

PROBLEMI DI EQUILIBRIO DEL SISTEMA INSEDIATIVO MOLISANO

Fra tutte le regioni del Centro-Sud il Molise è l'unica a non avere nemmeno un comune maggiore di 50.000 abitanti. Basta questa considerazione per comprendere come nel caso del Molise il concetto di regione amministrativa sia profondamente diverso dal concetto di regione economica. In effetti il Molise è una regione notoriamente priva di armatura urbana, dove l'«effetto-città» trova centri di diffusione sporadici e modestamente attrezzati — malgrado i nuovi ruoli affidati dall'autonomia regionale a Campobasso e le funzioni amministrative assunte da Isernia —, in ogni caso insufficienti a sostenere un qualsiasi autonomo consolidamento della debole struttura economica.

Pertanto il problema del Molise — scriveva F. Compagna nel 1964, in un suo classico saggio sulla «regionalizzazione» della politica di sviluppo economico (1) — «non è tanto quello di erigersi in regione, ma piuttosto quello di smembrarsi, in modo che ogni sua parte possa aggregarsi alla regione più vicina, possa organizzarsi secondo le convenienze dettate dalla sua gravitazione verso questa o quella metropoli, e verso questa o quella città di raccordo con le più vicine metropoli regionali».

Del resto tutte le indagini più recenti che vertono sulle caratteristiche dell'organizzazione urbana e regionale a livello nazionale confermano che per il Molise non si possono porre obiettivi di autonomia funzionale rispetto alle grandi aree contermini, delle quali il territorio molisano costituisce essenzialmente l'hinterland agricolo e periferico. Dalla carta delle aree di attrazione delle maggiori città italiane (2) si desume per esempio che il Molise e la Basilicata sono le uniche regioni italiane a non avere nemmeno una città con «funzioni regionali»: la trama delle aree di attrazione che ricopre il territorio nazionale presenta in tutto il Centro-Sud vistose smagliature e soluzioni di continuità. Se ci riferiamo ai risultati delle ricerche sulla gerarchia urbana in Italia condotte da R. Mainardi (3), si potrà constatare che Campobasso non figura neanche tra i cosiddetti «centri regionali secondari», che occupano il quinto rango nella gerarchia funzionale delle città italiane. Al capoluogo molisano viene attribuito il modesto rango di «polo terziario di un'area di consistenza comprensoriale». Infine l'*Atlante economico-commerciale delle regioni d'Italia* (4), che rappresenta pur sempre un tentativo di regionalizzazione economica del paese, anche se si fonda un po' riduttivamente sull'inquadramento terziario — e per di più sulle

---

(1) F. COMPAGNA, *L'Europa delle regioni*, Napoli, E.S.I., 1964, pp. 254. Cfr. la nota a p. 94.

(2) A. MORI e B. CORI, *L'area di attrazione delle maggiori città italiane*, in «Riv. Geogr. Ital.», Firenze, 1969, pp. 3-14.

(3) R. MAINARDI, *La gerarchia urbana in Italia*, in AA.VV., *Città e regione in Europa* (a cura di R. Mainardi), Milano, Angeli, 1973, pp. 70-90.

(4) SOMEA, *Atlante economico-commerciale delle regioni d'Italia*, Roma, Ist. Enclcl. Ital., 1973.

sole attività commerciali — assegna a Campobasso il rango di città sub-regionale, funzionalmente isolata fra i cinque centri urbani locali (Isernia, Larino, Riccia, Termoli e Venafro) che occupano il livello inferiore della gerarchia propriamente urbana.

Insomma, anche sulla scorta di queste fonti, pare proprio di poter concludere che il Molise è una regione che non dispone di un sistema urbano tale da conferirle una chiara organicità e funzionalità. « Può darsi che il Molise sia per qualche motivo una regione storica — concludeva Compagna — ma certo non è e non può essere una regione organica, relativamente autosufficiente, geograficamente coerente ed economicamente vitale [...] perché irrimediabilmente centrifuga ».

