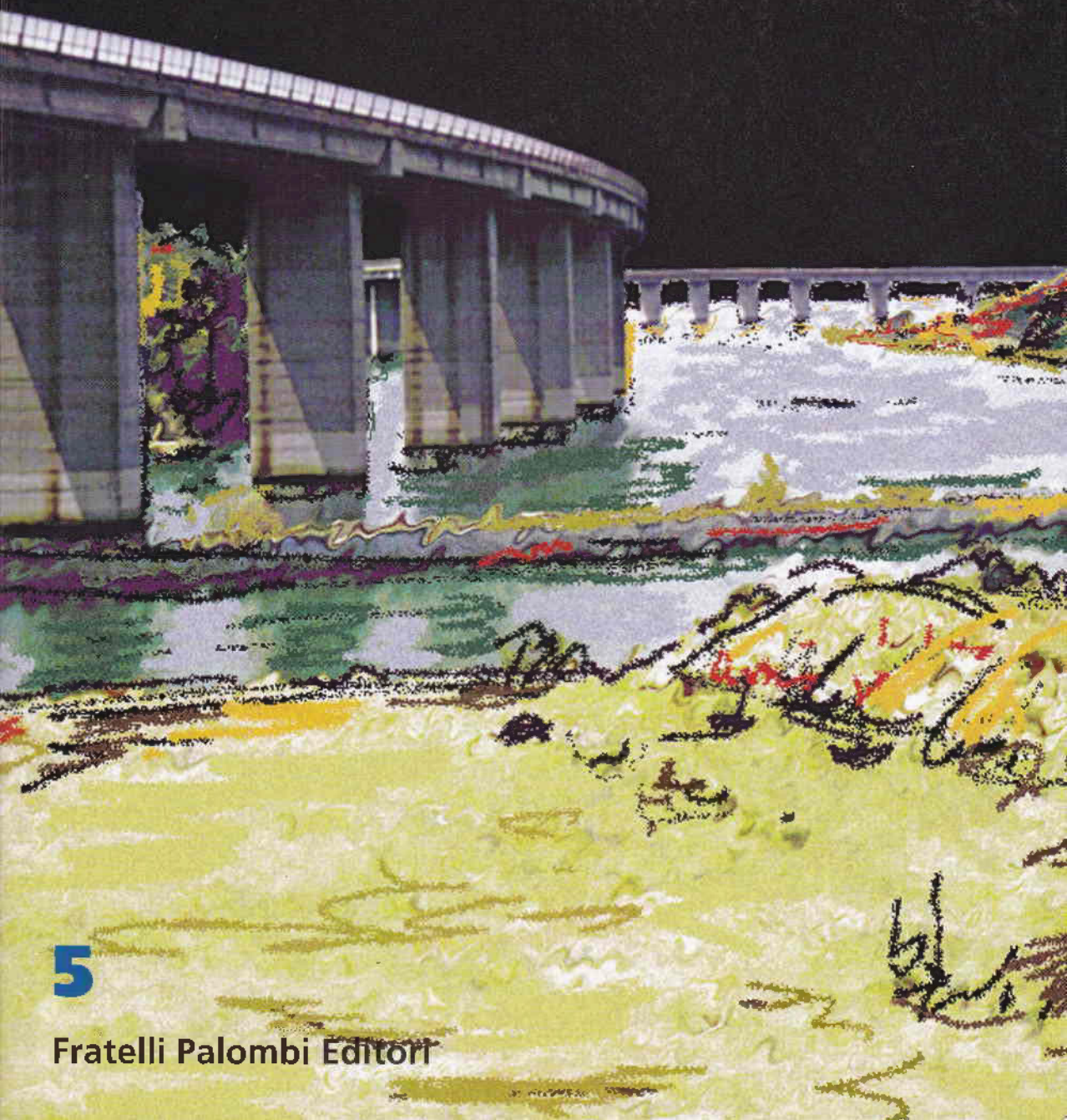


Studi di Architettura e Urbanistica

Ottavia Aristone

MOLISE

Paesaggi del mutamento



5

Fratelli Palombi Editori

Ottavia Aristone (1956, architetto) svolge attività di ricerca presso il Dipartimento di Architettura e Urbanistica di Pescara presso il quale è funzionario tecnico dal 1988. Ha pubblicato in particolare sui temi della pianificazione urbanistica e delle opere pubbliche; tra gli altri: "I grandi interventi infrastrutturali nella riorganizzazione del territorio", in Una trasformazione inconsapevole. Progetti per l'Abruzzo adriatico, 1922-1945 (di Maurizio Morandi), Gangemi, 1992; Intervento straordinario e governo delle trasformazioni, Libria 1993; "I piani urbanistici comunali", in Strumenti e attività di pianificazione nell'esperienza regionale abruzzese (P. Properzi, a cura di), Quaderni di urbanistica Informazioni 8, 1996; "Il Molise", in Le forme del territorio II (A. Clementi, G. Dematteis, P. Palermo, a cura di), Laterza, 1996.

Da lungo tempo l'immagine prevalente del Molise è quella di uno spazio geografico compatto con caratteri omogenei. Questa immagine, utilizzata come riferimento per politiche territoriali e di realizzazione di grandi opere, oggi non appare più adatta di fronte alla varietà e alla complessità che vanno assumendo le forme del territorio regionale.

Questa pubblicazione, prodotta nell'ambito della ricerca ITATeN, intende mettere in evidenza alcune differenze emergenti, identificando aree caratterizzate da specifici processi economico-produttivi e da specifiche morfologie insediative.

L'attenzione si rivolge in particolare, agli insediamenti insediativi locali dove i segni del paesaggio storico e naturale combinati con quelli della contemporaneità, generano forme e modi dell'abitare spesso inaspettati.

Così per i territori di Termoli, di Campobasso e di Isernia-Venafro i tanti segni dei "paesaggi del mutamento" restituiscono la molteplicità degli ambienti insediativi esistenti e contribuiscono ad articolare l'immagine e il senso del Molise attuale.

Saggio campione gratuito fuori commercio,
fuori campo applicazione I.V.A., esente da bolla di
accompagnamento art. 2 lettera d, D.P.R. 633/72 e
art. 4 n. 6 D.P.R. 627/78.



ISBN 88-7621-471-2

Ottavia Aristone

MOLISE

Paesaggi del mutamento

Introduzione
Alberto Clementi

QUADERNI BLU
Collana del Dipartimento di Architettura e Urbanistica
della Facoltà di Architettura di Pescara
a cura di
Alberto Clementi

n. 5
© 1998
Tutti i diritti spettano alla
Fratelli Palombi s.r.l.
via dei Gracchi, 183
00192 Roma

Progettazione e realizzazione grafica
e redazionale a cura della Casa Editrice

*Volume pubblicato con il contributo dell'Università degli Studi
"G. D'Annunzio" di Chieti e con i fondi 40% del Ministero dell'Università e
Ricerca Scientifica e Tecnologica*

In copertina: Il ponte sulla diga del Liscione.

5

Quaderni Blu

Fratelli Palombi Editori

**ITATeN:**

Indagini sulle
trasformazioni degli
assetti del
territorio
nazionale

Collana dei quaderni Itaten*Consiglio scientifico*

G. Barbieri, università di Chieti; A. Belli, università di Napoli; D. Borri, politecnico di Bari; S. Camicia, università di Perugia; C. Diamantini, università di Trento; B. Gabrielli, università di Genova; R. Innocenti, università di Firenze; A. Lanzani, politecnico di Milano; G. Las Casas, università di Potenza; G. Macciocco, università di Cagliari; S. Menichini, università di Roma; C. Monti, università di Bologna; B. Rossi Doria, università di Palermo; B. Secchi, IUAV Venezia; M. Sernini, università di Reggio Calabria; A. Spaziantè, politecnico di Torino.

Comitato editoriale

Federico Cempella, DICOTER, ministero Lavori Pubblici; Alberto Clementi, università di Chieti; Giuseppe De Matteis, politecnico di Torino; Piercarlo Palermo, politecnico di Milano; Giancarlo Storto, DICOTER, ministero dei Lavori Pubblici

Questa pubblicazione viene prodotta nell'ambito del programma di ricerche ITATEN (convenzione DICOTER, Ministero dei Lavori Pubblici, Università di Chieti, Politecnico di Milano, Politecnico di Torino).

Il libro presenta gli esiti dei tre anni di lavoro della unità di ricerca regionale "Molise" nell'ambito del programma Itaten. Indagine sulle trasformazioni degli assetti del territorio nazionale, convenzione tra Ministero dei Lavori Pubblici - Dicoter con Università di Chieti, Politecnico di Milano, Politecnico di Torino, coordinato a livello nazionale da Alberto Clementi, Giuseppe Dematteis e Piercarlo Palermo.

Il lavoro di questa Unità è stato coordinato da chi scrive con: Anna Marrano (Ambiente Insediativo Costellazione di Termoli), Angelo Simonelli (Ambiente Insediativo Direttrice Campobasso-Bojano), Gennarina Ciunmo e Maria Mammarella (Ambiente Insediativo Direttrice Isernia-Venafro), Leonardo Forte (Ambiente Insediativo Direttrice Isernia-Venafro; raccolta e prima classificazione dei materiali relativi ai principali progetti di opere); alla fase iniziale del lavoro ha partecipato Cosmo Mercuri.

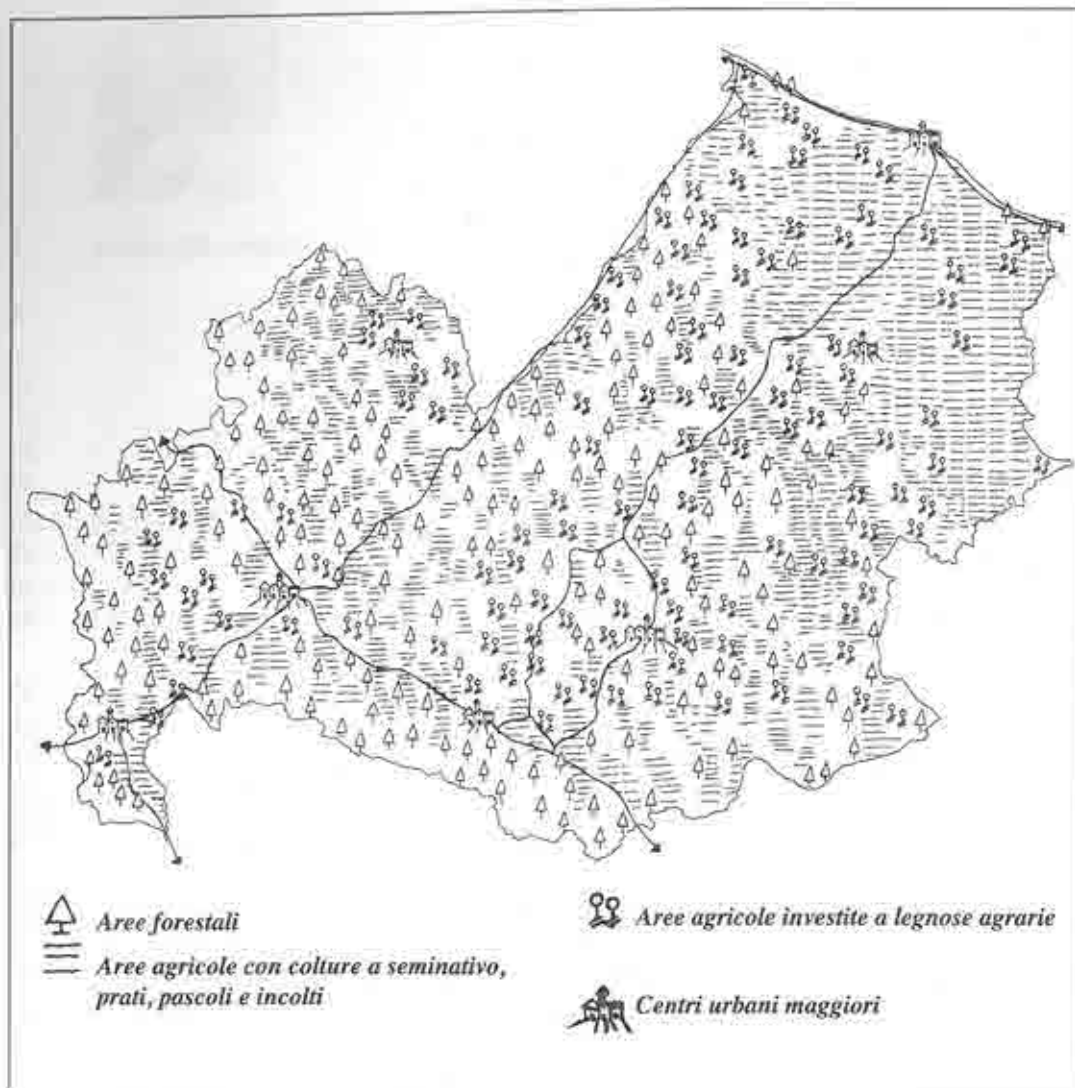
La cartografia digitale regionale e degli AIL è stata eseguita da Angelo Simonelli, con Luciano Di Falco che ha predisposto il trattamento finale delle immagini; Gennarina Ciunmo ha redatto i profili stradali; i disegni sono di Anna Marrano, le schede relative al repertorio dei progetti sono state riportate su supporto magnetico da Federica Miccio.

A tutti coloro che sono stati citati, agli autori dei contributi scritti, al gruppo di ricerca attivato presso il Daa (regioni Marche, Abruzzo e Molise, Macroregione adriatica) coordinato da Giuseppe Barbieri, va un sentito ringraziamento per la molteplicità degli stimoli di riflessione e per il continuo confronto.

Ai funzionari, ai dirigenti tecnici ed ai professionisti, agli amministratori locali ed ai parlamentari della regione Molise, alle numerose "persone della società civile" - ambientalisti, giornalisti e alla Comunità Monastica Benedettina di San Vincenzo al Volturno - va la mia più profonda gratitudine per aver messo a disposizione, con generosità di tempo e di idee, oltre che materiali di lavoro, preziose opinioni e racconti che mi hanno consentito di arricchire il percorso intrapreso.

Sommario

Introduzione	<i>Alberto Clementi</i>	7
Note preliminari		9
Parte I. LE IMMAGINI		11
1. Le immagini esistenti		13
I. Approfondimenti		25
<i>Immagini e forme del passato.</i>		25
<i>Le rappresentazioni cartografiche.</i>	<i>Anna L. Palazzo</i>	25
II. Approfondimenti		39
<i>Immagini e forme del passato.</i>		39
<i>Tratturi e forma degli insediamenti</i>	<i>Mario Cerasoli e Angela Cordoni</i>	39
Parte II. IL TERRITORIO CHE CAMBIA		53
1. Le forme del territorio		55
2. Gli ambienti insediativi locali: Costellazione di Termoli		81
3. Gli ambienti insediativi locali: Direttrice Campobasso-Bojano		95
4. Gli ambienti insediativi locali: Direttrice Isernia-Venafro		107
Parte III. LE TRASFORMAZIONI DEL TERRITORIO		127
1. I piani e i progetti		129
III. Approfondimenti		141
Le trasformazioni.		141
<i>La attuazione dei Piani Paesistici: il ruolo della Regione</i>		141
	<i>Francesco Manfredi-Selvaggi</i>	
IV. Approfondimenti		157
Le trasformazioni.		157
<i>La variante di Venafro: l'amministrazione comunale nella biografia di una intenzione</i>	<i>Leonardo Forte</i>	157
2. Repertorio dei progetti		171
Parte IV. LE IMMAGINI AL FUTURO		215
1. Le immagini e i temi per il futuro		217
FONTI		221



Uso del suolo. Rappresentazione. (da: "Carta dell'Uso del Suolo", a cura del Consorzio ITA, su dati ISTAT, 1991)

Introduzione

di Alberto Clementi

Sembra riprendere in questi ultimi tempi l'interesse verso lo studio degli assetti territoriali del Paese, dopo le alterne vicende che hanno prima mobilitato le energie dei ricercatori delle università per poi congelarle con discutibili provvedimenti amministrativi o con sostanziali disinvestimenti dei fondi pubblici.

Il programma Itaten, indagine sulla trasformazione degli assetti del territorio nazionale promosso dalla Dicoter/ministero dei Lavori Pubblici è fermo da qualche tempo, proprio quando aveva ormai superato la lunga fase di rodaggio ed aveva cominciato a produrre le conoscenze di base indispensabili per cercare di comprendere meglio i profondi mutamenti che stanno investendo il nostro territorio in questi anni.

Intanto le condizioni stanno cambiando. Sono partiti alcuni piani territoriali regionali, e molti piani di area vasta di iniziativa delle Province.

Inoltre si è avviato il Piano nazionale delle Reti Infrastrutturali, una salutare innovazione da tempo attesa, che peraltro – nelle versioni di cui è dato di sapere allo stato attuale – sembra improntata da un pensiero attento alla sostenibilità degli investimenti pubblici e privati piuttosto che alle funzionalità e alle coerenze territoriali.

Ma soprattutto è di questi giorni il decreto attuativo della legge sul federalismo amministrativo, che significativamente riconosce «di rilievo nazionale i compiti relativi alla identificazione delle linee fondamentali dell'assetto del territorio nazionale con riferimento ai valori naturali e ambientali, alla difesa del suolo e alla articolazione territoriale delle reti infrastrutturali e delle opere di competenza statale» (art. 52, Decreto Legislativo di attuazione della Legge 15 marzo 1997, n. 59).

Si è dunque finalmente rimessa in movimento la situazione. Tanto le esperienze di pianificazione regionale, che il Piano delle Infrastrutture e l'ancora irrisolto compito di individuare le linee di assetto del territorio nazionale configurano occasioni di grande interesse per la ricerca delle università.

C'è da augurarsi che si creino di nuovo le condizioni per partecipare attivamente alla costruzione di atti amministrativi dello Stato e delle Regioni che rischiano di percorrere strade già note e dagli enti spesso deludenti. C'è soprattutto da augurarsi che questo momento di ripresa delle attenzioni verso il territorio non venga sciupato da atteggiamenti politici e operativi indifferenti al grande patrimonio di risorse che le università possono offrire alla

elaborazione di una prospettiva di intervento più consapevole e dunque più efficace nei suoi risultati.

La pubblicazione dei risultati della ricerca sul territorio del Molise intende contribuire a questa prospettiva di lavoro.

Prodotti a partire dalla prosecuzione della ricerca Itaten, questi materiali non sono mirati ad obiettivi immediatamente operativi. Non potrebbero dunque essere assunti immediatamente all'interno delle azioni di pianificazione in corso, e neppure potrebbero essere utilizzati per identificare priorità di intervento per le infrastrutture di interesse nazionale. Però costituiscono uno sfondo rilevante rispetto a cui a nostro avviso dovrebbero misurarsi le ipotesi di intervento prodotte a vario titolo dalle amministrazioni responsabili del governo del territorio.

Almeno questo è l'augurio che ci facciamo, nella convinzione che soprattutto per le regioni meno studiate fino ad oggi sia indispensabile muovere da una plausibile interpretazione delle morfologie insediative e dal loro mutamento per costruire politiche territoriali accettabili.

8 aprile 1998

Note preliminari

La costruzione del racconto della ricerca è stata affidata alla nozione di *attraversamento*.

Si tratta di una nozione vaga, che consente tuttavia di muoversi con ampia libertà. Per suo tramite si manipolano le distanze per cogliere la straordinarietà nell'invarianza, l'eccezionale nella ripetitività di un evento o di un suo modo di essere, il fantastico nella permanenza. Attraverso questo approccio si può ridurre il rischio di rimanere sopraffatti dai tempi lunghi occorsi per le trasformazioni, dalle distanze tra i luoghi e tra gli eventi le cui tracce sul suolo sono linee esili, a volte impercettibili; altre volte sono invece imprescindibili ma si possono cogliere solo attraverso la manipolazione e la alterazione delle distanze spaziali e temporali. L'*attraversamento* è il modo di accedere attraverso il movimento, di rompere gli schemi che considerano immutabili le distanze che invece si possono ridefinire di volta in volta quali variabili dipendenti degli itinerari intrapresi e della velocità di percorrenza.

Così si percorre lo spazio ma anche il tempo. E i tanti racconti proposti si avvalgono del ricorso all'*attraversamento* in modi differenti dando luogo ad esiti molteplici.

Si esplorano gli itinerari percorsi e rappresentati dagli antichi popoli: l'azione prolungata nel tempo definisce traiettorie che intersecano di volta in volta parti differenti dello spazio: i sanniti costruiscono un rapporto con il territorio lungo una linea ed un percorso differenti da quelli delineati dagli antichi romani. Nel corso del tempo tale rapporto si ridefinisce più volte. Si possono cogliere i caratteri e le tracce permanenti impresse dall'andare e venire; i mutamenti di direzione degli spostamenti e la variazione nei modi di uso del suolo acquisiscono la stessa rilevanza. E ancora, per intercettare i caratteri del territorio e i luoghi del mutamento, dando coerenza al racconto che se ne fa, si simula l'*attraversamento* del territorio, il viaggio è il luogo dell'apprendimento. Lungo i percorsi lo sguardo è guidato nel movimento a riconoscere i modi e gli aspetti del vivere: quelli disseminati ed anche le forme di densificazione più significative che chiamiamo Ambienti Insediativi Locali nei quali si abita e si lavora e si producono innovazioni nello stare e nel porsi in relazione con l'esterno. L'*attraversamento* permette di ricomprendere nel racconto anche gli oggetti che lo rendono possibile, le opere che consentono di simulare il viaggio, che segnano i punti di vista e le linee delle sue variazioni: sono i ponti, i cavalcavia e le strade che attraversano e collegano lo spazio e lo rendono percorribile, che danno unità e compiutezza laddove prevalgono separatezza e frammentarietà.

La lunga stabilità che contrassegna la storia della regione ha indotto ad intraprendere un avvicinamento per punti piuttosto che per estensione, al fine di comprendere meglio gli eventi rari e distanti che determinano i mutamenti. Il tempo scorre troppo lentamente; anche lo spazio scorre lentamente, rari grumi segnalano la presenza umana. L'approccio prescelto porge attenzione al discontinuo, al puntiforme; si costruisce l'ordito su alcuni nodi selezionati, spaziali e temporali; si intercettano e si esaltano i segmenti, la variazione di direzione, piuttosto che le linee lunghe. Perché la stabilità riguarda la storia, il susseguirsi lento del tempo e degli eventi contenuti ai quali ci si avvicina con animo differente in ciascuna parte del lavoro. Analogamente l'uso dello spazio è discontinuo non solamente per la distanza che intercorre tra i borghi ed i centri ma per i modi di uso del suolo non urbano e per il rapporto che si è stabilito tra la città e la campagna, tra i luoghi dell'abitare e gli spazi non abitati.

La esposizione del lavoro si organizza secondo tre funzioni fondamentali, che corrispondono alle principali articolazioni della ricerca ITATEN al cui interno si è sviluppata la presente ricerca.

La I Parte "Le immagini" trova riscontro nella IV Parte, l'ultima, "Le immagini al futuro". Per la costruzione e l'intercettazione delle immagini che si propongono si utilizzano materiali eterogenei, letterari, storici, insieme ai documenti ed alle proposte più vicine alle discipline territoriali.

Con la II parte "Il territorio che cambia" si individuano le differenti morfologie insediative, i modi di vita e di organizzazione delle principali relazioni spaziali. Si fa uso del testo scritto ma anche della rappresentazione grafica, nella forma del disegno tecnico e in quella più ricca di suggestioni della *illustrazione a mano libera* o anche in quella interpretativa fotografica. Oltre al territorio regionale nel suo insieme sono oggetto della riflessione e della istanza di conoscenza gli Ambienti Insediativi Locali più significativi che si intercettano nel corso del lungo, ripetuto e variato viaggio di *attraversamento* della regione.

Nella III parte "Le trasformazioni del territorio" infine si ricercano e si osservano i modi e le azioni della società locale, nelle sue molteplici articolazioni, per le modificazioni e la riorganizzazione del territorio: i piani e i progetti, quelli in corso di realizzazione, ma anche quelli intorno ai quali si discute solamente e che possono essere interessanti indicatori per il futuro. Molti progetti sono stati descritti e censiti nel "Repertorio delle Opere" contenuto alla fine di questa parte del lavoro.

Pescara, settembre 1997

Parte I. LE IMMAGINI

*«Dice Caeiro che da quel villaggio, a causa della sua piccola dimensione, si può vedere una maggior parte del mondo che non dalla città; e per questo il villaggio è più grande della città...
"Perché io ho la dimensione di ciò che vedo
E non la dimensione della mia altezza"»*

Fernando Pessoa

1. Le immagini esistenti

Obiettivo di questa parte del lavoro è la costruzione di un catalogo delle immagini più significative del Molise. I *territori* di cui si parla sono qui, infatti, territori in immagine ossia il territorio rappresentato è del tutto afferente al registro discorsivo. A tal fine si è sperimentato l'avvicinamento a materiali testuali eterogenei e a linguaggi e codici disciplinari differenti ma la varietà è relativa anche alle epoche storiche ed ai punti di vista di cui si è tenuto conto - tipologia e posizione dei soggetti rispetto ai luoghi, osservatori esterni o abitanti. Il procedimento in virtù del quale si sono raccolte o desunte le immagini, ha evidenziato che, qualora si voglia pensare di riunire i materiali in *gruppi omogenei*, la ripartizione supera i limiti relativi alla appartenenza disciplinare per acquisire carattere autonomo: risulta prevalente la visione del mondo propria del soggetto narrante in quanto tale - caratteri e origine e non competenze della soggettività -, piuttosto che la struttura specifica delle conoscenze specialistiche utilizzate, delle discipline.

Tramite la costruzione di un catalogo di immagini si vuole capire e rendere evidente come l'affermazione "la cosa sta come noi la vediamo"¹, può non essere univoca: sono possibili più esiti. Procedere esplorando la molteplicità delle immagini possibili, dei mondi possibili, avvicina ad un limite inquietante nel quale il segno avanza e si manifesta ambiguo e cangiante: percorrerne il senso di ambiguità in modo assoluto, illimitato, tende a ridurre il significato ad allusione, a ponte che, piuttosto che consentire la costruzione di immagini (nuove), tende ad evocare e a traguardare nella direzione di quelle già esistenti in una specie di paradosso della conoscenza².

Le considerazioni svolte e i temi accennati portano a dovere affrontare positivamente la scelta del modo di rappresentare oggetti a volte sfuggenti. Quale ordine attribuire alle parti che costituiscono il catalogo? Vale a dire, qual è il criterio di esposizione più lieve che, non perseguendo

¹ «Riflettere sul mondo significa cercare la moderna immagine del mondo [Weltbild][.....]«Immagine» non significa qui qualcosa come imitazione, ma ciò che è implicito nell'espressione: avere un'idea fissa [Bild] di qualcosa. Il che significa la cosa sta come noi la vediamo[.....]Immagine del mondo, in senso essenziale, significa quindi non una raffigurazione del mondo, ma il mondo concepito come immagine», Martin Heidegger, «L'epoca dell'immagine del mondo», in *Sentieri interrotti*, La Nuova Italia, Firenze, 1968; pp. 86-88.

² Sull'incertezza e sul criterio di verità, racconta Freud: «Due ebrei si incontrano in treno, in una stazione della Galizia. "Dove vai?" domanda il primo "A Cracovia" risponde l'altro. "Guarda che bugiardo -brontola il primo- Se dici che vai a Cracovia, vuoi farmi credere che vai a Leopoli. Ma io so che vai proprio a Cracovia. Perché menti dunque?". Questa saporita storiella, che dà l'impressione di grandissima acutezza, raggiunge evidentemente il suo effetto con la tecnica del controsenso. Il secondo ebreo è costretto a sentirsi accusare di mentire per aver detto di andare a Cracovia, dove è realmente diretto! Questo mezzo tecnico potente - il controsenso - è però accoppiato qui con un'altra tecnica, la figurazione mediante il contrario, perché secondo l'incontestata affermazione del primo, l'altro mente quando dice la verità e dice la verità con una bugia. La sostanza più seria di questo motto è però il problema su qual sia il criterio di verità. Il motto, una volta ancora, fa sentire l'esistenza di un problema e sfrutta l'incertezza di uno dei nostri concetti più consueti[.....]Io considero i motti di questa specie sufficientemente diversi dagli altri per riservare loro un posto particolare. Essi non assalgono una persona o una situazione, ma la sicurezza della nostra conoscenza stessa, uno dei nostri beni speculativi. La denominazione esatta sarebbe quindi quella di motti "scettici"», Sigmund Freud, *Il Motto di spirito*, Boringhieri, 1980, pp. 139-140.

l'obiettivo di costruire un abaco di famiglie o di gruppi di immagini, sia adatto a contenere e che non produca una selezione non voluta, una dispersione? (Il gioco tra decostruzione e ricontestualizzazione si fa quindi ubiquo).

La tesi del testo è contenuta nel montaggio di una possibile narrazione che si diletta nel rileggere le vicende attraverso la complice seduttività di figure letterarie e retoriche: si costruisce il testo cucendo i frammenti dei materiali con il filo dell'immagine che di volta in volta si assume e si propone; i titoli degli episodi sono il tema, l'ordito principale. Ciò consente di raccontare una stessa immagine in più contesti, oltre che di trattare con più facilità la quantità dei materiali e di selezionare i punti di vista: il confine, l'attraversamento, il campo....., per scoprire presto come ambiguo ed elusivo anche questo procedimento: trattare il confine porta a dover considerare ciò di cui è perimetro, il sentiero che si percorre per esplorare l'attraversamento si interrompe in radure a sé stanti, luoghi per l'apprezzamento della immobilità, la campagna si fa scoprire non dissimile dal bosco³ e l'abitare assume dall'archetipo urbano la qualità della compattezza e della prossimità.

Costatare la continua fluidità degli oggetti di cui si tratta porta ad ambire a modi che possano definirli e fissarli (*il mondo concepito come immagine* non contiene il pensiero del movimento, della trasformazione, né può includere le relazioni tra le parti⁴), a dar loro immobilità ed oggettiva percezione; induce a costruire concetti per arginare lo sgretolamento delle certezze oggettuali (forma, perimetro e consistenza, specifica e definita, di ciascuna cosa); a desiderare di stabilire un rapporto con le cose, con i segni che sia il più vicino possibile alla cosa stessa, fino a coincidere con essa, «Dalla muta distesa delle cose deve partire un segno, un richiamo, un ammicco: una cosa si stacca dalle altre con l'intenzione di significare qualcosa [...] che cosa? se stessa, una cosa è contenta di essere guardata dalle altre cose solo quando è convinta di significare se stessa e nient'altro, in mezzo alle cose che significano se stesse e nient'altro. Le occasioni di questo genere non sono certo frequenti, ma prima o poi dovranno pur presentarsi: basta aspettare che si verifichi una di quelle fortunate coincidenze in cui il mondo vuole guardare ed essere guardato nel medesimo istante e il signor Palomar si trovi a passare lì in mezzo»⁵.

Il confine

Le immagini fornite dai materiali turistici assumono quale contorno dell'oggetto da esporre e divulgare il confine amministrativo, nominandolo con i limiti naturali che lo definiscono: il mare Adriatico, gli Appennini, i fiumi Trigno e Fortore. Sono esplicitivi, in questo senso, sia gli opuscoli e i manifesti prodotti da Enti ed Associazioni di categoria locali - di grossa espressività è la campagna *Piacere Molise* - e sia alcune pubblicazioni e guide a cura del Touring Club Italiano.

³ Cfr., Emilio Sereni, *Storia del paesaggio agrario*, Laterza, Bari, 1961.

⁴ «Se il periodo appena indicato [dalla metà del Quattrocento fino all'inizio degli anni sessanta del nostro secolo], che coincide precisamente con il Moderno, è - come Heidegger voleva - "l'epoca dell'immagine del mondo", nel senso della possibilità della concezione del mondo come immagine, a dispetto delle apparenze l'età contemporanea, cioè il presente, si distingue per la fine di tale possibilità. Non perché più non si diano immagini: al contrario. Ma perché più nessuna di esse, o più nessun loro insieme, riesce a catturare qualcuno dei rapporti di cui la stessa realtà territoriale si costituisce - rapporti oggi sempre più invisibili ma che fino a qualche anno fa ancora si incidevano, in maniera ben evidente, sulla superficie della terra», Franco Farinelli, «Lo spazio rurale nell'Italia di oggi», in *Storia dell'agricoltura in Italia in età contemporanea. Spazi e paesaggi*, (a cura di) Piero Bevilacqua, Marsilio editori, Venezia, 1989, p. 231

⁵ Italo Calvino, *Palomar, Il mondo guarda il mondo*, Mondadori, Milano, 1994, p. 113.

Queste ultime, in genere più ricche di materiali e non direttamente legate alla promozione turistica, sono nondimeno concepite di supporto a viaggi verso i luoghi descritti o come orientamento e guida di percorsi di lettura. In entrambi i casi le rappresentazioni iconografiche e i testi contenuti sono trattati in giusta sequenza secondo un ordine che trova coerenza nella adesione a quello della mappa e nella sovrapposizione delle informazioni ai segni che la compongono, la cui organizzazione consente di raccontare di volta in volta le forme del territorio e i caratteri delle terre: la mappa diventa la mediazione necessaria tra chi scrive/descrive e chi legge/percorre⁶ e dà evidenza di posizione reciproca (distanza, itinerari, permanenze...) alle differenti parti dell'oggetto rappresentato/descritto. I confini segnalano in questo modo uno spazio al cui interno, o lungo il quale, si costruisce una relazione di reciprocità certa tra il tempo e lo spazio, essenziale per il viaggio.

Per alcune immagini il confine coincide con l'oggetto che contiene: non ha caratteri specifici ma li assume in una relazione diretta e reciproca.

Si è constatato come ad una descrizione del territorio povero di distinzioni (una parte per il tutto, in genere la montagna) o di individuazione e specificazioni, corrisponda la non articolazione dei contorni che si possono desumere e approssimare solo facendo ricorso a immagini che utilizzano un linguaggio prossimo a figure retoriche.

«Quando incontreremo le prime ulivelle magre, solitarie, in bilico sui dirupi, con i rami stenti, tormentati dalla bufera, allora saremo in Contado di Molise»⁷: così Francesco Jovine, sulle pagine del *Giornale d'Italia*, nel 1942, dava risalto all'immagine di una terra il cui carattere più intimo si affidava a una forma sapiente e visibile di *addomesticamento* tramite il lavoro agricolo, alla costruzione di un paesaggio che non aveva propriamente statuto *urbano* né fisionomia pienamente *rurale*. Soltanto Venafro, nella piana del Volturno, manifestava «la riposata gaiezza delle città campane». Non è solamente la ridotta dimensione regionale ad avere favorito la costruzione e la sedimentazione della immagine di uno spazio geografico compatto con caratteri omogenei. *Compattezza ed omogeneità* hanno sicuramente le basi nella natura morfologica di questo territorio: quasi esclusivamente montuoso, con valli strette e poco fertili, con tratti di costa ancora paludosi e malarici fino ad alcuni decenni fa; l'assenza di città, nell'*Italia delle cento città*, e la marginalità economica hanno altresì concorso a ridurre l'articolabilità per parti.

Jovine annota le qualità della "porta", segnala il varco che consente l'accesso a un territorio e sottolinea i differenti caratteri del paesaggio al di qua, che, per questa ragione, si lascia intendere facente parte di un'altra giurisdizione, alla Terra di Lavoro. Si predispose conseguentemente la corrispondenza tra il carattere di una terra e l'appartenenza ad un territorio: il limite non segna solo il confine ma rende manifesti i caratteri degli spazi contenuti, esso contiene ciò che gli è uguale.

Le *prime ulivelle magre* segnano l'accesso ad uno spazio il cui carattere ha radici in una delle *grandi riforme del territorio* che ha avuto luogo grazie al ripristino del collegamento viario tra Napoli ed Isernia riattivato nella seconda metà del XVIII secolo per volontà dei Borbone; conquistata la facilità di trasporti delle derrate, si è resa possibile l'apertura ai mercati della capitale della produzione agricola locale alla quale è stata imposta la riconversione a monocultura cerealicola. Le immediate e perduranti conseguenze di tale politica sono state il disboscamento di vaste aree e il sensibile abbandono della pastorizia, nonché il progressivo impoverimento dei suoli agricoli. Questo profondo cambiamento dell'uso del suolo (ampie distese a seminativo nudo, a volte

⁶ Cfr., *infra*, Anna L. Palazzo, *Le rappresentazioni cartografiche*.

⁷ Francesco Jovine, «"Andreò" di Caianello», in *Viaggio nel Molise*, Campobasso, 1968, p. 30.

arborato con uliveti radi), che solo con la Riforma Agraria ha iniziato a modificarsi⁸, ha dato luogo al paesaggio della *steppa dei cereali*. L'immagine che Mario Ortolani utilizza, a distanza di quasi due secoli dagli eventi narrati, rappresenta i caratteri prevalenti del Molise, così come si evidenziano nella *Carta di Utilizzazione del Suolo d'Italia*⁹: l'uso del suolo agricolo a seminativo nudo, a pascoli e boschi corrisponde ad una forma compatta dell'insediamento umano.

Alcuni testi, ai quali di seguito si fa riferimento, colgono con originalità caratteri mai prima resi evidenti. Essi non fanno proprio il giudizio di compattezza ed omogeneità del territorio, colgono invece l'immagine di una terra nella quale agisce prevalente la forza centrifuga che produce dissolvimento delle parti e che rende inessenziale la definizione del confine. Del resto hanno concorso alla costruzione di questo giudizio modalità di osservazione che tengono conto, oltre che delle forme e dei caratteri fisici degli oggetti, delle loro relazioni reciproche (economiche, sociali, politiche).

Negli anni cinquanta Guido Piovene fornisce un'importante testimonianza sul Paese della Ricostruzione; supera molti stereotipi cogliendo con lucidità alcuni aspetti inquietanti e non idilliaci del Mezzogiorno d'Italia; «Benché consista di una sola provincia, quella di Campobasso, rivela, come del resto tutto l'Abruzzo, un istinto dissociativo che occorre superare. A Termoli vorrebbero congiungersi con la Puglia; a Isernia, diventare provincia staccandosi da Campobasso; in altri comuni, unirsi con l'Aquila; in altri, come a Venafro, appartenere alla Campania.»¹⁰: del Molise fornisce l'immagine di una terra a *carattere cantonale* nel quale in ciascuna parte, prevale la somiglianza con il vicino verso cui si tende per un congiungimento amministrativo.

