono: Istat, *Popolazione residente e presente dei comuni. Censimenti dal 1861 al 1981*, Roma 1985; Istat, *12° censimento generale della popolazione. Vol. III, popolazione delle frazioni geografiche e delle località abitate dei comuni, Italia. Dati riassuntivi*, Roma 1986.

Tabella 7. Abusivismo

	totale	totale	abitazioni	
	abitazioni	concessioni	abusive	
	1971-1981	1971-1981	v.a.	%
Nord	1.892.291	1.700.000	192.291	10,16
Centro	832.175	700.000	132.175	15,88
Sud e Isole	1.694.282	650.000	1.044.282	61,63
Italia	4.418.748	3.050.000	1.368.748	30,98

Fonte: Cresme.

463 centri abitati e 240 piccoli nuclei insediativi. La definisce un sistema gerarchico, con quattro città oltre i 100 mila abitanti e sette centri tra i 50 e i 100 mila e poi via via una rete ordinata a scalare che si dirada sempre più perdendo di significato sul piccolo numero dei pochi piccoli centri. Il sistema urbano pugliese sembra quello disegnato dai teorici delle località centrali, fatto di corpi isotropi di dimensioni gerarchicamente diverse a seconda dell'importanza del mercato che definisce razionalmente l'uso dello spazio. Il segno distintivo del modello regionale sta nella specificità della conurbazione fisica della città principale: Bari al 1981 ha poco meno di 370 000 abitanti nel comune, altri 33 000 nel comune di Modugno ormai inglobato dal *continuum* edilizio, una irrilevante presenza di edilizia sparsa e di nuclei (Loseto). La conurbazione edilizia complessiva<sup>3</sup> raggiunge i 405 000 abitanti (10,4% della popolazione regionale), ma l'intera area urbana di gravitazione, la metropoli barese, ha una popolazione di 711 000 abitanti, interessa altri 19 comuni e concentra il 18,3% della popolazione regionale. Così come per il resto del territorio, quindi, anche la maggiore area metropolitana resta in fondo un comune che fa riferimento ad un sistema polare di centri di livello gerarchico inferiore posti a debita distanza<sup>4</sup>.

L'analisi dell'insediamento campano evidenzia invece un labirintico *continuum* edilizio della grande città capitale: su poco più di 96 000 ettari, il 7% della superficie della regione, si concentra oltre 50% della popolazione: la densità nel comune di Napoli è di 1 034 abitanti per kmq., di gran lunga la maggiore d'Italia (Milano ne ha solo 883). L'area urbanizzata, o meglio la conurbazione edilizia continua, investe quasi l'intera provincia e si allarga a quella di Salerno e lungo due direttrici di sviluppo verso Caserta da un lato e Avellino dall'altro. Solo Salerno e Torre del Greco, tra le altre città della regione, superano i 100 mila abitanti.

La Sicilia ha 823 centri abitati e 630 piccoli nuclei, ed è organizzata dal polo palermitano e dall'asse orientale che ha per centro Catania. La metropoli palermitana, che può ritenersi costituita da altri 17 comuni oltre al capoluogo, ha una conurbazione assai limitata:

<sup>3</sup> Prendo le elaborazioni sulle varie conurbazioni da un recente e assai interessante lavoro di M. Torres, *Dimensioni e strutture delle grandi conurbazioni italiane*, che ho avuto l'opportunità di leggere in dattiloscritto, 1991; i principali risultati dello studio sono in corso di pubblicazione in «Archivio di studi urbani e regionali».

<sup>4</sup> Tutte le indicazioni sulle aree metropolitane che seguono sono tratte da una ricerca coordinata da chi scrive per conto del Cresme su commissione del Credito Fondiario S.p.A. Cfr. in particolare, L. Bellicini, *Parte Prima*, in Cresme-Credito Fondiario, *Il mercato delle abitazioni negli anni '80*, Roma 1985.

731 mila abitanti (il 14,9% della popolazione regionale) racchiude il *continuum* edilizio (di cui 710 000 nel comune di Palermo), mentre circa 870 mila (17,7% della popolazione regionale) sono invece gli abitanti della intera area metropolitana, dal che emerge l'incapacità di Palermo di creare un sistema urbano di riferimento. Catania ha invece uno sviluppo della città continua che interessa 607 mila abitanti (12,4% della regione) con un'area metropolitana complessiva di 654 mila abitanti (13,3%), mentre la popolazione del capoluogo arriva a 380 mila abitanti. Il peso dell'area metropolitana è così assai forte, lungo la costa come verso l'interno e le pendici dell'Etna. Messina, che all'Unità abbiamo visto essere tra le grandi città italiane, ha oggi una conurbazione di 265 mila abitanti quasi tutti nel comune capoluogo (260 000 abitanti), pari al 5,4% della popolazione regionale. Oltre il 35% della popolazione siciliana risiede quindi nelle conurbazioni delle tre principali città; mentre il sistema urbano regionale si articola su un'altra città con oltre 100 mila abitanti (Siracusa) e sei città tra i 50-100 mila e un'importante rete di 81 centri tra 10-50 mila abitanti.

Alle tre grandi regioni urbane, come abbiamo visto tra di loro assai diverse, si contrappone il Mezzogiorno senza città: è il Mezzogiorno della Calabria, della Basilicata, del Molise. Ancora nel 1965 Gambi si chiedeva se per la Calabria si potesse parlare di città<sup>5</sup>; gli storici la evidenziano come una regione dove il ruolo propulsivo del mondo urbano sui processi di trasformazione del territorio è completamente mancato<sup>6</sup>. Certo il processo di crescita delle città calabresi c'è stato. Cosenza aveva 18 mila abitanti nel 1861, 57 mila nel 1951 e 107 mila nel 1981; Catanzaro è passata dai 55 mila abitanti del 1861 ai 173 mila del 1981. Ma restano ancora, nel contesto meridionale, piccole città, per lo più senza conurbazione (l'area metropolitana di Reggio Calabria, capoluogo compreso, raggiunge a malapena i 200 000 abitanti) e senza un legame funzionale.