Sono passati quasi vent'anni dal 17 dicembre 1963, giorno in cui il Molise divenne la quindicesima regione a statuto ordinario. Per cui oggi appare lecito chiedersi: fino a che punto si è riempita di sostanza economica e civile quella « scatola vuota », come allora qualcuno la definì, quel comprensorio delimitato in base a criteri prevalentemente giuridici e storico-amministrativi? E, problema che oggi più da vicino ci interessa, che cosa è successo nel frattempo sotto il profilo della ridistribuzione territoriale della popolazione, dell'evoluzione del sistema degli insediamenti?

Nel 1963, come si sa, era già in pieno svolgimento quell'esodo agricolo e rurale che è stato definito di proporzioni bibliche e che ha dissanguato soprattutto le zone interne della regione (145.000 emigrati fra il 1951 e il 1971, in una regione che conta attualmente poco più di 300.000 abitanti). Ebbene, 97 comuni molisani, su un totale di 136, hanno continuato a perdere popolazione in tutti questi anni, e continuano a spopolarsi ancora oggi. Sono comuni che, dopo aver ceduto popolazione alle aree metropolitane transalpine, cisalpine e anche meridionali, continuano a cederne, sia pure in misura minore, magari non più alle aree metropolitane lontane, che non attirano più come una volta, ma alle città medie vicine e meno vicine. Gli unici comuni la cui consistenza demografica non è stata scalfita dal grande esodo degli anni '50 e '60 si contano sulle dita di una mano: Campobasso, Isernia, Termoli e Venafro. Si tratta in pratica delle sole zone dove si concentra il modesto stock regionale di opportunità produttive, occasioni di lavoro, offerta di servizi e beni di tipo urbano. Non a caso sono proprio questi comuni, e alcuni comuni ad essi contigui, quelli maggiormente interessati dall'attuale fase di recupero demografico (dal 1971 al 1981 il Molise ha recuperato circa 15.000 abitanti, per circa un terzo attribuibili a rientri di emigranti).

Inutile dire che quest'inversione di tendenza, più che a mutamenti occorsi nell'ambito del fragile sistema economico regionale, è dovuta alla crisi generale del sistema produttivo dei paesi occidentali e alla battuta d'arresto che lo sviluppo ha subito nelle aree forti, per cui è venuta meno l'attrazione delle tradizionali aree di richiamo nazionali ed estere.

A rafforzare la capacità d'attrazione demografica di questi centri principali — tutti situati lungo la direttrice che interconnette le pianure interne con la costa adriatica da un lato e con il Casertano dall'altro — hanno contribuito in anni recenti due fatti nuovi:

- l'incipiente processo di industrializzazione, sia pure tardivo e inadeguato;
- la realizzazione di una nuova importante infrastruttura viaria, la « fondovalle del Biferno ».

Il processo di industrializzazione ha coinvolto in un primo tempo il nucleo costiero della Valle del Biferno (Termoli e il contiguo centro di Campomarino) e successivamente gli altri due nuclei interni (Campobasso-Boiano e Isernia-Venafro), istituiti nel corso degli anni '70 allo scopo di controbilanciare gli effetti squilibranti del nucleo di Termoli. L'industrializzazione peraltro ha avuto finora effetti molto

circoscritti, per evidenti ragioni: basta pensare che lo stabilimento FIAT di Termoli è stato completato dopo il 1971 e che l'approvazione del piano regolatore del nucleo di Termoli risale al 1972, praticamente alla vigilia della crisi economica che ha coinvolto l'intero paese, e per di più dopo un secolo di dinamica demografica negativa alle spalle, che aveva già svuotato la regione, facendo quindi mancare i presupposti per un rapido processo d'industrializzazione.

Questo stato di cose fu realisticamente riconosciuto dagli autori di una ricerca sui rapporti tra tipologia industriale e infrastrutture del territorio, promossa dalla Cassa per il Mezzogiorno (5), dove si legge testualmente: « nel caso in cui si tratti di un processo di industrializzazione basato su impianti di rilevanti dimensioni produttive, allora non solo la manodopera, ma anche l'intero tessuto sociale della zona di Termoli si rileverebbero inadeguati, perché suscettibili di dispendiosi processi di congestione ». Previsioni puntualmente avveratesi, per cui oggi, trascorsi più di dieci anni dalla costituzione del nucleo industriale, ci troviamo in presenza di un complesso ancora abbastanza modesto in termini di livelli occupazionali e di connesse capacità produttive (6), e d'altra parte in grado di creare notevoli diseconomie ambientali (aumentato costo delle aree fabbricabili e dei fitti, scarsità di infrastrutture sociali, ecc.) (7).