Nel tempo trascorso dal viaggio di Piovene, Isernia ha conquistato lo statuto di città capoluogo di provincia, ma alcuni tratti di quell'*istinto dissociativo* ancora permangono in forma di forte competizione tra le differenti aree che spesso risulta essere di ostacolo, piuttosto che di stimolo, per il superamento di difficoltà e la risoluzione di problemi.

La proposta contenuta nelle Proiezioni territoriali del Progetto '80 ha un rapporto con le considerazioni appena esposte, nella misura in cui ogni cosa è intimamente legata al suo contrario. L'immagine di un territorio nel quale è considerevole l'azione della forza centrifuga e le parti tendono ad allontanarsi verso l'esterno, viene compensata attribuendo una considerevole forza di gravità, di attrazione alla città capoluogo: il modello stellare cui si fa riferimento presuppone per la città di Campobasso un improbabile ruolo di centralità nel sistema costituito con le regioni limitrofe,

⁸ Gli avvenimenti che hanno segnato la forma del territorio regionale, che perciò vengono chiamati *Riforme del territorio*, e che sono citate nel corso del testo sono: - intorno all'anno mille l'incastellamento nel territorio abbaziale di San Vincenzo, nei primi due secoli del secondo millennio è proseguito con l'opera dei francesi tramite la fondazione di castelli e borghi che hanno dato luogo ad una forma concentrata dell'insediamento tuttora riconoscibile; - a partire dal XVIII secolo l'utilizzo delle terre molisane quali granai del Regno, grazie al ripristino della rete viaria principale; che ha condizionato fortemente sia il sistema insediativo, già compatto, e i rapporti di produzione in agricoltura; - le Bonifiche e gli appoderamenti della Riforma agraria che ha dato luogo ai primi insediamenti sparsi nelle piane di Venafro e di Bojano e nella stretta pianura costiera; - infine gli interventi dagli anni settanta di localizzazione industriale (i tre nuclei industriali) e gli interventi di infrastrutture viarie di fondovalle che hanno imposto un orientamento estraneo alla rete viaria storica. Cfr., Maurizio Morandi, «La storia antica di una nuova regione», in Touring Club Italiano, *Attraverso l'Italia. Molise*, T.C.I., Milano, 1986.

⁹ Cfr. Mario Ortolani, *Memoria illustrativa della carta dell'uso del suolo degli Abruzzi e del Molise*, Roma, C.N.R., 1964. I fogli della *Carta di Utilizzazione del Suolo d'Italia* sono stati redatti in scala 1:200.000 per cura del Consiglio Nazionale delle Ricerche e della Direzione generale del Catasto; i fogli 13, 14 e 15, relativi alla regione Molise, sono stati pubblicati negli anni 1959-60.

¹⁰ Guido Piovene, *Viaggio in Italia. Il Molise*, Baldini & Castoldi, Milano, 1993, p. 570.

proprio quelle verso le quali molte delle aree molisane sono invece attratte: «L'attuale armatura urbana caratterizzata da una scarsa presenza di centri compatti [...] rende necessaria la previsione di un modello organizzativo composto. Il modello sarà caratterizzato quindi, per la zona del molisano da un sistema stellare incentrato su Campobasso, con relazioni verso Benevento, Isernia, Termoli e Foggia»¹¹. Le ipotesi contenute nel Progetto '80, pur se ineffettuali nell'immediato, hanno fornito schemi e modelli ai quali gli interventi successivi, in particolare quelli pubblici a carattere straordinario, hanno nei fatti aderito, riconoscendo loro un valore paradigmatico.

Infine, l'insieme del lessico utilizzato per il trattamento e la descrizione dei confini regionali segnala l'assenza dell'elemento acqua malgrado ben tre lati ne siano segnati. Il mare non indica l'orizzonte e nemmeno il confine: la sponda segna la linea di separazione con la terra della parte opposta, dalla quale «grossi nuclei albanesi si insediarono nel Molise ai tempi di Giorgio Scanderbeg; grumi di colore albanese, quasi riparazione dell'altra sponda, vi rimangono sparsi»¹².

L'attraversamento

In un passo di Jovine¹³ si racconta che «paesi distanti tra loro pochi chilometri che si rimandavano al mattino e al vespro il suono delle campane, rimanevano anche sei mesi senza comunicazione e con contatti rarissimi. Le notizie delle nascite, delle morti venivano gridate da corrieri che raggiungevano la sponda e che, a gran voce, per superare il fragore delle acque comunicavano a qualcuno accorso sulla sponda opposta la notizia». Il brano riportato di per sé non contiene particolari valori evocativi, né si discosta di molto dall'insieme della narrazione dell'autore; tratta di un periodo lontano e la scena è costruita sulla inadeguatezza, che in questo caso è proprio una mancanza, delle infrastrutture viarie che negli ultimi decenni sono state al centro dell'intervento pubblico sul territorio. Il testo contiene una testimonianza di vita passata, di un rapporto difficile degli abitanti con il proprio territorio condizionato fortemente dai caratteri naturali - la morfologia dei suoli e la scansione calendariale del tempo -, da uno spazio che domina e condiziona relazioni e spostamenti. Si è pertanto indotti a stabilire una adeguata distanza con gli eventi ed i sentimenti di cui si tratta. L'immagine, accantonata tra quelle che riguardano la vita in un tempo passato, riaffiora con la lettura di un breve articolo sulla stampa locale che, trattando della frana lungo la strada statale Bifernina riporta l'intervista ad un amministratore locale che conclude facendo notare che «se la strada viene chiusa ora se ne riparlerà a primavera e per noi sarà un vero dramma. Per tutto l'inverno sarà difficilissimo raggiungere Campobasso. Ci sono centinaia di persone che ogni mattina si recano nel capoluogo per motivi di studio e di lavoro. Con l'arrivo della neve poi sarà impossibile passare anche da Oratino, l'unica via che ci rimane attualmente»¹⁴. Appaiono analogamente evidenti ed interessanti nei due testi sia la ricorrenza del problema - una viabilità inadeguata - e sia il danno che questo produce in quanto di ostacolo di una azione necessaria - lo spostamento -, ma ciò che più colpisce è il modo in cui si tratta la questione: invarianza del soggetto - lo spostamento -, della scena - uno spazio diviso -, delle azioni - la rappresentazione di un movimento impedito - e dei sentimenti - marginalità e separazione. Forme,

¹¹ Ministero del Bilancio e della Programmazione Economica, *Le proiezioni territoriali del Progetto '80*, 1971, Sistema molisano - alto pugliese (C1), 5. II, p. 405.

¹² Guido Piovene, *Cit.*, p. 569.

¹³ Il testo si riporta così come citato da Maurizio Morandi, «La storia antica di una nuova regione», in Touring Club Italiano, *Cit.*, p. 198.

¹⁴ Da «Il Tempo» del 7 dicembre 1996, di Vincenzo Luongo, *Bifernina verso la chiusura*.

caratteri e "prestazioni" del territorio e il rapporto che con esso stabiliscono gli abitanti sembrano esistere al di là del tempo: il clima impervio, il lungo tempo di separazione tra parti vicine, i collegamenti viari inadeguati, in sostanza la perdurante difficoltà a spostarsi, a percorrere, l'appartenenza al luogo sentita come impossibilità ad andare, a muoversi, e non come desiderio di tornare, come se tanti decenni non fossero trascorsi, se strade e ponti non fossero stati costruiti, o se la loro realizzazione non avesse intaccato il significato né l'intensità del sentire che si stacca dal tempo e dalle cose per assumere significati più profondi di quelli propri del fenomeno di cui si parla, del guasto da riparare¹⁵. Si esprime un senso di vicinanza al passato, ovvero la adesione ad una esistenza senza tempo, che, densa di fascinazione, è purtuttavia motivo della difficoltà a proporre nuove immagini altrettanto efficaci per la soggettività di chi abita il territorio.

Le immagini ricorrenti si riconnettono per alcuni versi a quel filone interpretativo di cui è stata intessuta la trama dei ragionamenti, delle descrizioni e delle politiche per il Molise, che lo riguarda come luogo di antica marginalità rispetto ai percorsi intrapresi dai commerci sociali, come territorio cangiante, contemporaneamente dello stare e dell'attraversare: da una parte lo stare delle popolazioni residenti, che assume i caratteri di una appartenenza non mediata, dall'altra l'attraversare dei viaggiatori diretti altrove per commerci o per diletto. Questa immagine appare duplice, oppositiva, e le parti dialogano a fatica ancora oggi. Tant'è che le numerose strade realizzate negli ultimi decenni per la forma del territorio attraversato - esiguità della fascia pianeggiante e presenza di profondi valloni trasversali - e per le finalità alle quali rispondono - congiungere velocemente due o più punti - raramente sono costruite a raso, più spesso in trincea, in galleria, in rilevato, o infine su viadotto, su piloni di consistenti dimensioni, che definiscono due livelli, due piani paralleli: quello di terra dello stare e l'altro, in quota, dell'attraversare. Questa immagine può essere insieme rappresentazione della realtà sensibile e metafora della realtà interna, del modo in cui la soggettività di chi abita e costruisce un territorio rappresenta se stesso tramite un linguaggio che muta di forma e di riferimenti solo molto lentamente.

La terra dell'attraversamento, il luogo di transito, sono le formulazioni, le immagini che nel tempo meglio rappresentano la regione, pur ridefinendo di volta in volta orientamento e significati specifici; metafore che proponendo sequenze lineari negano l'utilità della delimitazione dello spazio e tendono a dissolvere, in quanto formalmente non compatibili, le connotazioni di isolamento e arretratezza fondative di altre immagini; il "luogo di transito" per il quale «occorre innanzitutto considerare un dato elementare: la collocazione dell'Abruzzo e del Molise nel cuore della penisola, in una obiettiva posizione di vantaggio che ne faceva - anche nei secoli passati - dei luoghi di transito tanto in direzione nord-sud che est-ovest, e viceversa. Ma c'è soprattutto un altro elemento da non sottovalutare: se indubbiamente la catena appenninica ha costituito una naturale barriera divisoria, è pur vero che, per l'importanza dei collegamenti tra l'Adriatico e il Tirreno, in sostanza tra Oriente e Occidente, essa veniva comunque a configurarsi, anche nell'accidentato territorio abruzzese-molisano, come spazio di congiunzione e di transito tra l'uno e l'altro mondo»¹⁶.

¹⁵ «[...] la città è ricca di esiti non intenzionali, «non voluti» e, d'altra parte, le relazioni che legano le intenzionalità degli attori-autori e dei cittadini-lettori al contesto e alla sua interpretazione corrente sembrano, nel caso della città e del territorio assai più cogenti di quanto non avvenga per un testo letterario. La seconda, a questa legata, riguarda la straordinaria inerzia dell'immaginario collettivo e disciplinare, un'inerzia che si è spesso voluta associare alla lentezza con la quale muta la città o il territorio, all'esiguità delle azioni odierne nei confronti del cumulo di depositi che la storia ci ha consegnato e che, nella costituzione della città e del territorio, appaiono come invariati», Bernardo Secchi, «Descrizione/Interpretazione», in Clementi, Dematteis, Palermo, (a cura di), *Le forme del territorio italiano*, primo vol., Franco Angeli, Milano, 1996, pp. 85-86

¹⁶ Costantino Felice, *Il Sud tra mercati e contesto*, F. Angeli, Milano, 1995, p. 11

Ciascuna delle due direzioni dell'attraversamento, lungo la dorsale appenninica o di congiungimento delle due coste della penisola¹⁷, assume la prevalenza in epoche differenti: la direzione pedemontana segna la linea di sviluppo dei maggiori centri sanniti; strade romane congiungono la capitale ai porti adriatici attraversando la piana di Venafrò; l'attraversamento delle greggi transumanti, per molti secoli, ha impresso i propri segni da nord a sud, il ripristino del collegamento di Isernia con Napoli - lo stesso percorso che aveva consentito ai romani di raggiungere agevolmente le coste orientali della penisola - favorisce e supporta la specializzazione dei suoli agricoli adriatici nella produzione cerealicola per la capitale e le aree tirreniche ad alta densità di popolazione; la costruzione delle strade di fondovalle a stabilire un collegamento veloce tra le autostrade A2 e A14 e con queste dei principali centri della regione; i progetti della Regione e degli Enti locali, parzialmente in corso di realizzazione o proposti a finanziamento, con l'obiettivo di valorizzare, a fini turistici, il patrimonio storico, archeologico e culturale localizzato lungo la direzione pedemontana, i luoghi del geroglifico enigmatico¹⁸.

Anche se non è completamente esatto in termini storiografici, risulta efficace ai nostri fini, affermare che l'attraversamento trasversale (est-ovest) fa riferimento concettualmente ad uno spazio intercluso da superare, da oltrepassare, che si frappone: i percorsi rispondono a criteri di celerità e non cercano contatti intermedi se non finalizzati alla riproduzione della capacità successiva di procedere; essi sono analoghi per significato alle linee ferroviarie o alle moderne autostrade tangenti funzionalmente al suolo solo attraverso le rare stazioni o i caselli. La percorrenza pedemontana¹⁹ è stata invece svolta in epoche a forte identità locale: anche i siti romani di maggiore prestigio si rintracciano in corrispondenza della linea degli insediamenti sanniti e dei principali tratturi a dimostrare la forza di alcune localizzazioni e la capacità di queste di permanere, parte di un insieme in grado di attribuire valore e di ridefinirlo nel corso del tempo. Non lo spazio da superare per arrivare dall'altra parte, ma un territorio lungo il quale ci si sposta, che costruisce e attrezza se stesso quale centro di molti transiti: luogo di accoglienza e sede di commercio di manifatture locali; la forma insediativa è quella di alcune strutture radiali nelle forme subordinate connesse a quella lineare, struttura principale²⁰.

¹⁷ La valle del Volturno segna il passaggio privo di valichi da un versante all'altro degli Appennini, percorribile nel corso dell'intero anno

¹⁸ «Percorrendo gli antichi siti sanniti e romani non riesce a sottrarsi a forme di retorica, al fascino antico di quei paesaggi. La suggestione è portata dal luogo, in cui si addensa il carattere del Molise. Vi si può giungere percorrendo il tratturo, pista delle greggi che transumano, battuta da millenni e attraversante le rovine della città (Sepino) [...] Si è accentuata qui la mia impressione, provata spesso nel Molise, di essere sullo sfondo di un dramma shakespeariano, in una Scozia primitiva trapiantata in Italia, ma sotto nuvole pesanti o un sole violento, che rende le querce ancora più stregate e più nere. [...] Nella piana in cui sorse la capitale dei Sanniti, Boiano, le rovine di Altifia sono così legate al ricordo e alla fantasia di quell'Italia pastorale che va sparendo; e certo le greggi in transito non sono oggi numerose come quelle di un tempo lontano. Questo si può dire per tutta la grande rete dei tratturi, che dai monti abruzzesi e molisani scende alla Puglia e al Lazio. La grande riduzione dei pascoli invernali, mete delle transumanze, via via messi a coltura, che divenendo rari sono oggi a carissimo prezzo, è causa del declino; e la Riforma agraria è l'ultimo atto della guerra mossa dai tempi moderni contro i pastori e la pastorizia. [...] Il tratturo vedrà così ridotta la sua funzione millenaria e diventerà sempre più geroglifico enigmatico. Perciò si è voluto associare le transumanze, prima di lasciare il Molise, a una bella città sepolta cui opera l'archeologia», Guido Piovene, *Cit.*, pp. 577-578

¹⁹ «A partire almeno dall'inizio del secondo millennio, il sistema montuoso dell'Italia centro-meridionale risulta infatti attraversato da una serie di tracciati fondamentali, cui si aggiungevano innumerevoli percorsi minori, lungo i quali si muovevano con l'intensità e i ritmi calendariali del tempo - fiere, feste, lavori stagionali - uomini, bestiame e mercanzie», Costantino Felice, *Cit.*, p. 11

²⁰ Cfr. *infra*, Cerasoli, Cordoni, *Tratturi e forma degli insediamenti*.

Un posto per lavorare: il campo....

La campagna si offre alla vista con toni intermedi, mai eccessivi, nella forma degli spazi naturali non antropizzati piuttosto che degli orti urbani o periurbani, come per la campagna appoderata di altre aree del Paese; così come, del resto, gli insediamenti compatti, le città, che di rado e molto tardi si approssimano ad acquisire un riconoscibile statuto urbano.

Lo spazio agricolo, quasi disabitato fino agli anni della Riforma Agraria, mostra due eccezioni: nella piana di Larino grandi masserie consentivano la vita nei campi, in genere solo per alcuni periodi dell'anno e in corrispondenza dei numerosi tratturi si localizzavano edifici rurali di modeste dimensioni utilizzati quali taverne o stazioni di posta oltre che rimessa per gli attrezzi agricoli²¹. La campagna entra nei luoghi della residenza con gli attrezzi da lavoro e con le funzioni non legate direttamente alla terra: la trasformazione e la conservazione dei prodotti agricoli fino alla cura degli animali. La *steppa dei cereali* rappresenta non solamente il paesaggio, i colori, le forme, ma i modi del lavoro agricolo che non richiede frequenza quotidiana nel corso dell'anno e che perciò marca una separazione fisica tra il tempo dei lavori nei campi e il tempo e il luogo del lavoro di preparazione e di trasformazione dei prodotti.

La organizzazione del territorio agrario ha avuto presidi interni nei possedimenti abbaziali (chiese, cenobi e monasteri) per un periodo piuttosto limitato e nelle aree più prossime agli Appennini²²; nell'era moderna la sede di decisione è esterna, altrove si genera la domanda e si inducono metodi e qualità colturali. In molte parti del Mezzogiorno il rapporto città/campagna ha assunto caratteri differenti che altrove: la città, il centro di decisione, non è quella in cui si abita e dalla quale ci si reca nei campi al mattino, è in un altro luogo, lontano, e la terra coltivata, il luogo di lavoro non riesce ad essere territorio per chi vi lavora e la trasforma²³, essa è piuttosto uno spazio ampio al quale corrispondono quantità di derrate e distanze, tempi di percorrenze.

Diffidenza, sottomissione, ribellione; questi caratteri tanto usati e abusati per descrivere pulsioni e sentimenti dei contadini, dando anche spazio e cittadinanza a molti luoghi comuni difficili da rimuovere, manifestano la difficoltà di un reciproco riconoscimento tra ambiente e popolazioni, testimoniano di un rapporto con la terra contemporaneamente tenace e precario, anzi immutabile e precario, paradosso di un territorio eterodiretto.

Fino agli anni sessanta, le descrizioni del paesaggio agrario non si distinguono, per materiali e contenuti, da quelle dei luoghi naturali, il non urbano è un tutt'uno, ostile e faticoso da trattare; ancora Jovine, in un testo finalizzato a far conoscere il Molise al resto del Paese, descrive così un paesaggio indifferentemente montano e agricolo, che non si differenzia in quanto sull'uso del suolo prevale il carattere, il modo di essere: «Dappertutto rocce e pietre di varia natura e forma, ciottoli levigati nei torrenti e scaglie scabre nei terreni coltivati a grano e nei pascoli. I brevi poderi sono sempre contornati da muri a secco, fatti di pietra che la zappa e l'aratro mettono incessantemente a fior di terra. I contadini li raccolgono in mucchi, in mezzo ai campi: piccoli cumuli come tombe primordiali che il sole e la pioggia fanno bigi e verdi di terreno e di muschio. Tutti i viottoli del Molise sono sparsi di pietre, sono rivoli biancastri tra siepi di mori, di pruno, di lentisco; nella solitudine della campagna montana, il paesaggio degli uomini e degli animali ha il suono minuto dei

²¹ Cfr., Mario Cataudella, *La casa rurale nel Molise*, C.N.R., Ricerche sulle dimore rurali in Italia, dirette da G. Barbieri e L. Gambi, Firenze, 1969.

²² Cfr., Federico Marazzi (a cura di), *San Vincenzo al Volturno. Cultura, istituzioni, economia*, Abbazia di Montecassino 3, Cep, Monteroduni, 1996.

²³ Cfr., Giuseppe Dematteis, *Le metafore della Terra*, Feltrinelli, 1985, Milano.

chiodi e dei ferri stridenti sulla pietra e del rotolare breve dei ciottoli [...] La natura del terreno, spesso impervio, con comunicazioni sempre difficili, la povertà del sottosuolo, hanno impresso un carattere immutabile nei secoli al lavoro della gente che lo abita. Data l'asprezza della terra, anche oggi sono poco diffusi i mezzi meccanici che sarebbero scarsamente redditizi. La coltivazione è opera delle braccia; i campi sono solcati dall'aratro tirato da animali o rotti dalla zappa o dal bidente. Questa ruralità pressoché totale della gente molisana è l'origine dei suoi difetti e delle sue virtù»²⁴.

Solo qualche anno dopo, nella metà degli anni cinquanta, Piovene notava come «altra specialità meridionale del Molise è il forte distacco di tono della città principale dal circondario»²⁵, distacco che la Riforma Agraria ha marginalmente intaccato, mentre più a fondo hanno inciso successivamente, negli ultimi decenni, le politiche e gli interventi per le aree urbane e di supporto alla industrializzazione. Inoltre è del tutto imprevedibile l'esito che può determinare, nella organizzazione dello spazio e nelle coscienze degli abitanti, l'impatto delle politiche comunitarie che favoriscono e incentivano la ridefinizione di ampie porzioni di terreni da agricoli a incolti per i quali si auspica un processo di rinaturalizzazione non scontato, laddove una modalità nota di trasformazione dei suoli agricoli è nella direzione di attesa di acquisire lo statuto urbano o di un avvicinamento ad esso anche in forme a volte nuove, da sperimentare.

Negli ultimi anni le Istituzioni locali, tramite leggi, atti di pianificazione e pratica amministrativa, stanno lavorando a proporre la costruzione di una nuova immagine del territorio non urbanizzato, legato alla qualità dell'ambiente naturale ed alla presenza di numerosi siti archeologici, da inserire nel mercato turistico; non si esaltano i *caratteri immutabili dei luoghi e della vita*, così come Jovine nel brano citato, si sottolinea invece una qualità intrinseca dei luoghi, forse precedente e distante dall'apporto umano - tutela di ecosistemi -, la ricchezza e la molteplicità dei paesaggi e delle possibili esperienze culturali, nonché la ricettività adatta ai requisiti attualmente richiesti.

Alcune riflessioni, da ultimo, circa il senso dei Piani Paesistici Regionali²⁶, unico atto di pianificazione su tutto il territorio regionale: si fa notare da più parti l'eccessiva rigidità delle norme di salvaguardia vigenti; al di là delle motivazioni di carattere ambientale che in alcune aree possono essere non solo utili ma necessarie, va sottolineato che questa accentuazione tende ad enfatizzare il distacco del territorio non urbano che si recupera insistendo su un passaggio concettuale tutt'altro che scontato, compatibile soltanto con una evoluzione nelle coscienze del significato e del valore del territorio: da agricolo produttivo - aratura, semina, raccolto, lavorazione e commercializzazione dei prodotti -, ad ambientale con riscontro di uso non sempre immediato. Questo passaggio è particolarmente complesso e non automatico proprio perché privo di basi solide, di una fase di preparazione sulla quale costruire il mutamento: occorre trasformare la tradizione di fatica e operosità utilizzate per affermare il dominio di spazio in capacità di elaborare e produrre territorio in forme innovative.

²⁴ Francesco Jovine, «Il Molise» in T.C.L., *Attraverso l'Italia. Abruzzo e Molise*, Milano, 1948, pp. 199-200.

²⁵ Guido Piovene, *Cit.*, p. 571.

²⁶ Redatti ai sensi della legge 431/85, la legge regionale n° 24/89 ne stabilisce le modalità di redazione. L'iter di formazione non è stato concluso, i Piani, adottati, non sono ancora stati approvati, sono pertanto efficaci le norme di salvaguardia. Cfr., Donatella Cialdea, *Il Molise, una realtà in crescita. Aree protette e attività agricole*, Franco Angeli, Milano, 1996 e Cfr., Francesco Manfredi Selvaggi, «Questioni ambientali nel Molise», *Quaderni di Italia Nostra 1*, Sezione di Campobasso, Editrice Lampo, Campobasso, 1995, e Documenti di Piano.

...ed uno per vivere: la casa

Le narrazioni, le immagini proposte segnalano un passaggio, grosso modo intorno alla fine degli anni sessanta: da una descrizione della vita quotidiana in una cornice pressoché totalmente mitica - e' dolore e sofferenza, lotta e contraddizione, ma il mito può contenere questi sentimenti, queste forme di esistenza -, ad un modo che, rinunciando ad approcci metastorici, mostra disagio per le difficoltà da affrontare volendo comprendere i modi di essere, nel provare a descrivere il territorio regionale in uno schema interpretativo e con un linguaggio che non lo comprendono, che lo riguardano e lo rappresentano troppo marginalmente. A lungo si è tentato di aggiungere il "paragrafo Molise" nel capitolo di storia del Paese che trattava della questione urbana, o dell'analisi sulle centralità, e così via. Il sistema insediativo regionale, le relazioni che intercorrono, che nel passato ancora più significativamente sono intercorse, tra le aree della regione sono prossime a modalità di uso del territorio che solo di recente sono oggetto di studi e rappresentate efficacemente con metafore: le reti, la città lineare..., modi che superano, anche se con tratti lievi e un rango non valutabile con le attuali unità di misure, la *centralità speculativa del centro*, per rappresentare la varietà, la compresenza e la diluizione.

Un *contado senza città*, la lettura della struttura insediativa di due decenni fa restituiva l'immagine di centri piccoli e isolati, arroccati su colline medio-alte²⁷; una configurazione difficile da contenere e comprendere, se non per escludere attributi, qualità da riferirvi, nell'*Italia delle cento città*, dei tanti centri, nella quale la struttura gerarchica e le relazioni dei luoghi (città, paesi, borghi, campagna...) imprimono nel suolo segni profondi e riconoscibili. Il Molise diventa una *regione urbana* nei primi anni Novanta²⁸, quando programmi di sviluppo ed interventi pubblici straordinari tendono a delineare nuovi assetti imperniati sui tre centri principali (Campobasso, Isernia, Termoli), potenziando in particolare la direttrice che dalla Campania arriva fino alla costa adriatica (la statale 17 Appulo Sannitica) e spostando la direttrice trasversale dall'antico percorso romano che attraversa la piana di Larino (statale 87 Sannitica) alla nuova fondovalle del Biferno.

Gli studi più recenti tendono a riconoscere all'interno del territorio molisano aree ed ambiti le cui differenze sono definite oltre che dalla natura dei luoghi anche dai caratteri economici e sociali. La regione compatta raccontata dai geografi quale *steppa dei cereali* e da economisti e pianificatori quale *regione urbana* si lascia oggi descrivere attraverso l'identificazione di aree fisicamente riconoscibili e altresì caratterizzate da processi economici differenziati. Gli antichi centri arroccati conservano nel tempo la propria forma, e le più recenti edificazioni raramente vi si accostano²⁹. Nella parte interna della regione le espansioni recenti tendono a definire filamenti lungo strade di congiunzione tra il centro storico e le direttrici principali e lungo percorsi orograficamente favorevoli, anche se non mancano nuovi nuclei ovvero configurazioni più complesse dovute alla ridefinizione o al riaccorpamento di quelli esistenti³⁰. Lungo la fascia costiera (Montenero di Bisaccia, Petacciato, Termoli e Campomarino) i nuovi insediamenti si localizzano prevalentemente a ridosso del mare. Sotto il profilo economico, si distinguono tre aree *specializzate*: lungo la fascia costiera si è localizzata la grande industria (meccanica e chimica); nell'area centrale lo sviluppo

²⁷ Cfr., Sara Rossi, *Abruzzo e Molise*, Officina, Roma, 1976.

²⁸ Cfr., Bonifica, Iritecna, *Studi sui sistemi urbani del Molise*, rapporto del coordinatore, gennaio 1992; Cfr., Bonifica, Iritecna, *Studi sui sistemi urbani di Campobasso, Isernia e Termoli*, Relazione di sintesi del coordinatore, febbraio, 1993; Regione Molise, *Schemi di sviluppo regionali*.

²⁹ Oltre l'80% dei comuni della regione ha il proprio centro situato oltre i 400 metri slm.

³⁰ Nell'Ambiente insediativo Campobasso-Bojano nel decennio 81-91 si sono censiti 49 nuclei di nuova formazione.

locale è più articolato ed è costituito da piccole e medie imprese specializzate nel settore agro-alimentare (pasta, olio, prodotti alimentari tipici); nella zona più interna della regione prevalgono le attività manifatturiere più tradizionali³¹. Lo studio dei comportamenti demografici e dei processi abitativi contribuisce notevolmente alla definizione dei limiti e dei caratteri degli ambienti nodali del Molise³².

I piccoli centri arroccati, la regione urbana, sono solo alcuni dei modi, quelli più efficaci e suggestivi, di rappresentare modalità insediative; essi sono complementari in quanto il primo è più descrittivo ed analitico mentre il secondo rappresenta sinteticamente un insieme di tipo qualitativo ma anche quantitativo, dato che la dimensione della popolazione totale della regione è approssimativamente quella di una città medio-grande. L'insieme dei nuclei costituisce il sistema insediativo al quale si è sovrapposto un modo di abitare che solo in alcune parti del territorio ha generato modificazioni nelle forme. «La storia di questi villaggi [i centri della valle del Volturno facenti parte dei territori abbaziali della *Terra Sancti Vincentii*] indica perciò che nella regione vi è stato ben poco cambiamento dall'anno mille ad oggi in termini di distribuzione dell'insediamento umano; ciò in contrasto con il grande numero di abbandoni che si verificò, ad esempio, nella vicina valle del Biferno. Questi dati sono confermati dalla ricognizione estensiva, che ha chiarito come il sistema insediativo prevalente sia stato quello fondato su una rete di abitati fortemente concentrati, nati nel medioevo, con poche variazioni interne negli ordini di grandezza»³³. Sul tema della natura delle relazioni tra i villaggi di cui parla Hodges, si sono soffermati storici ed archeologi, studiosi della cultura e della civiltà monastica benedettina e del carattere che ha impresso sui territori dell'Appennino la lunga egemonia. Ai nostri fini risulta centrale il tema dell'incastellamento e della costruzione delle gerarchie tra i molti villaggi, i *castelli politici*, e tra questi e il monastero nella *Terra Sancti Vincentii*, che è poi vicina, come luogo e come tradizione, a quella *Benedicti* (Montecassino)³⁴. La struttura insediativa che si desume è quella di un reticolo con nuclei di dimensione e rango omogenei (in termini di offerta di servizi, e di merci prodotte) e contenente il proprio presidio di governo (recinto monastico e chiese) la cui differenziazione nella forma fisica allude al ruolo del monumento in un contesto urbano unitario piuttosto che a quello di una città centrale in un vasto territorio fortemente gerarchizzato; l'immagine è quindi la rete: relazioni reciproche intense tra parti equivalenti anche se differenziate. La rete dei *castella* e la organizzazione lineare intorno ai percorsi tratturali principali, interagendo le funzioni e realizzando scambi, hanno costituito una *moderna organizzazione del territorio* che si è affermata in relazione ad una economia storicamente sconfitta e che malgrado ciò permane non solamente con segni o accenni ma in forme che tuttora ospitano la vita; sono i piccoli centri arroccati, visibili percorrendo velocemente le strade, anche le più recenti.

³¹ Cfr., *Il Molise e l'Unione europea*, Supplemento 11°, Dossier, Europa, n° 13, Dic. 1993.

³² Cfr., Ornello Vitali, *Popolazione, Occupazione e Abitazioni nelle aree urbane del Molise*, Milano, 1994.

³³ Richard Hodges, «Villaggi altomedievali nell'Alta Valle del Volturno», *Almanacco del Molise*, 1992, II, edizioni Enne, p. 80.

³⁴ «[...] L'incastellamento può essere solo una fusione del primo [strutture difensive] con il secondo livello [centri amministrativi territoriali con diritti politico-giudiziari] senza implicare alcun accentramento insediativo; ma la sua importanza dal punto di vista sociologico nel centro Italia deriva, quasi del tutto, dal fatto che il terzo livello [politico] è assai spesso associato al primo. San Vincenzo non localizzò il suo potere giudiziario nella sua *terra*, sicché il secondo livello di incastellamento fu assente. [...] Ma pure nella *terra* di San Vincenzo l'assenza della caratterizzazione difensiva dei castelli significò che essi furono importanti, quasi esclusivamente, dal punto di vista di agglomerati, e il primo livello, la presenza fisica di strutture di difesa, può solo essere servito a dare ad essi la denominazione di castelli», Chris Wickham, «Il problema dell'incastellamento nell'Italia centrale: l'esempio di San Vincenzo al Volturno», in Federico Marazzi, (a cura di), *Cit.*, pp. 122-123.

Una immagine al futuro della regione deve essere in grado di cogliere i varchi percorribili, che possono consentire un dialogo, tra la forma insediativa storica e le nuove forme, conseguenza dei pesanti interventi del governo centrale, spesso imposte, alle quali la regione sembra opporre resistenza. Il senso di questa resistenza può non essere inteso, riuscendo a rinunciare a pensieri moralistici, come attaccamento improvvido al proprio passato, non sempre ricco e glorioso, ma come l'intuizione di una insoddisfazione ad accogliere politiche per il territorio, pensate per finalità generali e con forme astratte, inconsapevoli dei contesti e delle potenzialità locali.

Ministero del Bilancio e della Programmazione Economica.
Le Proiezioni Territoriali del Progetto '80 (Pubblicato in Collana di Studi e Ricerche, 1971).
Stralcio della Tavola 20,
Proposta di un modello programmatico P

- simboliche delle del territorio
- aree pianeggianti e colline a pendice dolce ed onirici, aree a pendice media o a morfologia variabile, altipiani
 - aree ad economia pubblica
 - organizzazione degli insediamenti ritenuti
 - nuclei e ammassamenti degli stabili dei nuclei metropolitani programmati
 - concentrazioni urbane con popolazione:
 - superiore a 1.000.000 di abitanti
 - tra 500 mila e 1.000.000 di abitanti
 - tra 100 e 500 mila abitanti
 - tra 50 e 100 mila abitanti
 - tra 10 e 50 mila abitanti
 - tra 5 e 10 mila abitanti
 - ✱ strutture metropolitane prevedibilmente stabili
 - ✱ strutture metropolitane prevedibilmente instabili
 - ✱ strutture metropolitane prevedibilmente instabili
 - ✱ nuclei a carattere metropolitano
 - ✱ nuclei a carattere metropolitano
 - ✱ stabilimento delle risorse strategiche e strategico-artistiche
 - proposte di parchi nazionali o di riserve naturali
 - aree strategiche da utilizzare per sistemi interregionali di assistenza sanitaria del tempo libero e di parchi metropolitani e per la formazione di itinerari turistici specializzati
 - sistemi dei fusi di trasporto
 - itinerari nazionali di bus e di trasporto
 - ✱ valichi e passi
 - ✱ punti portuali di interesse nazionale
 - centri strategici di peso
 - ✱ nodo unico interregionale



I. Approfondimenti Immagine e forme del passato. Le rappresentazioni cartografiche

di Anna L. Palazzo

In queste note si intende dare conto di alcune significative rappresentazioni del Molise, indagando credenze, motivazioni ideologiche ed istanze pratiche da esse incorporate in maniera più o meno consapevole, e riservandosi, ove possibile, di aprire un interrogativo sulle forme, assai più elusive, dei condizionamenti che tali immagini dello spazio geografico hanno esercitato sul pubblico diversificato dei loro destinatari sia in termini di visione del mondo che nei termini più strumentali dell'uso operativo.

Se l'indagine storiografica ha dimostrato possibilità e utilità di una scansione della produzione cartografica, secondo "generi" o "famiglie", la ricognizione dei documenti riferibili ad un medesimo "genere" consente di rintracciare una sorta di genealogia dei linguaggi espressivi, ripercorrendone nella prospettiva del tempo le mutazioni contingenti di interessi e sostanziali di orizzonte e di intenzionalità.

Già nella Grecia arcaica i generi cartografici assumono, nella loro ripartizione tematica, specifici compiti conoscitivi in ordine a diverse motivazioni: il genere dei peripli (lett. *approdi*), connesso con la fondazione delle colonie, quello delle carte militari che interessa principalmente l'Asia occidentale sia da un punto di vista topografico che etnografico, e infine quello delle carte che indagano la *forma della Terra*, che attiene più da vicino all'indagine filosofica.

In età classica si delinea un nuovo genere, definito "scientifico", nel quale, all'estensione ed all'approfondimento delle conoscenze dei popoli e dei loro territori - l'*oecumene* classico corrispondente alle zone abitate - si accompagna l'applicazione della matematica, "tesa a risolvere il problema dell'orientamento e della reciproca posizione delle terre da raffigurare"¹. Dicearco da Messina (350-290 a.C.) costruì una carta del Mondo servendosi di una linea di orientamento (*diafragma*) su cui aveva allineato, ritenendoli alla stessa latitudine, le Colonne d'Ercole, la Sicilia, Atene, Rodi, il monte Taurus e il monte Immaus. Quasi un secolo più tardi Eratostene (276-195 a.C.) calcolò nel giorno del solstizio d'estate la distanza tra Siene (Assuan) e Alessandria basandosi sulla diversa inclinazione dei raggi solari; impiegò quindi tale distanza per calcolare le dimensioni della Terra, da lui considerata una sfera perfetta. Per la costruzione della carta del Mondo Eratostene si avvalse di un reticolo di rette orizzontali e verticali tracciate a distanze disuguali ma passanti per località note.