Il Molise e la Basilicata hanno rispettivamente 620 mila e 335 mila abitanti, sono dal punto di vista della popolazione piccole regioni, e la montagna incide sul loro territorio per valori che vanno dal 55% al 47% della superficie territoriale, con la quasi totale assenza di aree pianeggianti. Campobasso non supera i 50 mila abitanti e Matera li raggiunge appena. Il 50% della popolazione molisana vive in comuni con meno di 5 mila abitanti, la più alta percentuale nazionale, men-

<sup>5</sup> L. Gambi, *Calabria*, Torino 1965.

<sup>6</sup> Cfr. Bevilacqua, *Uomini, terre, economie* cit.

tre in Basilicata la percentuale scende al 36%, quando la percentuale media del Mezzogiorno è del 17,2%. Qui è più alto il numero dei piccoli centri, ma mancano le città e la possibilità, date anche le caratteristiche del territorio, di tracciare un qualsiasi sistema urbano, i piccoli centri restano ancora isolati gli uni dagli altri.

Ancora diverso ci appare il quadro degli Abruzzi e della Sardegna. Gli Abruzzi sono segnati dal peso della montagna che caratterizza il 65% dell'intera superficie territoriale, e la totale assenza di pianure. Ma il processo insediativo vede una conurbazione forte, pur di dimensioni modeste, tra Pescara e Chieti, che interessa oltre 270 mila abitanti, pari al 22% della popolazione regionale. Pescara ha più di 130 mila abitanti e Chieti ne ha 55 mila e oltre i 50 mila abitanti sono anche Teramo e L'Aquila. Il dato interessante degli Abruzzi sta però nell'insieme di centri e nuclei che caratterizzano il territorio con un indice di uno ogni 5,1 kmq., appena sotto quello della Toscana (5,0) e quello delle Marche (4,4): e appena sopra quello campano (5,2), ha cioè un carattere insediativo simile ad alcune delle regioni mezzadrili dell'Italia di mezzo.

La Sardegna è storicamente un territorio poco popolato: anche oggi la densità regionale è di 69 abitanti per kmq., la più bassa in Italia dopo quella della Basilicata (62). Nella regione al censimento del 1981 vi è un centro o un nucleo abitato ogni 35,6 kmq. Eppure il peso di Cagliari è andato fortemente crescendo nel tempo. L'area metropolitana interessa ora circa 400 mila persone, 234 mila nel capoluogo e 165 mila nei 20 comuni che compongono la corona (Cagliari aveva solo 40 000 abitanti al 1861). La ricca pianura del Campidano e lo sviluppo delle funzioni di capoluogo di Regione ne hanno amplificato il ruolo regionale, ed ora nella sua area metropolitana risiede il 25% dell'intera popolazione sarda. Anche Sassari al nord dell'isola concentra oltre 100 mila abitanti e costituisce un insediamento di qualche influenza sul territorio.

Le diversità tra i contesti insediativi regionali non potrebbero essere più forti, ma allo stesso tempo proprio un'analisi come questa, che andrebbe certo più approfondita nella definizione degli ambiti locali, ci può portare a evidenziare altri aspetti utili alla nostra riflessione. Il primo di questi è che se prendiamo in esame quelle aree dove gli economisti ci dicono che i processi di sviluppo degli ultimi anni appaiono più interessanti, più densi di aspettative (l'area napoletano-casertana che sembra congiungersi con l'asse industriale di espansione tirrenico meridionale di Roma, gli Abruzzi con l'area adriatica di Pescara-Chieti, e poi l'area foggiana e il polo barese, e ancora, an-

che se con aspetti meno dinamici, l'area della Sicilia orientale, e la piana cagliaritana) ci troviamo di fronte assai spesso ad alcune caratteristiche: prevalentemente aree di pianura (dove si sono concentrati gli sforzi dell'infrastrutturazione viaria e agraria della Cassa per il Mezzogiorno), prevalentemente aree costiere, con importanti città-porto come principale polo di riferimento, e relativamente al Mezzogiorno, una elevata intensità di costruzione del territorio.

Il secondo, apparentemente banale, è che tutte le principali città meridionali (con veramente poche eccezioni) sono città-porto: guardano al mare. L'importanza della funzione del porto come sbocco ai mercati nazionali e internazionali, e quindi di economia che guarda, e dipende, dall'esterno conferma ancor oggi un carattere di lungo periodo che spiega molta parte del rapporto tra città e territorio nel Mezzogiorno<sup>7</sup>. Il peso di tale infrastruttura nell'economia odierna delle città meridionali è testimoniato dalla crescita che ha avuto il flusso di traffico (navi merci e passeggeri) dal dopoguerra ad oggi. Dal 1952 ad oggi è infatti progressivamente cresciuto il peso del sistema portuale meridionale su quello italiano (cfr. tab. 8) (nel 1952 i principali porti meridionali scaricavano e caricavano il 36,4% delle merci dell'intera portualità nazionale, mentre nel 1981 scaricano e caricano il 51,5% dell'intero valore nazionale; così le navi arrivate erano il 47,5% nel 1952 e sono salite al 54,6% nel 1988). Certo si trat-

<sup>7</sup> Cfr. *infra*, le considerazioni di P. Bevilacqua, *Forme del paesaggio ed evoluzioni dell'habitat*.