Ad ogni modo sono stati proprio Termoli e Venafro a registrare tassi di incremento demografico particolarmente consistenti nel decennio 1971-1981, decisamente superiori a quelli degli stessi capoluoghi. Termoli ha addirittura superato Isernia nel 1973, diventando per consistenza demografica il secondo comune molisano, mentre Venafro, dal nono posto occupato nel 1971, si è portato al quarto posto in soli cinque anni.

E' interessante notare che Venafro e Termoli si collocano alle due estremità diametralmente opposte della regione, posizione che, come ha già osservato R. Si-

(5) M. DI PALMA e C. MAZZIOTTA, *Tipologia industriale e infrastrutture del territorio per una politica di sviluppo del Mezzogiorno*, Roma, Cassa per il Mezzogiorno, 1972. Cfr. le pp. 137-140 e 143-146.

(6) Dei 3281 occupati nello stabilimento FIAT alla data del censimento 1981 una parte consistente proviene addirittura da altre regioni, per la difficoltà di reperimento di manodopera locale. Come si rileva da una recente indagine pubblicata dall'UNIONCAMERE (*Gli effetti di impulso dell'industrializzazione importata*, in *Rapporto 1982 sullo stato delle economie locali*, Milano, Angeli, vol. I, pp. 319-330), l'indice di pendolarità si presenta elevato e la quota di addetti pendolari racchiusi entro l'isocrona dei 30' è inferiore, nello stabilimento di Termoli, agli altri stabilimenti FIAT del Mezzogiorno (52,4%, contro l'85,2% di Termini Imerese, il 62,3% di Bari e il 56,2% di Cassino). A ridimensionare le aspettative di crescita dei livelli occupazionali ha d'altra parte contribuito la crisi che ha di recente investito il settore automobilistico (le ore di cassa integrazione nella zona per il settore meccanico sono passate da 397.573 nel 1980 a 1.149.785 nel 1981). Il ricorso massiccio da parte della FIAT alla Cassa integrazione guadagni (alla fine del 1981 gli addetti in cassa integrazione a 0 ore erano circa 500) ha prodotto anche un certo numero di ritorni alle occupazioni originarie: si stimano in circa 200 gli autolicensing incentivati nel corso del 1981, con un rifluire di questi addetti nel terziario di piccolo servizio o nell'artigianato di servizio. Per quanto poi riguarda i tanto attesi effetti di induzione nei riguardi di attività economiche complementari, basti dire che l'integrazione interaziendale si limita finora a dimensioni di tipo tradizionale, quali la manutenzione e le attività di servizio privato (trasporti, mensa, pulizie, ecc.).

(7) Su questi aspetti richiamò l'attenzione E. BORLENGHI in una comunicazione presentata al Convegno « Aspetti geografici della politica regionale » (Napoli, 1974) sul tema *Grande impresa e uso del territorio. Il caso della Fiat a Termoli e Cassino*. « I fenomeni che innescarono a Torino una lunga serie di azioni rivendicative da parte dei lavoratori e che non furono certo l'ultima causa che spinse la FIAT a una politica di decentramento delle attività fuori dell'area metropolitana torinese, stanno comparando anche a Termoli e a Cassino » (cit. da p. 243 degli Atti del sunnominato convegno, « Pubbl. Ist. Geogr. Econ. Univ. di Napoli », XV, Napoli, 1974).

moncelli (8), denota una chiara tendenza degli insediamenti industriali verso localizzazioni periferiche alla regione, nell'evidente ricerca di quelle economie esterne che il basso grado di urbanizzazione del territorio interno non offriva a sufficienza. Pertanto è lecito dubitare che un siffatto rafforzamento dell'armatura urbana implichi un effettivo progresso sotto il profilo della coesione interna e dell'autonomia funzionale della regione.