La produzione scientifica riferibile alle elaborazioni del mondo greco toccò un apice con la *Geografia* di Claudio Tolomeo (II sec. d.C.). La concezione geocentrica tolemaica, che ebbe tardiva fortuna

¹ In C. Palagiano, A. Asole, G. Arena, *Cartografia e territorio nei secoli*, Roma 1984, pp. 26-27.

critica presso l'Occidente cristiano, ipotizza che il moto degli astri si svolga secondo orbite circolari (*epicicli*) non intorno alla Terra ma intorno a punti situati sul *deferente* (la circonferenza avente come centro la Terra). L'autore dimostrò in base a calcoli astronomici la sfericità della terra, da lui paragonata al disegno di una testa umana, e ne propose una rappresentazione su superfici piane mediante un reticolato geografico secondo maglie deformate per assorbire l'effetto della curvatura terrestre: una volta stimata la lunghezza del meridiano, calcolò per circa 8.000 località la latitudine (rispetto all'altezza del sole in determinati giorni dell'anno) e la longitudine (rispetto a un meridiano di riferimento).

La ripartizione secondo generi cartografici si rafforza nel corso della vicenda storica: i linguaggi si diversificano, elaborando quel distacco concettuale tra *spazio reale* e *spazio simbolico*, tra *descrizione letterale* e *descrizione metaforica*, che sopravvivrà sino all'Età Moderna.

In età romana il versante *utilitarista*, in appoggio alle descrizioni del *paese reale*, conosce nuovi impulsi sia per ragioni civili, determinando un'attività di documentazione grafica connessa alle pratiche della centuriazione², sia per scopi militari, dando luogo alla originalissima produzione degli *Itinerari*, distinti in due filoni principali: quello degli *Itineraria scripta*, consistenti in una serie di annotazioni che riportano in forma letteraria la descrizione della posizione dei luoghi, le distanze, le condizioni delle strade ecc., e quello degli *Itineraria picta*, disegnati e colorati, che rappresentano graficamente la morfologia del territorio, la dislocazione delle città e degli avamposti militari, le trame viarie che li connettono ecc.

Con il tempo, gli *Itinerari* vengono elaborati anche per scopi civili, ad uso dei funzionari imperiali e dei viaggiatori: modalità, questa, che aprirà nuove prospettive politiche e propagandistiche alle applicazioni pratiche della immagine cartografica³. Plinio il Vecchio, nella sua *Naturalis Historia*, ricorda il fine *pubblico* della carta dell'Ecumene che Augusto aveva commissionato a Menenio Vipsanio Agrippa nel 12 d.C.: "sottoporre allo sguardo di tutto il mondo la raffigurazione del mondo intero". Qui, il *mondo* dei destinatari era rappresentato dalla varia umanità radunata sotto il portico del Campo Marzio a Roma, dove l'*Orbis pictus* era esposto.

Sul versante simbolico la produzione cartografica dovrà invece attendere le elaborazioni delle *Mappae Mundi* - equivalenti grafici delle *Cronache Universali* e ad esse coeve - che riprendono nella prospettiva escatologica dell'esperienza cristiana la simbologia pagana racchiusa nei poteri emblematici del cerchio e di altre *figure perfette*⁴. Esse si limitano, come i loro antecedenti classici, alla segnalazione delle zone abitate - l'*oecumene*, sommariamente, dall'Islanda al Sahara e dall'Irlanda all'Iran - generalmente raccolte in una pianta circolare orlata dal Fiume Oceano. La predilezione per figure come il cerchio, l'ovale, il quadrangolo reincorpora forse inconsapevolmente

² Le *formae* sono i documenti cartografici prodotti dagli agrimensori in occasione della erezione di una nuova colonia e colati nel bronzo in duplice copia, di cui una in possesso delle comunità di nuova fondazione e l'altra conservata nel *Tabularium*, assieme alle *tabulae*, registrazioni su bronzo dei dati tecnici connessi.

³ Tali elaborati davano risalto all'intelaiatura delle vie consolari e dei principali percorsi, con le indicazioni relative alla presenza di stazioni di posta (*mansiones*), e di posti di ristoro (*tabernae*) con le distanze intercorrenti tra questi e con le città.

⁴ L'archetipo di queste immagini è probabilmente la descrizione dello scudo di Achille nell'*Iliade*, trasposizione letteraria di un disegno cartografico, in cui sono raffigurati cinque cerchi concentrici di diametro crescente: nel primo è rappresentato l'Universo celeste, con il Sole, la Luna e le costellazioni principali; nella seconda parte è la raffigurazione della Terra più densamente abitata, con due grandi città; nella terza sono scolpiti i campi coltivati e nella quarta scene di vita pastorale; nella quinta parte è rappresentato l'Oceano, che circonda ad anello tutta la Terra. Cfr. C. Palagiano, A. Asole, G. Arena, *Cit.*, p. 26.

le antiche riflessioni dei Greci sulle proprietà astratte della geometria. La forma codificata da Isidoro di Siviglia (IX sec.) è quella di un disco, allusione alla perfezione divina, con una partizione interna a forma di T che vi compare come simbolo della croce⁵.

La sintesi più completa di questa potente compenetrazione tra sapere empirico, sapere filosofico ed aspettative escatologiche è rappresentata dalla carta di Ebstdorf (XIII sec.), in cui "trapela ciò che si è chiamato un *enciclopedismo*, ben conforme allo spirito della Scolastica nascente"⁶.

Visioni del mondo - simbolismo e cartografia pre-moderna

Lo "spazio" medievale è ciò che c'è tra due punti: un vuoto da riempire. Non lo fa esistere che disseminandolo di siti. Il luogo è, invece, carico di un senso positivo, stabile e ricco: discontinuo, costituisce un evento nella estensione. E' il pezzo di terra in cui si soggiorna, che si può lasciare e a cui si può tornare⁷.

I luoghi del Molise compaiono forse per la prima volta nella più completa testimonianza cartografica di età antica conservata sino ad oggi, la *Tabula Peutingeriana*, copia medievale (XI o XII secolo) di una mappa, appartenente al genere degli *Itineraria picta*, elaborata con ogni probabilità tra il 250 e il 270 d.C.⁸

Gli oggetti geografici risultano allineati idealmente secondo un asse orizzontale che si svolge da nord a sud senza rispettare le proporzioni reali dei territori attraversati, in omaggio alla centralità dell'Italia, separata da stretti lembi di mare dalle penisole iberica e balcanica; le terre emerse sono racchiuse da una linea frastagliata marcata in nero.

I rilievi montuosi sono indicati con una linea ondulata continua. La catena alpina risulta attraversata da una efficace rete di comunicazioni tra la capitale e le estreme provincie dell'Impero, a conferma della rilevanza strategica annessa ai percorsi longitudinali, mentre i rilievi appenninici appaiono assai meno permeabili agli itinerari imperiali. La caratterizzazione del versante adriatico è prevalentemente affidata ai segni della morfologia naturale: i sistemi vallivi a pettine sono resi attraverso l'enfaticizzazione delle aste fluviali⁹.

Per ciò che riguarda il Molise, delle due percorrenze longitudinali testimoniate dalla *Tabula* e da diversi *Itineraria scripta*, la consolare Frentano-Traiana, itinerario congiungente gli scali per l'Oriente (Lanciano, Vasto, Siponto), toccava Larino ed altre località di non facile identificazione. L'altra, identificata come la *via Minucia*, era un percorso interno, largamente coincidente con il tratturo Pescasseroli-Candela che attraversando la piana delle Cinque Miglia costeggiava poi i monti del Matese proseguendo sino a Benevento¹⁰. Vi è inoltre indicazione di una percorrenza trasversale, che, staccandosi dalla via

⁵ Correntemente il segno orizzontale della T è posto a rappresentare il Mediterraneo, il verticale indica i fiumi Nilo e Tanai (il Don, creduto erroneamente il prolungamento del primo). Benchè, a partire dal XII secolo, molte delle carte T-O si arricchino di dettagli figurativi e di indicazioni topografiche, la pianta globale resta immutata. Letta come un'iscrizione, essa dichiara *Terrarum Orbis* e forma un ideogramma che significa la totalità dello spazio e del tempo concessi all'uomo dal suo Creatore", in P. Zumthor, *La misura del mondo. La rappresentazione dello spazio nel Medio Evo*, Bologna 1995, p. 317.

⁶ P. Zumthor, *cit.*, p. 318. Prosegue l'Autore: "Combinando localizzazione (reale o simbolica) e rappresentazione (di costruzioni, di animali o di piante), integrando la storia (la tomba di Cristo), la teologia (Gerusalemme al centro; Gog e Magog oltre le loro mura), la topografia (abbastanza precisa per la regione sassone di Luneburg, senza dubbio patria dell'autore), la teratologia (i mostri, sparsi sulla terra), la carta rinvia a tutti i registri del reale e a quelli del sapere".

Latina presso la stazione *ad Flexum* (S. Pietro Infine), lambiva Venafro per poi congiungersi alla *Minucia* presso Isernia: i tracciati di collegamento tra questa dorsale interna e la direttrice adriatica non sono stati identificati con certezza (l'itinerario più accreditato è quello che si sarebbe dipartito dalla *Minucia* presso l'attuale Vinchiaturo, proseguendo sino a Larino lungo la direttrice Campobasso, Campolieto e Casacalenda, mentre una seconda percorrenza, congetturale, avrebbe costeggiato il corso del Biferno sino alla foce), ed i toponimi che individuano i nodi - stazioni di cambio dei cavalli, taverne - hanno presumibilmente subito delle modifiche nella trascrizione medievale.

Nonostante la finalizzazione pratica della *Tabula*, si coglie appieno l'intento celebrativo del potere imperiale. Le raffigurazioni allegoriche, denominate *vignette*, sono impiegate per rappresentare le città principali (Roma, Costantinopoli ed Antiochia) e numerosissime località minori indicate con la cerchia muraria, con torri o con portici. Benchè sia esplicito il ricorso ad una codificazione grafica che presiede alla distinzione delle sedi umane secondo le varie tipologie insediative e funzionali - *civitas, templum, horrea* -, la preziosità della pratica amanuense avvalorata di fatto una nozione di *luogo* complessa e irriducibile ad un astratto comune: la specificità di ogni raffigurazione emerge da una declinazione particolare, in senso topologico, di una identità collettiva di genere, sottoforma di icona personalizzata che compare accanto al nome proprio¹¹. Alcune notazioni sono relative a luoghi caratteristici sotto il profilo ambientale, come *deserta, paludes, salina*, identificati anche dal toponimo, altre infine sono oronimi e idronimi.

Nella *Tabula* non vi è alcuna suggestione legata agli itinerari in sé, alcuna iniziazione al viaggio come metafora di conoscenza: il fondo neutro allude alla desolata estensione dello spazio geografico. Le distanze tra luoghi, rigorosamente annotate, sono quasi un'esortazione a raggiungere le mete, traguardi significanti nell'*horror vacui* medievale. A questa percezione si affiancherà poco alla volta una diversa interpretazione del *cammino* - di alcuni particolari *cammini* - come metafora di un percorso interiore che si sviluppa come progressione verso una meta simbolica: si tratta delle esperienze dei pellegrinaggi alla volta di Roma, della Terra Santa e più tardi di Santiago di Compostela: la *Rua Francigena* viene descritta per esteso già nella prima metà dell'VIII secolo nell'*Itinerarium Sancti Wiltgelmi*.

La pluralità caleidoscopica dei segni della *Tabula* doveva sollecitare nei destinatari una univoca *visione del mondo* secolarizzata nell'immagine della potenza civile e militare di Roma. Singolare ossimoro del Tardo Impero e dell'Alto Medioevo questa *eterogeneità di una cultura in seno alla sua paradossale unità*, sorta di *mentalità del multiplo*¹², che traspare anche e soprattutto negli elaborati grafici che accompagnano l'indagine filosofico-religiosa nell'Occidente cristiano. Essa avrebbe veicolato, attraverso quei particolari compendi universali

⁷ P. Zumthor, *Cit.*

⁸ La *Tabula*, che riproduceva l'intero mondo conosciuto dai Romani (i tre continenti: Europa, Asia, Africa), venne realizzata su di un rotolo di pergamena concepito per il trasporto e per la consultazione in viaggio (composto all'origine di 12 fogli - *segmenta* - che sviluppavano cm. 34 di altezza per m. 6,75 di lunghezza).

⁹ La viabilità rappresentata, che copre all'incirca 100.000 km., è riportata in rosso ed è raffigurata mediante segmenti rettilinei che recano l'indicazione delle distanze parziali tra le oltre 3.000 stazioni stradali; i nodi di traffico sono riportati con la notazione particolare della doppia torre.

¹⁰ I centri rappresentati sulla *Tabula* sono Aufidena (Castel di Sangro), Esernie (Isernia), Bobiano (Bojano), Sepinum (Sepino) e Sirpium (Pontelandolfo). Cfr.: M. Carroccia, *Strade ed insediamenti del Sannio in epoca romana nel segmento V della Tabula Peutingeriana*, Campobasso 1989.

¹¹ In tutto compaiono 555 simboli diversificati per forma e importanza, nonché una legenda esplicativa del contenuto della carta.

¹² P. Zumthor, *Cit.*, pp. 32-33.

che furono le *Mappae Mundi*, visioni stilizzate e ripetitive affidate ad un archetipo figurativo, declinato nelle inesauribili varianti attinte tra i temi biblici e apocalittici.

Soltanto in ambiente islamico la cartografia manifesta uno statuto scientifico in ideale continuità con il lascito tolemaico: in pieno Medio Evo gli *Infedeli* codificano l'uso delle coordinate geografiche procedendo alla traduzione e divulgazione della *Geografia*, epurata dalla Cristianità, col nome di *Almagesto*. La descrizione contenuta nel cosiddetto *Libro di re Ruggero* (*Diletto per chi visita i paesi della terra*) redatto dal cartografo Al Edrisi su committenza di Ruggero il Normanno può vantare una concezione del *mondo come totalità*: qui il mondo, inciso su lastra d'argento, è nuovamente l'ecumene geografico, scandito da archi di parallelo e circondato dall'oceano. La *Tabula Rogeriana* costituisce senz'altro una *summa teorico-pratica delle conoscenze* a quella data; il lavoro è frutto di indagini dirette svolte da disegnatori al seguito di ambasciatori inviati in paesi lontani per acquisire informazioni più precise sulle distanze esistenti tra le città più importanti e per redigerne delle carte¹³.

La singolare correlazione tra immagine e testo nella descrizione geografica inaugurata dall'opera di Edrisi, ad uso esclusivo del committente, privilegia la chiave "encomiastica", che comporta un'enfaticizzazione delle dimensioni della Sicilia e dell'Italia Meridionale su cui re Ruggero esercitava il proprio dominio. La raffigurazione è simultaneamente espressione di padronanza teorica e tecnica del procedimento di restituzione e di conoscenza accurata dei centri di potere e delle altre sedi rappresentate¹⁴. Il mare Adriatico è denominato *Halig al Banadiqah*, Golfo di Venezia, come continuerà a chiamarsi sino al XIX secolo; il sud è posto in alto, alla maniera araba. Nella descrizione del territorio molisano sono nominate le città costiere: Campomariano, Termoli e Guardialfiera, e, nell'interno, Tufara, Ripalda, Colletorto, S. Giuliano, Vastogirardi, Capracotta, Pietrabbondante, Cerro al Voltumo, il "Monte" Frosolone e il Monte Ferrante; i fiumi Fortore, Calore e Volturno.

Immagini della Terra - cartografie nell'età della transizione

*Nel Rinascimento, la teoria del segno implicava tre elementi perfettamente distinti: ciò che era contrassegnato, ciò che aveva la funzione di contrassegnare, e ciò che permetteva di vedere nel secondo il contrassegno del primo; ora quest'ultimo elemento era la somiglianza: il segno contrassegnava nella misura in cui era quasi la stessa cosa di ciò che esso indicava*¹⁵

Con il tramonto della visione ecumenica medievale, la frammentazione dei saperi e dei poteri insidia tutti i campi applicativi, condizionando anche le concezioni e rappresentazioni cartografiche in fun-

¹³ Nonostante la perdita della lastra d'argento, l'opera è stata resa nota da alcuni geografi arabi del XVI secolo, ed è stata infine pubblicata nel 1928 da K. Miller, in *Weltkarte des Arabers Idrisi von Jahre 1154*, Stuttgart.

¹⁴ Ruggero il Normanno "volle conoscere per filo e per segno i confini del suo reame, le vie di terra e di mare e in qual clima giacesse ciascuna provincia, quali mari e quali golfi le appartenessero" Cfr. Al Edrisi, *L'Italia descritta nel "Libro di re Ruggero"*, Roma 1883, p. IV, cit. in E. Petrocchi, *Il Molise nelle immagini cartografiche*, Isernia 1995, p. 39.

¹⁵ M. Foucault, *Le parole e le cose*, Milano 1967.

¹⁶ In C. Palagiano, A. Asole, G. Arena, *Cit.*, p. 74. Ne deriva una deformazione consistente in uno "stiramento nel senso est-ovest", che caratterizza nel corso di tutto il Medioevo la produzione cartografica di questo genere la quale trascura la riduzione degli archi di parallelo alle latitudini maggiori.

¹⁷ L'invenzione della stampa fornì nuovo impulso alla produzione cartografica: la prima edizione della *Geografia* di Tolomeo riletta alla luce della tradizione islamica venne pubblicata a Venezia da Jacopo Angelo nel 1475 in traduzione latina. Nell'edizione fiorentina del Berlinghieri, datata 1482, l'opera di Tolomeo viene tradotta in volgare e in terza rima; alle ventisette carte dei codici tolemaici vengono qui affiancate per la prima volta delle carte moderne, le cosiddette *tabulae novae*: la *Spagna novella*, la *Gallia*

novella, la *Novella Italia*, la *Palestina moderna et Terra sancta*. "Novella" per traslato si riferisce alla regione anziché alla carta che è "aggiornata". Cfr. C. Palagiano, A. Asole, G. Arena, *Cir.*

¹⁸ In I. Principe (a cura di), *Atlante geografico del Regno di Napoli*, Messina, 1994, p. 10. Per una esauritiva rassegna sulla cartografia coeva cfr. E. Mazzetti (a cura di), *Cartografia del Mezzogiorno e della Sicilia*, Napoli 1972.

¹⁹ Tutti gli elaborati presentano una rosa dei venti a sedici punte e la scala in miglia. All'*Atlantico* sono ammessi dati di tipo "statistico-fiscale" sui fuochi, nuclei familiari tenuti al pagamento delle imposte.

²⁰ "I progressi decisivi apportati dall'opera del Cartaro sono: il miglioramento nella figurazione di tutta l'Italia meridionale, così nelle linee generali - essendosi ormai eliminate quasi del tutto la caratteristica torsione e le altre deformazioni tolemaiche - come nei particolari di maggiore importanza; il perfezionamento della rete idrografica, sia nei riguardi dell'esattezza, sia nei riguardi dell'abbondanza dei particolari; il conseguimento di una maggior precisione nella situazione dei centri abitati, essendosi ormai eliminati tutti gli errori gravi, le confusioni e gli equivoci notati in carte precedenti", in E. Petrocelli, *Cir.*, p. 55.

²¹ Venafro ricade in Terra di Lavoro e l'alto Volturno nell'Abruzzo Citeriore, mentre il litorale e buona

zione di nuovi scopi specifici e mirati. Si verifica una divaricazione tra produzione tecnico-scientifica, legata all'impiego pratico, e produzione scientifica erudita, incentivata dalla riscoperta dell'opera di Tolomeo.

Sul primo versante, assume rilievo il genere delle carte nautiche, alla cui precisione è affidata la vita di chi va per mare: questa produzione si avvia intorno alla metà del secolo XIII, in concomitanza con l'impulso fornito alla navigazione dalla ripresa delle attività commerciali in seguito al ristabilimento degli equilibri nell'area mediterranea dopo la fase di stasi determinata dalla minaccia araba.

Il genere nautico limita l'analisi ad un accurato rilievo dei profili costieri, segnalandone le insenature e gli approdi principali, le foci dei fiumi, la direzione dei venti dominanti.

La denominazione di *compasso* in alternativa a quella di *carta de navegar* deriva dalla sovrapposizione dell'ago magnetico ad una scala graduata: il compasso, per l'appunto, su cui compare il disegno della rosa dei venti.

Una carta di autore ignoto risalente al XV secolo identifica i porti di Termoli, con scritta in colore rosso, e, in colore nero, quelli che presumibilmente erano approdi minori, come Trigno (Marina di Montenero?) e Campomarino (che fu più tardi sede di un importante *caricatoio* per il grano). Questo esemplare, espressivo della produzione nautica coeva, fa uso di almeno due linguaggi grafici: il primo è il linguaggio della *somiglianza*, un linguaggio figurativo, dunque "analogo" per cui, con Foucault, *il segno contrassegnava nella misura in cui era quasi la stessa cosa di ciò che esso indicava*. Tale circostanza ha indotto a riconoscere nel realismo e nella precisione raggiunta i portati di una straordinaria evoluzione della tecnica cartografica tra XIII e XVI secolo. Il secondo è un linguaggio fortemente innovativo, sperimentale e schematico: è suggestivo porre a confronto questa modalità espressiva con le costruzioni dello spazio geometrico e prospettico che presiedono ad alcune immagini pittoriche coeve: sulla mappa sono individuati particolari punti, veri e propri "luoghi geometrici" privi di realtà fisica, prescelti in modo tale che i raggi che se ne dipartono - le direzioni dei venti dominanti - intercettino o si sovrappongano alle traiettorie della navigazione tra i centri costieri maggiori.

La *rosa dei venti* riveste qui come in altre raffigurazioni coeve un significato paragonabile a quello che la scala grafica assumerà successivamente agli effetti del calcolo delle distanze. Alcuni portolani presentano inoltre un doppio reticolo geometrico (e non geografico) su base quadrata, in cui i lati dei quadrati maggiori costituiscono le diagonali di quelli minori, fornendo ai naviganti "elementi (lati, angoli, aree) dalle misure ben precise cui rapportare, come su qualunque carta piana, i dati delle lunghezze e delle direzioni in loro possesso"¹⁶. È possibile ravvisare in questo sperimentalismo che sconfinava in una concettualità astratta un'anticipazione di quell'inversione tra *luogo* e *spazio* che caratterizzerà la produzione moderna? Di fatto, il dominio

dello spazio e la contrazione dei tempi di percorrenza sono postulati che condizionano la ricerca espressiva e la tecnica cartografica proprio a partire da questa rinnovata fase utilitaristica dell'esplorazione del mondo.

Anche il genere scientifico erudito risalente alla fase di divulgazione dell'opera geografica di Tolomeo avviata con l'elaborazione dei materiali antichi conservati nelle sedi monastiche introduce consapevolmente linee e reticolati nel disegno cartografico¹⁷: il globo terraqueo è parte del cosmo e la sua trascrizione cartografica è legata a cognizioni astronomiche ed all'impiego della medesima scansione secondo meridiani e paralleli applicata alla volta celeste. A partire dal tardo Quattrocento compare dunque la scala graduata, chiamata anche a incorniciare le immagini della penisola italiana impreziosendone i bordi, analogamente a quanto avviene con l'introduzione di rose dei venti sempre più elaborate; ma il rigore di un rinnovato registro scientifico si stempera talvolta in richiami eruditi di sapore antiquario - l'ossequio a Tolomeo - a popolazioni e regioni dell'antichità, dando luogo a disinvolute ricomposizioni di dati reali e congetture: e qui si colloca certa produzione dei Ligorio, degli Ortelio e di molti altri.

Nell'alveo della produzione scientifica ricade anche il primo tentativo ufficiale di ricostruzione del volto "attuale" del regno di Napoli, risalente all'attività del nolano Cola Antonio Stigliola (1547-1623), autore di una *Carta geografica completa del Regno di Napoli* datata 1583, nota attraverso le copie effettuate dal viterbese Mario Cartaro (1540-1620). "Non si trattava di rilevamenti originali di campagna come oggi li intendiamo, ma di un coordinamento e controllo dei materiali manoscritti disponibili integrato dai sopralluoghi resi necessari per collocare il più esattamente possibile gli insediamenti, delineare al meglio l'idrografia, stabilire il contorno delle coste con accurati calcoli astronomici, tracciare con esattezza i confini amministrativi delle singole regioni e fornire informazioni circa torri costiere e apprestamenti difensivi"¹⁸. La collaborazione tra i due autori darà luogo nel 1613 alla pubblicazione di un *Atlantico delle Provincie napoletane*, consistente in una carta generale, nella scala di 1:750.000¹⁹, e in dodici carte delle singole provincie, tra cui quella del Contado di Molise²⁰. Quest'ultima documenta la consistenza di un territorio senza sbocchi sul mare, notevolmente ridotto rispetto all'attuale estensione regionale²¹, percorso dalla catena appenninica resa attraverso l'ombreggiatura dei monti in giallo-bruno, e solcato da una fitta rete idrografica. Le informazioni sui centri abitati sono sommarie, e mancano indicazioni relative alle vie di comunicazione: in una fase in cui la viabilità non si è ancora *impadronita dell'ordigno cartografico*, secondo la bella espressione del Farinelli, l'idrografia continua a rimarcare le linee di penetrazione naturale giustificando quasi deterministicamente la presenza degli abitati²².

Nell'opera del Cartaro, l'evidente tensione a una forma di codificazione del linguaggio geografico attraverso una simbologia assai

parte degli attuali territori in riva sinistra del Fortore appartengono alla Capitanata. Gli assetti attuali sono stati largamente determinati dalla sistemazione post-napoleonica (l'annessione del distretto di Larino e l'affaccio al mare) e post-unitaria (alcuni aggiustamenti di confine con la Campania).

²² F. Farinelli, *Luoghi, strade, spazio: tra cartografia, geografia e potere*, in "Urbanistica", n. 84, 1986, pp. 6-19.

²³ M. Heidegger, *L'epoca dell'immagine del mondo*, in *Sentieri interrotti*, Firenze 1968.

²⁴ G. Dematteis, *Le metafore della Terra*, Milano 1985, p. 67.

²⁵ "Quando si considera un certo oggetto solo nella sua funzione di rappresentarne un altro, l'idea che se ne ha è un'idea di segno, e tale primo oggetto si chiama segno", *Logique de Port Royal*, parte I, cap. IV, cit. in M. Foucault, *Le parole e le cose*, Milano 1967, che aggiunge: "Il classicismo definisce il segno in base a tre variabili. L'origine del nesso: un segno può essere naturale (come il riflesso in uno specchio designa ciò che riflette) o di convenzione (come la parola, per un gruppo di uomini, può significare un'idea). Il tipo del nesso: il segno può appartenere alla totalità che esso indica (come la buona cera fa parte della salute da essa manifestata) o esserne separato (come le figure dell'Antico Testamento sono i segni remoti dell'Incarnazione e del Riscatto). La certezza del nesso: un segno può essere

costante al punto da provocare in noi la sicurezza della sua fedeltà (in questo senso la respirazione indica la vita); ma può anche essere soltanto probabile (come il pallore nei riguardi della gravidanza). Nessuna di tali forme di nesso implica necessariamente la similitudine (...). Queste tre variabili si sostituiscono alla somiglianza nel definire l'efficacia del segno nel campo delle conoscenze empiriche", *Ibid.*, pp. 73-74.

²⁶ M. Foucault, *Ibid.*
²⁷ Su tale questione è molto interessante l'opinione del Farinelli: la rappresentazione cartografica è "disumana perché spogliata di ogni traccia della natura sociale della realtà (del mondo), cui il Moderno assegna un'irriflessa primazia, fino a farne non soltanto il modello per la costruzione materiale ma anche la costituzione ontologica - ancora più irriflessa - del mondo stesso. (Per inciso: proprio come riflesso di tale primazia va interpretata, nei termini dell'antitesi vasariana, l'autonomia e anzi la superiorità accordata dall'Alberti alla "scrittura", cioè alla cartografia, in opposizione alla superiorità della "pratica" rivendicata per il Brunelleschi)", in "Certezza del rappresentare": la questione della cartografia, in "Urbanistica", n. 97, 1989, p. 11.

²⁸ "Ne' fiumi il corso principale è distinto con una grossa linea a tratteggio, mentre gli affluenti e quelli di poca importanza con una piccola linea nera. I monti sono ben disegnati, la luce viene da sinistra. Le città d'una certa importanza sono

rudimentale, peraltro largamente condivisa da autori coevi, produce effetti di omologazione dello spazio cartografico, riducendo le differenze e mettendo al bando le sottolineature enfatizzate dalle realizzazioni precedenti. La carta è ora una sorta di neutrale elenco "grafico", una "paratassi" di luoghi che non contribuisce alla identificazione di alcuna gerarchia funzionale. L'anisotropia spaziale è allora soltanto affidata alla diversa distribuzione e densità degli oggetti territoriali, e non più a una qualità intrinseca dei luoghi.

Le parole e le cose - il linguaggio geografico moderno

*La scienza come ricerca si costituisce soltanto se la verità si è trasformata in "certezza del rappresentare"*²³.

Con l'evo moderno si manifesta nell'elaborazione cartografica una crescente permeabilità tra sapere empirico e scienza di derivazione tolemaica.

Ciò che in effetti caratterizza la geografia come disciplina moderna è la pretesa di essere scienza, "di combinare cioè la descrizione e la rappresentazione esatta della superficie terrestre con la sua spiegazione come insieme di relazioni tra fenomeni derivanti dalla loro posizione, col risultato così di presentare ciò che prima era evidentemente arbitrario come risultato di leggi e di processi naturali, nel senso di eguali per tutti"²⁴.

La rottura epistemologica con il passato si è manifestata lentamente alla soglia di quella che Michel Foucault definisce l'età classica (prima metà del XVII secolo), i segni "cessano di essere una figura del mondo e di essere legati a ciò che distinguono mediante i vincoli solidi e segreti della somiglianza e dell'affinità"²⁵. È significativo che il primo esempio di *segno* fornito dalla *Logica di Port Royal* "sia la rappresentazione spaziale e grafica: carta geografica o quadro. Ciò si spiega in quanto il quadro ha come contenuto solo ciò che rappresenta, mentre, d'altra parte, tale contenuto appare rappresentato soltanto da una rappresentazione"²⁶. Questo nuovo orizzonte di pensiero, sorretto dall'impalcatura dello spazio cartesiano - *res extensa* - sembra voler espungere le tracce di quelle relazioni "verticali" che vengono intrattenute all'interno di un territorio e che costituiscono l'espressione dei rapporti sociali e di potere²⁷.

Normalizzazione dei contenuti, quindi, ma anche normalizzazione delle tecniche: la *Commissione sulle misure e sui pesi* promossa da Napoleone a Parigi (1802) agisce nella direzione di una codificazione logica dei segni e delle scale in uso nella cartografia portando a compimento un processo che si era avviato già nel corso del XVIII secolo.

Nel 1769 il diplomatico napoletano Ferdinando Galiani aveva avvicinato a Parigi il cartografo padovano di chiara fama Giovanni Antonio Rizzi Zannoni (1736-1814), al servizio del Governo francese,

affidandogli la realizzazione tecnica di una *Carta Geografica della Sicilia prima o sia Regno di Napoli* in quattro fogli, alla scala di 1:411.500. La documentazione che condusse alla redazione dell'elaborato, prescindendo dall'osservazione diretta, si basò su materiali segreti provenienti dal *Dépot de la Marine*, tra cui una serie di pergamene aragonesi risalenti alla metà del Quattrocento e trafugate da Carlo VIII alla fine di quel secolo, su materiali a stampa di larga diffusione, come l'*Atlantico* dello Stigliola e l'*Italia* del Magini (1620), e infine sulla recente *Carta d'Italia* del D'Anville annessa ad una *Analyse Géographique d'Italie* (1743)²⁸.

Nel 1781 il Rizzi Zannoni avviò le operazioni geodetiche e le osservazioni astronomiche preliminari alla stesura di una *Carta topografica delle Reali Cacce di Terra di Lavoro e loro Adiacenze*, in scala di 1:65.536, a copertura completa del bacino del Voltumo a occidente di Venafro. I portati di questa prima esperienza cartografica basata su rilevamenti di campagna, che forniva una descrizione analitica dei territori più fertili e densamente coltivati del Regno, confluirono nella più ambiziosa attività di rilevamento geodetico dell'intero territorio, l'*Atlante Geografico*, redatto in scala di 1:114.000, per esigenze militari, commerciali e politiche²⁹. Per le vicende politiche che agitarono i territori del Regno delle Due Sicilie a cavallo tra XVIII e XIX secolo, la pubblicazione dei 31 fogli dell'*Atlante* si protrasse sino al 1812.

Segni della natura e segni dell'uomo trovano un giusto equilibrio nella rappresentazione, in cui persiste il trattamento dell'orografia a tratteggio prospettico³⁰; i reticoli idrografici risultano estremamente articolati nel loro andamento meandriforme. Gli abitati sono riprodotti con una notazione allusiva alla *forma urbis*: talvolta, come nel caso di Larino e di Trivento, si riscontrano evidenti segni di una cinta muraria. Il reticolo viario è delineato con sufficiente esattezza, ed i tratturi sono riconoscibili per la sezione più ampia. La via di Napoli, Capua e Venafro, viene riprodotta anche con la distanza in miglia progressive dalla Capitale. La fascia costiera del Molise - appartenente di fatto alla Capitanata - presenta un'alternanza di stagni, pantani e selve e solo a tratti risulta solcata da segmenti di viabilità.

Sono rappresentati dei manufatti che alludono ad una attività proto-industriale: mulini ad acqua sono segnalati presso Atina e Campobasso, come anche sorgenti di acque sulfuree, solfatare e miniere di ferro. L'attività agricola è oggetto di un'attenzione sommaria rispetto ad altri contesti, a testimonianza del fatto che coltivazioni e divisioni agrarie costituiscono ben poca cosa dinanzi all'estensione di boschi e selve.

La nitidezza della descrizione, che usa consapevolmente cifre e convenzioni grafiche senza peraltro avvalersi di una legenda esplicativa, presuppone quella separazione tra *soggetto* e *oggetto* che sola la rende possibile erigendola a tecnica: è pertinente la frase di Heidegger a proposito di questa fase dell'evoluzione del pensiero scientifico, secondo cui "il procedimento in virtù del quale una regione di oggetti

distinte da un abbozzo di pianta. La lingua e la correttezza de' nomi vi è per la prima volta molto accurata", in A. Blessich, *L'Abate Galiani geografo*, in "Napoli nobilissima", vol. V (1896), pp. 148-149, cit. in I. Principe (a cura di), *Cit.*, p. 13.

²⁹ Il Molise nella sua odierna consistenza viene raffigurato nei fogli 4,6,7,10,11. All'*Atlante* era annessa una *Carta Generale del Regno di Napoli* alla scala approssimativa di 1:250.000 nella funzione di quadro d'Unione. Qui, l'orografia è semplificata e limitata alle principali catene montuose, attraverso il sistema a tratteggio a luce obliqua. Sono segnalate soltanto le infrastrutture principali e alcuni tratturi. Viene introdotta una classificazione dei centri secondo cinque tipologie, con un abbozzo di impianto urbano soltanto per Napoli, Palermo e Roma, che è rappresentata assieme a un largo stralcio dello Stato Pontificio.

³⁰ In questo senso l'esecuzione cartografica manifesta alcuni arcaismi nell'uso promiscuo di proiezioni orizzontali e prospettiche sulla stessa carta, bandito dalla *Commissione sulle misure e sui pesi*.

accede alla rappresentazione ha il carattere della chiarificazione a partire da ciò che è già chiaro, dalla spiegazione³¹.

Se tra parole e cose si è consumata una definitiva separazione, la verità come *certezza del rappresentare* passa inevitabilmente attraverso un processo di normalizzazione come *riduzione della complessità del mondo*.

Sono ormai lontane le produzioni legate all'impiego strategico-militare e quelle degli *Atlanti* destinati a un pubblico limitato; ancor più lontane sono le *visioni e immagini del mondo come totalità* di sapore ecumenico. Tuttavia, in questa fase di democratizzazione della cultura l'intento enciclopedico aspira alla *totalità della certezza* ed estende la propria attività alla società nel suo complesso; anche nell'*Atlante zannoniano* il prodotto cartografico è uno strumento di conoscenza e di utilità *erga omnes* in cui le correlazioni tra segni grafici e categorie esplicative dello spazio reale assumono il rigore di una tassonomia ragionata³².

Eppure, nella percezione comune il nuovo simbolismo cartografico tende a ricostituire l'antico patto mimetico tra *parole e cose*, trasformando, per così dire, la convenzione che ne regola l'impiego in certezza ontologica: in qualità di *operatori di un linguaggio*, i segni rassicurano circa la trasferibilità e la reversibilità tra esperienza reale ed esperienza cognitiva.