Tabella 8. Navigazione internazionale e di cabotaggio

	Navi arrivate (Tnz×1000) %		Merci (T×1000) %		Passeggeri (×1000) %	
	1952					
Nord-Centro	30.990	52,5	30.207	63,6	1.739	24,0
Mezzogiorno	27.999	47,5	17.255	36,4	5.500	76,0
Italia	58.989	100,0	47.462	100,0	7.239	100,0
	1958					
Nord-Centro	52.939	54,1	54.625	68,4	2.525	24,6
Mezzogiorno	44.854	45,9	25.273	31,6	7.736	75,4
Italia	97.793	100,0	79.898	100,0	10.261	100,0
	1988					
Nord-Centro	159.617	45,5	181.415	48,5	12.774	28,5
Mezzogiorno	190.770	54,5	192.518	51,5	32.120	71,5
Italia	350.387	100,0	373.933	100,0	44.894	100,0

Fonte: nostra elaborazione su dati Svimez (su dati Istat) e su dati Istat (1988).

ta di un'infrastruttura che in Italia ha segnato il passo nel contesto europeo, ma è l'unica tra quelle che abbiamo esaminato che manifesta per il Mezzogiorno una netta prevalenza delle dinamiche positive rispetto al Nord. Basterà, per contrasto, pensare alla rete ferroviaria (cfr. tab. 9), impiantata nel periodo che va dal 1861 al 1912<sup>8</sup>, e ancora ampliata durante il periodo fascista, che arresta il suo processo di ammodernamento e sviluppo a partire dagli anni cinquanta. Oggi i

<sup>8</sup> Sul ruolo delle ferrovie nel Mezzogiorno e nell'economia italiana, cfr. S. Fenoaltea, *Le ferrovie e lo sviluppo industriale italiano* cit., pp. 105-29; cfr. anche Carozzi, Mioni, *L'Italia in formazione* cit.

Tabella 9. Rete in esercizio delle Ferrovie dello Stato ed in concessione (1861-1987)

	dello Stato		in concessione		totale	
	km	%	km	%	km	%
			1861			
Nord					2.336	92,7
Sud					184	7,3
Italia					2.520	100,0
			1886			
Nord					8.080	66,8
Sud					4.022	33,2
Italia					12.102	100,0
			1912			
Nord					10.274	59,1
Sud					7.101	40,9
Italia					17.375	100,0
			1938			
Nord	10.689	63,1	3.086	49,2	13.775	59,2
Sud	6.261	36,9	3.185	50,8	9.446	40,8
Italia	16.950	100,0	6.271	100,0	23.221	100,0
			1958			
Nord	10.445	62,8	2.200	45,2	12.645	58,8
Sud	6.200	37,2	2.671	54,8	8.871	41,2
Italia	16.645	100,0	4.871	100,0	21.516	100,0
			1987			
Nord	10.237	64,1	1.343	37,7	11.580	59,3
Sud	5.736	35,9	2.222	62,3	7.958	40,7
Italia	15.973	100,0	3.565	100,0	19.538	100,0

Fonte: nostra elaborazione su dati Svimez (su dati Istat) e su dati Istat (1987).

chilometri di strada ferrata che servono il Mezzogiorno sono inferiori a quelli degli anni trenta, e con una qualità comparata di servizio molto peggiore: quasi il 70% della rete non è elettrificata e solo 976 chilometri dei 2 mila elettrificati sono a doppio binario. Oppure soffermarsi sul traffico degli aeroporti delle città meridionali (cfr. tab. 10), dei passeggeri e delle merci che servono. Dei 28 aeroporti principali che nel 1988 ci sono in Italia 14 sono nel Mezzogiorno (8 nelle Isole). È noto come il traffico aereo abbia avuto negli ultimi venti anni fortissimi incrementi, ma sono incrementi che nel confronto relativo tra Nord e Sud hanno visto ancora una volta il Sud tornare indietro: nel 1938 negli aeroporti meridionali transitava il 38% degli aerei, il 25% dei passeggeri e il 27% delle merci dell'intero traffico nazionale: nel 1988 sono transitati il 20,5% degli aerei, il 20,4% dei passeggeri, e il 5,4% delle merci.

Queste ultime osservazioni pongono indirettamente in primo piano la funzione competitiva della città e del territorio meridionali in un quadro di mercati e di scambi internazionale, e direttamente quello del ruolo che la dotazione di infrastrutture urbane e territoriali gioca nel determinare questa funzione. È necessario quindi allargare il campo della nostra osservazione.

##### 5. Allargare il contesto: uno sguardo all'Europa degli anni ottanta.

Una situazione come quella che abbiamo rapidamente descritta, va infatti rimessa in discussione a partire da quello che in questi anni più vicini a noi è successo in Italia e in Europa: per comprendere meglio il Mezzogiorno occorre allargare il contesto di riferimento ai

Tabella 10. Movimento commerciale complessivo per aeroporti (valori percentuali)

	1938	1958	1988	1938	1958	1988	1938	1958	1988
	aerei			passeggeri			merci (q.li)		
Settentrione	31,8	22,7	44,1	38,3	24,2	40,3	33,1	22,8	42,5
Centro	33,5	55,5	35,4	37,0	60,2	39,3	40,2	62,3	52,1
Meridione	14,5	9,8	8,3	9,8	6,5	7,6	11,0	9,0	1,3
Isole	20,2	12,0	12,2	14,8	9,1	12,8	15,7	5,9	4,1
Centro-Nord	65,3	78,3	79,5	75,4	84,4	79,6	73,3	85,1	94,6
Mezzogiorno	34,7	21,7	20,5	24,6	15,6	20,4	26,7	14,9	5,4
Italia	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: nostra elaborazione su dati Svimez (su dati Istat) e su dati Istat (1988).

processi di trasformazione in corso in un territorio più ampio.