L'altro fatto nuovo intervenuto in anni recenti è la costruzione della « fondo-valle del Biferno », una nuova arteria a scorrimento veloce che attraversa diametralmente tutta la regione, collegando la costa con le pianure interne.

La realizzazione della strada di fondovalle ha rappresentato una vera e propria rivoluzione nel sistema viario regionale, e ha in pratica eliminato quel fattore d'inferiorità geografica che già G. Fortunato aveva ravvisato nella « segregazione topografica » delle province interne. Fino a pochi anni fa, data la scarsa attrezzatura viaria e ferroviaria, per coprire la distanza Napoli-Campobasso (90 km in linea d'aria) si impiegavano circa tre ore, e quindi per esempio era difficile poter utilizzare nell'arco di una sola giornata i servizi direzionali localizzati nel centro di Napoli. Anche sul versante adriatico i collegamenti con l'agglomerazione Pescara-Chieti, uno dei capisaldi di quello che viene ormai definito il sistema urbano-industriale adriatico, erano tutt'altro che efficienti. Oggi la situazione appare radicalmente mutata: in un paio d'ore si può attraversare la regione da un capo all'altro. Quindi si è registrata una contrazione, in termini reali, della dimensione del territorio regionale, che ha rimesso tra l'altro in discussione l'organizzazione urbana preesistente, determinando nuove alternative di gravitazione, impensabili fino a pochi anni fa. Basti dire che esiste un pendolarismo più o meno occulto che trasferisce quotidianamente lavoratori dall'Isernino a Termoli, una distanza di più di 200 chilometri tra andata e ritorno.

D'altra parte la rapidità di realizzazione del nuovo asse ha impedito l'attuarsi di quel lento processo di adeguamento delle altre infrastrutture (urbane, residenziali, amministrative) alla nuova situazione viaria, per cui si ha l'impressione che la nuova trama sia semplicemente sovrapposta al tessuto precedente, cui è tenuta unita da pochi punti di sutura (9). Al modello del sistema viario tradizionale fondato sui criteri della « strada che cerca il centro », e adatto alle esigenze di una società preindustriale sottosviluppata che richiede la disseminazione degli abitanti sul territorio, si è bruscamente sovrapposta una nuova struttura ispirata a criteri del tutto diversi. Questi criteri postulano — coerentemente con la tendenza alla concentrazione territoriale degli insediamenti in rapporto alle necessità del nuovo modo di produrre industriale — una funzione opposta, cioè quella del « centro che cerca la strada » (quindi della strada concepita come strumento di sviluppo per l'insediamento). Perciò questa rapida crescita infrastrutturale ha avuto due effetti contrastanti: da un lato ha migliorato l'accessibilità dei centri urbani intermedi nei confronti del sistema dei servizi, e più in generale al sistema dei valori urbani; dall'altro ha creato uno scompenso funzionale tra il sistema stradale e il sistema urbano minore. Prendiamo il caso di Roccasicura. E' un comune distante una decina di chilometri in linea d'aria da Isernia, ma collegato al capoluogo da una strada malagevole e tortuosa, lunga una trentina di chilometri e certo non rispondente ai requisiti della viabilità odierna. Paradossalmente è quasi più agevole andare da

(8) R. SIMONCELLI, *Molise*, in AA.VV., *Le regioni del Mezzogiorno* (a cura di V. CAO PINNA), Bologna, Il Mulino, 1979, pp. 241-305.

(9) Sul problema del crescente divario funzionale tra sistema stradale e sistema urbano minore determinato dalla rapida crescita infrastrutturale, si veda: L. BUZZETTI, *Sedi umane e viabilità nel Mezzogiorno* (contributo alla relazione di C. Saibene, *Sedi umane e sviluppo socio-economico nel Mezzogiorno*), in « Atti XXII Congr. Geogr. Ital. » (Salerno, 18-22 aprile 1975), Cereola, Istituto Grafico Italiano, vol. II, t. II, 1978, pp. 123-191.