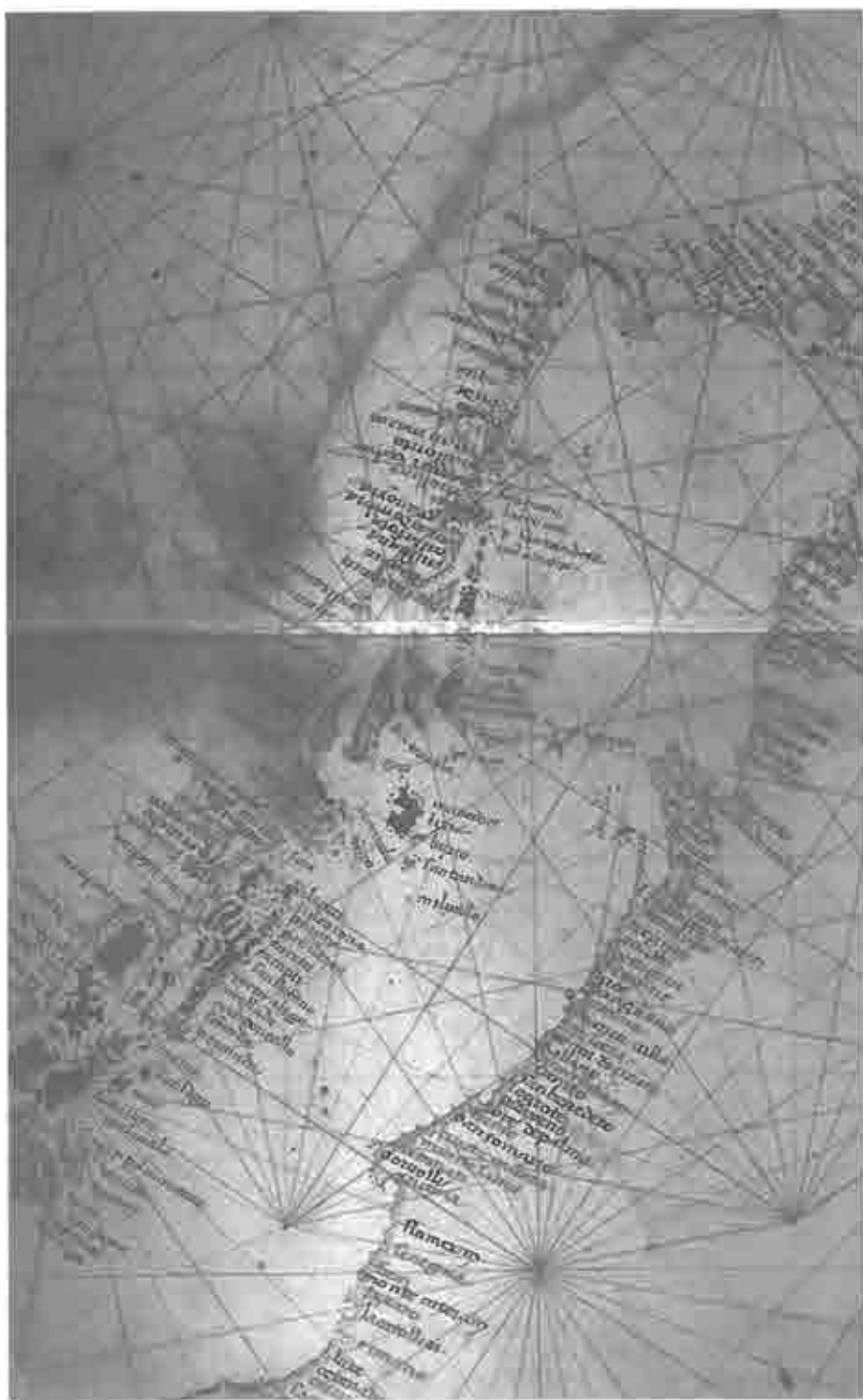
³¹ M. Heidegger, *Cit.*, p. 76.

³² Cfr. R. Smurra, A. Carbone, *Segni e sistemi di segni nell'Atlante zannoniano*, in I. Principe (a cura di), *Cit.*, pp. 40-47.

Cartografia del mezzogiorno e della Sicilia, di Mario Cartaro, 1613



Carta Nautica del Mare Adriatico, XV secolo



Carta d'Italia - Tabula Rogeriana, di Al-Idrisi

Atlante Geografico del Regno di Napoli, di Giovanni Antonio Rizzi Zannoni, 1778-1812, l'Alto Molise



Cartografia

Tabula (detta) Peutingeriana, in Edilio Petrocelli, cit., p. 30, oppure Michele Carroccia, *Strade ed insediamenti del Sannio in epoca romana nel segmento V della Tabula Peutingeriana*, Campobasso 1989

- autore, anonimo
- collocata a Wien, Österreichische Nationalbibliothek
- La *Tabula* fu redatta su pergamena (cm. 6752x34) suddivisa in 7 fogli (*segmenta*) di circa 60 cm. Essa forniva indicazioni sui porti, sugli empori, sui principali centri di culto, sulle stazioni termali, sulle stazioni di posta e i punti di ristoro. Datazione probabile tra il 250 e il 270 d.C. La copia nota è dovuta a una riproduzione fattane da K. Peutinger nel XVI secolo.

Carta d'Italia, Tabula Rogeriana, dalla ricostruzione da un codice della Biblioteca Bodleiana di Oxford) (p. 154, fotocopia)

- autore, Al Edrisi
- pubb. in K. Miller, *Weltkarte des Arabers Idrisi vom Jahre 1154*, Stuttgart, 1981 (I ed. 1928)
- Riproduzione in due foglie della carta allegata al *Libro di re Ruggero* (ovvero *Diletto per che visita i Paesi della Terra*). Nella parte riservata all'Italia sono riportate le città della costa adriatica che fanno parte della *Ankubardah* (Longobardia) con le relative distanze (terzo compartimento del clima quinto). L'originale era inciso su una lastra d'argento delle dimensioni di cm. 350x150.

Carta Nautica del mare Adriatico, (foto a colori).

- autore Anonimo
- sec. XV

Provincia di Contado de Molise

- autore, Mario Cartaro
- pubb. nel 1613
- conservata a Napoli, Biblioteca Nazionale. Pubb. in E. Mazzei (a cura di), *Cartografia del mezzogiorno e della Sicilia*, Napoli, 1972
- Il formato è di cm. 36,2x50,3. Questa carta, come le altre 11 delle Province napoletane, appartiene all'Atlantico omonimo (il cui quadri d'Unione, *Regno di Napoli*, in scala di circa 1:750.000 misura cm. 40,3x69,27). Il rilevamento risale agli anni dal 1590 al 1594.

Atlante geografico del Regno di Napoli, Particolare, (foto a colori)

- autore, Giovanni Antonio Rizzi Zannoni
- pubb. 1778-1812
- scala 1:114.000
- conservata a Napoli, Biblioteca Nazionale, Sez. Manoscritti e Rari, B.5D (1-4). Pubb. in I. Principe (a cura di), *Atlante geografico del Regno di Napoli*, Messina
- Il formato delle 31 tavole che compongono l'Atlante è di mm. 800x510. Le tavole che riguardano il Molise sono: la n° 6 (1810) che riporta l'Alto Molise e il Medio Molise, oltre parte delle regioni contermini; la n° 7 (1809) che ritrae la costa abruzzese, molisana e pugliese; la n° 10 (1789) che comprende anche la Terra di Lavoro e la piana venafrana; la n° 11 (1808) che copre gran parte del Basso Molise e le regioni contermini.

II. Approfondimenti Immagini e forme del passato. Tratturi e forma dell'insediamento di Mario Cerasoli e Angela Cordoni*

I tratturi e la transumanza: alcune notazioni storiche

Le antiche popolazioni italiche che abitavano l'Abruzzo, il Molise, la Campania, la Puglia e la Basilicata svilupparono la pastorizia tanto da creare una struttura forte che, perfezionatasi nel corso dei secoli, è giunta fino alla soglia del nostro tempo con il nome di *transumanza*.

L'organizzazione della transumanza ha favorito una struttura di relazioni tra le parti del territorio tale da porre in stretta relazione gran parte delle regioni del meridione (Abruzzo, Molise, Campania e Puglia) e costituiva un vero e proprio sistema di confluente: dai *bracci*¹ che collegavano i *tratturelli*, i quali a loro volta confluivano nei *tratturi*², l'immenso fiume costituito da milioni di pecore scendeva verso le regioni più miti del piano in inverno e risaliva lì dove c'era ricchezza di pascoli in estate, in montagna. Dalle montagne dell'Abruzzo arrivavano in Puglia milioni di capi di bestiame raccolti dai tratturi che attraversavano il Molise, la Campania e la Puglia, l'organizzazione socioeconomica coinvolgeva migliaia di addetti negli spostamenti e altrettanti, nei paesi e nelle città, attendevano alla produzione e al mantenimento delle attrezzature di supporto alla pastorizia. Molte di queste attività di assistenza, di produzione, di attrezzature e di trasformazione sono rimaste attive fino ad oggi negli stessi luoghi in cui si erano sviluppate: la produzione di lame e coltelli a Frösolone; la lavorazione del rame e la fonderia di campane ad Agnone - la Pontificia Fonderia Marinelli -; le varie piccole industrie casearie a Boiano, Isernia, Agnone e Capracotta, solo per citare le principali.

La transumanza, già in uso nel periodo preromano fino al III secolo a.C. - ritrovamenti alle pendici dei monti del Matese risalenti all'età neolitica hanno permesso di accertare lo sviluppo dell'attività di allevamento in genere, con forme stagionali di transumanza in un ambito territoriale ristretto -³ ebbe un notevole incremento ed una consistente riorganizzazione in seguito all'imponente opera di completamento e razionalizzazione dei percorsi preesistenti realizzata dai Romani con il collegamento di questi all'ampia rete delle consolari⁴. Già allora era evidente il notevole portato socioeconomico legato all'attività transumante (una sorta di indotto *ante litteram*) al punto che essi stessi adattarono gli interventi sul territorio alle esigenze dei pastori: emblematico è il caso di *Saepinum*, dove il decumano maggiore viene realizzato su un tratto del tratturo Pescasseroli-Candela e il cardo su un tratto del tratturello Matese-Campobasso, inoltre gran parte delle opere pubbliche realizzate sono a supporto dell'attività

* La prima parte del saggio *I Tratturi e la transumanza: alcune notazioni storiche*, è stata redatta da Angela Cordoni, la seconda *L'insediamento antropico e la rete dei tratturi: le trasformazioni* da Mario Cerasoli

¹ La classificazione delle strade della transumanza si articola in: tratturi, la viabilità principale, le cosiddette "autostrade delle pecore", di larghezza stabilita in 111 metri; i tratturelli, arterie secondarie generalmente perpendicolari ai tratturi, della larghezza fino a 37 metri; i bracci, connessioni minori, di larghezza prossima ai 18 metri.

² Il termine "tratturo" viene usato per la prima volta in una istanza a Ferdinando I D'Aragona datata 17 dicembre 1480 (Cfr.: Natalino Paone, *La transumanza nel Molise tra cronaca e storia*, RAI - Sede regionale per il Molise, Roma, 1986); questo termine deriva, con ogni probabilità, da *tractoria*, vocabolo con cui i Romani denominavano il privilegio di far uso di strade pubbliche.

³ Cfr.: Cristiana Terzani, Introduzione a *La sfida all'ambiente: i millenni della preistoria*, in *Samnium - Archeologia del Molise*, ed. Quasar, Roma, 1991.

⁴ Tra il III ed il II a.C. i Romani realizzarono i collegamenti trasversali delle vie Tiburtina Valeria, Claudia Valeria e Claudia Nova, e il collegamento longitudinale costiero della via Traiana e longitudinale interno della via Numicia oltre alla consolare via

pastorale e in stretta relazione con essa; si può citare l'esempio delle terme dotate di un accesso secondario "specializzato" nella cinta muraria che ne agevolava il raggiungimento senza dover attraversare il centro abitato⁵. Nella stessa città viene istituita una prima rudimentale dogana per il passaggio e la protezione delle greggi e questa forma di protezione dello Stato viene sancita con un'iscrizione all'ingresso nord della città, peraltro ancora leggibile, con la quale i Prefetti intimavano ai magistrati di far rispettare i conduttori delle pecore.

Con la caduta dell'Impero Romano e per il susseguirsi delle invasioni barbariche la transumanza conobbe un lungo periodo di crisi. Dopo l'anno Mille, con la diffusione dei monasteri si assiste ad una lenta ripresa dell'attività⁶. I centri monastici, riconducibili a matrice benedettina, e successivamente anche cistercense, erano situati nei pressi dei percorsi tratturali ma anche intorno ai latifondi rimasti incolti; molti furono ricostruiti sulle rovine di antichi monasteri o di piccoli luoghi di culto ed altri furono edificati *ex novo*. Oltre all'importante abbazia di San Vincenzo al Volturno, ricostruita sotto la chiara influenza di Montecassino, si segnalano Santa Maria di Casalpiano, nei pressi di Morrone del Sannio, lungo il tratturo Celano-Foggia, che nasce sulle rovine della vecchia chiesa, e i centri di nuovo impianto quali: Sant'Eustachio di Pantasia, tra Colletorto, San Giuliano e Bonefro; San Nazario, nei pressi di Guardialfiera; Santa Maria di Faifoli, nei pressi di Campobasso; Santa Maria della Strada, vicino Matrice, sorta nei pressi del tratturo Cortile-Centocelle; Santa Maria del Caneto, sulle rive del Trigno, nei pressi di Roccapivara.

Successivamente fu la dominazione aragonese, con l'unificazione del Meridione sotto il Regno di Napoli⁷, a consentire la rinascita e il massimo sviluppo della transumanza. Tutte le dominazioni che si sono avvicendate nel Meridione hanno sempre riconosciuto l'importanza sociale e culturale, ma soprattutto economica di questa attività tanto da considerarla fonte di uno dei principali gettiti fiscali: già per i Normanni e gli Svevi era un caposaldo della politica economica, ma fu Alfonso I d'Aragona che fece della pastorizia il fulcro dell'economia del regno istituendo, dapprima a Lucera, nel 1447, e poi a Foggia, nel 1460, la *Dogana della mena delle pecore in Puglia*⁸, un istituto pubblico con cui lo Stato governava direttamente tutto il mondo della transumanza conferendo a questa attività il carattere di industria interamente organizzata e controllata dall'amministrazione statale. Dalla transumanza lo Stato ricavava ingenti proventi derivanti dall'imposizione fiscale assicurando di contro ai pastori l'uso di una consistente e fitta rete di percorsi *specializzati* e di pascoli riservati, tutelati dallo Stato, la cui presenza è ribadita anche attraverso l'apposizione lungo i tracciati dei "Regi tratturi" di cippi in pietra con la sigla "R.T.". Per meglio comprendere la dimensione economica della transumanza può risultare utile ricordare che, alla data di istituzione della Dogana, il flusso annuale di capi transumanti è di 2.500.000 unità, fino ad arrivare, tra la fine del '500 e l'inizio del '600, a 4.700.000. Da questo

Latina, che attraversava il territorio sannitico trasversalmente.

⁵ Cfr. Stefano De Caro, *Una conseria a Saepinum, in Sannium - Archeologia del Molise*, ed. Quasar, Roma, 1991.

⁶ "Le abbazie e i conventi diventano, oltre che luoghi di preghiera e spirituale raccoglimento, anche fiorenti centri di produzione e scambio, di perfezionamento delle tecniche colturali, di favorazione delle materie prime, di promozione di diboscamenti, bonifiche e irrigazioni". M. Alessandra Vittorini, *Permanenza dei tracciati e assetto storico del territorio. L'area della transumanza*, tesi di Dottorato di Ricerca, DPTU, Roma, 1994.

⁷ La riunificazione dell'area abruzzese-molisana avviene sotto la dominazione normanna nel 1509 con Roberto il Guiscardo.

⁸ L'istituto della Dogana è direttamente importato in Italia dagli Aragonesi che fin dal 1273 lo avevano applicato in Spagna, con alcune diverse caratteristiche, con il nome di "Mestia" (Cfr.: M. R. Caroselli, *La Capitanata nelle luci e nelle ombre della sua storia economica e sociale*, San Paolo di Civitate, 1882).

momento in poi, tuttavia, si registra una lenta ma costante diminuzione che, alla data di soppressione della Dogana, nel 1806, fa registrare il passaggio di soli 700.000 capi.

Nel '700 si accese sulla transumanza un dibattito che vedeva negli intellettuali Illuministi i più accesi critici: essi reputavano un errore sia mantenere la monocultura (il pascolo) sia il contratto annuale con il pastore che (apparentemente) non favoriva il miglioramento del territorio. Tra gli innovatori che chiedevano la liquidazione dell'istituto doganale vi furono Gaetano Filangieri e Melchiorre Delfico. Il primo sosteneva l'opportunità di concedere in affitto i pascoli per un periodo di sei anni, anziché di uno solo, sperando in una maggiore affezione dei pastori ai territori utilizzati, quindi ad un apporto di miglione; il secondo asseriva invece la tesi dell'utilità di assegnare i territori ai nulla tenenti, per favorire la piccola proprietà contadina. Le teorie illuministe si concretizzarono con Giuseppe Buonaparte che, con la legge n° 75 del 1806 sciolse tutti i vincoli e le servitù del Tavoliere, avviando così il processo di trasferimento in proprietà o fitto dei terreni, ma anche di cambiamento d'uso verso l'agricoltura a danno della pastorizia. Tra il 1806 e il 1812 circa 220.000 ettari di "terre salde", quelle destinate a pascolo in cui era vietato piantare e coltivare qualsiasi albero, furono vendute ai pugliesi, agli abruzzesi e ai molisani che si trasferirono nelle terre intorno a Foggia. La perdita della principale attività, la pastorizia, e il trasferimento di una parte della popolazione verso la Puglia, crearono in Molise e in Abruzzo una catena di squilibri sia economici che sociali e culturali⁹. Neppure la restaurazione Borbonica, con il ripristino dell'influenza del Governo sul Tavoliere, riuscì ad arrestare il fenomeno che dopo l'unificazione del Regno d'Italia subì una accentuazione per le ulteriori leggi contrarie alla transumanza. Il tentativo del governo borbonico nei primi anni del secolo scorso, di avviare un processo di industrializzazione, unitamente al sistema protezionistico adottato, produssero un certo miglioramento solo per alcuni rami dell'industria, tessile, cantieristica e metalmeccanica, che mantennero caratteri e organizzazione precapitalistici: una miriade di imprese artigianali e persino domestiche. La produzione era costituita prevalentemente da materie prime e da derrate alimentari utilizzate per il soddisfacimento della domanda interna di consumo piuttosto che per la libera esportazione: già lo squilibrio tra risorse e popolazione impediva l'avvio dello sviluppo ma, oltre ad una eccedenza produttiva appena sufficiente, mancava la forza politica necessaria per sottrarre i beni all'uso e alle esigenze dei consumatori interni. Questa già debole ed arretrata struttura industriale crollò quando, con il liberismo postunitario, fu messa a confronto con il sistema ormai solido del Nord, cresciuto anche grazie ai contatti con il resto dell'Europa.

La grande politica delle infrastrutture aveva toccato in maniera molto debole le aree montane del Sud Italia e la volontà di industrializzazione non fu supportata dalle opportunità che un adeguato sistema infrastrutturale poteva offrire.

⁹ Va ricordato il fatto che già nel corso del XVIII secolo l'attività transumante registra una flessione, quasi fisiologica, che viene, però, stigmatizzata dagli economisti i quali sostenevano la necessità di mettere a coltura i pascoli della Puglia sulla scorta delle nuove tecniche agrarie.

¹⁰ Le taverne, dal caratteristico aspetto di costruzione rurale con muratura portante in pietra locale e tetto a falde con copertura in tegole e coppi, erano strutturate su due o tre piani e avevano al piano terra o al seminterrato le stalle per i cavalli e gli animali da soma, al primo piano la cucina e un ambiente spazioso dove consumare i pasti e al piano superiore gli ambienti per dormire. Nelle immediate vicinanze della taverna si trovavano quasi sempre una fontana con abbeveratoio e una piccola chiesa.

¹¹ Tra le altre, sono ancora visibili oggi la *Taverna del Barone* lungo il Tratturo Castel di Sangro-Lucera, nei pressi della Madonna delle Cerquigliole, oggi adibita ad

L'insediamento antropico e la rete dei tratturi: le trasformazioni

L'antica rete tratturale e la rete infrastrutturale moderna

Tra sistema insediativo e rete tratturale si può stabilire una connessione basata sull'interscambio di servizi e beni di consumo determinante e non secondaria dell'assetto insediativo del Molise. Infatti, anche se condizionato fortemente dalla morfologia del territorio, il sistema insediativo del Molise si è strutturato sulla rete tratturale superando i vincoli posti, da un lato, dai tracciati dei tratturi, condizionati dalla ricerca di massima funzionalità e brevità degli spostamenti delle greggi, e, dall'altro, dalla necessità di localizzare gli insediamenti in ambiti dotati di sufficienti condizioni di sicurezza. La relazione tra sistema insediativo e rete tratturale si è costituita sulle esigenze legate al transito stagionale di migliaia di capi di ovini e dei pastori che li guidavano: ai primi erano legate le attività connesse alla trasformazione dei prodotti della pastorizia e all'assistenza alle greggi e ai secondi tutte le attività dell'accoglienza e della sosta dei pastori. Il compito di assicurare ristoro e riposo ai pastori e ai propri cavalli era svolto attraverso le *taverne*¹⁰, ben visibili nelle antiche carte (una fra tutte l'Atlante della Reintegra di E. Capececiaturo del XVII secolo), mentre alle pecore erano riservate vaste estensioni di spazi erbosi, i *riposi*. A testimonianza di ciò sono sopravvissute fino ad oggi sia alcune taverne¹¹, in qualche caso trasformate in case rurali e attualmente abitate, sia alcune attività specifiche legate alla transumanza, come la fabbricazione di coltelli a Frosolone, la lavorazione del rame e la realizzazione di campane ad Agnone, la realizzazione dei cestelli di vimini necessari per la produzione dei formaggi, la "fiscelleria", a Cerce, le industrie casearie, diffuse uniformemente nell'Alto Molise e nella zona del Matese¹². Altre attività, invece, si sono perse con la fine della transumanza, come la "bassetteria" - la lavorazione delle pelli delle giovani pecore - o l'industria per la lavorazione della lana, a Isernia (attiva fino a pochi decenni or sono); infine, anche se più propriamente appartenenti al campo dell'archeologia, sono molto interessanti i resti di una conceria di età imperiale ritrovati all'interno degli scavi di Saepinum, a pochi metri dal limite dell'area del foro, struttura complessa formata dall'abitazione, dalla *taberna* e dall'opificio¹³. Gli insediamenti possono sembrare non in diretta relazione con la rete tratturale, proprio per i caratteri geomorfologici della regione, che la espone particolarmente a pericoli di ogni genere. Riprova di quanto detto è la forma del territorio che da Campobasso si estende verso la costa adriatica: la struttura insediativa, ortogonale al tracciato dei tratturi, aderisce al percorso di crinale che segue i due principali corsi d'acqua (il Trigno ed il Biferno), sul quale si sono localizzati solo pochi centri, mentre i nuclei urbani minori sono disposti a grappolo, quasi sempre in posizione marginale e ben protetta. La relazione - i modi che essa assume - tra il sistema insediativo e la rete tratturale,

abitazione, così come quella di *Corigliano*, alla periferia di Campobasso, ed i resti della *Taverna della Calonica*, nei pressi di Forlì del Sannio, di quella di *Gambatesa* e di quella di *Pietracatella* (Cfr., N. Paone, *op. cit.*, 1986).

¹² Mentre un addensamento di industrie di maggiori dimensioni è riscontrabile nella zona a sud di Campobasso, con l'eccezione della zona di Termoli dove sono localizzate poche industrie ma di rilevanti dimensioni, nella Provincia di Isernia esiste un "tessuto" di piccole imprese artigiane, che si accentrano nei tre poli di Isernia, della piana di Venafro e dell'Alto Molise. Va, però, osservato che tutte queste industrie trasformano quasi esclusivamente latte vaccino (Cfr.: Claudia Sorlini e Donatella Cialdea, *Impatto ambientale: le industrie della trasformazione agro-alimentare*, in "Piano Progetto Città", n.° 12/13 del 1992, Gangemi Editore, Tivoli (RM), 1992).

¹³ Cfr.: V. Cianfarani (a cura di), *Forma Saepini*, 1955.

proprio perché non di tipo semplice, è fondamentale in quanto il tratturo viene a svolgere, in questa situazione, la funzione di *direttrice alternativa* e il sistema dei percorsi di crinale si lega strettamente ad esso determinando una fitta maglia pressoché ortogonale di percorsi per consentire, in tal modo, una reciprocità tra i vari nuclei altrimenti impossibile. Le relazioni che si stabiliscono tra sistema insediativo e rete dei tratturi possono essere allora classificate secondo due modelli: il primo di tipo *diretto*, quando i centri abitati si trovano lungo il tracciato tratturale e ne costituiscono un punto nodale (come avviene, per esempio, a Isernia, Bojano, Pescocostanzo, Sant'Angelo del Pesco, Montefalcone del Sannio, Ururi, Montenero di Bisaccia); il secondo di tipo *indiretto*, quando i centri abitati si trovano in aree geografiche non interessate direttamente dai tratturi ma sono inseriti in un sistema relazionale fondato su percorsi secondari spesso legati a tratturelli e bracci (come ad Agnone, Trivento, Larino, Campobasso, Vinchiaturo, Termoli). In entrambi i casi si dispone un esplicito legame con la morfologia del territorio. Nel primo caso i centri hanno avuto una precisa interdipendenza con il tratturo - che ne ha determinato la localizzazione in relazione al proprio tracciato che si è a volte modificato e adattato se il centro era preesistente - con il quale hanno stabilito rapporti di interscambio di natura economica. Nel secondo caso, i centri non direttamente connessi al tratturo sono stati così tanto condizionati dalla morfologia del territorio tanto da determinarne la localizzazione in posizioni strategicamente sicure; pur mantenendo comunque un elevato livello di connessione reciproca e con i tratturi mediante una serie di percorsi di crinale e di mezzacosta (tratturelli e bracci). Nel caso dell'antica *Saepinum*, come esempio della prima modalità relazionale, la struttura morfologica del centro abitato ha un diretto legame con il tracciato del tratturo Pescasseroli-Candela che ne condiziona lo sviluppo anche in età romana. La città sorta su un luogo di sosta delle mandrie e delle greggi lungo il tratturo, si sviluppa nel momento in cui la transumanza assume caratteri imprenditoriali (a seguito della vasta estensione di *ager publicus* ad uso pascolo decretato dai Romani) e, in età augustea, nell'impianto urbano, ben definito dalle mura ancora oggi visibili, si viene così a sovrapporre il *decumanus maximus* al tracciato del tratturo, da Porta Bojano a Porta Benevento, e, all'incrocio con il cardo, si localizza il foro, luogo deputato agli scambi¹⁴. E ancora, nel caso di Isernia la diretta interdipendenza¹⁵ con il medesimo tratturo Pescasseroli-Candela avvalorava il ruolo di centro di primaria importanza intorno al quale si è costituito un sistema di nuclei abitati di origine sannitica collegati visivamente al centro principale (Pesche, Miranda, Macchia d'Isernia, Sant'Agapito, Castelromano)¹⁶. Per altri centri è estremamente interessante il rapporto tra tratturo e morfologia urbana, che è ben visibile sia nelle antiche carte dell'Atlante della Reintegra del XVII secolo che nelle cartografie aerofotogrammetriche e nelle carte catastali attuali; in queste ultime i modi del frazionamento del suolo lungo il tratturo e derivante dall'a-

¹⁴ Oltre al vero e proprio foro gli studi archeologici hanno individuato un *forum pecuarium*, probabilmente derivato dall'area di sosta originaria. Per approfondimenti, consultare: Marcello Gigotti, *Saepinum, in Sannium - Archeologia del Molise*, ed. Quasar, Roma, 1991.

¹⁵ Interessanti le ipotesi grafiche del rapporto tra il nucleo urbano e il tratturo in diverse epoche proposte da Franco Valente in: *Isernia. Origine e crescita di una città*, Campobasso, 1982, pag. 70.

¹⁶ Cfr.: F. Valente, *Isernia. Origine e crescita di una città*, Campobasso, 1982.

lienazione del patrimonio demaniale operata tra la seconda metà del secolo scorso e la prima di quello corrente, segue l'andamento del percorso permettendo ancora oggi un facile riconoscimento del tracciato originario. Per quanto riguarda il secondo modello relazionale, di tipo indiretto, risulta evidente, dalle permanenze e dalle tracce testimoniali delle attività di servizio connesse alla transumanza come, la struttura insediativa avesse stabilito rapporti di stretta interdipendenza con il sistema economico legato ad essa; è questo il caso del sistema insediativo fondato sui percorsi di crinale paralleli alle valli del Trigno e del Biferno che, direttamente e con il supporto di un tratturello o di un braccio, si collegano a rete con i tratturi. Partendo dal mare Adriatico e seguendo i fiumi Biferno e Trigno fino alle sorgenti, si incontrano, infatti, ben cinque tratturi, distanti tra loro non più di venti chilometri che quindi erano facilmente raggiungibili da tutti i centri abitati interposti che consentono lo svolgimento degli scambi economici e costituiscono un reticolo relazionale. Particolarità interessante è la presenza, proprio in questa fascia di territorio organizzata sui percorsi di crinale paralleli alle valli del Trigno e del Biferno, di due comunità etniche, l'una di origine albanese (presente negli abitati di Campomarino, Portocannone, San Martino in Pensilis, lungo il percorso della strada statale "Sannitica"), l'altra di origine croata (Montemitro, San Felice del Molise, Acquaviva Collecroce, sul percorso della strada statale Termolese). Questi centri, che risalgono al XVI secolo, sono localizzati in prossimità di tratturi, ed evidenziano come anche le comunità provenienti da altri ambiti culturali si siano inserite nel sistema relazionale della transumanza. Fintanto che l'industria armentizia legata alla rete tratturale è stata attiva, l'assetto insediativo e socioeconomico del territorio molisano ha mantenuto caratteri di estrema ricchezza relazionale, sviluppando una economia compatibile con i caratteri montani e collinari del territorio e facendo a buon diritto rientrare il Molise in quella fascia che si suole definire *corridoio appenninico*¹⁷.

Dopo la soppressione della *Dogana della mena delle pecore in Puglia* (1806) e dopo l'unificazione italiana sotto il Regno sabauda, il cui Parlamento nel 1868 sancisce la fine di tutti i vincoli e diritti di pascolo estivo ed invernale, vengono vendute le "terre salde" per il pascolo (220.000 ettari) ed i pastori si trovano costretti a diventare agricoltori. Per l'attività armentizia, peraltro già da tempo in crisi per una serie di altre cause contingenti, si delinea come unica e lontana possibilità di sopravvivenza la nuova infrastrutturazione dello stato unitario che si realizza, in primo luogo, mediante la costruzione delle ferrovie. Le scelte infrastrutturali del governo nazionale sono state certamente determinanti. È il caso di ricordare la disputa politica interna prima allo stato piemontese e poi al neo-Stato italiano relativa alle scelte programmatiche alla base della rete ferroviaria da realizzarsi nell'Italia che di lì a poco sarebbe stata unita (con particolare attenzione al Mezzogiorno, dato che nel Settentrione gli Stati preunitari si erano già impegnati in una consistente infrastrutturazione ferroviaria),

¹⁷ Sul tema del *corridoio appenninico*, Cfr., Marcello Vittorini, *Indirizzi strategici di assetto territoriale per l'inquadramento dei programmi di intervento nel Mezzogiorno*, in "Urbanistica", n. 57 del 1971.

Da un lato si riconosceva la necessità di dotare il territorio nazionale di una rete ferroviaria capillare, estremamente ricca ed articolata, con il preciso intento di collegare il maggior numero possibile di centri abitati e di garantire in tal modo la sopravvivenza e lo sviluppo delle attività economiche da allora sempre più legate all'interscambio, dall'altro invece, si sosteneva la tesi di una rete ferroviaria schematica di collegamento dei centri principali, supportata da una rete stradale di distribuzione per i centri non collegati direttamente ad essa.

Le vicende storiche e politiche¹⁸ hanno favorito infine il prevalere della tesi della rete schematica, ma alle ferrovie non fu praticamente mai affiancata una rete viaria di distribuzione efficiente. Le linee ferroviarie che attraversano il Molise oggi sono ancora le stesse di un secolo fa¹⁹. La costruzione della prima linea, la Termoli-Campobasso-Benevento, risale al 1883; da allora, fino alla fine del secolo, furono poi realizzate la tratta Isernia-Sulmona e il raccordo Bojano-Isernia-Caianello. Queste scelte comportarono, al principio di questo secolo, l'esclusione dai traffici ferroviari di tutto il comprensorio dell'Alto Molise facente capo ad Agnone, allora maggior centro della regione, con conseguenze immediate sull'economia della zona evidenziate, *in primis*, dal calo demografico, da allora costante²⁰. A tale situazione si è tuttavia cercato di porre rimedio, nel 1915, con la realizzazione di un collegamento ferroviario tra Pescocostanzo e Agnone; gravemente danneggiato nel corso dell'ultimo conflitto mondiale, il tracciato è stato definitivamente smantellato nel Dopoguerra; oggi rimangono due sole stazioni, quella di Capracotta-Vastogirardi e quella di Catella, e tracce del sedime ferroviario che corre a lato della strada statale per Agnone. Discorso a parte per la linea ferroviaria adriatica: realizzata anch'essa a cavallo tra il XIX ed il XX secolo, non ha avuto un ruolo primario fintanto che non è stata affiancata dall'Autostrada A-14, e successivamente connessa, dalle recenti infrastrutture viarie di collegamento con Isernia e Campobasso: i collegamenti con l'interno, determinando nuovi fenomeni di attrazione, ne hanno ulteriormente accentuato l'importanza, confermata, in ultimo, dall'opera di raddoppio dei binari tra Pescara e Foggia che è in corso da un decennio e non ancora ultimata. Nella coscienza storica delle popolazioni del Molise le grandi infrastrutture che percorrono la costa non sono state mai considerate come infrastrutture di interesse locale in quanto hanno stabilito delle relazioni solo tra i centri costieri, nella fattispecie Termoli, senza che a ciò corrispondesse un reale effetto di coinvolgimento delle aree più interne, interessate da processi di infrastrutturazione solo negli anni '70.

Anche se i modelli interpretativi in esse contenuti non sono stati oggetto di ulteriori approfondimenti²¹, le ipotesi contenute nel Progetto '80 hanno in modi diversi condizionato la politica degli investimenti pubblici nel corso degli anni Settanta e Ottanta. Strettamente legata a queste elaborazioni vi è stata l'individuazione delle Aree di Sviluppo Industriale e dei Nuclei Industriali, che avevano come obiet-

¹⁸ Determinante, in tal senso, la scomparsa di Camillo Benso Conte di Cavour, nel 1861, sostenitore della prima tesi (Cfr.: C. ed A. Mercandino, *Storia del territorio e delle città d'Italia*, ed. Mazzotta, Milano, 1976).

¹⁹ Singolare il fatto che la rete ferroviaria italiana è cresciuta in estensione fino al secondo dopoguerra, segnando da allora e fino ad oggi una lieve diminuzione cui le pochissime realizzazioni recenti (tra cui primeggia la linea ad Alta Velocità *Direttissima Roma-Firenze*) non hanno posto alcun rimedio.

²⁰ Dai dati censimenti della popolazione dal 1871 al 1911 (fonte ISTAT) la popolazione del Molise passa da 374.000 a 396.000 abitanti (+ 6%), mentre la popolazione di Agnone scende da 11.600 a 10.000 abitanti (- 14%).

²¹ Fra le cause di quanto accaduto anche il fatto che, in quanto riferibile ad una programmazione economica sul territorio dello Stato, il Progetto '80 era considerabile una sorta di piano di investimenti su base nazionale e quindi anche un macro piano urbanistico, come tale suscitò una diffusa diffidenza ed ostilità da parte di quelle forze economiche e politiche che non "amavano" la programmazione.

tivo il determinare "una agglomerazione territoriale, di tipo industriale urbano, capace di intensificare la crescita delle attività economiche principalmente inducendo consumi diversificati e a domanda crescente, facendo sorgere bisogni collettivi sempre più vasti, determinando - in aggiunta ai normali profitti - delle rendite di posizione"²². Questa politica di interventi, esaltando un'improbabile economia di scala e smentendo l'ipotesi di un *trascinamento* della crescita da parte delle grandi concentrazioni industriali localizzate nei poli²³, ha ulteriormente accentuato gli squilibri e favorito anche la creazione di blocchi di interesse e di potere.

In questo modo nel Molise, divenuta Regione nel 1963, si è deciso di intraprendere, grazie prevalentemente ai contributi straordinari previsti dalla Cassa del Mezzogiorno, una politica di infrastrutturazione fondata esclusivamente sulla rete viaria - a discapito della rete ferroviaria che, con tutte le tare congenite, è rimasta quella della fine del secolo - e strutturata su due arterie di fondovalle, la Trignina e la Bifernina, che dovevano collegare alcuni nuclei forti della Regione (l'area Isernia-Venafro, l'area Bojano-Campobasso e la zona di Termoli) e metterli in relazione alle grosse direttrici viarie nord-sud (l'Autostrada del Sole e l'Autostrada Adriatica). Non un sistema per direttrici di sviluppo ma un sistema per poli di sviluppo che ha certo contribuito a determinare il definitivo abbandono da parte delle popolazioni residenti di quegli insediamenti urbani ormai sprovvisti di efficaci collegamenti e depauperati delle possibilità di sussistenza economica, dirottate sui pochi nuclei economicamente forti della regione, e che continua a *consumare* un sistema insediativo un tempo legato alla rete tratturale e ancora oggi ricco di risorse e di potenzialità.

La rete infrastrutturale attuale, traslata sulle fondovalle rispetto alla antica rete dei percorsi di crinale, è stata realizzata per collegare i centri della Regione destinati, per l'appunto, ad accogliere aree industriali, impiantate grazie ai contributi provenienti dalla Cassa del Mezzogiorno. Lo sviluppo industriale, negli ultimi decenni, è stato concentrato nelle poche zone non montane: l'area di Termoli, la zona Campobasso-Bojano e quella Isernia-Pozzilli-Venafro. Se da una parte ciò ha portato ad una sensibile incentivazione dal punto di vista economico di tali aree, dall'altra ha discriminato ulteriormente le aree interne, tagliate fuori da questo tipo di dinamiche proprio dalla inaccessibilità, la definizione dei tracciati viari delle direttrici Isernia-Vasto e Termoli-Campobasso ha poi definitivamente escluso i comuni più interni, inadatti anche ad assolvere alla funzione, pur tuttavia dequalificante, di *comuni-dormitorio*, mentre ha accentuato il ruolo di nuclei forti dei centri direttamente interessati dai processi industriali e di quelli economici ad essi connessi. Di conseguenza si è determinato un processo rilevante di crescita degli stessi centri, come si può vedere, ad esempio, nel caso di Termoli e del comprensorio²⁴ legato al suo nucleo industriale, dominato dallo stabilimento FIAT²⁵.

Il sistema insediativo attuale è risultato essere stato condizionato

²² Cfr.: A. Testi, *Sviluppo e pianificazione regionale*, Torino, 1970.

²³ Cfr.: Marcello Fabbri, *L'urbanistica italiana dal dopoguerra ad oggi*, ed. De Donato, Bari, 1983.

²⁴ La popolazione del Comune di Termoli è passata dal 1951 al 1991 da 10.000 a 28.000 abitanti (+180%), e quella del relativo ambiente insediativo locale (cfr. ITATeN) da 51.000 a 67.000 abitanti (+30%).