Chi si è occupato di attività edilizia e di settore delle costruzioni negli anni ottanta non ha potuto fare a meno di riflettere sugli intensi processi di modificazione che hanno interessato, e stanno interessando, il territorio europeo. Si può senza dubbio alcuno sostenere che negli anni ottanta, e in particolare nella seconda metà, si è registrata una nuova, intensa, fase espansiva del ciclo edilizio, una nuova onda che ha investito tutti i paesi europei<sup>1</sup>. A leggere la pubblicistica che si occupa di costruzioni si resta sorpresi. Gli osservatori, italiani e stranieri, gli operatori del settore, gli stessi costruttori, i produttori di materiali, parlano di fase storica, ricordano i tempi della ricostruzione post-bellica; se avessero la possibilità, se fossero degli storici, ricorderebbero i tempi dell'unificazione dei mercati nazionali.

Dal 1985 al 1990 il livello degli investimenti in costruzioni è cresciuto del 60% in valori costanti in Spagna, del 35% in Belgio, del 25% in Francia, Gran Bretagna, Germania. In Italia è cresciuto solo del 10%. Ma questa crescita complessiva dell'Europa delle costruzioni non è poi gran cosa se la leggiamo rispetto alla vera e propria rivoluzione nelle tipologie dei beni prodotti che si è registrata proprio negli anni ottanta, rivoluzione che ha investito le modalità finanziarie di realizzazione delle opere, i rapporti tra pubblico e privato, gli attori della filiere delle costruzioni, i caratteri stessi che definiscono il settore delle costruzioni rispetto agli altri settori industriali. Tutti temi, questi ultimi, indispensabili per comprendere i caratteri dei processi di trasformazione della città e del territorio degli anni ottanta, ma che qui vale solo accennare, soffermandoci invece ancora una volta sulla descrizione di alcuni aspetti fisici che più immediatamente danno il senso di quello che sta succedendo.

Le due tipologie di prodotti vincenti di questi anni, in tutta Europa, sono stati l'edilizia destinata a fini non residenziali di *nuova produzione* e le opere del genio civile di *nuova produzione*. Una sostan-

<sup>1</sup> Vengono qui ripresi in breve i risultati di una ricerca condotta sul settore delle costruzioni in Europa nel corso degli anni ottanta, cfr. L. Bellicini, S. Stanghellini, *Le imprese di costruzioni nel mercato europeo*, Milano 1990<sup>2</sup>, alla quale si rimanda per quanto riguarda i cambiamenti quantitativi del mercato, le strategie delle grandi imprese di costruzioni e dei nuovi attori del settore, le complesse modalità di realizzazione delle opere; per una analisi più articolata del significato di queste trasformazioni sulla costruzione del territorio europeo cfr. L. Bellicini, *Le costruzioni nella costruzione dell'Europa. Appunti su nuovi attori, prodotti, luoghi e strategie del processo di trasformazione territoriale della seconda metà degli anni '80*, in corso di pubblicazione su «Urbanistica». Si rimanda a questi due lavori per una esaustiva collocazione bibliografica dei temi qui trattati.



ziale stagnazione, dopo anni di caduta, nonostante timidi segni di ripresa negli ultimi due anni del quinquennio, ha caratterizzato invece l'edilizia residenziale di nuova costruzione. Senza ombra di dubbio però infrastrutture ed edilizia terziaria e industriale sono i due comparti trainanti del boom edilizio. L'incremento degli investimenti nei comparti delle costruzioni in 14 paesi europei dal 1985 al 1990 (in valori costanti) è infatti stato il seguente:

Edilizia non residenziale nuova	43%
Genio civile nuovo	23%
Manutenzione	20%
Edilizia residenziale nuova	8%
Edilizia non residenziale nuova pubblica	8%

Una così profonda trasformazione in un settore tradizionalmente stabile come quello delle costruzioni deriva da molteplici fattori sui quali qui non vale la pena soffermarsi in questa sede, ma anche da alcuni grandi fatti generali che hanno caratterizzato gli anni ottanta come:

a) l'unificazione del mercato europeo (che è per altro una frustata continentale ad un processo di globalizzazione dei mercati già in atto) che ha innescato una rapida corsa alla modernizzazione e alla trasformazione delle reti di comunicazione (ferrovie, strade, tunnel e gallerie) e dei nodi intermodali di scambio (porti, aeroporti, stazioni);

b) una accentuazione della competizione localizzativa delle funzioni terziarie della città dovuto al processo di terziarizzazione dell'economia (e relativa deindustrializzazione) che ha riassegnato un ruolo centrale alla grande città (ruolo che era entrato in crisi negli anni settanta);

c) il processo di ristrutturazione industriale che è continuato negli anni ottanta, accentuando da un lato per le grandi imprese la sostituzione di *capitale al lavoro* (che ha tra l'altro significato nuovi processi di concentrazione, diversificazione e ramificazione nazionale e internazionale); dall'altro ha confermato la validità del tessuto di piccola e media impresa diffuso sul territorio che ha significato, nelle aree regionali dove si è verificata, «una utilizzazione capillare della manodopera disponibile, ovunque si trovasse, nelle città, nei centri minori, nelle campagne»<sup>2</sup>. Processi che, a grandi linee, hanno accentuato la pressione delle grandi imprese sulle aree urbane, e delle piccole imprese sul territorio, o meglio su alcuni territori regionali.

<sup>2</sup> A. Graziani, *Il Mezzogiorno e l'economia italiana*, in A. Giannola (a cura di), *L'economia e il Mezzogiorno*, Milano 1989, p. 19.