Isernia a Termoli che da Roccasicura a Isernia. E difatti questo comune ha perso quasi un terzo della sua popolazione proprio nell'arco di tempo intercorso dal 1973 a oggi, da quando cioè la fondovalle del Biferno ha inserito l'Isernino in una nuova dimensione economica, mentre in precedenza l'esodo era stato assai più contenuto.

Evidentemente le condizioni geomorfologiche, che tanto peso hanno avuto in passato nello strutturare i sistemi degli insediamenti e delle comunicazioni, esercitano ancora oggi nei confronti del sistema dei centri minori un'influenza, in termini di accessibilità e di tempi di percorrenza, che può precludere a molti centri arroccati su alture impervie e isolate ogni ragionevole possibilità di recupero sociale ed economico.

E qui tocchiamo un punto fondamentale della geografia degli insediamenti, comune ad altre zone appenniniche del Mezzogiorno e ad altre penisole mediterranee dell'Europa, problema già a suo tempo percepito da Vidal de la Blache, la crisi del sistema dei « presepi » appenninici, di quei paesi distribuiti sul territorio in ragioni di funzioni difensive che ormai sono del tutto superate (la difesa dalla malaria non meno della difesa dai briganti o dai saraceni), oppure — ed è il caso più frequente del Molise — costretti a ricercare le posizioni d'altura dal carattere franoso delle pendici e dei fianchi vallivi, il che non sempre è valso a metterli al riparo dalle insidie del dissesto idrogeologico (su almeno una sessantina di centri molisani incombe la minaccia di frane).

Se si considera l'ampiezza demografica dei comuni molisani si coglie una significativa conseguenza del grande esodo: la schiera dei centri sempre più piccoli tende ad infoltirsi. Nel 1951 i comuni con meno di 1000 abitanti erano 14; nel 1981 se ne sono contati 46, dieci dei quali con meno di 500 abitanti. Ricordo qui per inciso che i comuni con meno di 500 abitanti sono quelli che E. Leardi ha definito i « comuni minimi », sottolineando in un suo studio (10) le condizioni di scarsissima vitalità in cui sono stati tratti dalla rottura di antichi equilibri. Il comune meno popolato del Molise, Castelpizzuto — toponimo espressivo di una posizione scomoda e appartata — situato a 850 m.s.m. su un'altura alle falde del Massiccio del Matese, conta attualmente una popolazione di 185 abitanti; l'anno scorso vi è stata registrata una sola nascita.

Il grande problema che oggi si pone nei riguardi di questi centri in via di progressivo abbandono delle zone interne è di capire in che misura e in che modo possono essere recuperati e rivitalizzati. Questo è un compito al quale i geografi possono dare un contributo fondamentale, come ha di recente ricordato M. Pinna (11) in una tavola rotonda promossa dall'A.Ge.I. Come può essere innervato lo sviluppo delle aree marginali? Come promuovere e orientare gli effetti di propagazione dei nuovi assi infrastrutturali? Come individuare nuovi poli di aggregazione nei quali riannodare le maglie di una trama insediativa logora e antiquata?

Della questione dei presepi appenninici si è molto discusso quando si è trattato di stabilire i criteri per la ricostruzione dei centri distrutti dal terremoto del 23 novembre 1980. Più che di una discussione si è trattato di un'accesa polemica, alla quale si è riferito anche l'on. G. Zamberletti, nel suo appassionato intervento di questa mattina. Da una parte c'erano quelli, con F. Compagna in prima linea (12),

(10) E. LEARDI, *L'ampiezza demografica dei comuni italiani. I comuni minimi*, in « Boll. Soc. Geogr. Ital. », Roma, 1973, pp. 341-372.

(11) M. PINNA, *Alcune osservazioni sulla conservazione dei beni culturali e ambientali*, Introduzione alla tavola rotonda sul tema: « Ricupero e valorizzazione dei piccoli centri storici », « Mem. Soc. Geogr. Ital. », Roma, vol. XXXIII, t. I, 1981, pp. 9-34.