²⁵ Va ricordato che nei primi studi relativi al Nucleo di Sviluppo Industriale di Termoli, datati primi anni '50, era previsto l'insediamento di circa 50 industrie, seppur parte di un intervento sovradimensionato, erano state accuratamente elencate nelle varie tipologie merceologiche, con un numero di addetti variabile dalle 20 alle 200 unità. La FIAT propose, dal canto suo, un programma di insediamento industriale che prevedeva l'occupazione dell'intera area del N.S.I. per una sola industria da 4000 addetti (l'intera manodopera disponibile allora nell'area gravitazionale di Termoli), in antitesi con gli studi e le ipotesi preliminari. I fatti successivamente accaduti sono ormai parte della storia del Mezzogiorno.

anche da queste scelte di sviluppo, che ne hanno determinato una consistente modificazione rispetto al passato ed una mutazione radicale dei propri caratteri. L'organizzazione reticolare che caratterizzava il Molise ai tempi della transumanza è praticamente del tutto scomparsa e con essa la ricchezza di relazioni economiche che ne ha segnato la storia antica e recente. Al suo posto è subentrata una modalità insediativa che è l'espressione esclusiva di tre ambiti geografici, quello di Isernia e Venafro, quello di Campobasso e Bojano e quello di Termoli, gli unici coinvolti nelle politiche di industrializzazione e di infrastrutturazione viaria. Il restante patrimonio insediativo della regione è stato e continua ad essere abbandonato proprio per la mancanza di connessioni funzionali e di attività economiche, tenendo anche presente che non si è mai avuto un consistente sviluppo delle attività agricole, un tempo secondarie rispetto all'industria armentizia, anche per la limitata estensione di suoli ad esse adatti.

Le modificazioni successive la fine della transumanza

Nel corso degli ultimi due secoli di declino della transumanza e delle attività ad essa connesse, il sistema insediativo e gli assetti socioeconomici, hanno subito sensibili modificazioni. Della trasformazione del sistema insediativo si è già accennato, ma è di sicuro interesse una prima anche se approssimativa verifica, circa la consistenza e la portata del fenomeno. I dati contenuti nel Censimento della popolazione del 1861 risultano essere sufficientemente rappresentativi di un assetto insediativo ancora strutturato sull'attività pastorale e sulla transumanza, anche se, come già detto, questa comincia a decadere a partire dai primi anni del 1800. La distribuzione percentuale della popolazione nei vari comuni è, infatti, corrispondente alla struttura insediativa da sempre legata a quel tipo di attività: lungo i tracciati dei cinque tratturi che attraversavano la regione era ancora distribuita la maggioranza della popolazione, prevalentemente in quei comuni che avevano costituito per almeno i tre secoli precedenti un riferimento nella struttura del territorio e che, al 1861, raccoglievano ancora il 35% della popolazione della intera regione²⁶. Ciò equivale a dire che il sistema insediativo legato alla transumanza era equilibrato: la popolazione era distribuita quasi uniformemente in tutte le aree abitate, a costituire un sistema i cui elementi erano tutti parimenti legati alla rete di collegamenti costruita sui tratturi. Al tempo stesso, l'uniforme presenza di popolazione sul territorio permetteva lo svolgimento di quella delicata quanto fondamentale funzione di presidio e di controllo che consentiva lo svolgimento sereno di tutte le attività della vita civile. Nel 1861 abitavano il Molise 355.000 persone, circa il 10% più della popolazione attuale (al 1991 è risultata essere di 330.900 abitanti). Oltre ad essere già indicativo della diversa condizione socioeconomica e dello sviluppo della regione, il dato assume una particolare valenza se si considera come in Italia, nello stesso anno, si contavano poco meno di

²⁶ Cfr.: Tabella allegata a fondo testo.

26 milioni di abitanti. L'assetto insediativo confermava la stessa struttura connessa al sistema relazionale legato all'attività pastorale che aveva da sempre consentito la vita nei centri appenninici, anche se il lento processo di decadimento economico, che avrebbe poi accomunato le regioni dell'Appennino meridionale, era già in atto. I comuni più importanti erano due, Agnone e Campobasso, entrambi con più di 10.000 abitanti. La caratteristica comune a questi due centri era l'equidistanza tra percorsi tratturali e la localizzazione su percorsi di crinale, in affiancamento a tratturelli e bracci, localizzazione strategica sia per l'insediamento antropico che per le relazioni socioeconomiche che ne qualificano l'esistenza. Come già accennato in precedenza, Agnone perde lentamente il ruolo di città forte, ormai esclusa dai principali circuiti relazionali; tuttavia, pur riuscendo a mantenere apparentemente inalterata la consistenza demografica²⁷, dal 1921 Agnone comincia a perdere costantemente abitanti, fino a giungere nel 1991 ad avere poco più di 6.000 residenti²⁸. Mentre per Agnone la perdita di popolazione è oscillata fra il 10 ed il 15% di decennio in decennio, fino a stabilizzarsi su una perdita di circa l'1,5% dal 1981 ad oggi, che ne consente la definizione di comune a medio sviluppo autonomo i comuni minori dell'Alto Molise continuano a perdere popolazione in misura decisamente maggiore (tra il 1981 ed il 1991, Capracotta e Sant'Angelo del Pesco sono diminuite di oltre il 18% mentre Castelverrino ha addirittura raggiunto -30%)²⁹. Questo conferma il delinearsi di alcuni fenomeni di trasformazione che hanno portato all'assetto attuale del territorio molisano.

Dal principio del secolo il Molise entra a pieno titolo in quello smisurato *serbatoio umano* del lavoro che ha fornito manodopera diretta verso tutte le destinazioni del mondo. Nei primi cinquant'anni di questo secolo non ci sono stati provvedimenti in grado di poter arrestare questo esodo di massa. Può suscitare una certa curiosità il fatto che anche durante il ventennio fascista, quando sono state avviate alcune grandiose opere pubbliche, come, per esempio, la bonifica della palude pontina che ha richiesto il trapianto di un ingente numero di famiglie di braccianti agricoli dal Veneto, per il Molise non si sono avviate opere pubbliche di alcun genere volte all'incentivazione del lavoro locale.

Va tenuto ben presente che, se anche l'antica tradizione della transumanza e il relativo indotto socioeconomico avevano decisamente messo in secondo piano l'attività agricola, questa tuttavia era fortemente condizionata dalla particolare morfologia del territorio regionale, composto per la quasi totalità da montagne, poche colline e pianure costiere paludose e malariche fino al secondo dopoguerra.

I primi tentativi concreti di porre un freno a questa situazione si legano agli interventi straordinari della Cassa del Mezzogiorno, a partire dalla metà degli Anni Cinquanta. Questi interventi insieme con alcune realizzazioni industriali si rilevano da subito non essere in grado di invertire la tendenza in atto, quanto invece capaci di aumen-

²⁷ Nei centri dove più forte è stato il fenomeno dell'emigrazione, il dato censuario era spesso falsato a causa di tutti coloro che, partendo per cercare lavoro all'estero, avevano mantenuta la residenza nei luoghi di origine senza però che il dato relativo ai presenti riuscisse, almeno fino alla Seconda Guerra Mondiale, ad esprimere esattamente il fenomeno.

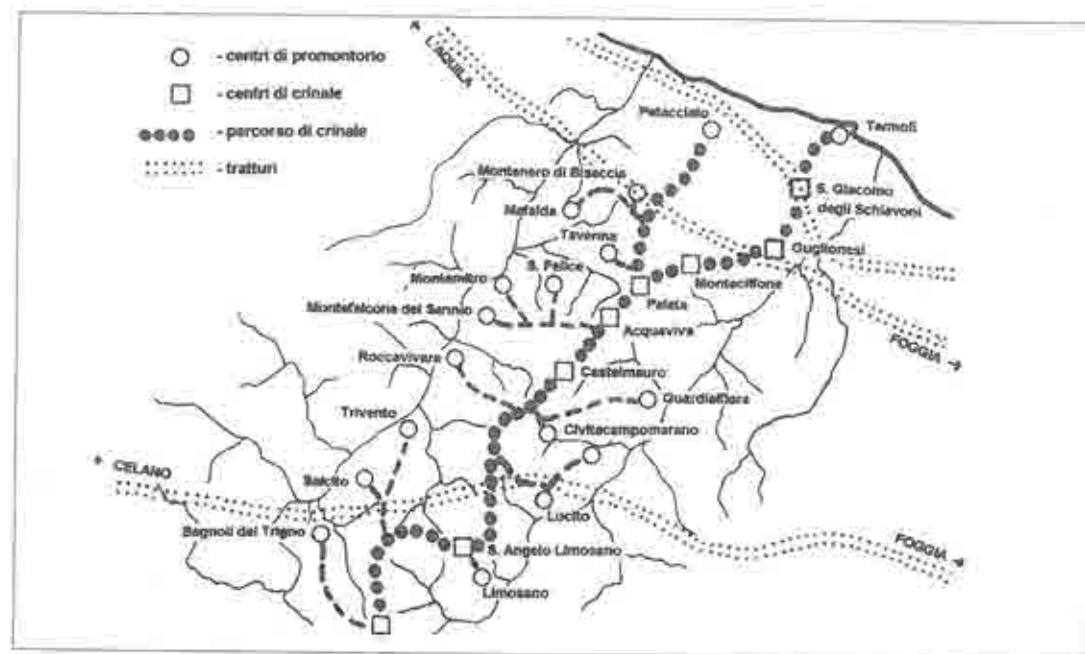
²⁸ Cfr.: D. Cialdea, *Il Molise, una realtà in crescita. Aree protette e attività agricole*, ed. Franco Angeli, Milano, 1996.

²⁹ Fonte ISTAT.

³⁰ La prevalenza della direttrice nord-sud lungo la costa, già individuata dalla ricerca ITATeN con il nome di *corridoio adriatico*, ancorché non appartenente alla tradizione insediativa molisana, ha origine dalla realizzazione della ferrovia adriatica e dalla conseguente trasformazione dell'insediamento costiero

tare geometricamente gli squilibri già esistenti; proprio questa è stata una delle cause - e, di certo, non la meno importante - che hanno determinato la trasformazione, in primo luogo, dell'assetto insediativo a rete con una forte prevalenza della direttrice appenninica nord-sud in un assetto insediativo strutturato sulla "Y" definita dalle recenti strade di fondovalle e perpendicolare alla costa adriatica cui, forzatamente, si fa ora riferimento³⁰.

sollecitato, nei primi decenni del secolo, dalla nascita dei primi nuclei abitati intorno alle stazioni ferroviarie, e si consolida via via negli anni anche grazie al progressivo depauperamento delle aree interne dell'Appennino.



Il sistema insediativo lungo il crinale tra i fiumi Trigno e Biferno

TABELLA - Distribuzione della popolazione nei comuni situati nelle immediate vicinanze dei tratturi dal 1861 al 1991:

TRATTURO CELANO-FOGGIA						
Comuni	popolazione 1861	popolazione 1961	popolazione 1991	var % 1861-1961	var % 1961-1991	var % 1861-1981
Bagnoli del Trigno	4101	2727	1131	-34	-59	-72
Bonefro	4396	4223	2166	-4	-49	-51
Castelbottaccio	1622	1257	624	-23	-50	-62
Castellino del Biferno	1605	1470	827	-8	-44	-48
Lucito	2511	1757	1205	-30	-31	-52
Morrone del Sannio	3696	2123	917	-43	-57	-75
Pietrabbondante	3678	2149	1108	-42	-48	-70
Ripabottoni	4425	1749	814	-60	-53	-82
S. Pietro Avellana	2074	1503	726	-28	-52	-65
Salcito	3123	1452	775	-54	-47	-75
San Giuliano del Sannio	2466	1732	1241	-30	-28	-50
SantaCroce di Magliano	3982	5485	5122	38	-7	29
Vastogirardi	2197	1928	864	-12	-55	-61

TRATTURO L'AQUILA-FOGGIA e diramazione Centurelle-Montesecco						
Comuni	popolazione 1861	popolazione 1961	popolazione 1991	var % 1861-1961	var % 1961-1991	var % 1861-1981
Guglionesi	4384	6731	5464	54	-19	25
Montecilfone	2038	3004	1772	47	-41	-13
Montenero di Bisaccia	3628	7200	7137	98	-1	97
Petacciato	733	2769	3236	278	17	341
Portocannone	1836	2706	2531	47	-6	38
S. Giacomo degli Schiavoni	827	1061	897	28	-15	8
S. Martino in Pensilis	3980	5052	4762	27	-6	20

TRATTURO CASTEL DI SANGRO-LUCERA						
Comuni	popolazione 1861	popolazione 1961	popolazione 1991	var % 1861-1961	var % 1961-1991	var % 1861-1981
Campodipietra	1802	1600	1664	-11	4	-8
Carovilli	2908	2172	1618	-25	-26	-44
Castropignano	2859	2030	1263	-29	-38	-56
Chiauci	1290	697	337	-46	-52	-74
Civitanova del Sannio	3577	1845	1015	-48	-45	-72
Duronia	1977	1423	604	-28	-58	-69
Gambatesa	2950	3039	2045	3	-33	-31
Molise	816	405	191	-50	-53	-77
Pescolanciano	1746	1626	1094	-7	-33	-37
Ripamolisani	3990	2451	2454	-39	0	-38
Roccasicura	1912	1111	699	-42	-37	-63
Torella del Sannio	1759	1504	949	-14	-37	-46

TRATTURO PESCASSEROLI-CANDELA						
Comuni	popolazione 1861	popolazione 1961	popolazione 1991	var % 1861-1961	var % 1961-1991	var % 1861-1981
Acquaviva d'Isernia	713	703	531	-1	-24	-26
Bojano	4764	7096	8426	49	19	77
Cantalupo nel Sannio	2443	1553	761	-36	-51	-69
Castelpetroso	3011	2471	1722	-18	-30	-43
Forlì del Sannio	2253	1596	918	-29	-42	-59
Guardiaregia	2405	1559	855	-35	-45	-64
ISERNIA	8844	12781	20933	45	64	137
Miranda	2129	1303	1143	-39	-12	-46
Pesche	1561	635	958	-59	51	-39
Pettoranello del Molise	1135	672	397	-41	-41	-65
Rionero Sannitico	2354	2087	1281	-11	39	-46
San Massimo	1387	732	705	-47	-4	-49
San Polomatese	1112	619	500	-44	-19	-55
Santa Maria del Molise	1763	1102	747	-37	-32	-58
Sepino	5003	3548	2309	-29	-35	-54

Comuni	popolazione 1861	popolazione 1961	popolazione 1991	var % 1861-1961	var % 1961-1991	var % 1861-1981
TOTALE	125765	116438	99438	-7	-15	-21
% su totale regionale	35	32	30			

Parte II. IL TERRITORIO CHE CAMBIA

«La sfera degli affari umani, strettamente parlando, consiste nell'intreccio di relazioni umane che esiste ovunque gli uomini vivono insieme [...] E' a causa di questo intreccio già esistente di relazioni umane, con le sue innumerevoli volontà e intenzioni contrastanti, che l'azione raramente consegue il suo scopo; ma è anche a causa di questo medium, nel quale solo l'azione è reale, che essa produce "storie", con o senza intenzione, con la stessa naturalezza con cui la fabbricazione produce cose tangibili. Queste storie possono poi essere registrate in documenti e monumenti, essere visibili in oggetti d'arte, essere narrate e narrate di nuovo, rielaborate in ogni genere di materiale»

Hannah Arendt

1. Le forme del territorio

Si vuole accogliere l'invito di Hannah Arendt a narrare e narrare di nuovo le storie, in questo caso del territorio regionale, così come sono registrate in "documenti e monumenti [...] in ogni genere di materiale"¹: a tal fine si attinge al registro dell'esperienza che viene utilizzato in modo ingenuo per non dissipare in statuti interpretativi ciò di cui si narra².

Nell'affrontare la costruzione del racconto delle trasformazioni più significative del territorio regionale ovvero della descrizione dei caratteri attuali, occorre prendere atto della significatività relativa degli strumenti conoscitivi tradizionali i cui limiti sono particolarmente evidenti nel caso specifico³. Ciò vale per la cartografia tematica: uno sguardo rivolto agli elementi rappresentati, alle relazioni tra le parti differenzialmente trattate, tende a cogliere l'invarianza nell'uso del suolo, ovvero prevalentemente variazioni minime e marginali. Così come gli ingombri dei nuclei insediati più antichi appaiono modificati solamente da rare espansioni di modeste dimensioni o, come nel caso delle quattro città maggiori, da interventi di una qualche consistenza localizzati nell'immediato intorno della parte antica, ad evidenza paradigmatica e nella forma tradizionale ed esplorata di accostamento e di relazione tra centro e periferia; per questa ragione i fenomeni si lasciano intendere, ad un primo sguardo, in modo banale: l'inerzia predomina sull'accelerazione. Considerazioni affini possono essere svolte riferendosi ad informazioni e a risultati conseguiti facendo uso di indicatori propri dell'analisi quantitativa: il riscontro dei processi in atto e la posizione occupata in un universo ampio di indagine, collocano ricorrentemente il nostro caso studio ai margini, laddove la misurazione degli scarti con gli elementi dell'insieme predomina sull'approfondimento del caso specifico. In pratica l'insieme delle informazioni in questo modo desumibile non sembra essere di per sé adatto a intercettare la qualità e i modi delle trasformazioni in atto, ovvero si impone la necessità di provare forme di avvicinamento che facciano ricorso alla varietà dei registri di lettura e degli approcci - osservatori esterni ed interni - che esplorino prioritariamente il sentiero della ricerca dei valori e delle singolarità, delle innovazioni e delle permanenze, specifiche e differenti, dei singoli contesti. Si tratta di costruire modi per definire ed

¹ Hannah Arendt, *Vita activa, la condizione umana*, Bompiani, Milano, 1994, p. 134

² Sul rapporto tra notizia, informazioni e racconto si propone un significativo passo di Benjamin: «Essa [l'informazione] spesso non è più esatta di quanto lo fossero le notizie dei secoli passati. Ma mentre esse attingevano volentieri al meraviglioso, è indispensabile, per l'informazione, apparire plausibile. E in questo si rileva inconciliabile con lo spirito del racconto. Se l'arte di narrare si è fatta sempre più rara, la diffusione dell'informazione ha in ciò una parte decisiva. Ogni mattino ci informa delle novità di tutto il pianeta. E con tutto ciò difettiamo di storie singolari e significative. Ciò accade perché non ci raggiunge più alcun evento che non sia infarcito di spiegazioni. In altri termini: quasi più nulla di ciò che avviene torna a vantaggio della narrazione, quasi tutto a vantaggio della informazione. E', infatti, già la metà dell'arte di narrare, lasciare libera una storia, nell'atto di riprodurla, da ogni sorta di spiegazioni». Walter Benjamin, «Il narratore. Considerazioni sull'opera di Nicola Leskov», in *Angelus Novus. Saggi e frammenti*, Einaudi, Torino, 1976, p. 241

³ «E' l'esperienza diretta che consente infatti di rilevare i tratti tipici degli ambienti locali, di riconoscerne corrispondenze e differenze, di organizzare l'inventario attraverso una corretta interpretazione tra la concretezza della percezione e l'astrazione degli schemi interpretativi. Ed è abitando e attraversando questi spazi che è possibile risalire ai codici che compongono forme fisiche e modi di usare il territorio, e cercare così di scoprire quelle razionalità specifiche che danno corpo alle identità locali e ne orientano il mutamento», Alberto Clementi, «Oltre le cento città», in *Le forme del territorio italiano*, Cit., p. 125.

affermare una individualità positiva che valga nel vasto ambito delle relazioni ma soprattutto che diventi veicolo e supporto di autopoiesi - definizione di immagini nonché di progettualità e di capacità di trasformazione.

Le forme delle narrazioni proposte attingono alla singola esperienza. Ciascuno attinge alla propria e le tante che emergono si intrecciano, senza porre certezza del prima e del dopo: sono facce equivalenti di un poliedro e parti di un ipertesto, con rimandi e riferimenti reciproci e intercambiabili. Così si leggono gli oggetti di natura diversa, perché diversi sono gli sguardi e i percorsi che si possono e si riescono a compiere. Essi possono essere di taglio tematico o territoriale, vale a dire scegliere di orientarsi alla ricerca delle tante forme che oggetti analoghi assumono e coltivare la molteplicità in un ambito definito. In questo modo sono in seguito trattati i luoghi e i modi del cambiamento secondo due percorsi. L'uno assume coerenza nei temi del lavoro e della produzione con i quali si costruisce l'approccio specifico e intercetta i caratteri del cambiamento, i nuovi paesaggi e le nuove forme, le relazioni e le innovazioni. L'altro, invece, adotta i contesti locali, la osservazione delle nuove forme del territorio e dei suoi attuali caratteri diventa un viaggio di esplorazione per l'incontro con il "volume di tracce in movimento"⁴ che consente di intercettare i modi e i luoghi del cambiamento facendo ricorso alla nozione di *ambiente insediativo locale*.

Il Molise reca tratti peculiari di sicuro interesse, originali rispetto a gran parte del territorio nazionale; le nuove e più recenti forme di organizzazione dei modi di vita e di produzione dialogano e interagiscono con lo spazio che si conserva antico nell'aspetto e al quale si sovrappongono elementi del Contemporaneo; tuttavia si stenta a cogliere segni rilevanti del Moderno: i caratteri di tale epoca sono stati contenuti con enunciazioni per lo più immateriali - di senso piuttosto che di segno -; solo in rare situazioni se ne possono scorgere le tracce che poco si sono impresse sul suolo o hanno ridefinito la forma urbana. Anche per queste ragioni il Molise si rivela solo a chi ha la pazienza di osservare da vicino e da dentro: agli sguardi frettolosi e distanti riserva la ritrosia di chi non vuole lasciarsi scorgere.

Il primo cambiamento da segnalare è sicuramente quello relativo alla predisposizione, avvenuta in un tempo relativamente breve, della *porta sulla linea di costa*: la felice convergenza degli obiettivi locali con quelli nazionali, verificatasi negli ultimi decenni, insieme con gli interventi realizzati e in discussione o desiderati dagli attori locali, ha consentito la sensibile ridefinizione della identità e la ricontestualizzazione del ruolo del territorio costiero sia sul piano funzionale - infrastrutture di trasporto - e sia di immagine - l'acquisizione dell'effetto urbano al quale Termoli aspira; si rende possibile in questo modo la possibilità di articolare il significato e di nominare l'accesso al territorio regionale dalla costa, quale forma di eccellenza.

Le porte storiche della regione corrispondono l'una al percorso tra Firenze e Napoli, la via degli Abruzzi⁵, che ripercorre, nel tratto di nostro interesse, la linea del tratturo, l'attuale statale 17, fino ad Isernia, per imboccare poi la valle del Volturno e che accede in corrispondenza dell'alta valle del Sangro; l'altra percorre da ovest la valle del Volturno per dirigersi ad est. I due percorsi si incrociano in corrispondenza del tratto tra Isernia e Venafro che assume pertanto il ruolo di cerniera. A questi luoghi di intersezione con gli ampi contesti sovralocali, si aggiunge significativamente, a partire dalla metà degli anni settanta, la *porta dal mare*, da una porzione di territorio che aspira ad assumere a pieno titolo il ruolo contestuale di pausa funzionale del Corridoio adriatico e di cerniera tra il mare e il territorio regionale, sede di un nuovo legame e di possibilità di molteplici relazioni con l'altra sponda, forieri di ricchezza di occasioni. Questa duplice aspirazione dell'area di Termoli si intuisce nei modi di essere degli abitanti e si riscontra nella tipologia delle opere pubbliche realizzate negli ultimi tre decenni, nelle azioni politiche e negli interventi di trasformazione urbana ai quali aspirano gli attori

⁴ Alberto Clementi, *Ibid.*, p. 135 sgg.

⁵ Costantino Felice, *Il Sud tra mercato e contesto*, F. Angeli, Milano, 1995, p. 50 sgg.

istituzionali e sociali - disponibilità e determinazione ad ospitare in un futuro prossimo infrastrutture rare (l'interporto di terzo livello o il porticciolo turistico in corso di realizzazione a Campomarino) e la volontà di potenziare quelle già esistenti quali il porto commerciale e passeggeri ed i cantieri navali con le strutture di servizio connesse (parcheggi, mercato ittico... di servizio all'intera città) ma anche l'area industriale per la quale sono previsti ampliamenti di superficie.

L'accentuata conflittualità, che caratterizza i rapporti ed i confronti tra i differenti *campanili* della regione, in questa area è particolarmente evidente; in essa si associano il vigore proprio delle aree di recente affermazione e la assenza di contiguità fisica con il resto del territorio che trova conferma, anche visiva, nell'uso della fondovalle Bifernina che, pur riducendo considerevolmente i tempi di percorrenza, ha imposto l'attraversamento di un ampio spazio non abitato o abitato in forma così rada e distante dalla strada da fornire l'immagine di un grande vuoto che separa.

La relazione che intercorre tra le differenti aree della regione, in particolare tra l'interno e la costa, assume configurazione dalla volontà di affermare una reciproca primazia che non riesce a volgere in forme collaborative tra contesti differenti che potrebbero, invece, positivamente interagire. In questo modo i temi di riflessione e le proposte di intervento prospettate da un contesto specifico vengono recepite dall'insieme in termini conflittuali, parte di una opposizione inconciliabile. Vale a dire che ciascuna avances si pone in modo cangiante: soluzione ad un problema localmente posto e proposto e perciò stesso detrattore di rango per un altro luogo; in questo modo e conseguentemente sono confezionabili come appartenenti a gruppi tematici oppositivi o presunti tali: lo sviluppo della costa versus l'interno montano, un rapporto privilegiato con l'altra sponda versus la fitta rete di scambi con l'area campana e la Ciociaria. In queste occasioni agisce prevalente il pensiero della marginalità. Esso si pone quale impedimento, nel confronto tra le parti, al superamento della regola paralizzante del gioco a somma zero, secondo il quale la posta in gioco, nel nostro caso lo sviluppo sociale ed economico del territorio, non può diventare patrimonio comune di tutti coloro che partecipano in quanto supposto, per ragioni legate ad antichi modi di intendere la propria identità, minimo nella quantità (marginale) e indivisibile. I segni del cambiamento ed i caratteri di permanenza della parte costiera del territorio sono visibili attraversandola.

Percorrendo da nord la strada costiera - autostrada A14 o la statale 16 -, si attraversano aree naturali e arborate (eucalipti e pini, orti e campi, con tratti particolarmente suggestivi a coltura di girasoli) rimaste tali grazie anche al permanere del regime di proprietà demaniale conseguente la costruzione della linea ferroviaria. Poco più avanti le grandi infrastrutture viarie si sovrappongono e si accostano ad un paesaggio urbano non omologo. Il tratto centrale della costa è il territorio maggiormente segnato dalla presenza di grandi infrastrutture di comunicazione che, costruite a ridosso e dentro il centro abitato, non assumono da questo dimensione e rango, al contrario è la città che lavora ad approssimare se stessa alla immagine di grande centro urbano evocata dal groviglio che la circonda non solamente attraverso le grandi opere già citate, ma anche con progetti atti a sostanziare l'effetto urbano desiderato (apertura di centri commerciali, ricchi di spazi e di merci, interventi di recupero dei manufatti più preziosi e di arredo urbano nel borgo antico, sistemazione di aree libere e volontà di localizzare edifici pubblici - municipio - in zone periferiche ma prossime a svincoli e ad ingressi nella città). Se il senso di questo groviglio non appartiene che in minima parte al territorio che le ospita, il segno prodotto sui luoghi è imprescindibile, si generano spazi nuovi, a volte ostili alla città, come i vuoti sottostanti i viadotti o le numerose strette strisce di risulta tra due linee di comunicazione; tangenziali, svincoli, viadotti e cavalcavia, ormai consueti nei paesaggi urbani, segnano qui una presenza quasi rarefatta, non diversamente dal lungo ponte sulla diga del Liscione poco distante.

Solo di recente lungo la valle si localizzano i nuovi insediamenti: rari edifici singoli o piccole aggregazioni, più di frequente lungo le strade di collegamento con l'antico centro collinare. Questi ultimi hanno stabilito una relazione funzionale e visiva con gli antichi percorsi dai quali vi si accedeva,

in quota e dalla parte opposta rispetto all'asse della fondovalle: verso sud l'antico percorso della attuale strada statale sannitica e verso nord le strade di crinale di collegamento dei principali tratturi. Dalla valle si guarda "il retro" dei nuclei collinari che si mostrano esibendo i sistemi di difesa, laddove gli accessi di rappresentanza e gli edifici che espongono il proprio rango sono percorribili e visibili dalla parte opposta.

I segni che si incontrano lungo la fondovalle raccontano di percorrenze, di distanze, di territori da raggiungere e non di un luogo nel quale stare. La Bifernina, costruita prevalentemente su viadotti, insieme con le strade ortogonali di distribuzione, dà luogo a un reticolo di tipo pinnato che si va rinforzando con nuovi interventi che infittiscono la trama minore, come ricordano i numerosi cantieri che si incontrano. In questo modo si fa anche fronte ai danni che di frequente subisce la viabilità per frane e smottamenti del terreno particolarmente fragile; si predispongono molteplici percorsi paralleli che possono essere alternativi e di sostituzione reciproca in caso di necessità. In pratica, piuttosto che sull'adattamento alla forma e alla natura del suolo, che a lungo hanno determinato così intimamente modi dell'insediamento e relazioni tra le parti da produrre coincidenza e sovrapposizione di segni, si affronta il rapporto con il territorio in termini di *opposizione* e il conflitto si fa evidente nel momento in cui si sceglie di realizzare interventi che assumono efficacia dal ricorso al principio della ripetizione e della molteplicità.

Le luci e i colori sono elementi del paesaggio, parimenti agli oggetti antichi e moderni dispersi sul territorio. Il colore della terra è una presenza di primo piano non solamente perché la vegetazione è naturalmente rada ma per le numerose cave e per i cantieri che producono continui movimenti di terra e per le ampie superfici colpite da incendi, ferite che il ciclo della natura sana solo con i tempi lunghi che gli sono propri.

Avvicinandosi alla città capoluogo si sperimentano nella prossimità le impressioni ricevute precedentemente. Dalla strada si lambiscono i margini della collina sulla quale è riconoscibile Ripalimosani: il nucleo si mostra con gli edifici di contorno, che hanno la impermeabilità visiva delle mura, lungo le pendici dirute prive di vegetazione e con segni evidenti di dissesto. Da tanta vicinanza, che non è tale per la volontà di un rapporto con il piccolo nucleo al quale ci si accosta ma che trova un senso solo nella vicinanza a Campobasso nel principio della minima distanza alla quale la strada si attiene, non si scorge la possibilità di entrare direttamente. Più avanti, percorrendo lo svincolo attraverso il quale si accede alla zona industriale del capoluogo e passando vicino ai molini e pastifici che danno fama alla zona, si raggiunge la strada per arrivare al paese che colpisce per la vitalità e la articolazione degli spazi: la lunga strada, la piazza, il sagrato della chiesa, inaspettatamente pieni di bambini e di anziani.

Campobasso si presenta come una città a strati, i livelli corrispondono ad epoche differenti: l'antico insediamento in parte abbandonato con aree di forte degrado edilizio e ambientale, arroccato in uno dei punti più alti della città; più in basso si coglie il decoro postunitario della provincia meridionale, i luoghi sono segno di una antica distinzione con palazzi signorili, caffè e spazi aperti per la rappresentazione sociale; il traffico automobilistico dà il segno della contemporaneità e più in là la densa fascia di strade, tangenziali e varianti, costruite prevalentemente in rilevato o su cavalcavia, segnano, insieme con gli interventi edilizi degli anni settanta, il passaggio all'agro. Negli ultimi due decenni vi si sono costruite numerose residenze (autocostruzioni) che, insieme con le case rurali preesistenti, si disseminano dando luogo ad una vasta campagna urbanizzata, paesaggio insolito nella regione, che allude ad un continuum con i comuni vicini; gli edifici si localizzano apparentemente senza particolare preferenza, neppure per i bordi stradali, e utilizzano per accesso i percorsi vicinali dei fondi. La loro dislocazione sembra determinata dalla precedente struttura proprietaria del suolo agricolo per il quale norme e regolamenti comunali rendono possibile e conveniente la edificazione ad uso residenziale, anche su appezzamenti agricoli di ridotte dimensioni.

Si sta superando il "forte distacco di tono della città dal suo circondario" che evidenziava Piovene⁶. Il suolo non urbano è costituito da frammenti di campagna coltivata a seminativo, di periferia urbana, di aree per ricche residenze periurbane, di suolo incolto, di piccoli orti e vigneti, di spazi per edifici con imprese artigiane: la varietà degli statuti che convive in uno spazio relativamente ristretto testimonia del potenziale di trasformabilità e dei tanti e contraddittori elementi che costituiscono e caratterizzano il suo rapporto con la città, con l'urbano propriamente detto.

Lungo la strada per Bojano si localizzano edifici con funzioni di varia natura: da quelli più propriamente produttivi, capannoni industriali e officine artigianali, a quelli per la commercializzazione dei prodotti o per i servizi per il tempo libero. Il suolo agricolo, di antica tradizione mezzadrile, è costituito da proprietà di ridotte dimensioni; l'attività prevalente è quella zootecnica sulle cui esigenze è organizzato lo spazio: le residenze rurali sono disperse nella campagna, a volte in piccoli nuclei e la cura degli animali è il centro della attività lavorativa che si svolge nello spazio antistante la residenza e la stalla; i campi sono coltivati a foraggio e la dimensione è definita in base al numero dei capi di bestiame di proprietà dell'impresa (alla quantità di foraggio necessario); per far fronte all'esigenza di produrre cibo sufficiente per i bovini, la cui quantità è ovviamente variabile nel tempo, si ricorre ad appezzamenti di terreno, anche non contigui, in affitto; il lavoro necessario per la coltivazione dei campi è relativamente limitato.

In questa area, insieme con l'attività primaria, convive l'uso turistico del suolo agricolo nel quale sempre più di frequente si costruiscono seconde case per i residenti dei centri vicini, fenomeno ormai tipico delle aree urbane. I piccoli manufatti residenziali, agricoli e non, se di nuova costruzione, sono realizzati con materiali di pregio (è ricorrente l'uso della pietra a vista) e riproponendo i particolari costruttivi identificativi delle antiche residenze rurali in pietra locale (ad esempio nel trattamento delle bucaure).

L'insediamento, così disperso, necessita di un livello di funzionalità e di capillarità delle reti di cui il territorio non è ancora fornito: la viabilità di distribuzione di frequente corrisponde a quella interpodereale con grossi problemi di inefficienza anche in considerazione delle funzioni produttive che si svolgono (trasporto quotidiano del latte e trasporto del bestiame con camion); parimenti le altre infrastrutture a rete che solo negli ultimi anni si stanno adeguando ai livelli delle prestazioni richieste.

Sulla piana di Bojano il paesaggio muta. Per descrivere i caratteri principali e comprendere le emozioni che produce, si può attingere a tre differenti registri: quello dell'ambiente naturale, della storia recente del nostro Paese e di una storia più antica. La presenza del Matese, poggiato direttamente sulla piana, dà luogo ad un paesaggio molto più dolce di quello che si intravede dalla fondovalle del Biferno, quasi collinare; le infrastrutture viarie di supporto all'area quasi deserta del Nucleo di Sviluppo Industriale, a ridosso della statale 17, testimoniano invece di politiche per il territorio che possono lasciare le tracce di un segno/disegno sbagliato, che rimane incompleto, non accolto, come attestano le piccole imprese localizzate poco prima in direzione di Vinchiaturò; infine riaffiora la memoria di un antico percorso ed è tale la adesione tra la morfologia del luogo e la forma del tracciato che lo sguardo tende naturalmente a seguire l'orientamento nord-sud, lo stesso della linea del Matese, della piana e del tratturo; si intuisce così la direzione giusta da seguire per arrivare fino ad Isernia. Percorrere la strada che unisce le due città fa esperire la continuità; si attraversa una parte di territorio che ha consonanze con i due estremi e con essi costituisce il segmento di un insieme che si può riconoscere come tale; ci si accosta così alla esigenza di esprimere e rendere evidente in qualche modo i tratti di *ambiente insediativo sui generis*, che non è declinabile come gli altri ma che impone di essere nominato e di acquisire un riconoscimento. Tale riconoscimento gli viene del resto già conferito dalle azioni pubbliche tese a valorizzare il patrimonio storico, archeologico e naturale di questo

⁶ Guido Piovene, *Viaggio in Italia. Il Molise*, Milano, Baldini & Castoldi, 1993.

ambiente ricco di storia e di identità manifesta, che va dal Gran Sasso fino alla Capitanata ma che nel tratto molisano ha i centri e le intersezioni più importanti. La strada statale Venafrana (statale 85) è infatti una intersezione, non solamente in senso geometrico. Da qui passa, passava, il traffico che dal Tirreno arriva sul versante orientale degli Appennini.

Per la rappresentazione del sistema della viabilità principale della regione, si fa ricorso, ormai correntemente e in aderenza alle modalità con le quali viene intuito e *trattato* il territorio dalle politiche regionali, allo schema del "Quadrilatero", i cui lati sono definiti dalle due fondovalle, del Trigno e del Biferno, e ortogonalmente dalla linea costiera e dalla pedemontana. A questo schema, concettualmente tutto adriatico ed eccessivamente rispettoso della linea appenninica, a ridosso della quale si interrompe, si può accostare una interpretazione da rappresentare con una figura a forma di Z. Si costruisce così uno schema interpretativo intorno alla centralità della statale 17 posta in relazione stretta con la Bifernina e la Venafrana, sottolineando come, per i due bracci, alla equivalenza geometrica non corrisponde quella geografica in quanto il primo ha di recente usurpato il posto alla strada Sannitica senza assumerne il significato.