Ciò che queste dinamiche fanno emergere con forza è un processo di trasformazione infrastrutturale ed edilizia, a carattere europeo, che avrà come effetto finale quello di far scattare verso l'alto il livello di funzionalità complessiva dei sistemi urbani, meglio dei sistemi reticolari di città, e dei territori nazionali, per poter partecipare alla competizione localizzativa internazionale degli spazi e delle attività, che anticipa e seguirà l'unificazione dei mercati. Per lo storico che leggerà i processi di trasformazione degli anni ottanta, questi saranno certo gli anni della tecnologia informatica, ma anche quelli delle grandi comunicazioni veloci, delle reti e delle intermodalità di scambio, dei nuovi simboli urbani, delle città direzionali, di un nuovo significato da attribuire alla qualità dei servizi urbani. E, come sempre succede in queste fasi di profonde trasformazioni territoriali, gli anni ottanta saranno anche gli anni dell'emergere di nuovi squilibri.

#### 6. *Concentrazioni urbane e regionali: un'epoca di nuovi squilibri.*

Appare evidente infatti come i caratteri del processo di trasformazione degli anni ottanta hanno comportato una riarticolazione delle gerarchie territoriali, sia a livello nazionale che europeo.<sup>1</sup>

In Gran Bretagna, forse il caso più emblematico, all'inizio degli anni settanta il Sud-Est, l'area di Londra e di Dover accentrava il 30% del totale degli investimenti in costruzioni e il 20% degli investimenti non residenziali (investimenti che comprendono edilizia industriale, terziaria ecc.); nel 1989, con una dinamica fortemente crescente, si accentravano il 50% del totale degli investimenti e addirittura il 60% degli investimenti non residenziali. Nel solo 1988 a Londra si stavano costruendo, o erano in progetto, un valore di metri cubi destinati ad uffici che gli esperti del settore paragonavano al 40% dell'esistente. Vale a dire che in un solo anno Londra stava per raddoppiare la sua disponibilità edilizia destinata ad uffici.

Più o meno su questo livello è stata la situazione in Francia, attorno alle città di Parigi e Lione; o in Spagna, attorno a Madrid, Barcellona e Siviglia. Se poi pensiamo che il grosso sforzo di infrastrutturazione del territorio che è in corso è finalizzato al potenziamento delle reti autostradali e ferroviarie e degli aeroporti, che hanno come terminali le grandi città, vediamo come il processo di trasformatio-

<sup>1</sup> In questo senso vanno letti anche l'emergere di importanza delle economie regionali. Cfr. C.F. Sabel, *La riscoperta delle economie regionali*, in «Meridiana», 1988, n. 3.

ne territoriale presenti determinanti assai diversi da quelli, ad esempio, degli anni settanta.

È in questo contesto che conviene riproporre il problema della costruzione del territorio meridionale e dello squilibrio interno, utilizzando ancora una volta un indicatore fisico come il volume dell'edilizia non residenziale e residenziale realizzata nel corso degli anni ottanta<sup>2</sup>.

Il primo aspetto che possiamo evidenziare è che circa il 48% del volume di edilizia residenziale di nuova costruzione, prodotta negli anni ottanta in Italia, è stato realizzato nel Mezzogiorno (cfr. tab. 11). Per avere un riferimento di contesto, ricordiamo che nel 1990 secondo la nuova serie dei dati dell'Istat il valore aggiunto totale del Mezzogiorno è pari al 24,4%, di quello nazionale, quello delle costruzioni sale al 31,5%, la popolazione al 36,6%.

Per quanto riguarda l'edilizia non residenziale (cfr. tab. 12), invece, dal 1982 al 1990 nel Mezzogiorno si è costruito solo il 24,2%

<sup>2</sup> Vengono qui presentati i primi risultati di una recentissima indagine condotta dal Cresme sulla produzione di edilizia residenziale e non residenziale degli anni ottanta. La stima rielabora i dati sulle concessioni edilizie forniti dall'Istat, ristimando, sulla base di una individuazione tipologica dei caratteri economici dei comuni che alla rilevazione dell'Istat non rispondono, il valore complessivo della produzione. Il dato così ottenuto, in particolare per quanto riguarda la produzione residenziale, non dà però conto, se non parzialmente nell'ambito della ristima della produzione dei comuni inadempienti (nelle varie forme di inadempienza), dell'attività abusiva. Ciò a significare che il dato sulla produzione dell'edilizia residenziale meridionale è da considerarsi tendenzialmente sottostimato. Cfr. L. Bellicini, F. Toso, *Ipotesi interpretative e analisi della localizzazione territoriale della produzione edilizia negli anni '80*, di prossima pubblicazione. Per una analisi della produzione residenziale degli anni ottanta vedi anche M. Calzaroni, F. Toso, *Nota metodologica per la definizione di un indice trimestrale della produzione edilizia*, datt., dic. 1990, nel quale sono contenuti i risultati di un lavoro congiunto Cresme-Istat.

Tabella 11. Numero e volume di abitazioni prodotte dal 1982 al 1991

	numero abitazioni			metri cubi		
	Mono-bi famigliari	Pluri- famigliari	Totale	Mono-bi famigliari	Pluri- famigliari	Totale
Nord-Ovest	14,3	23,2	20,6	14,4	22,8	19,5
Nord-Est	17,6	17,2	17,3	18,9	17,3	17,9
Centro	9,3	19,1	16,3	9,8	18,2	14,9
Sud	36,4	27,2	29,9	37,2	27,9	31,5
Isole	22,4	13,4	16,0	19,7	13,8	16,1
Centro-Nord	41,2	59,4	54,1	43,1	58,3	52,4
Sud	58,8	40,6	45,9	56,9	41,7	47,6
Italia	781.593	1.911.944	2.693.437	515.017	801.254	1.316.330

Fonte: elaborazione e stime Cresme su dati Istat

del volume di edilizia non residenziale di nuova produzione (abbiamo escluso dalla nostra elaborazione il volume prodotto attraverso ampliamenti dell'esistente che è pari al 40% del nuovo nel Centro-Nord e al 18% nel Sud<sup>3</sup>). Ma entrando nel dettaglio delle tipologie dei beni prodotti notiamo come nel Mezzogiorno si sia realizzato solo il 14,2% del volume di edilizia destinata ad attività legate ai trasporti, alle comunicazioni e al credito; il 19,7% dell'edilizia destinata ad attività industriali e artigianali; il 24,1% dell'edilizia sociale; e il 35,1% dell'edilizia destinata all'attività agricola.