(12) Si veda in proposito F. COMPAGNA, *Dal terremoto alla ricostruzione*, Napoli, E.S.I., 1981, pp. 120, un *pamphlet* che raccoglie tutti gli articoli, le interviste e i discorsi che Compagna ha dedicato all'evento sismico e agli enormi problemi che ne sono derivati.

che proponevano una modernizzazione dell'assetto urbano delle zone appenniniche terremotate, abbandonando alcuni insediamenti particolarmente obsoleti e creando insediamenti alternativi, in grado di contrastare più efficacemente il processo di «desertificazione» delle zone interne. (E' significativo che nelle zone interne del Mezzogiorno il problema che più preoccupa attualmente è la desertificazione, più che la disoccupazione, come ha sottolineato in questa sede anche C. Beguinot, nella sua relazione odierna). Dall'altra parte c'erano quelli che si battevano perché venissero salvaguardate le preesistenti caratteristiche etnico-sociali e culturali delle zone colpite, contrari quindi a una ricostruzione che modificasse la disposizione medievale degli insediamenti. Sono i «tenaci difensori di vecchie pietre», come li ha un po' sarcasticamente definiti Compagna, ma che hanno saputo far valere democraticamente le proprie idee, tanto è vero che la legge del maggio 1981 «Provvedimenti organici per la ricostruzione e lo sviluppo dei centri colpiti» ha esplicitamente preso posizione a favore della ricostruzione «come e dove prima». La polemica naturalmente continua, proprio perché, a mio modo di vedere, questa è una controversia in cui tutti hanno una buona dose di ragione. Per quanto sensibili si possa essere all'argomento delle «culture locali», per quanto grande possa essere il rispetto per la vecchia cultura contadina e per le tradizioni, non si può non tener conto delle ragioni di coloro che avanzano seri dubbi sull'opportunità di preservare la cultura locale con denaro pubblico, anche a costo di gravi disagi per i residenti.

Ma lasciamo stare il caso delle aree terremotate (nelle quali per sua fortuna questa volta il territorio molisano non è stato coinvolto) e torniamo al problema più generale: che cosa è recuperabile, e come, nei nostri presepi? E' una questione che F. Compagna sollevò più di un anno prima del terremoto, in un suo intervento — era allora ministro per i Lavori pubblici — al congresso indetto dall'Istituto Nazionale di Architettura sul tema «Gli insediamenti italiani negli anni Ottanta» (13). Compagna diede anche una risposta, press'a poco in questi termini: forse, se ci renderemo conto che non molto è recuperabile e rivitalizzabile, ma soltanto poco, selezionando presepe da presepe, allora quel poco lo potremo più facilmente recuperare e rivitalizzare. Il senso di questa risposta è che una politica buona per tutti i presepi non esiste. Ce ne sono alcuni la cui posizione consente un facile reinserimento nell'attività produttiva, in un ruolo non secondario e non subordinato (penso a certi centri della valle del Sacco aggrappati alle pendici dei monti Lepini che fino a qualche anno fa sembravano irrimediabilmente condannati alla decadenza, mentre poi sono stati coinvolti dallo sviluppo industriale dell'asse di fondovalle). Ma ci sono altri presepi — ed è il caso della maggior parte dei centri delle aree montane del Molise — la cui emarginazione ne rende il recupero assai più problematico. E sempre più problematico diventerà, via via che si aggraverà il processo di squilibrio in atto nel territorio molisano, tra abbandono delle aree interne montane e carico eccessivo nelle ristrette zone che presentano più elevate suscettività di sviluppo. Un dualismo innescato e rafforzato proprio da quegli interventi di sostegno che hanno favorito alcune parti del territorio, condannandone altre all'isolamento, per la mancanza di una chiara programmazione dello sviluppo estesa all'intero territorio regionale.

(13) Cfr. il testo dell'intervento in *Gli insediamenti italiani negli anni Ottanta*, «Congr. Naz. Arch. 1979», Roma, INArch., 1980, vol. I, pp. 35-38. Compagna prospettò in quell'occasione la necessità di non limitarsi ai problemi delle aree metropolitane e delle città medie, ma di cominciare a preoccuparsi anche del destino di quei centri «che sono minori anche rispetto alle città medie».