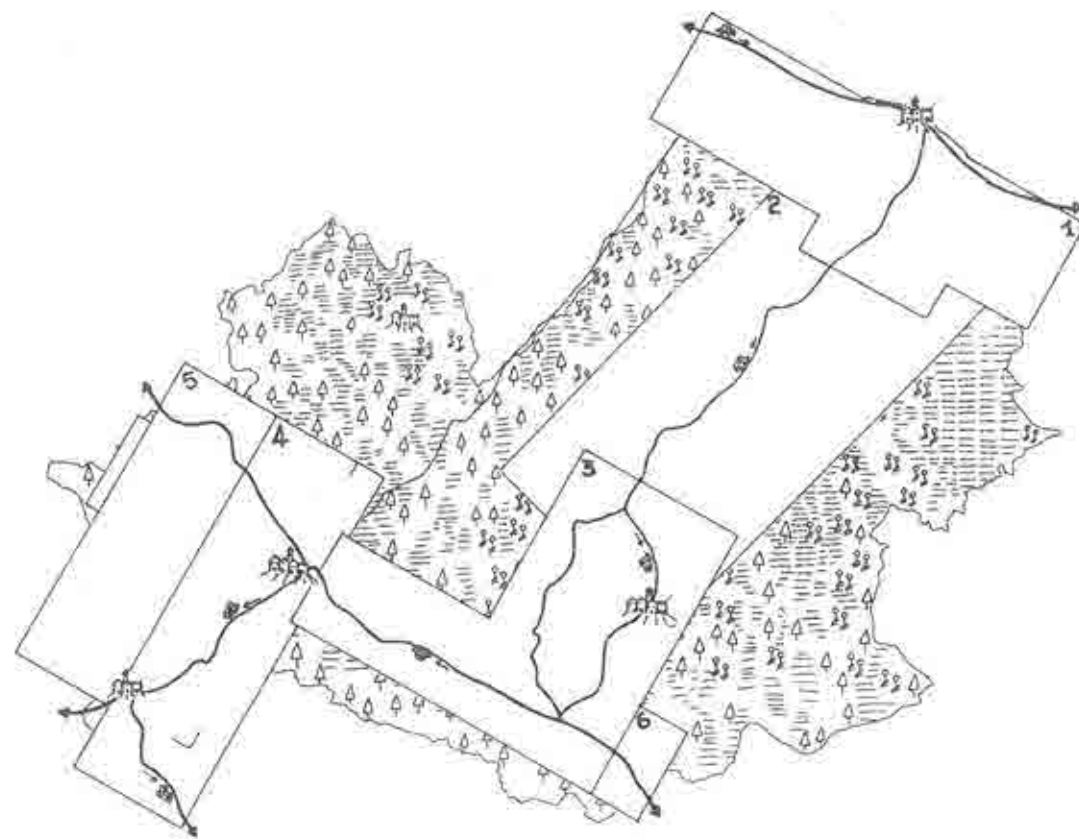
Isernia ha affrontato negli ultimi decenni due importanti sfide: la costruzione della immagine di città capoluogo e la ricostruzione dopo il sisma. In realtà, a partire dagli anni ottanta, i numerosi processi in atto nella città e le azioni svolte, pur determinati da eventi differenti, hanno definito molti punti di tangenza tali da dare luogo ad una grande e complessa occasione di ripensamento e di intervento sulla città: nella parte antica la ristrutturazione e il consolidamento degli edifici, l'adeguamento e il rinnovo delle reti, la pavimentazione dei percorsi e l'arredo urbano, ai margini la costruzione di parcheggi e del nuovo Museo Paleolitico; insieme con le trasformazioni fisiche va modificandosi l'uso e il ruolo del centro antico (trasferimenti di funzioni e localizzazione di nuove, ad esempio le sedi di alcune Facoltà universitarie) ed anche quello della città nel suo insieme che deve farsi luogo centrale e sede dei servizi per quelle aree sulle quali insistono i progetti di valorizzazione dei numerosi siti storico-archeologici e culturali. Questa parte del territorio si definisce intorno all'asse viario tra la città capoluogo e Venafrano (la statale 85) ma si estende dalle sorgenti del Volturno, lungo il corso del fiume, fino al confine regionale comprendendone la più vasta pianura. In essa sono in bella evidenza i segni profondi incisi dalla storia nelle differenti epoche: gli antichi insediamenti sanniti e quelli romani con i tracciati e le secolari (millenarie) colture che ancora permangono, come gli ulivi di razza Licinia a Venafrano, insieme con le chiese, i monasteri e i cenobi e i *castella* a testimoniare di una epoca di grande fervore culturale, religioso e politico intorno al Mille. E ancora, si possono scorgere paesaggi variegati di rilevante interesse naturalistico e dalle molte potenzialità: le Mainarde e le zone umide lungo il Volturno per le quali è in discussione un progetto che riguarda strutture per la fitopotabilizzazione delle acque e la realizzazione di un parco territoriale; ma sono parte del paesaggio i fondi agricoli e anche le molte attività produttive insediate negli agglomerati industriali a Pozzilli e in altre aree non dedicate, sedi produttive di attività non locali, quindi poco solide che però trovano in questa localizzazione il vantaggio dalla posizione geografica baricentrica della Piana che consente di utilizzare le agevolazioni possibili sui costi d'impresa. E infine le occasioni fornite dalle politiche per la valorizzazione delle risorse ambientali e culturali sembrano possano/potranno a tempi brevi favorire la diversificazione delle attività economiche e degli investimenti.

I tanti aspetti scoperti e raccontati, le forme, i colori, i paesaggi naturali e quelli urbani, i modi, a volte insoliti, di tenere legate la storia e la natura e con esse le cose recenti, rappresentano un insieme complesso pieno di varchi, di passaggi per il futuro spesso inusitati, ma non per questo meno stimolanti o meno ricchi di possibilità. Nel frattempo si fa esperienza della rara opportunità di passare dal versante adriatico a quello tirrenico senza arrampicarsi sui valichi ma camminando sulla Piana, lungo il Volturno. Si può constatare con rinnovato stupore che proprio una terra così impervia offre al viaggiatore l'opportunità di un *passaggio lieve* da costa a costa.

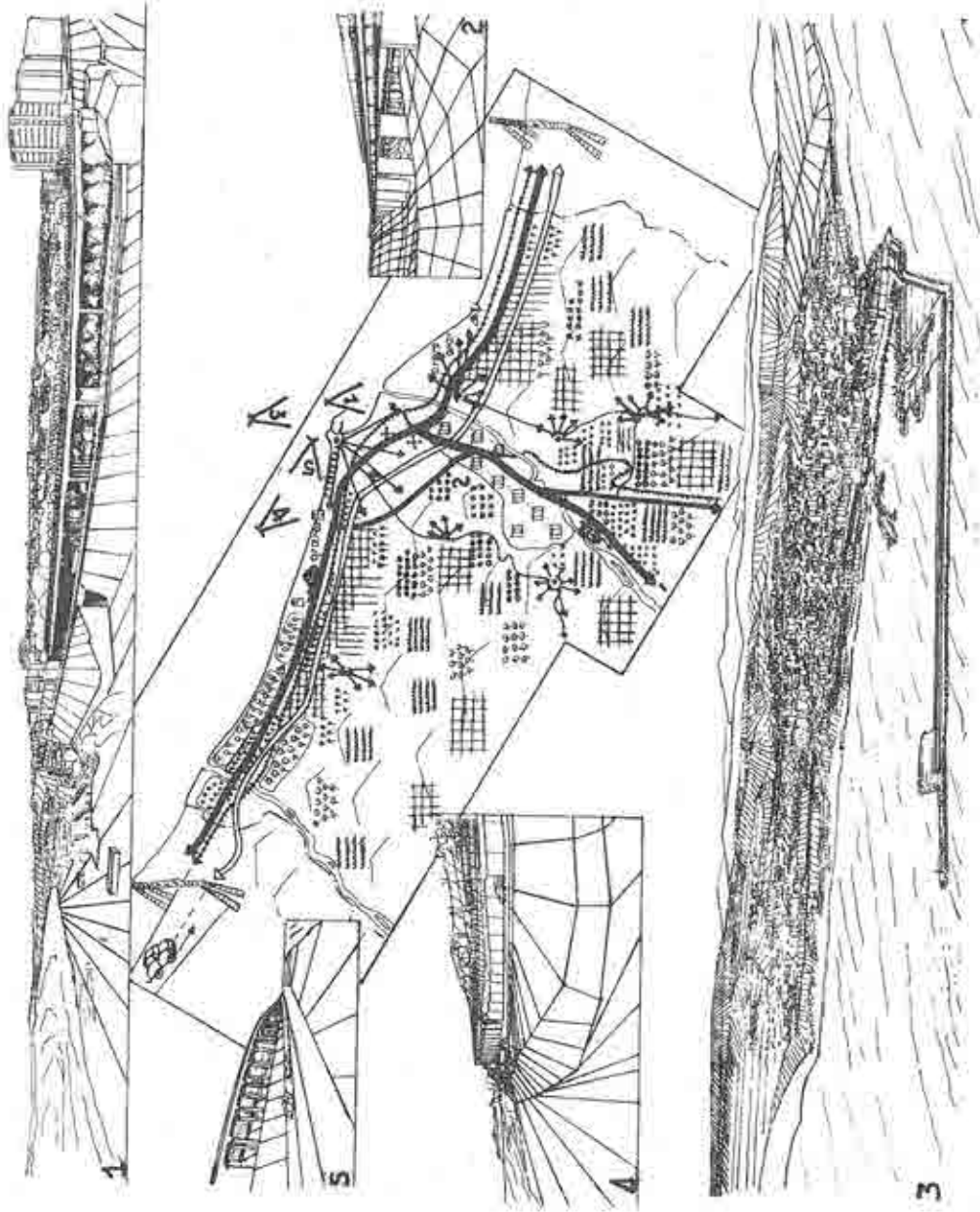
Le forme del territorio Le illustrazioni

di Anna Marrano

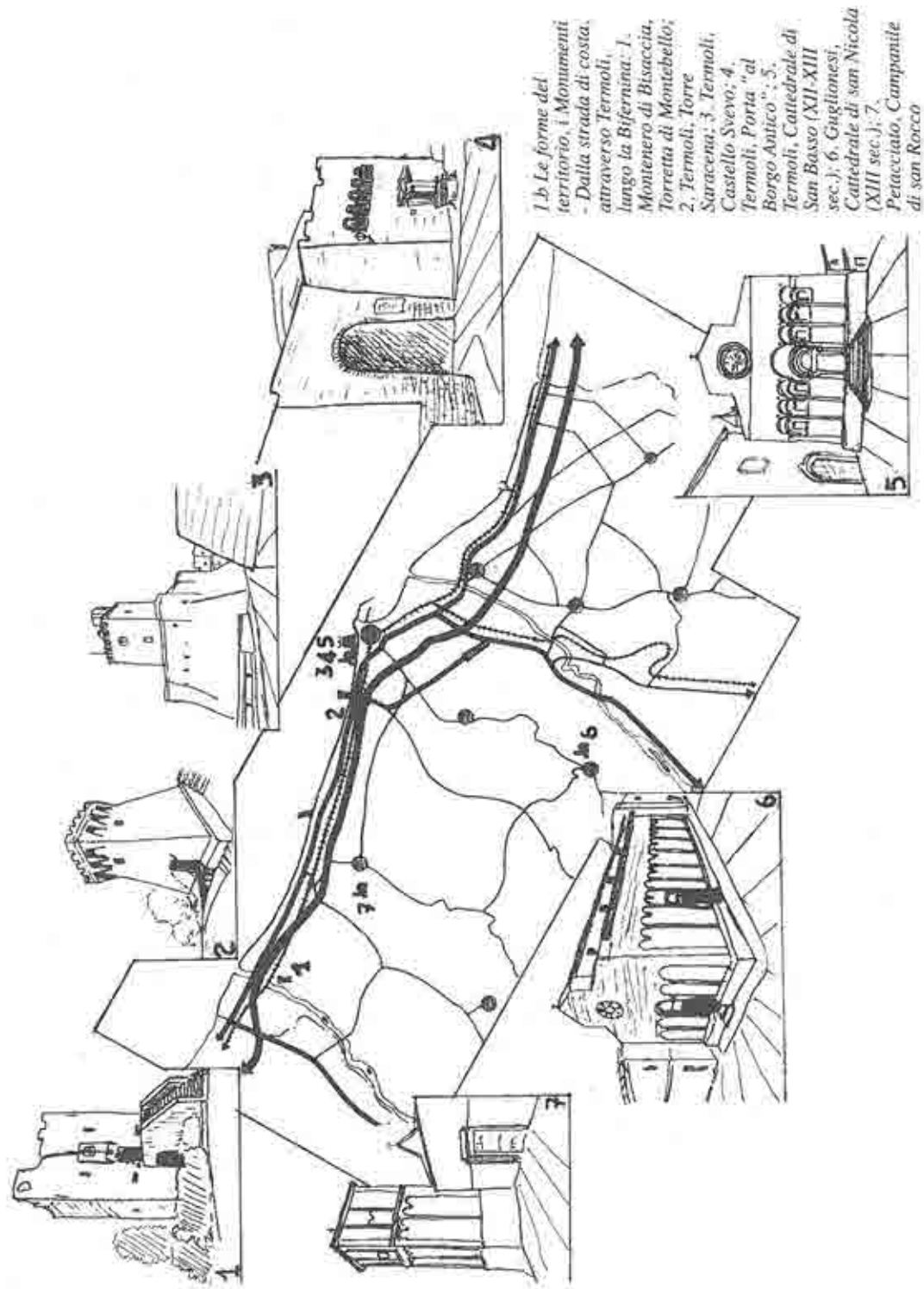
Le forme del territorio. Sommario



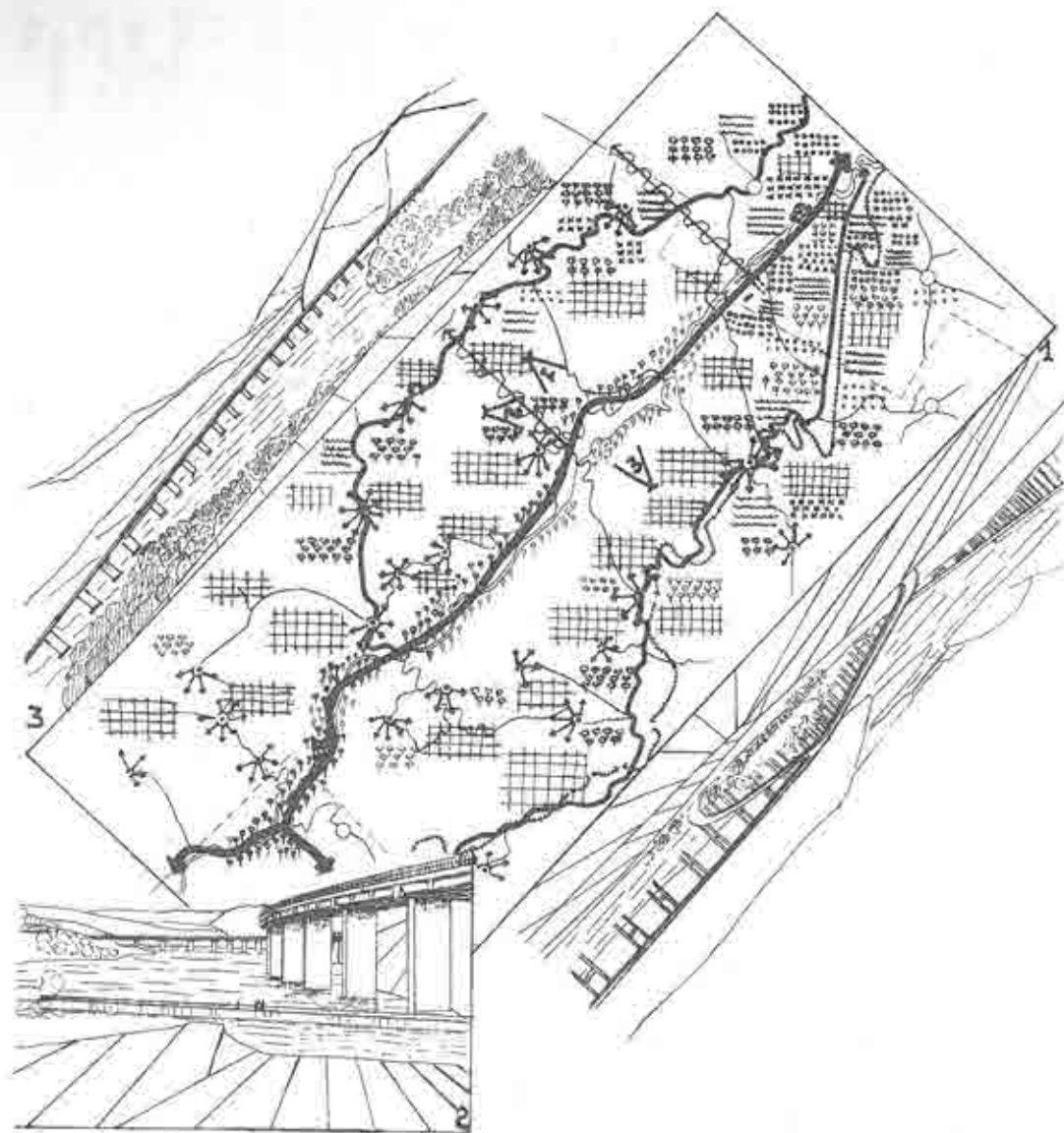
- Oliveto
 Frutteto
 Seminativo
 Vigneto
 Alberatura
 Direttrici di espansione urbana
 Industrie



1 a Le forme del territorio, il Paesaggio - Dalla strada di costa, attraverso Termoli, lungo la Biferrina: 1. Termoli, Viadotto Europa 2; 2. Termoli, Tangenziale, Viadotto sul vallone Rio Vivo; 3. Termoli, Porto; 4. e 5. Termoli, Viadotto Foce dell'Angelo



1 b Le forme del territorio, i Monumenti - Dalla strada di costa, attraverso Termoli, lungo la Biferrina: 1. Monastero di Bisaccia, Torretta di Montebello; 2. Termoli, Torre Saracena; 3. Termoli, Castello Svevo; 4. Termoli, Porta "al Borgo Antico"; 5. Termoli, Cattedrale di San Basilio (XII-XIII sec.); 6. Guglionesi, Cattedrale di san Nicola (XIII sec.); 7. Petacciato, Campanile di san Rocco



☞ Oliveto

☞ Alberatura

○ ○ Frutteto

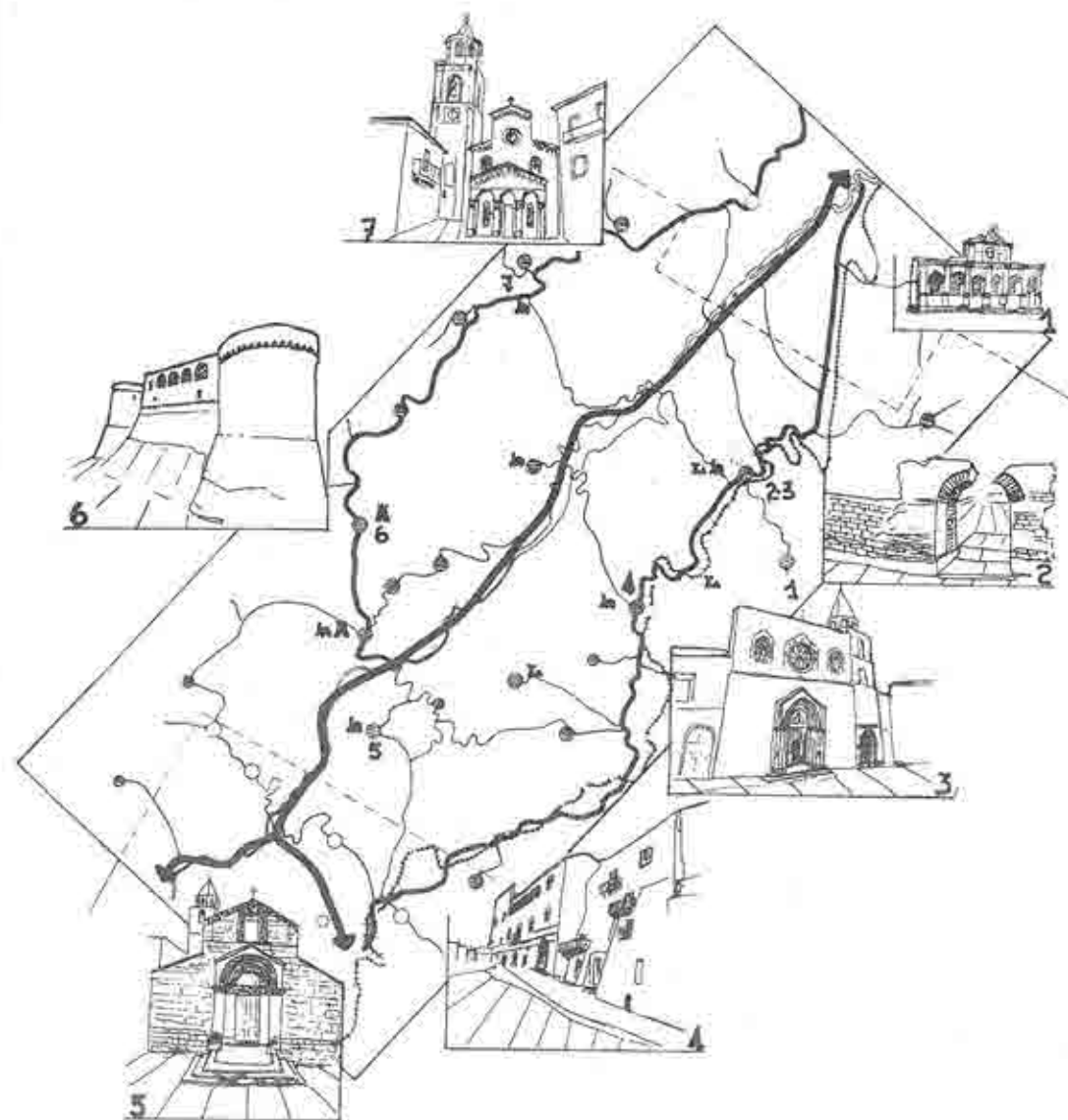
↗ ↘ Direttrici di espansione urbana

⊞ Seminativo

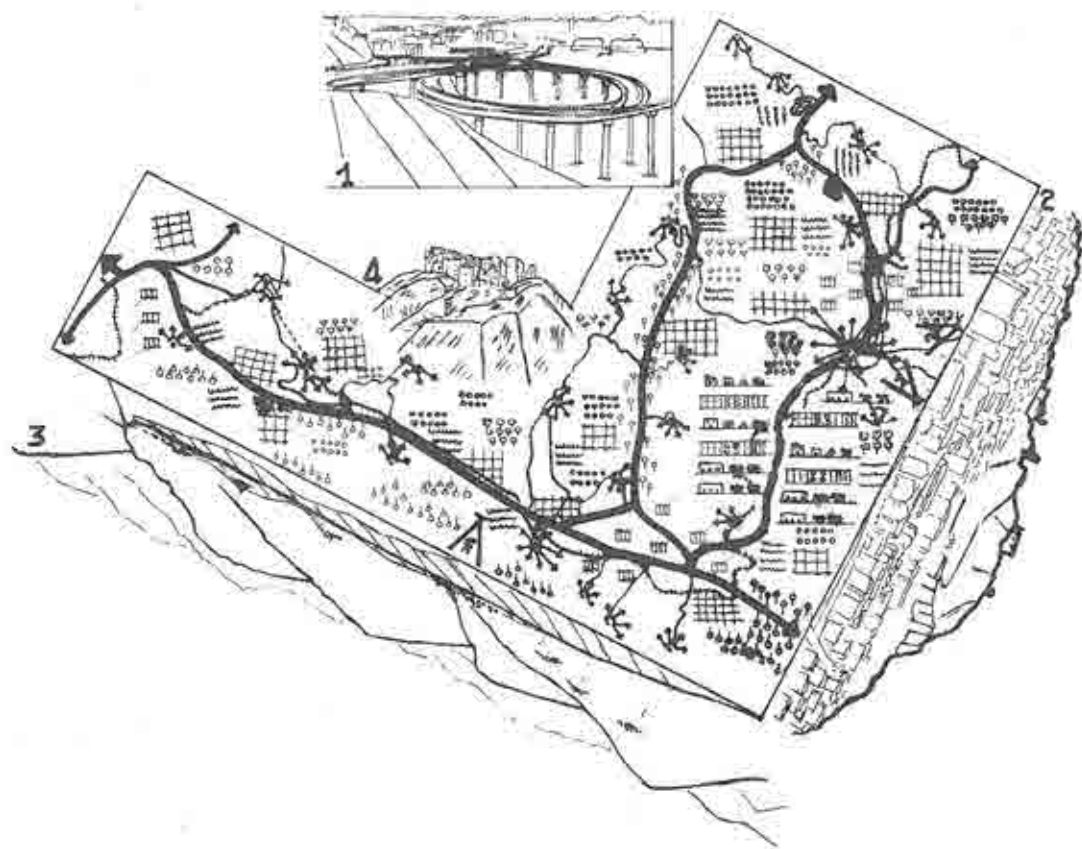
🏭 Industrie

🍷 Vigneto

2.a Le forme del territorio, il Paesaggio - Lungo la Bifernina: 1. 2. 3. Lago di Guardialfiera, Viadotto sulla diga del Liscione



2.b Le forme del territorio, i Monumenti - Lungo la Bifernina: 1. Bonefro, Fontana a piè della Terra (XVIII sec.); 2. Larino, Anfiteatro romano; 3. Larino, Cattedrale di san Pardo (XIV sec.); 4. Casacalenda, Palazzo Ducale (XV sec.); 5. Petrella, Chiesa di san Giorgio (XIII sec.); 6. Civitacampomariano, Castello (XIII sec.); 7. Palata, Chiesa di santa Maria La Nova (XVI sec.)



- ☞ Oliveto
- Frutteto
- ## Seminativo
- ≡ Vigneto
- ♀ Alberatura

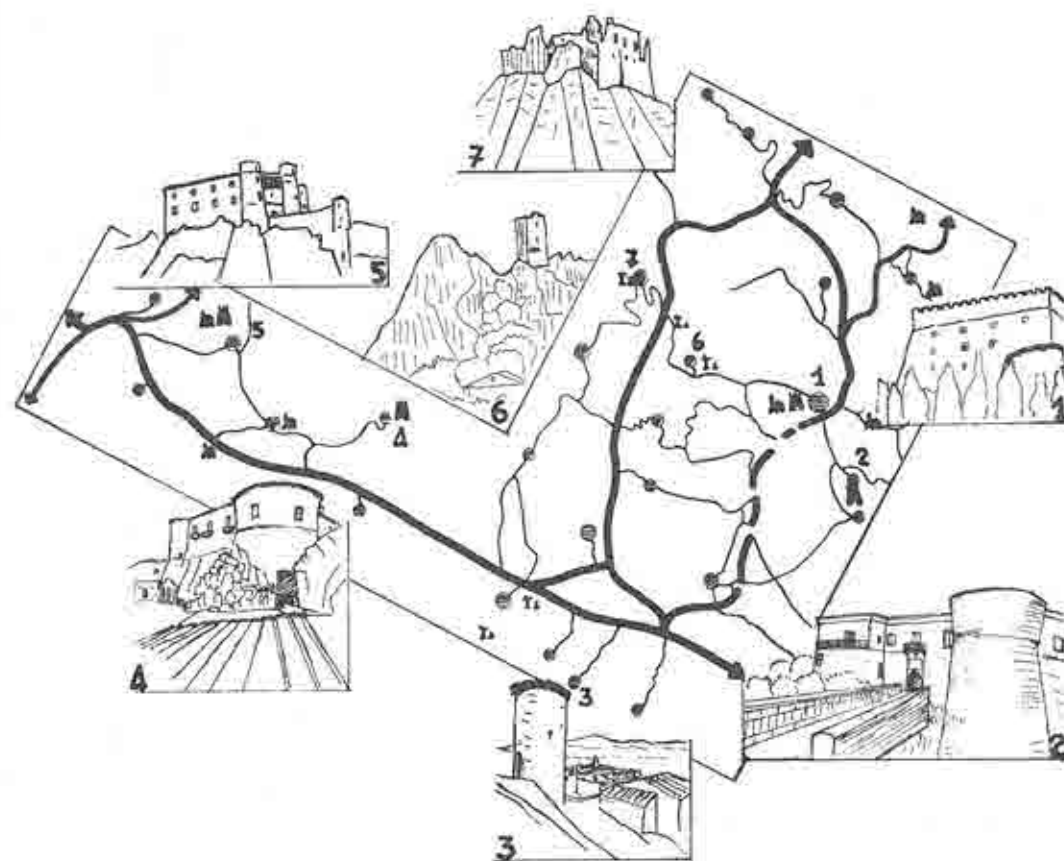
⚡ Diretrici di espansione urbana

☒ Industrie

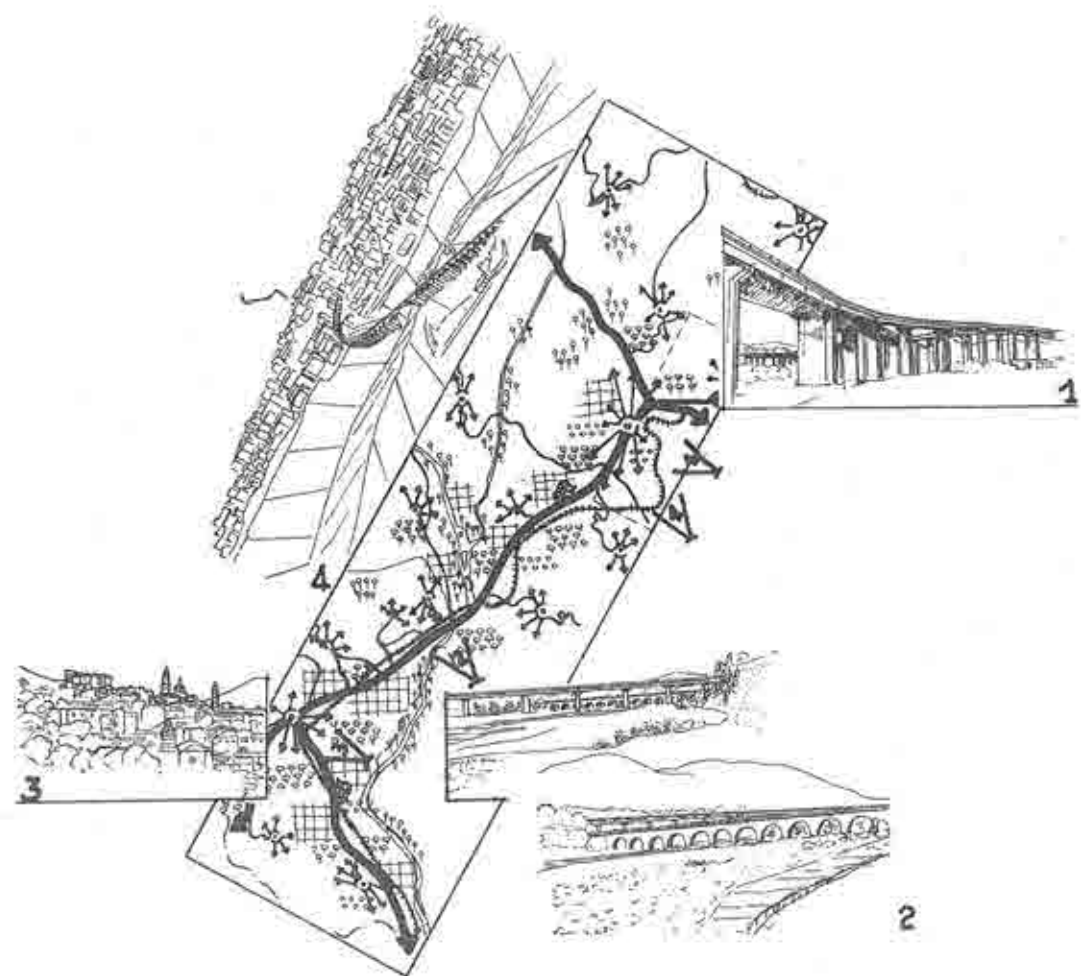
▬ Azienda zootecnica

▬ Azienda agricola

3.a Le forme del territorio, il Paesaggio - Dalla Bifernina, attraverso Campobasso, lungo la strada statale 17: 1. Campobasso, Svincoli della tangenziale; 2. Campobasso, Profilo della città alta; 3. Piana di Bojano, Massiccio del Matese; 4. Ripalimosani, Veduta dalla Bifernina



3.b Le forme del territorio, i Monumenti - Dalla Bifernina, attraverso Campobasso, lungo la strada statale 17: 1. Campobasso, Castello Monforte (XV sec.); 2. Ferrazzano, Castello Carafa (XV sec.); 3. San Polo Matese, Torre di avvistamento (XI sec.); 4. Macchiagodena, Castello Caracciolo (XI sec.); 5. Carpinone, Castello Caldora (XIV sec.); 6. Oratino, Torre di avvistamento (XI sec.); 7. Castropignano, Resti del castello d'Evoli (XI sec.)