La specializzazione monofunzionale del Mezzogiorno e il divario con un Centro-Nord fortemente proiettato verso la sua trasformazione territoriale, di carattere europeo, emerge con maggior forza se articoliamo i singoli settori dell'edilizia non residenziale, per capire meglio dove si è costruito (cfr. tab. 13).

Più del 41% del volume nazionale della produzione di edifici destinati a commercio e turismo è concentrato in 3 regioni: Lombardia (15,5%), Emilia-Romagna (14,2%), Veneto (11,7%). Nella classifica delle prime trenta provincie con la maggiore attività nel decennio, vi sono, pur nei posti di rincalzo, quattro provincie meridionali: Napoli, Catanzaro, Salerno, Cosenza (cfr. tab. 14).

Il 50,8 del volume della nuova produzione edilizia destinata ad attività industriali ed artigianali si concentra in tre regioni: Lombardia (25%), Veneto (14%), Emilia-Romagna (12%). Ma, addirittura, il 40%

<sup>3</sup> Cfr. Istat, *Statistiche dell'attività edilizia*, vari anni. Considerando la produzione degli ampliamenti, la percentuale del volume di edilizia non residenziale realizzata nel Mezzogiorno scende al 21,4%.

Tabella 12. Volumi di edilizia non residenziale di nuova costruzione 1982-1991. (% su totale Italia)

	Industria e artigianato	Trasporti e credito	Commercio e alberghi	Altro (*)	Agricoltura	Totale
Nord-Ovest	33,6	36,3	22,5	32,9	22,6	29,9
Nord-Est	30,8	31,5	34,7	25,2	30,7	30,8
Centro	15,9	18,0	18,7	14,2	11,7	15,2
Sud	15,3	8,5	16,6	18,4	21,9	17,0
Isole	4,4	5,7	7,5	9,2	13,2	7,2
Italia**	485.692	22.318	99.934	79.683	200.721	887.348

\* Ospedali, edilizia scolastica, edilizia carceraria, altre istituzioni sociali.

\*\* migliaia di mc.

Fonte: elaborazione e stime Cresme su dati Istat

Tabella 13. Volumi di edilizia non residenziale di nuova costruzione 1982-1991. Regioni (% su totale Italia)

	Industria e artigianato	Trasporti e credito	Commercio e alberghi	Altro (*)	Agricoltura
Piemonte	7,2	6,1	5,8	8,8	9,2
Lombardia	24,8	27,2	15,5	20,5	13,2
Liguria	1,4	3,0	1,2	3,6	0,6
Trentino	1,9	4,0	4,8	4,0	2,0
Veneto	14,0	9,2	11,7	6,9	14,1
Friuli Venezia Giulia	2,9	4,1	4,0	4,4	3,0
Emilia Romagna	12,0	14,2	14,2	9,9	11,5
Toscana	6,8	3,7	7,5	3,7	3,8
Umbria	1,4	0,9	1,9	1,2	1,2
Marche	4,2	2,7	4,1	3,8	2,3
Lazio	3,5	10,6	5,2	5,5	4,4
Abruzzi	2,6	3,1	2,2	2,1	4,5
Molise	0,4	0,4	1,2	1,3	2,1
Campania	4,8	2,3	4,7	8,0	6,2
Puglia	4,1	1,6	4,6	4,1	3,4
Basilicata	1,5	0,2	1,0	0,8	2,3
Calabria	1,9	0,8	3,0	2,2	3,4
Sicilia	2,3	3,2	3,5	6,5	7,1
Sardegna	2,1	2,5	4,0	2,7	6,0
Italia	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

\* Vedi tab. 12.

Fonte: elaborazione e stime Cresme su dati Istat

Tabella 14. Volumi di edilizia destinata a commercio ed esercizi alberghieri dal 1982 al 1991. Le prime 30 provincie (% sul totale Italia)

1. Milano	6,3	11. Verona	2,2	21. Cagliari	1,5
2. Roma	2,8	12. Udine	2,1	22. Catanzaro	1,5
3. Trento	2,8	13. Forlì	2,0	23. Perugia	1,4
4. Treviso	2,7	14. Parma	2,0	24. Ancona	1,3
5. Brescia	2,6	15. Bolzano	2,0	25. Pordenone	1,3
6. Modena	2,6	16. Reggio E.	1,9	26. Salerno	1,2
7. Bologna	2,6	17. Bari	1,8	27. Cosenza	1,2
8. Firenze	2,6	18. Bergamo	1,8	28. Pesaro	1,2
9. Vicenza	2,4	19. Torino	1,8	29. Cuneo	1,2
10. Padova	2,3	20. Napoli	1,7	30. Como	1,2
	29,7		19,3		13,0
			49,0		62,0

Fonte: elaborazione e stime Cresme su dati Istat

dell'intera produzione nazionale è localizzato in 12 provincie (Milano, Brescia, Treviso, Bergamo, Vicenza, Verona, Padova, Torino, Modena, Firenze, Bologna, Como). Nella classifica delle prime 30 provincie compaiono tra le città meridionali Napoli (subito sotto Roma), Bari e Potenza (cfr. tab. 15).

Più del 61% del volume della produzione di nuovi edifici terziari, destinati a attività legate ai trasporti e alle comunicazioni, e al credito è concentrato in quattro regioni: Lombardia (27,2%); Emilia-Romagna (14,2%); Lazio (10,6%); Veneto (9,2%). Ma addirittura il 57,5% dell'intero volume nazionale è concentrato in 20 provincie, che, con l'eccezione di quelle di Roma, Latina e Torino, sono tutte padane. L'unica provincia meridionale presente nella classifica è quella di Chieti (cfr. tab. 16).