☞ Oliveto

○○ Frutteto

≡ Seminativo

~~~~ Vigneto

☞ Alberatura

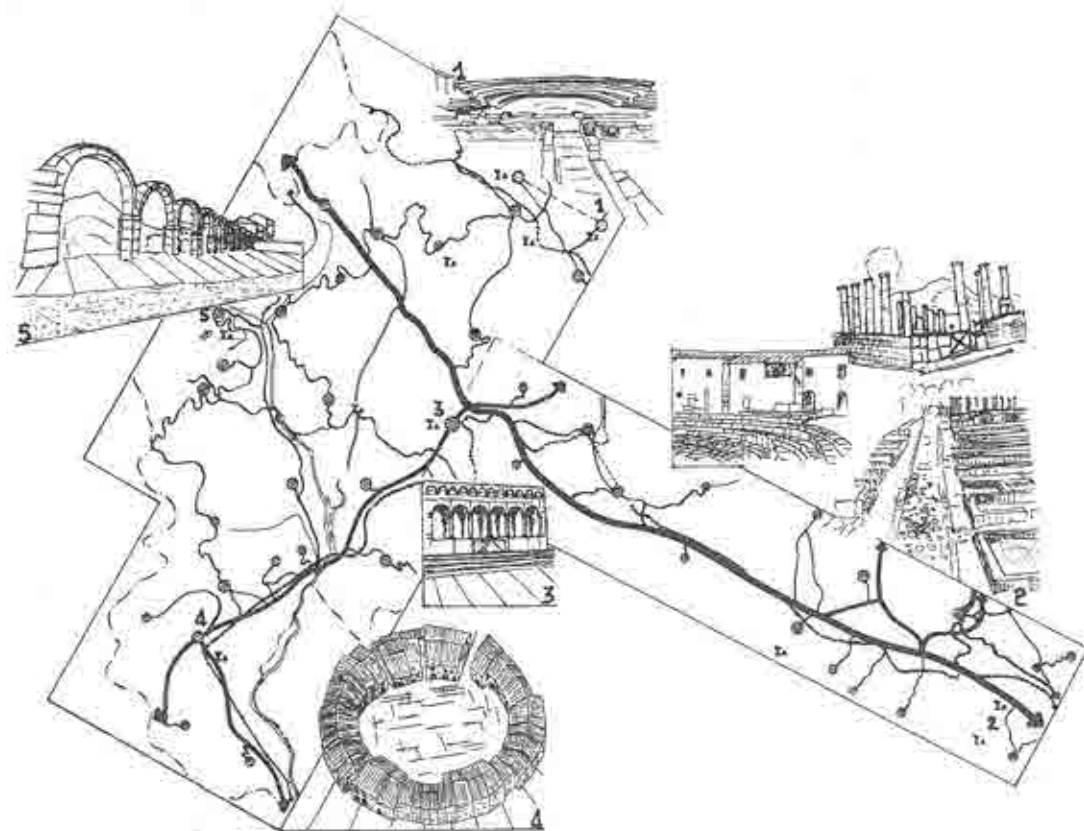
☞ Diretrici di espansione urbana

☞ Industrie

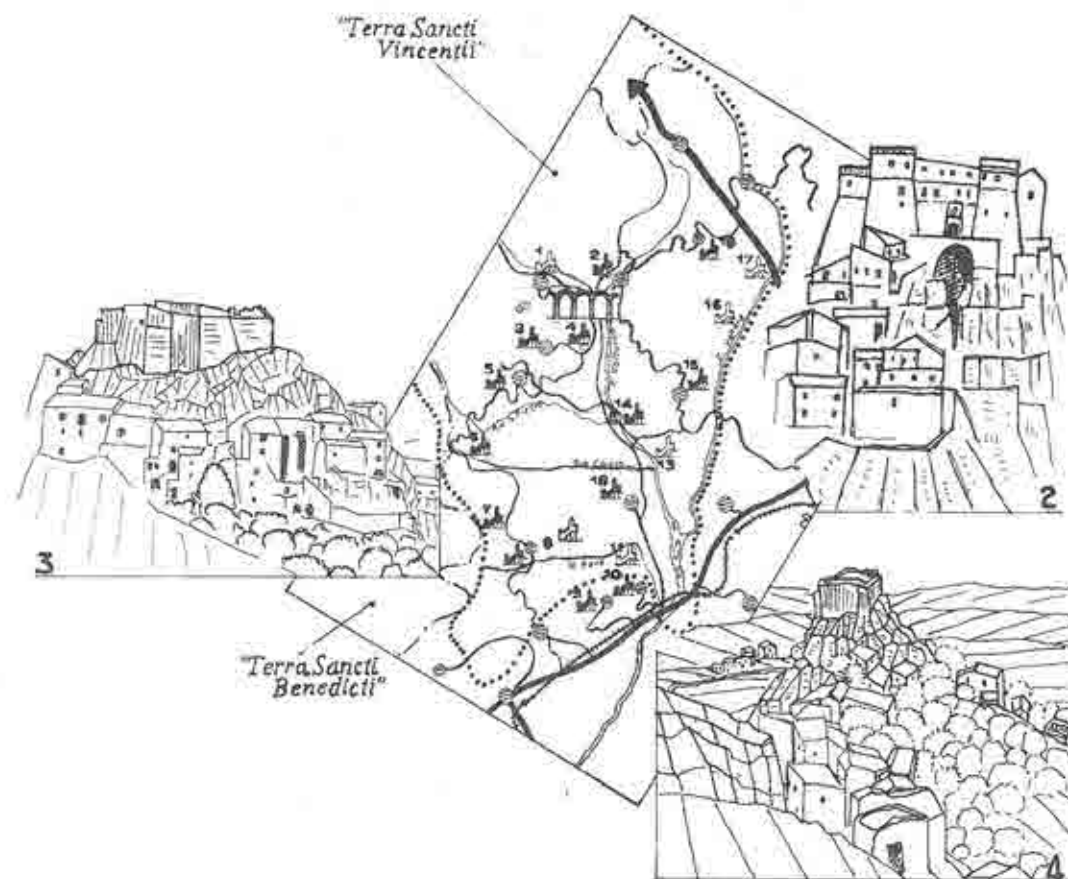
4.a Le forme del territorio, il Paesaggio - Lungo la strada statale 85, da Isernia a Venafro: 1. Isernia, Svincolo della statale 85; 2. Fiume Volturno, Ponte dei 25 archi e ponte della variante alla statale 85; 3. Venafro, Profilo della città alta; 4. Isernia, Viadotto ferroviario



4.b Le forme del territorio, i Monumenti - Lungo la strada statale 85, da Isernia a Venafro: 1. Pescolanciano, Castello D'Alessandro (XII sec.); 2. Isernia, Cattedrale di san Pietro Apostolo (XVIII sec.); 3. Monteroduni, Castello Pignatelli (X sec.); 4. Roccapipirozzi, Castello; 5. Venafro, Castello Pandone (X sec.)



5. Le forme del territorio, I Luoghi del passato più antico: 1. Pietrabbondante, Teatro sannita; 2. Saepinum, Anfiteatro, Basilica, Decumano; 3. Venafro, Verlasce; 4. Isernia, Ricostruzione della Fontana Fraterna; 5. Abbazia di San Vincenzo al Volturno, Resti dell'antico monastero.



..... Confine dei territori abaziali di San Vincenzo al Volturno (850-1040)



Monastero di San Vincenzo



esistente



scomparso

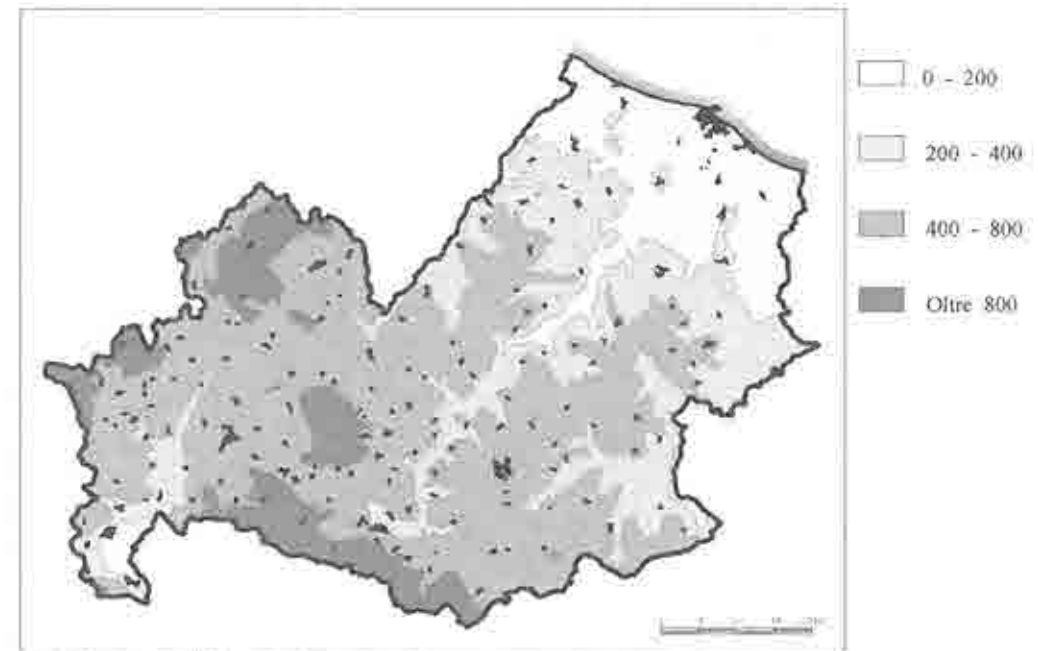
6. Le forme del territorio, L'incastellamento nella "Terra Sancti Vincentii", I "CASTELLA":

- |                               |                        |                                         |
|-------------------------------|------------------------|-----------------------------------------|
| 1. Castel S. Vincenzo         | 7. Cerreto             | 13. Valle Porcina                       |
| 2. Cerro al Volturno (Cerrum) | 8. Filignano (Le Mura) | 14. Colli al Volturno (Sanctum Angelum) |
| 3. Rocchetta al Volturno      | 9. Santa Maria Oliveto | 15. Fornelli (Vandra-Bandra)            |
| 4. Vaccarèccia                | 10. Roccaravindola     | 16. Colle Stefano (Ficus)               |
| 5. Scapoli                    | 11. Olivella           | 17. Licenoso                            |
| 6. Cerasuolo                  | 12. Montaquila         | 18. Acquaviva                           |



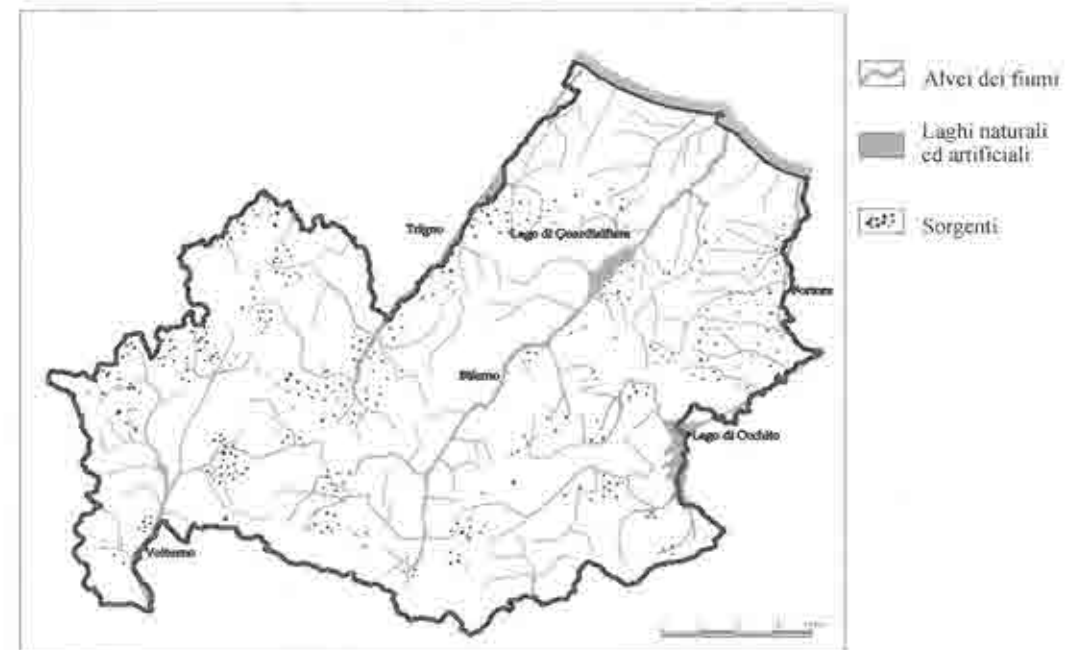
## Le forme del territorio Le mappe regionali

### Molise - Territorio urbanizzato e le altimetrie



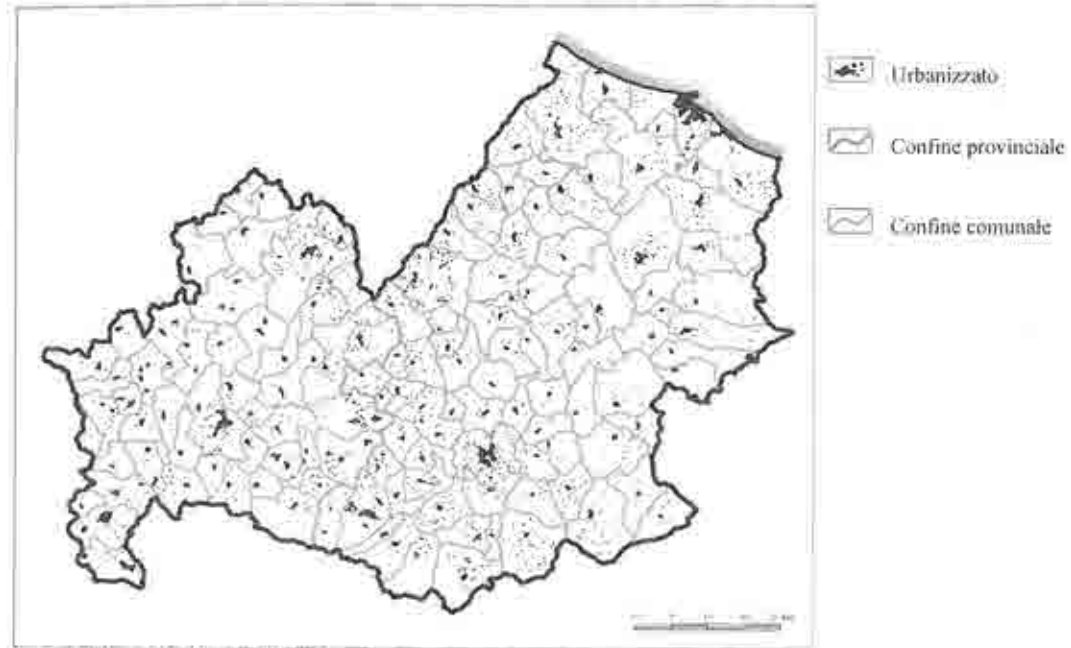
Fonte: IRI, Elaborazioni su base IGM 1:50000 e IGM 1:25000 (dati aggiornati)

### Molise - Sistema idrico sorgentizio



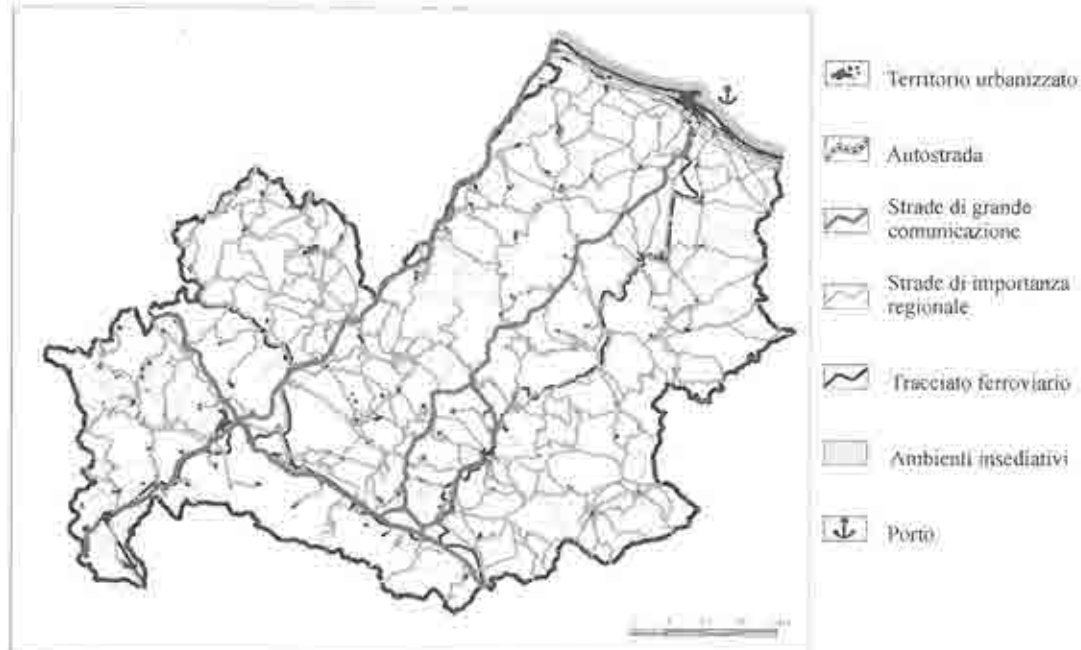
Fonte: IRI, Elaborazioni su base IGM 1:50000 e IGM 1:25000 (dati aggiornati)

## Molise - Territorio urbanizzato e i confini amministrativi



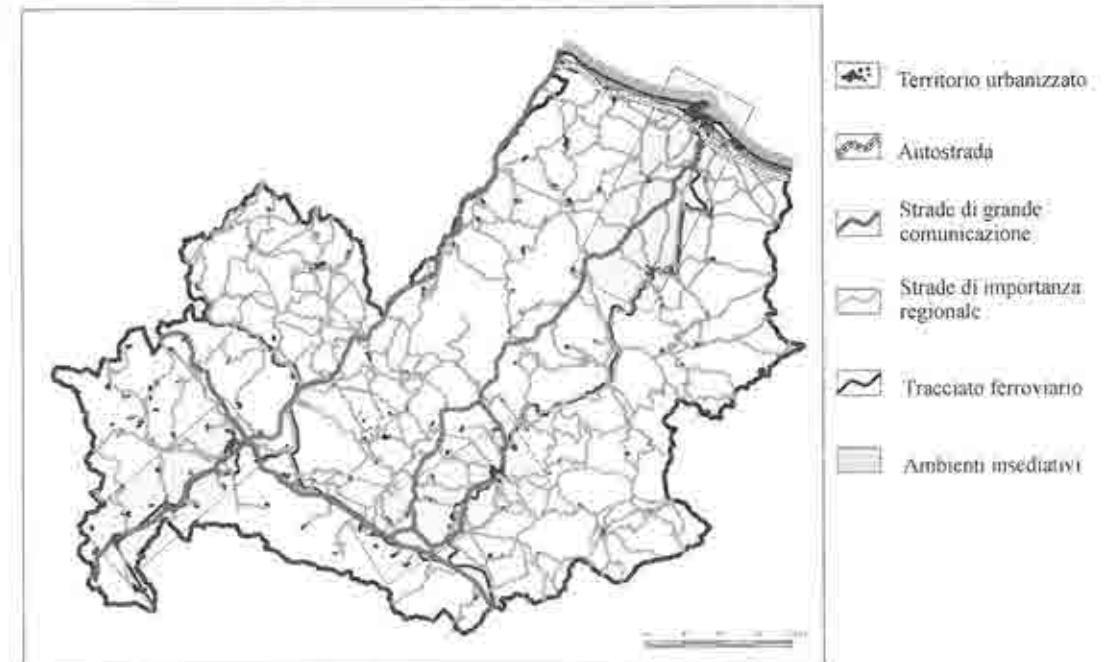
Fonte: S. 11 (Elaborazione su base IGM 1:30.000) - 1985/90 (con aggiornamenti)

## Molise - Infrastrutture di comunicazione e trasporto



Fonte: S. 11 (Elaborazione su base IGM 1:30.000) - 1985/90 (con aggiornamenti)

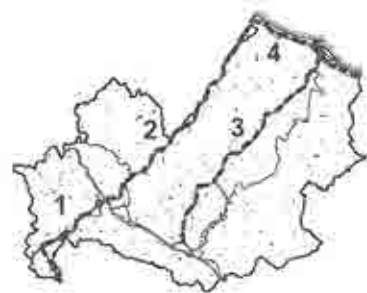
## Molise - Territorio urbanizzato e ambienti insediativi locali



Fonte: S. 11 (Elaborazione su base IGM 1:30.000) - 1985/90 (con aggiornamenti)

Sezioni stradali (Fonte, C.T.R. scala 1:5.000)

### SEZIONI STRADALI CON ANDAMENTO DEL TRACCIATO



1. Strada Statale n° 85
2. Strada Statale n° 650
3. Strada Statale n° 647
4. Strada Statale n° 16

#### Tracciati stradali



A RASO



RIALZATA



DI MEZZACOSTA



A RASO CON ALBERATURE



IN TRINCEA

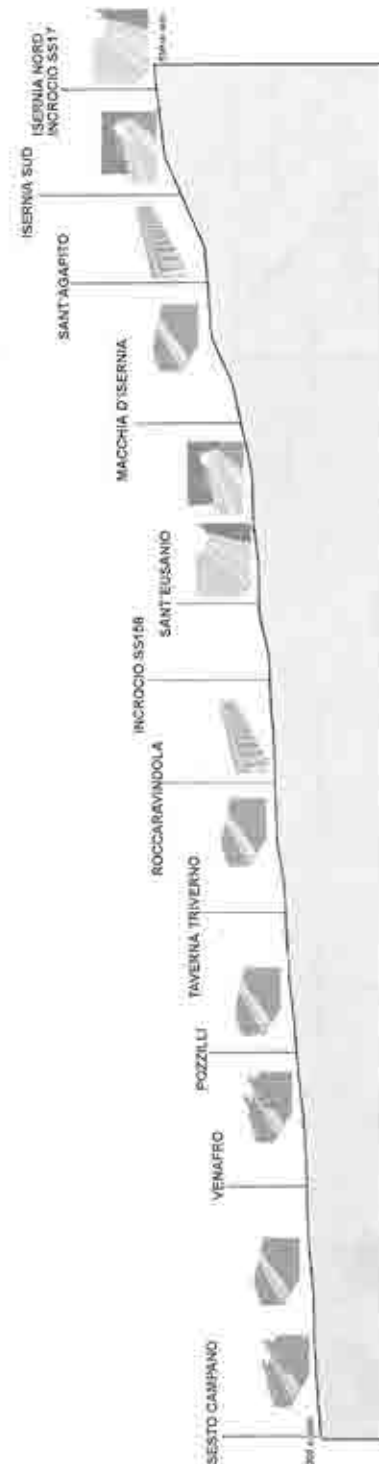


IN GALLERIA



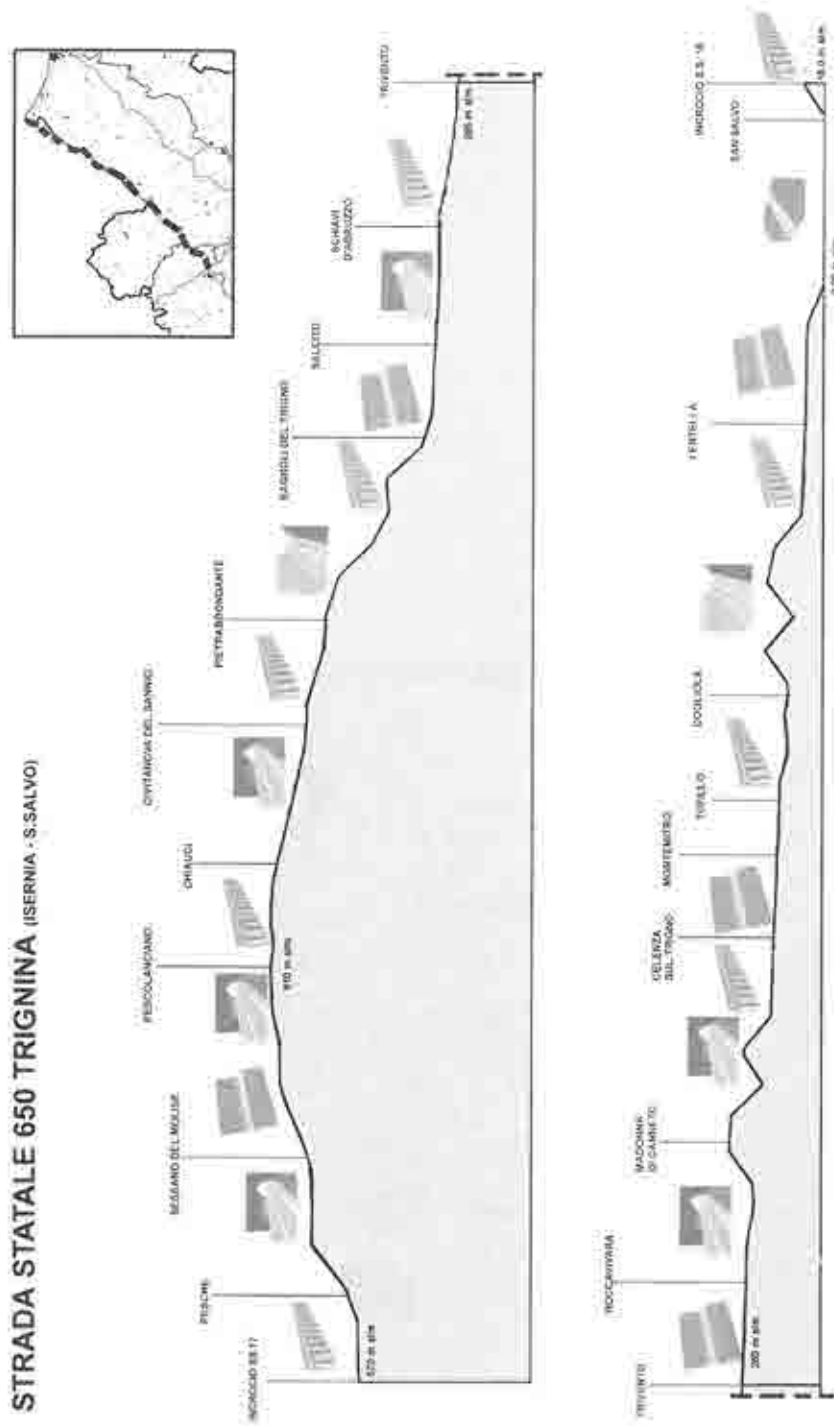
IN SOPRELEVATA

### STRADA STATALE 85 VENAFRANA (SESTO CAMPIANO - ISERNIA NORD)

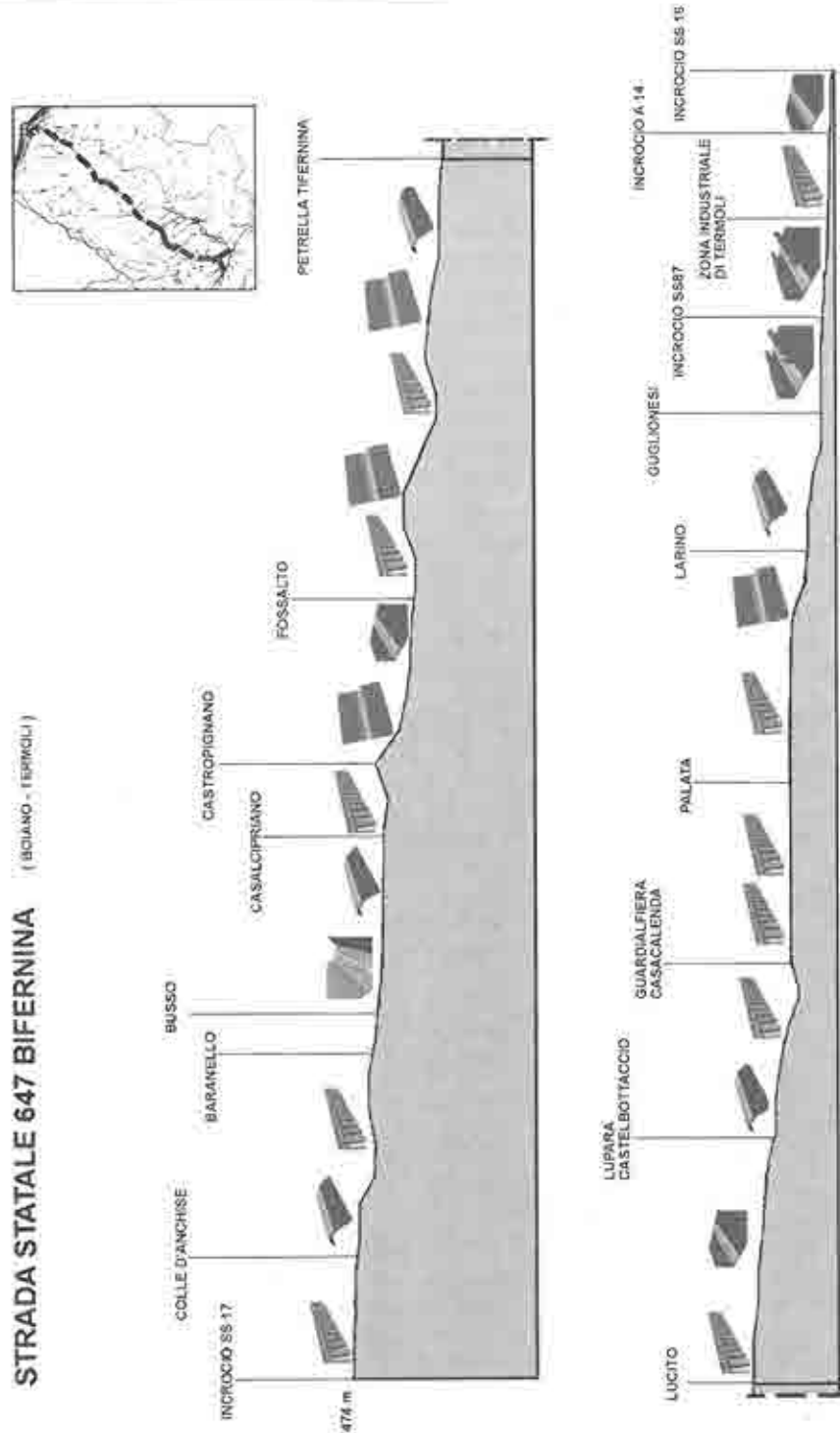


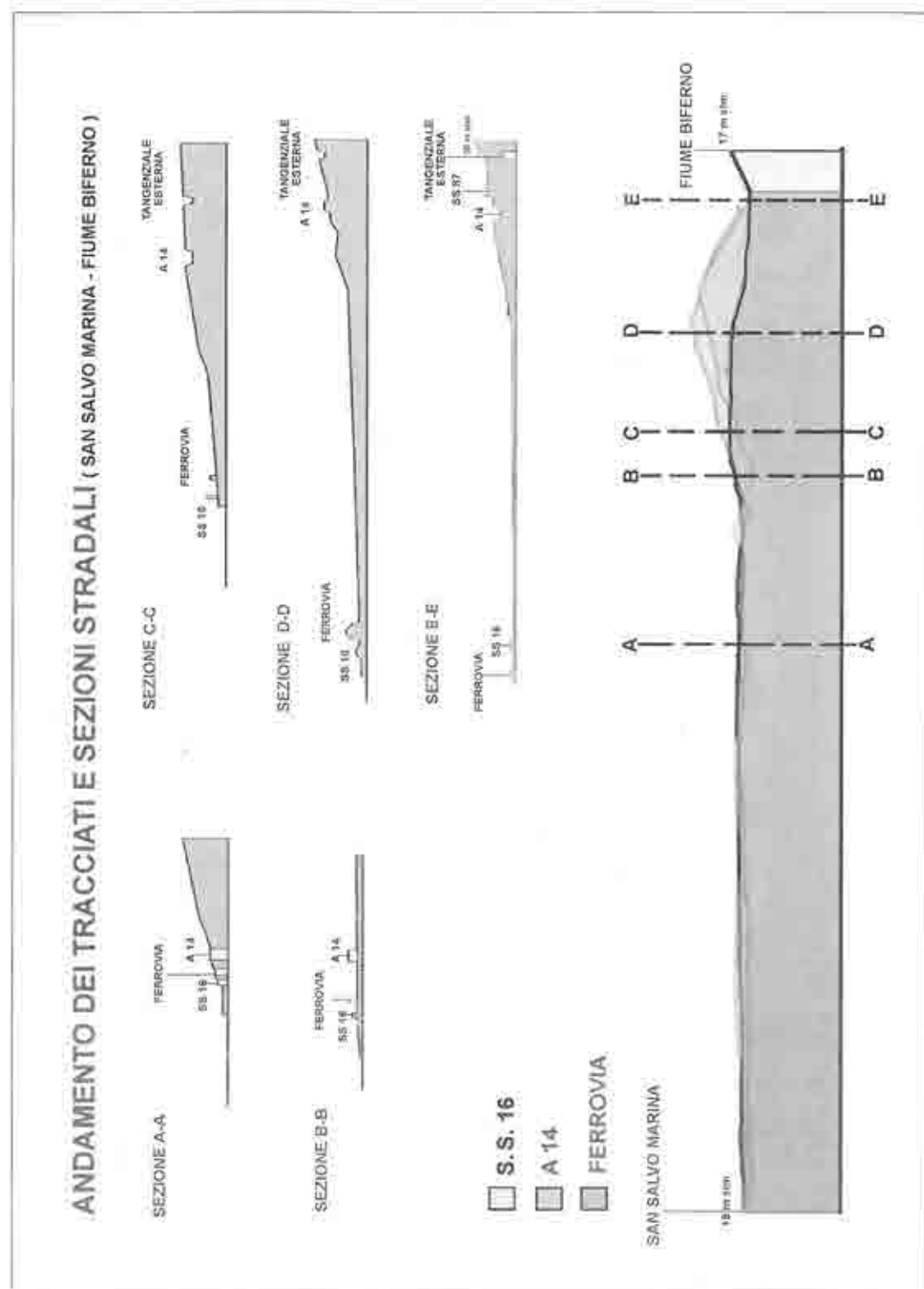


### STRADA STATALE 650 TRIGNINA (ISERNIA - S.SALVO)



### STRADA STATALE 647 BIFERNINA (BOIANO - FERROCI)





## 2. Gli Ambienti Insediativi Locali: Costellazione di Termoli

con Anna Marrano

L'Ambiente insediativo è parte del Basso Molise e comprende i comuni di: Termoli, Campomarino, Guglionesi, San Martino in Pensilis, Larino, San Giacomo degli Schiavoni, Petacciato, Montenero di Bisaccia e Portocannone.

Con una superficie pari al 13% di quella regionale, l'AIL, al 1991, ospita 66.691 residenti, pari al 20% del totale regionale. L'incremento di popolazione, nel decennio '81-'91, è superiore ad uno e maggiore sia della media regionale (0,77) e sia di quella degli altri AIL. Molto forte è l'accentramento della popolazione che, secondo le attribuzioni dell'ISTAT in centri, nuclei e case sparse, è raccolta nei centri per l'89,5% (+8,3 rispetto

alla media regionale); i residenti in case sparse ammontano invece al 10%; percentualmente marginali sono i residenti nei nuclei abitati (solo 515 abitanti, 0,7%).

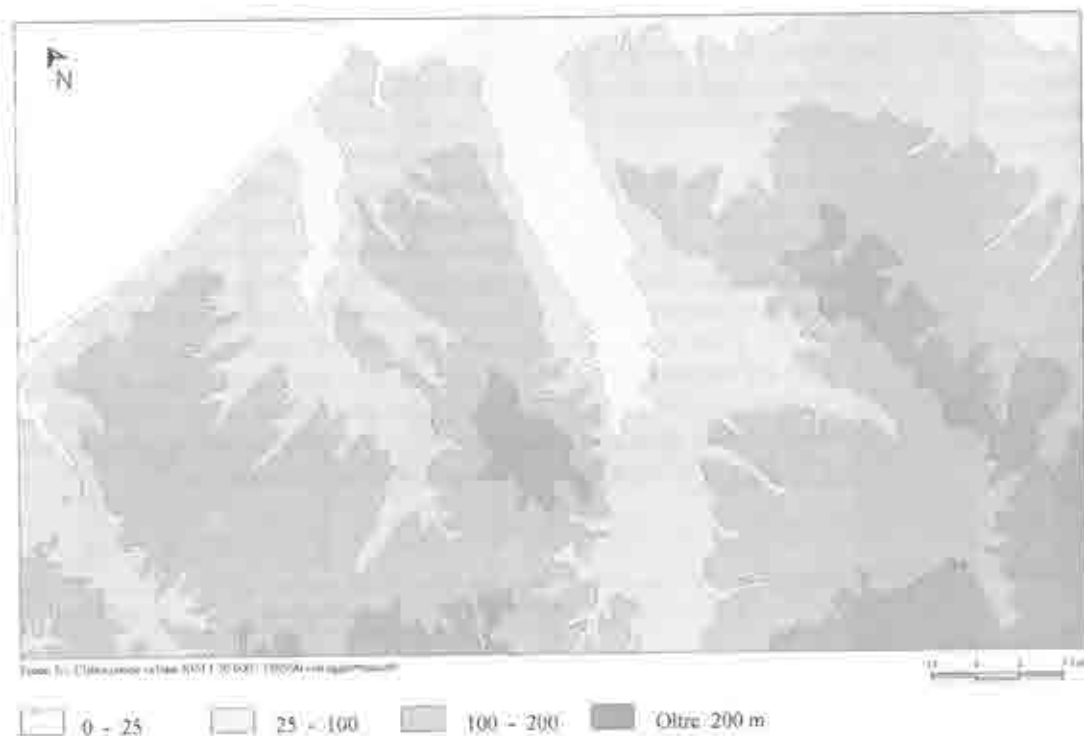
La popolazione attiva per settori risulta essere mediamente pari a circa un quarto del totale regionale, così come la popolazione residente; lievemente al di sopra della media i dati relativi all'industria, presumibilmente in conseguenza della presenza dell'insediamento Fiat, analogamente gli addetti al ramo manifatturiero (22,31% del totale regionale).

Sono relativi alla Costellazione di Termoli, il 30% circa dei volumi edilizi residenziali e non, ed il 40,5% della residenza turistica, realizzati nel decennio considerato.

|                          | Ambiente I. L. | Regione | % AIL/Reg |
|--------------------------|----------------|---------|-----------|
| Superficie terr.         | 573            | 4438    | 12,91     |
| Popolazione resid.       | 66691          | 330900  | 20,15     |
| Δ Popol 1981-91          | 1,03           | 0,08    | -         |
| Popol. nei centri        | 59697          | 268895  | 22,20     |
| Popol. nei nuclei        | 515            | 22826   | 2,46      |
| Popol. sparsa            | 6479           | 39179   | 16,54     |
| Popol. costiera          | 44743          | 44743   | 100,00    |
| Δ pop. cost. 1981-91     | 1,46           | 1,46    | -         |
| Pop. attiva Settori      | Agricoltura    | 21436   | 19,19     |
|                          | Industria      | 34761   | 22,84     |
|                          | Terziario      | 57588   | 19,80     |
| Δ Pop. attiva Set.       | Agricoltura    | -1,23   | -         |
|                          | Industria      | 0,87    | -         |
|                          | Terziario      | 3,05    | -         |
| Addetti manifatturieri   | 2808           | 12586   | 22,31     |
| Vol. resid. '81-'91      | 1376977        | 4716962 | 29,19     |
| Vol. non resid. '81-'91  | 1440676        | 4696640 | 30,67     |
| Tasso m.a. Vol. res.     | 38,68          | 37,67   | -         |
| Tasso m.a. Vol. non res. | 66,74          | 86,27   | -         |
| Residenzialità turistica | 199            | 491     | 40,53     |
| Innovazione e servizi    | 936            | 5189    | 18,04     |

## Dominante geomorfologica

A.L.L. Costellazione di Termoli - Carta geomorfologica



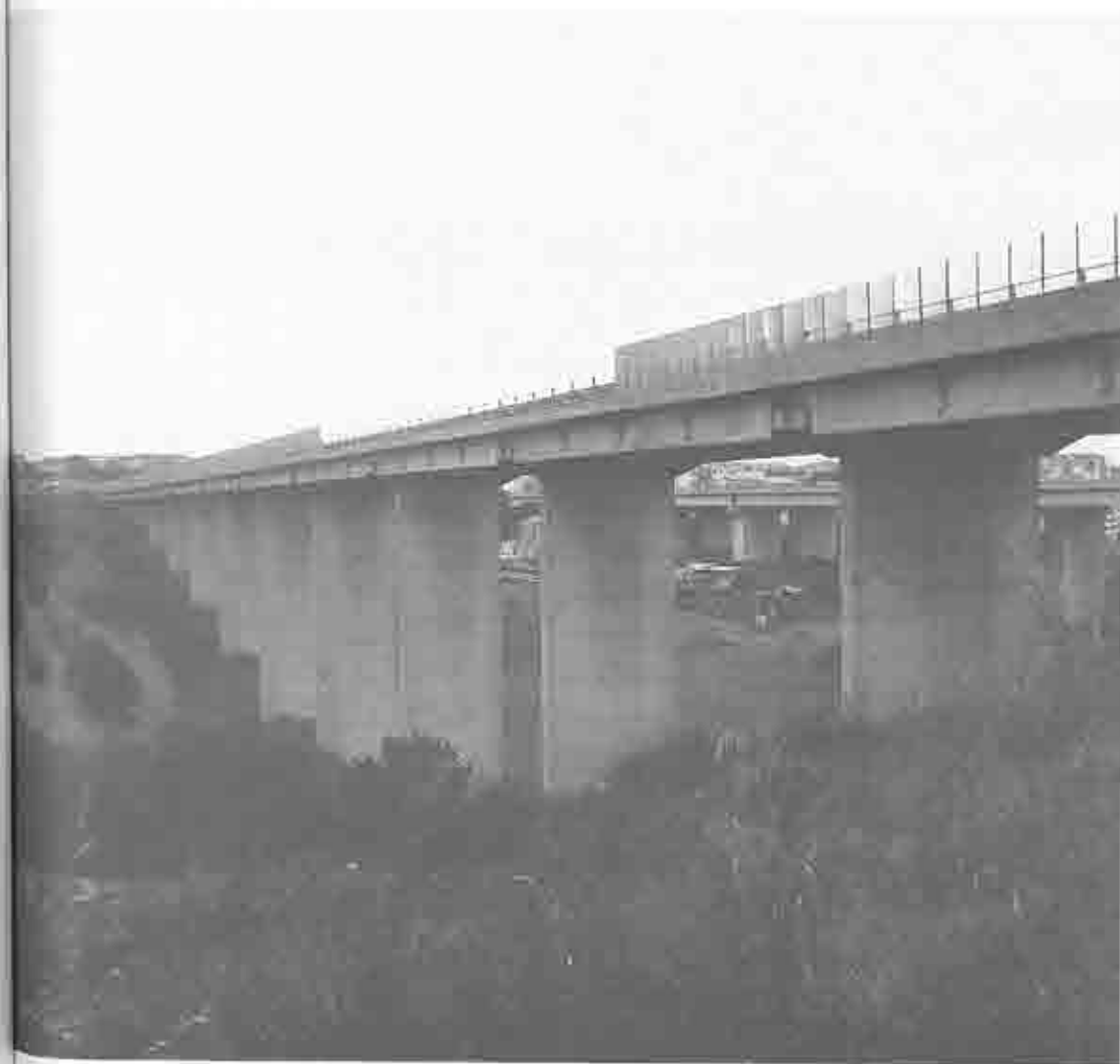
Con una fascia costiera estesa per circa 38 chilometri (dalla foce del Trigno al torrente Sinarca) ed uno spessore pressoché uguale verso l'interno, l'ambiente ha per centro la valle del Biferno. Dal promontorio di Termoli, oltre la prominente del delta del fiume Biferno, fino al torrente Saccione, si possono osservare una serie di cordoni dunali ricoperti da suggestive forme di vegetazione naturale con la presenza di ampie superfici di garighe a erica e cisto giallo, di nuclei di macchia mediterranea, di lembi di boschi misti a cerro e leccio; questi lembi di vegetazione, seppure in

modo discontinuo, si estendono per una lunghezza di 22 chilometri e una profondità massima di 2. La costa è formata da due settori concavi, divisi, in posizione quasi centrale, dal piccolo promontorio di Termoli di origine calcareo-conchilifero; nella parte a nord di questo la conformazione del suolo, dalla prominente del delta del fiume Trigno, è influenzata dalla presenza delle colline quaternarie dell'entroterra che arrivano a breve distanza dalla battigia, verso sud la serie di cordoni dunali è ricoperta da vegetazione spontanea. La fascia di depositi sabbiosi costieri fino al

confine con la Puglia è delimitata verso l'entroterra dai rilievi terrazzati del Conglomerato di Campomarino; questa formazione sedimentaria dà origine a terrazze collinari sub-costiere dolcemente inclinate verso il mare e profondamente incise da una fitta rete di val-

loni e torrenti che si riversano nell'Adriatico con un andamento a pettine. La zona pianeggiante del Basso Molise è costituita dalla Piana di Larino (15.000 ettari), che dai 225 metri digrada fin quasi al livello del mare in agro di Termoli.

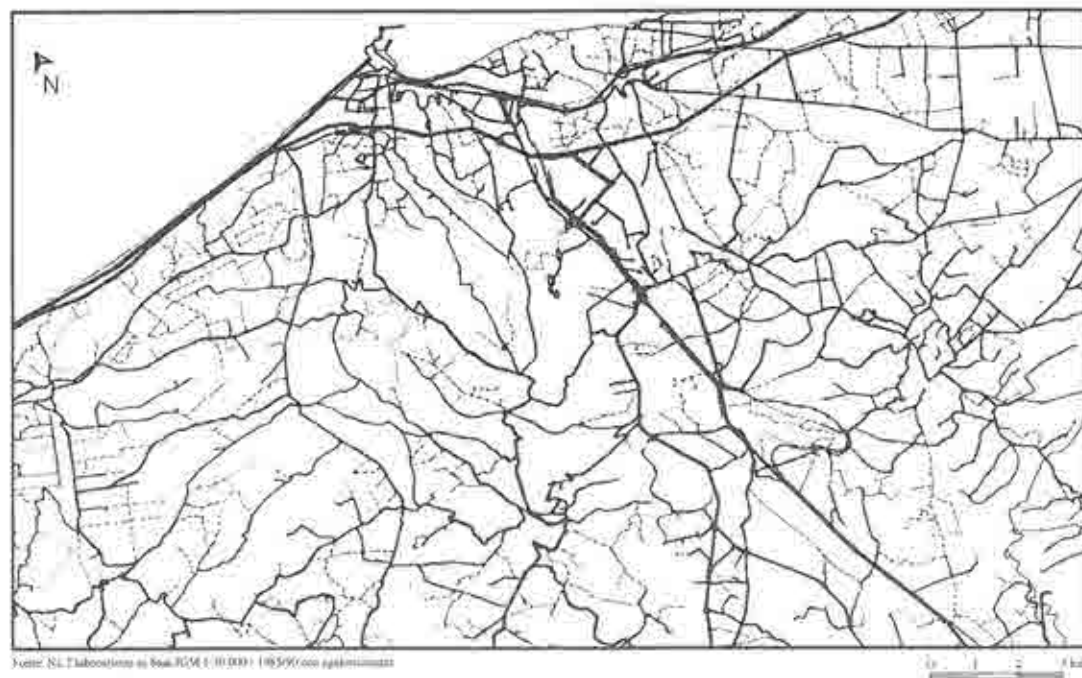
Termoli, Vallone Rio Vivo - I viadotti superano un dislivello di circa 55 metri





## Dominante infrastrutturale

A.I.L. Costellazione di Termoli - Rete infrastrutturale



La rete infrastrutturale principale definisce una configurazione a T imperniata su Termoli, nodo di rilevanza regionale in cui si localizzano il porto e la stazione ferroviaria, unico scalo passeggeri regionale sulla linea Adriatica. Per il traffico merci viene utilizzata l'area della Stazione di Guglionesi-Portocannone, posta lungo la tratta per Campobasso, nella quale è stato realizzato il Parco Consortile a servizio del Nucleo di Sviluppo Industriale con la predisposizione di una rete di raccordi interni e con il parco di presa e consegna delle merci. Il fulcro della rete è costituito dall'autostrada A14 e dalla tangenziale Ovest, che occupano una larga fascia di territorio e lo attraversano in trincea, alla distanza l'una dall'altra di circa 150 metri, generando uno spazio ristretto per l'urbanizzazione lungo la direttrice costiera. La

rete viaria verso l'interno si articola, essenzialmente, su due assi di penetrazione: la statale 647, Fondovalle del Biferno, in posizione centrale e direttamente collegata a Termoli, e la statale 650, Fondovalle del Trigno, al confine regionale nord. La strada statale 87 Sannitica, antico percorso romano, corre a sud della Bifernina in quota e attraversa gli antichi centri di Larino e Casacalenda che si sono sviluppati grazie ai traffici indotti.

Il Porto di Termoli, oltre alla funzione peschereccia e mercantile, ha avuto, dopo la metà degli anni '60, anche una funzione di imbarco passeggeri, in seguito all'incremento del flusso turistico verso le Isole Tremiti, in modo particolare durante il periodo estivo. E' in fase di costruzione, poco più a sud, il porticciolo turistico di Campomarino.



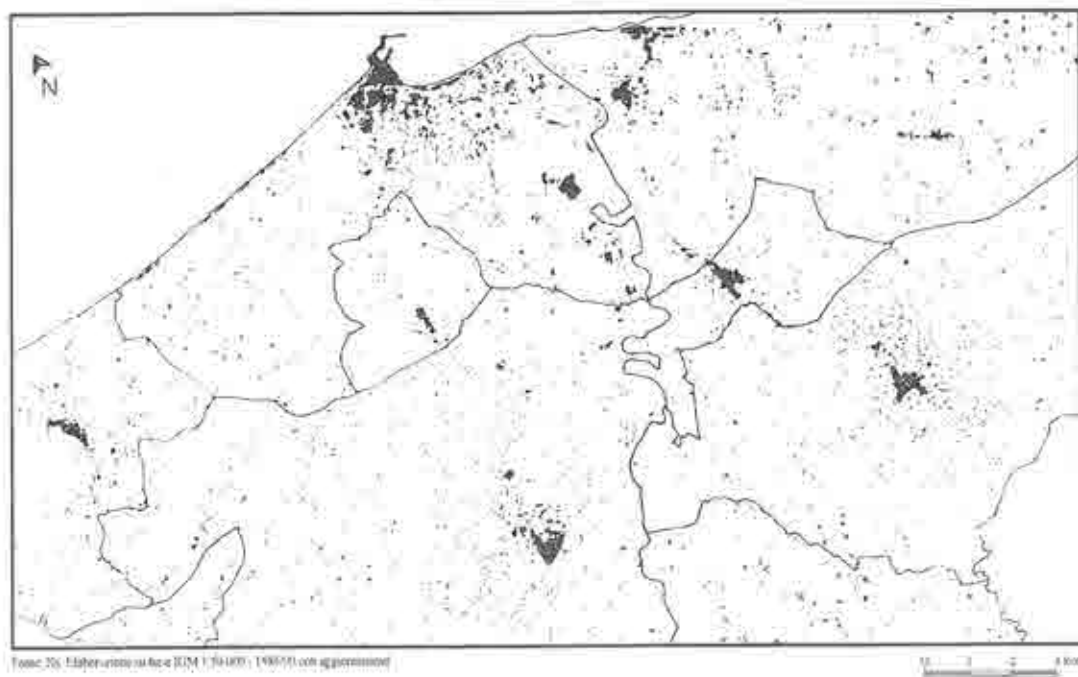
Termoli, il porto - Molo per imbarcazioni da diporto

Termoli, il porto - I cantieri navali



## Dominante insediativa

A.I.L. Costellazione di Termoli - Territorio urbanizzato.



L'insieme dei piccoli nuclei abitati, di poggio o di crinale, ha trovato quale esclusiva località centrale la città di Larino, sede di Istituzioni civili e religiose fino al secondo dopoguerra, allorché la città di Termoli, piccolo borgo di pescatori, inizia ad attrarre nuove funzioni centrali favorita dalla posizione e dai numerosi interventi pubblici realizzati nel suo territorio. Lo statuto di centralità di Termoli nell'ambito del territorio circostante è quindi di recente conseguimento ed è esito di processi governati e di azioni di cui sono chiaramente visibili sia gli effetti, in termini di processi, e sia le opere, i manufatti, i segni fisici sul territorio. Di particolare rilievo sono le infrastrutture di comunicazione, poli e reti - il porto e la fitta rete viaria costiera e in direzione del capoluogo di regione - e le infrastrutture per l'indu-

stria - il Nucleo industriale a Rivolta del Re, specificatamente l'insediamento Fiat. Questi supporti pesanti allo sviluppo, insieme con la crescita dell'industria turistica, hanno determinato e sostenuto la modificazione dell'assetto insediativo favorendone alcune forme. L'espansione intorno al centro maggiore avviene prevalentemente secondo la corrispondenza banale centro/periferia mentre sulla costa si localizzano numerosi insediamenti ad uso turistico; la città si espande a raggiera lungo alcune fasce coniche delimitate da nord-est a sud-est dalla piana del torrente Sinarca, dal vallone di Rio Vivo e da altri valloni e fossi di dimensione minore; le valli e gli sbarramenti delle arterie hanno notevolmente caratterizzato e condizionato i nuovi interventi impedendo un'espansione compatta intorno al centro anti-

co e favorendo l'ampliamento dei quartieri non contigui per assecondare l'orografia, negli ultimi anni sono stati realizzati villaggi turistici di dimensioni maggiori rispetto al passato (il complesso Porticone, che sta occupando anche la scarpata discendente verso la valle del Sinarca, e il quartiere di S. Maria degli Angeli), ciascuno dei quali risulta fisicamente isolato, ma non autonomo dal punto di vista funzionale. La parte più interna del territorio è caratterizzata dall'insediamento sparso molto minuto e rado e dai centri collinari di antica formazione; la maggior parte di essi si è ampliato molto lentamente e con esiti quantitativamente modesti: attorno al nucleo originario, diffondendosi con case sparse o con minute forme aggregate.

Costituiscono eccezione i comuni di Larino e Campomarino: il primo, per la natura

geomorfologica del sito, ha posto i nuovi nuclei nella parte alta del territorio - Piano di S. Leonardo - dove ha anche trasferito la maggior parte dei servizi; Campomarino invece, abbandonando il nucleo originario collinare, ha in qualche modo assunto i modi dei centri adriatici più a nord occupando i siti costieri sotto la spinta della vocazione turistica.

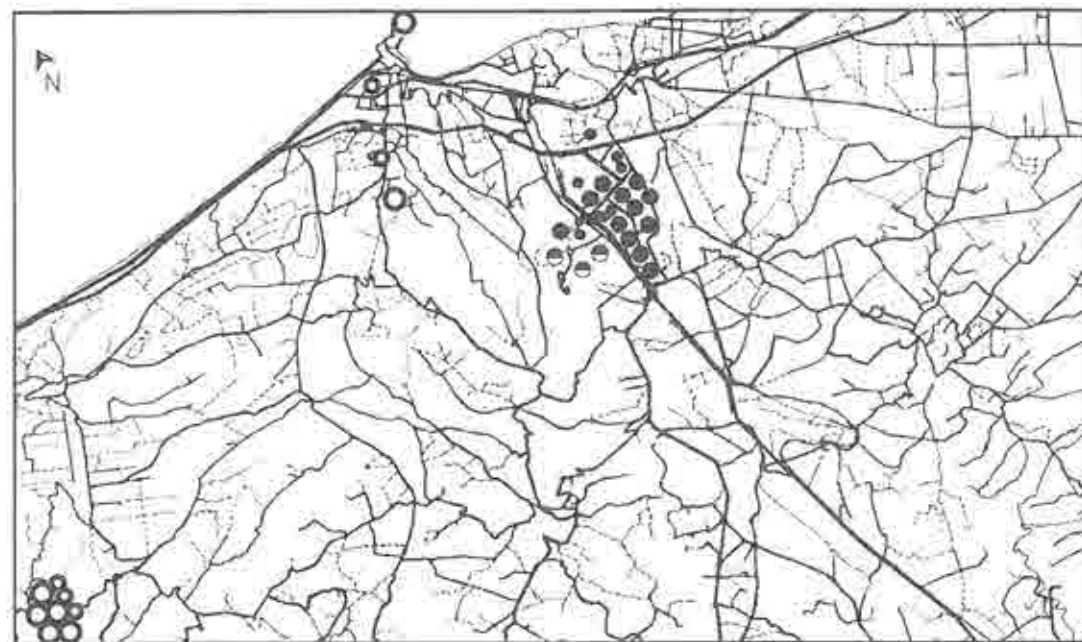
L'insediamento sparso, le case rurali a due piani con tettoia laterale compaiono nella pianura costiera negli anni cinquanta in seguito alle opere di bonifica realizzate dai Consorzi della Fascia Litoranea e del Larinese e all'appoderamento dei suoli agricoli da parte dell'Ente Riforma. I manufatti originari sono attualmente modificati o ricompresi in abitazioni nuove ma generalmente riconoscibili.

San Martino in Pensilis. L'insediamento rurale. Le case dell'Ente Riforma con modifiche ed ampliamenti.



## Dominante socio-economica

A.I.L. Costellazione di Termoli - Industrie manifatturiere



Fonte: No. Elaborazioni su base IGM 1:50.000 (1985/90) con aggiornamenti

Localizzazioni:

● ASI e NSI    ● PIP    ○ Aree non dedicate

Dimensioni:

○ 15-25 addetti    ○ > di 25 addetti

Nell'arco di un ventennio ('71-'91) il calo più forte degli attivi si è verificato nel settore dell'agricoltura: si è passati da 7361, nel '71 (40,6% sul totale degli attivi), a 4.114 unità, nel '91 (17,54% sul totale degli attivi); questa situazione riflette quella regionale, dove si è verificata la stessa tendenza. Il fenomeno si riscontra in tutti i comuni (la percentuale in meno varia dal 30% all'80%, circa) con la sola eccezione del di Termoli, dove si è verificato l'unico incremento positivo del settore (+13,78%) probabilmente dovuto a trasferimenti di residenze piuttosto che all'aumento degli addetti.

Una significativa espansione ha avuto il settore delle coltivazioni legnose permanenti,

in particolare la vite, predisposta a tendoni (i vitigni maggiormente utilizzati sono il montepulciano e il trebbiano, si sta inoltre sperimentando la messa a coltura di antichi vitigni). La coltura dell'olivo è particolarmente diffusa nella piana di Larino, città dell'olio, che sta riproponendo l'ammodernamento della centrale olearia e il potenziamento del settore del confezionamento con l'acquisizione del marchio D.O.C.

La città di Termoli rappresenta il principale polo di attrazione grazie all'insediamento industriale FIAT che ha determinato una netta specializzazione dell'offerta del lavoro. La localizzazione nel '72 del Nucleo di Sviluppo Industriale (1.150 ha) nell'area di Rivolta del