Il forte processo di concentrazione dell'attività edilizia produttiva ha interessato quindi negli anni ottanta le aree del Paese che mostravano già un livello di costruzione del territorio particolarmente elevato. Mentre il Sud è andato accentuando la sua specializzazione di serbatoio residenziale. Con il ruolo che questo significa per il settore delle costruzioni nell'economia meridionale.

Se prendiamo però in esame il comparto degli investimenti in opere pubbliche, la situazione appare caratterizzata da una migliore distribuzione territoriale degli interventi, anche se a seconda della fonte che si prende in esame il quadro muta sostanzialmente, ma con una logica di fondo, sulla quale vale la pena riflettere. Gli indicatori for-

Tabella 15. Volumi di edilizia destinata ad attività industriali e artigianali: 1982-1991. Le prime 30 provincie (% sul totale Italia)

1. Milano	10,0	11. Bologna	2,2	21. Cuneo	1,6
2. Brescia	4,2	12. Como	2,0	22. Varese	1,5
3. Treviso	3,2	13. Roma	1,8	23. Venezia	1,4
4. Bergamo	2,9	14. Napoli	1,7	24. Pesaro	1,3
5. Vicenza	2,8	15. Forlì	1,7	25. Ancora	1,3
6. Verona	2,7	16. Mantova	1,7	26. Potenza	1,2
7. Padova	2,7	17. Parma	1,7	27. Cremona	1,2
8. Torino	2,5	18. Bari	1,6	28. Alessandria	1,1
9. Modena	2,4	19. Udine	1,6	29. Trento	1,1
10. Firenze	2,4	20. Reggio E.	1,6	30. Perugia	1,1
	35,8		17,6		12,8
			53,4		66,2

Fonte: elaborazione e stime Cresme su dati Istat

niti dall'Istat sui lavori pubblici eseguiti nella seconda metà degli anni ottanta, mostrano che nel Mezzogiorno si è realizzato solamente il 35-37% del valore dei lavori pubblici realizzati in Italia (in linea con la percentuale di popolazione)<sup>4</sup>; se si elabora, invece, una stima della spesa per investimenti in costruzioni del settore pubblico allargato, la percentuale di spesa del Mezzogiorno sale al 42-45% a seconda degli anni<sup>5</sup>; se poi si prendono in esame i bilanci dello Stato e si considerano le indicazioni delle risorse finanziarie disponibili in conto competenza, sulla base delle leggi di spesa, il quadro appare ancora diverso: le risorse destinate al Mezzogiorno superano il 60% nel periodo 1986-'89; e addirittura, sulla base della Legge Finanziaria del 1990, sono superiori al 66%<sup>6</sup>.

Ma ancora una volta, analizzando le opere che vengono privilegiate nella spesa, vediamo una profonda differenza tra Nord-Centro e Mezzogiorno: prevalgono le opere infrastrutturali (stradali e ferroviarie) al Nord; mentre nel Mezzogiorno prevalgono, nell'ordine, le opere varie (in gran parte relative all'intervento straordinario), le opere di edilizia abitativa, le calamità naturali, le opere stradali.

Appare così, anche dall'analisi della spesa pubblica, un doppio problema: il primo relativo alla capacità di spendere le risorse disponibili (in tutta Italia il livello dei residui passivi supera il 50% della spesa, cioè è più quello che non si spende e che si potrebbe spendere, di

<sup>4</sup> *Ibid.*

<sup>5</sup> Bellicini, Toso, *Ipotesi interpretative cit.*

<sup>6</sup> Cresme, *Stima delle risorse finanziarie destinate alle opere pubbliche*, datt. Roma 1990.

Tabella 16. Volumi di edilizia destinata e trasporti e credito dal 1982 al 1991. Le prime 30 provincie (% sul totale Italia)

1. Milano	10,8	11. Parma	2,1	21. Bolzano	1,6
2. Roma	5,8	12. Latina	2,1	22. Genova	1,5
3. Brescia	4,6	13. Forlì	2,0	23. Cuneo	1,4
4. Bergamo	3,2	14. Mantova	2,0	24. Cremona	1,4
5. Modena	2,6	15. Reggio E.	1,9	25. Viterbo	1,3
6. Bologna	2,6	16. Padova	1,9	26. Pordenone	1,3
7. Trento	2,4	17. Vicenza	1,9	27. Chieti	1,1
8. Udine	2,1	18. Torino	1,9	28. Piacenza	1,1
9. Treviso	2,1	19. Verona	1,7	29. Pavia	1,0
10. Como	2,1	20. Varese	1,7	30. Venezia	1,0
	38,3		19,2		12,7
			57,5		70,2

Fonte: elaborazione e stime Cresme su dati Istat

quello che si spende, e gran parte di questa inefficienza, che si rileva da molteplici indicatori, deriva dalle amministrazioni del Sud); il secondo pone il problema dell'efficacia con la quale si spendono i soldi che ci sono. Appare evidente che negli anni ottanta sia mancata una strategia, una nuova strategia che caratterizzasse la spesa pubblica per la costruzione del territorio meridionale come era successo in altri anni.

### *7. Le costruzioni di un territorio non costruito.*

Il discorso che abbiamo cercato di sviluppare si ferma così di fronte a due fatti: il territorio meridionale appare costruito alla luce di una sorta di «monofunzionalità residenziale» da un lato; dall'altro inserito in un vortice di dipendenza dal finanziamento pubblico, ormai privo di strategie. Un finanziamento che si articola lungo due direttive: il massiccio impiego nella pubblica amministrazione, e l'attività delle opere pubbliche.

In questo senso va letto il processo di terziarizzazione dell'economia e della città meridionale. Intorno a questa spesa è andato costruendosi un sistema «razionale», in grado di autoriprodursi.

In effetti come ha osservato Augusto Graziani,

se è vero che l'economia del Mezzogiorno è tuttora largamente retta dal flusso di spesa pubblica, e se è vero che nell'economia meridionale lo sviluppo dei consumi sopravanza di gran lunga lo sviluppo degli investimenti produttivi, dobbiamo anche concludere che l'amministrazione dei flussi di spesa pubblica costituisce la fonte di potere maggiore della società meridionale. Il potere che altrove viene attribuito alla grande industria o all'alta finanza va invece attribuito, nelle regioni del Mezzogiorno, ai ceti che amministrano la spesa pubblica<sup>1</sup>.

È da questo punto di vista che devono essere letti la forte crescita della produzione residenziale e lo scarso sviluppo dell'edilizia non residenziale privata, ma anche il ruolo che hanno assunto nell'economia meridionale il settore delle costruzioni e, in particolare, il comparto delle opere pubbliche.

Un indicatore importante di quello che ciò significa, e che ci permette di argomentare quantitativamente in maniera più dettagliata il nostro discorso, può essere costituito dall'analisi delle quantità di opere appaltate nei due ultimi anni in Italia. È un'indagine parziale, ma che contiene evidenti elementi di interesse. Nel 1989 il 55,6% degli appalti pubblici in Italia era concentrato nel Mezzogiorno, nel

<sup>1</sup> Graziani, *Il Mezzogiorno e l'economia italiana* cit., pp. 40-1.



1990 la percentuale è scesa di poco, al 51,8%<sup>2</sup>: sono valori superiori anche al peso dell'edilizia residenziale meridionale sul totale italiano. Ma il dato più sorprendente è che il 60% dell'importo complessivo dei lavori appaltati nei due anni ricade in sole 24 provincie; di queste, ben 18 sono situate nel Mezzogiorno (cfr. tab. 17). Tra le prime 10 provincie, se Milano resta quella in cui più si costruiscono opere pubbliche (2 000 miliardi appaltati nel biennio 1989-90), e se non sorprende che Napoli e Palermo la seguano (con 1 550 e 1 440 miliardi) superando Roma, sorprende invece che Messina superi Torino (1 330 miliardi contro 1 260), e che le altre provincie a seguire siano nell'ordine Bari, Salerno, Catania, Cosenza, Potenza, Agrigento, Catanzaro.

Con evidenza le opere pubbliche mostrano in un quadro nazionale la loro importanza nell'economia meridionale: tutte le tradizionali classifiche di ricchezza qui si rovesciano.

Ma le opere pubbliche sono le opere che tradizionalmente hanno contribuito a costruire il territorio, a farne una patria artificiale della quale ci ha parlato Cattaneo. Cosa è successo allora nel Mezzogiorno, visto che le risorse, almeno negli ultimi anni, non sono mancate?

Per una risposta a questi interrogativi conviene rimandare al numero precedente di «Meridiana», dove Ada Becchi ha dato un quadro puntuale e dettagliato di come funziona oggi il meccanismo delle opere pubbliche nel Mezzogiorno, della sua capacità di autoalimentarsi sulla base di un principio sostanzialmente entropico che tende a non concludere mai le opere. Dato che «il significato dell'opera non

<sup>2</sup> L. Bellicini, F. Toso, *Meteoappalti*, in «Nuovo cantiere», 1991, n. 7/8.

Tabella 17. Percentuale degli appalti di opere pubbliche per gli anni 89-90. Le prime trenta provincie (% sul totale Italia)

1. Milano	6,1	11. Potenza	2,4	21. Sassari	1,3
2. Napoli	4,7	12. Agrigento	2,3	22. Trapani	1,3
3. Palermo	4,1	13. Catanzaro	2,1	23. Caltaniss.	1,2
4. Roma	4,0	14. Firenze	1,9	24. Bologna	1,2
5. Messina	3,8	15. Cagliari	1,9	25. Pisa	1,1
6. Torino	3,5	16. Brescia	1,7	26. Venezia	1,1
7. Bari	3,0	17. L'Aquila	1,6	27. Genova	1,1
8. Salerno	2,6	18. Benevento	1,5	28. Campobas.	1,1
9. Catania	2,6	19. Avellino	1,5	29. Siracusa	1,0
10. Cosenza	2,6	20. Foggia	1,3	30. Modena	1,0
	37,0		55,2		66,7

Fonte: elaborazione e stime Cresme su dati Telemat

sta dunque [...] nella sua utilità, ma è nei circuiti di relazioni finanziarie, e non solo, che realizzandola si possono attivare» Anzi, continua Becchi, da questo punto di vista non occorre talvolta neppure che l'opera sia realizzata: basta ne sia avviata la realizzazione. Basta addirittura che si dia il via al progetto, «che l'opera sia annunciata»<sup>3</sup>.

Non occorre soffermarsi ulteriormente sulla rete «razionale» di interessi che si viene a creare all'interno della società civile meridionale, nelle sue varie componenti, intorno a questa logica del finanziamento dei lavori pubblici. Sembra piuttosto necessario, nel chiudere, ricordare che il meccanismo entropico che caratterizza la produzione edilizia meridionale costituisce uno dei più drammatici quesiti sul futuro del Mezzogiorno. Rovesciando il titolo di questo contributo, si potrebbe sostenere che oggi l'economia della «non costruzione» del territorio meridionale passa paradossalmente attraverso l'attività delle costruzioni, cioè attraverso l'intensificazione della sua costruzione non finita; e che questo stesso carattere costituisce, in un contesto europeo come quello che ci aspetta, il principale problema del Mezzogiorno dei prossimi anni.

<sup>3</sup> A. Becchi, *Opere pubbliche* cit., p. 232.