Re ha segnato un punto importante nel processo di industrializzazione del Basso Molise legandone le sorti all'Intervento Straordinario nel Mezzogiorno ed alla presenza dell'industria torinese (135 ettari, della quale risultano coperti 341.000 mq, con oltre 3.000 addetti) che assorbe circa il 40% degli addetti dell'area nel settore.

L'uso del suolo agricolo è ancora prevalentemente a seminativo (l'80% della superficie coltivata), di cui meno della metà a cereali a causa dell'inserimento negli ordinamenti aziendali di colture a carattere industriale quali la barbabietola da zucchero e il girasole.

Nell'area sono presenti attività legate al turismo balneare (il 40,5% della residenzialità turistica della regione). Il settore turistico, che sembra non avere carenza nella ricettività, non

solo dovrà potenziare le strutture organizzative, i servizi a forte valore aggiunto mediante la promozione e il marketing, ma promuovere l'integrazione della offerta tramite la valorizzazione dei bacini archeologici romani, medioevali e romanici della zona di Larino e di gran parte della bassa valle del Biferno; la programmazione di itinerari storico-culturali delle architetture dei centri storici di Termoli, Guglionesi e Larino; la valorizzazione di tutte le manifestazioni folcloristiche e la riscoperta delle antiche tradizioni.

Il comparto commerciale - la grande distribuzione - ha avuto a Termoli un notevole impulso: sono già funzionanti quattro centri commerciali e un altro si sta realizzando nell'area che dovrà accogliere il nuovo Terminal Bus.

Strada statale 16 - Serie di edifici con residenza e laboratori artigianali





## I piani e i progetti

A.I.L. Costellazione di Termoli - Opere realizzate e in corso di realizzazione

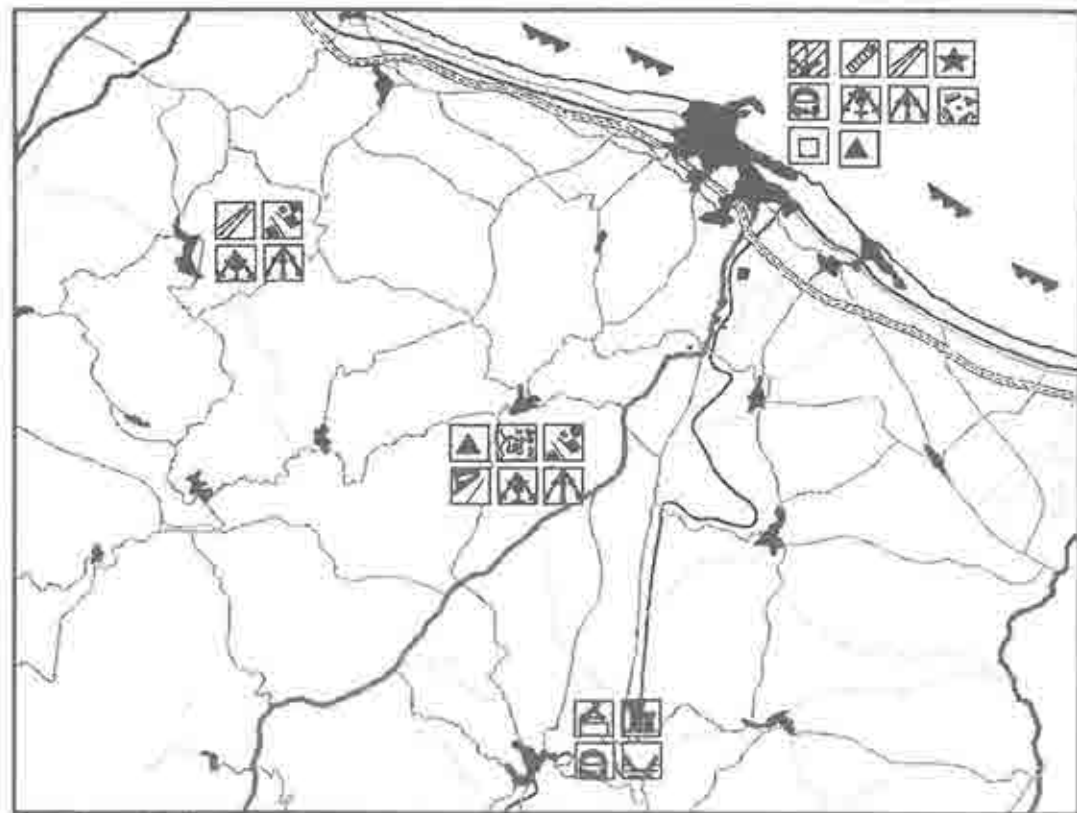


Foto: AN (Distribuzione di immagini) - EPICOM - EPICOM (via epicom.com)

|  |                                                     |  |                                 |  |                                               |
|--|-----------------------------------------------------|--|---------------------------------|--|-----------------------------------------------|
|  | Potenziamento o nuovo impianto di depurazione       |  | Difesa delle coste              |  | Perenne Museale                               |
|  | Impianto smaltimento rifiuti                        |  | Collegamento porto e s.s. 25    |  | Stazionamento di piazza S. Maria degli Angeli |
|  | Condotta scarico a mare                             |  | Terminal autobus                |  | Interventi nel centro storico                 |
|  | Reti idriche                                        |  | Riqualificazione centro storico |  | Interporti                                    |
|  | Reti fognarie                                       |  | Centro fieristico               |  | Consolidamento vallone                        |
|  | Completamento e adeguamenti infrastrutture portuali |  | Parco archeologico              |  |                                               |

I primi piani urbanistici comunali sono stati redatti negli anni sessanta o settanta; alcune amministrazioni stanno provvedendo alla stesura del nuovo piano; tra questi i due centri principali di Larino e Termoli che deve anche

provvedere all'affidamento dell'incarico per il progetto del Piano regolatore del Porto.

Tra le opere in corso di realizzazione o già finanziate, le principali riguardano il potenziamento delle infrastrutture esistenti (porto, via-

bilità e l'ampliamento del Nucleo industriale) nonché la realizzazione di nuove, per l'Interporto è stato concesso parere positivo.

Gli interventi per il porto, oltre che il potenziamento delle reti e il rifacimento delle banchine e dei moli sottoflutti, prevedono nuovi edifici quali il mercato ittico, la stazione marittima ed altri edifici polivalenti, la cui realizzazione è però sottoposta alla approvazione del Piano regolatore del Porto, ed una strada di collegamento diretto con la viabilità principale (autostrada e fondovalle del Biferno). Molte delle opere previste, come quelle appena citate, non attengono solamente al miglioramento della funzionalità dell'area portuale ma hanno valenza urbana: Termoli vuole stabilire un legame forte con l'immagine del mare e con le attività connesse, in questo ambito iscrive gran parte del proprio futuro.

E' inoltre in costruzione il porticciolo turistico di Campomarino.

Nella parte interna, a Larino, tra le opere principali, si segnalano i lavori per la realizzazione del Parco archeologico e del complesso fieristico.

Il territorio dell'A.I.L. è sottoposto a vincolo idrogeologico (RDL 3267/23) per circa un terzo (per alcuni centri abitati - Montenero, Petacciato, San Martino e Termoli - è stato dichiarato l'obbligo a procedere al consolidamento ovvero a trasferire gli abitati); il territorio comunale del Comune di San Martino in Pensilis è sottoposto a vincolo sismico (legge n. 64/74). Il pregio ambientale dell'area è riconosciuto e il territorio è vincolato ai sensi della legge n. 1497/39 che riguarda in particolare la costa e i corsi d'acqua, nonché tutta l'area della diga del Liscione. Il Piano Territoriale Paesistico, Area 1, comprende i comuni di costa e, Area 2, Larino e le parti più interne e di valle. Attraverso la "carta della trasformabilità" sono individuate le categorie di intervento e i modi per la loro ammissibilità. Sono tutelate per il valore storico ambientale (legge n. 1089/39) il Borgo antico di Termoli, la località Mattonelle a San Martino, l'area archeologica di Larino e il tracciato del tratturo Celano-Foggia e del tratturello Biferno-Ururi-Seracapriola.

Termoli, Nucleo di Sviluppo Industriale - In fondo a sinistra l'area per la localizzazione dell'interporto



## I Luoghi

Da nord verso sud, si percorre la statale 16 adriatica che è affiancata a breve distanza dalla autostrada e dalla ferrovia; intorno alla foce del fiume Trigno aree attrezzate a campeggio segnalano presenza della vasta spiaggia; poco più in là, gli elementi architettonici puntuali - presenti su tutta la costa molisana - che segnano il paesaggio: sono le antiche torri di avvistamento, o quanto ne resta, e case agricole isolate o minuscoli nuclei (a volte due o tre case) lungo le strade di bonifica con i servizi elementari localizzati a riferimento dei poderi costruiti dall'Ente Riforma. Il paesaggio costiero, con campi coltivati e aree arborate (la pineta Marinelle è di particolare pregio) è pressoché libero da insediamenti fino a Termoli. Interventi sulla costa, Marina di Montenero e Petacciato, sono in corrispondenza delle stazioni ferroviarie o di antichi manufatti industriali (fornaci). I nuclei abitati di antica origine e con edifici di notevole valore storico architettonico (la chiesa e la cripta di Petacciato) sono arroccati in collina (200-350 metri). L'arrivo a Termoli in corrispondenza della torre Sinarca è segnalato da tre elementi: il paesaggio artificiale del groviglio di strade che sfocia in corrispondenza della torre, la morfologia del suolo segnata da profondi valloni e il promontorio con il Borgo antico sullo sfondo. Con lo svincolo della torre, vicinissimo al mare, attraverso la Tangenziale ovest ci si collega alla fondovalle del Biferno ed alla strada provinciale che allontanando dalla linea di costa avvicinano ad un paesaggio insospettabile: denso di strade, percorsi su cavalcavia, in galleria e in trincea corrono l'uno a fianco dell'altro superando i valloni ed i fossi e insinuando l'attesa, presto disillusa, di un paesaggio di periferia metropolitana. Lungo la linea di costa, invece, il viadotto Foce dell'Angelo (alto da 7 a 29 metri) segna la parte nord della città a grande evidenza dal mare. L'antico tracciato della statale 16 passa vicino alla stazione ferroviaria; in direzione della valle si incrocia la strada per Guglionesi e successivamente per il piccolo centro di San Giacomo degli Schiavoni. A Guglionesi, nell'antico centro fortificato nel Mille, sono di particolare pregio la chiesa romanica con la cripta e poco distante la necropoli italica del VII-III secolo a.C. La strada statale, unico accesso antico alla città di Termoli continua con percorso accidentato superando fossi e valloni; oltre il viadotto ferroviario si accede alla città ottocentesca (costruita secondo il piano di Ampliamento del 1889) attraverso la quale si entra nel borgo antico: città militare costruita per volontà di Federico II con salde mura e torri di avvistamento, una delle quali, in uso dal Servizio Meteorologico dell'Aeronautica, è molto ben conservata. La cattedrale romanica,

opera di straordinario valore architettonico, è stata edificata sulle rovine di un edificio del VI secolo, visibile al livello della cripta. Da gran parte del promontorio è visibile il porto, ricostruito nel 1905. Verso sud, attraversando viadotti si superano quartieri di recente costruzione ed edifici artigianali lungo la strada; in corrispondenza di Pantano Alto, uno svincolo mette in comunicazione con la statale 87 Samnitica, antico collegamento con Napoli e con Roma. In questo punto, in località Marinelle, una ampia zona, attualmente coltivata, è stato individuato il sito per la localizzazione dell'Interporto richiesto dalle istituzioni locali. In prossimità di quest'area c'è l'ingresso all'autostrada e lo svincolo di raccordo con la Tangenziale Ovest e con l'asse interno al Nucleo di Sviluppo Industriale (1150 ettari) all'interno del quale sono insediate 50 aziende ma tra tutte risulta prevalente l'ingombro dei manufatti dello stabilimento Fiat (135 ettari). Lungo la statale 87, strada di crinale, poco distante, oltre la piana omonima, si situa Larino, antica capitale frentana ed importante città romana sull'adriatico, poi longobarda, nonché principale centro dell'area fino a qualche decennio fa (tuttora sede del tribunale, del carcere e dell'ospedale). Il ruolo importante svolto nel corso dei secoli hanno favorito la costruzione di interessanti palazzi di differenti epoche storiche sede di importanti Istituzioni civili e religiose (importante il duomo consacrato nel XIV secolo). Dalla statale 87 sono raggiungibili i piccoli centri collinari, presidi in quota (tra questi San Martino in Pensilis che nel nome contiene, oltre alla devozione al santo francese, la posizione - luogo alto, ripido). A sud di Termoli, oltre il Biferno, Campomarino è costruita su rilievi terrazzati di conglomerato. La nuova edificazione è sul mare insieme con villaggi turistici e quartieri con seconde case intorno alla pineta ed alla vasta spiaggia; vicino ai villaggi è in costruzione il porticciolo.

Verso il torrente Saccione (confine regionale) l'area bonificata (antico bosco Ramitelli) è segnata quasi esclusivamente da rari edifici rurali e da torri di avvistamento (torre Ramitelli). Non dissimile dalla parte nord.



Termoli, Contrada Foce dell'Angelo - Viadotto a ridosso del mare. Vedute.



### 3. Gli Ambienti Insediativi Locali: Direttrice Campobasso-Bojano

con Angelo Simonelli

L'Ambiente insediativo è un'area non molto vasta del Molise Centrale e comprende i comuni di: Baranello, Bojano, Busso, Campobasso, Campochiaro, Campodipietra, Colle d'Anchise, Ferrazzano, Guardiaregia, Mirabello Sannitico, Oratino, Ripalimosani, San Polo Matese e Vinchiaturò.

Con una superficie di poco inferiore al 10% di quella regionale, al 1991, ospita 78.769 residenti, pari al 23,8% del totale regionale. L'incremento di popolazione, nel decennio '81-'91, è pari a 0,66%. È questa l'area in cui è meno alta la tendenza alla concentrazione della popolazione (77%) e di contro relativa-

mente alta la disposizione alla dispersione (popolazione in residenze sparse 16% - la media regionale è circa del 12% - e 6,9% in nuclei).

Nel corso degli ultimi tre decenni è aumentata la tendenza alla dispersione. In particolare, la maggioranza dei nuclei risulta essere di recente formazione (decennio '81-'91), e generati dalla ricompattazione di case sparse preesistenti, sensibilmente superiori alla media regionale, e di più antica presenza rispetto al resto del territorio, favorite, prima della Riforma Agraria, dalla forma mezzadrale della proprietà agraria.

|                          | Ambiente I. L. | Regione | % AIL/Reg |
|--------------------------|----------------|---------|-----------|
| Superficie terr.         | 409            | 4438    | 9,22      |
| Popolazione resid.       | 78769          | 330900  | 23,80     |
| Δ Popol. 1981-91         | 0,66           | 0,08    | -         |
| Popol. nei centri        | 60667          | 268895  | 22,56     |
| Popol. nei nuclei        | 5479           | 22826   | 24,00     |
| Popol. sparsa            | 12623          | 39179   | 32,22     |
| Popol. costiera          | -              | 44743   | -         |
| Δ pop. cost. 1981-91     | -              | 1,46    | -         |
| Pop. attiva Settori      |                |         |           |
| Agricoltura              | 2457           | 21436   | 11,46     |
| Industria                | 7114           | 34761   | 20,47     |
| Terziario                | 18729          | 57588   | 32,52     |
| Δ Pop. attiva Set.       |                |         |           |
| Agricoltura              | -2,72          | -4,38   | -         |
| Industria                | 0,61           | -2,65   | -         |
| Terziario                | 2,44           | 16,42   | -         |
| Addetti manifatturieri   | 3439           | 12586   | 27,32     |
| Vol resid. '81-'91       | 1414476        | 4716962 | 29,99     |
| Vol. non resid. '81-'91  | 1427564        | 4696640 | 30,40     |
| Tasso m.a. Vol. res.     | 46,94          | 37,67   | -         |
| Tasso m.a. Vol. non res. | 7,81           | 86,27   | -         |
| Residenzialità turistica | 101            | 491     | 20,57     |
| Innovazione e servizi    | 2211           | 5189    | 42,61     |



Per la presenza della città capoluogo di regione, piuttosto alta è la percentuale di attivi nel settore terziario; gli attivi in agricoltura, ancorché numerosi, sono comunque in diminuzione nel decennio intercensuario considerato, stabili invece gli attivi nell'industria (+0,61)

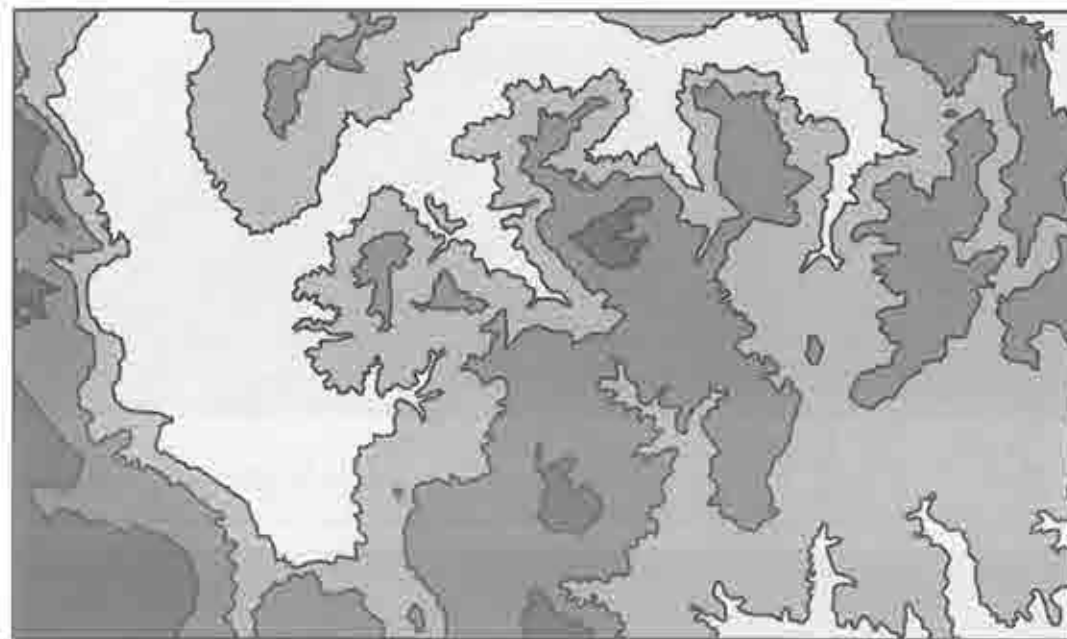
Piana di Bojano - Sullo sfondo il massiccio del Matese



malgrado il considerevole calo regionale (- 2,65). Sono relativi all'ambiente di Campobasso-Bojano, il 30% circa dei volumi edilizi residenziali e non ed il 20,5% della residenza turistica (Matese), realizzati nel decennio considerato.

## Dominante geomorfologica

A.I.L. Campobasso-Bojano - Carta geomorfologica



Fonte: M. Xiboracina et al. IGM I, 0:50000 - 1965/69 con aggiornamenti

400 - 500    500 - 700    700 - 900    Oltre 900 m

L'area si sviluppa sulla direttrice nord-est/sud-ovest collocandosi nella regione in una posizione baricentrica. Dal punto di vista altimetrico è classificabile come media/alta collina anche se la prevalente morbidezza di questo tratto dell'Appennino può celare (nella stagione estiva per il dominio della vegetazione erbacea che la riveste) alcuni caratteri dell'ambiente fisico.

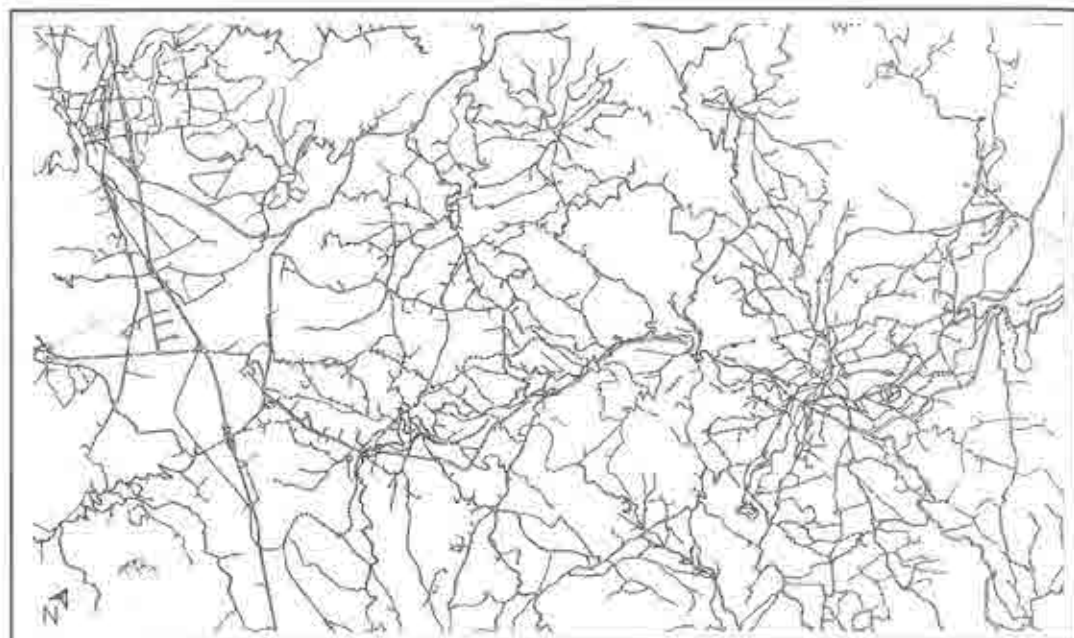
Essa definisce il passaggio tra due situazioni orografiche molto diverse: il Basso Molise con l'area litoranea e la penetrazione valliva lungo il fiume Biferno, e l'Alto Molise

area montana, grosso modo corrispondente alla provincia di Isernia.

Lungo la direttrice Campobasso - Bojano si possono individuare, in direzione nord-est, intorno al capoluogo di regione, una serie di piccoli comuni di alta collina (600/800 metri s.l.m.) e in direzione sud-ovest con un'altitudine non superiore a 500 metri s.l.m. (media collina), un falso altopiano, la Sella di Vinchiatturo, che termina nella piana di Bojano, circondata a sud dal Massiccio del Matese e a nord-ovest da colline sulle quali si adagiano i centri che affacciano sulla piana.

## Dominante infrastrutturale

*Campobasso-Bojano - Rete infrastrutturale*



Fonte: elaborazioni su base I.G.M. 1:50.000 - 1985/87 (in aggiornamento)

La trama viaria principale è costituita dal collegamento con la costa, fondovalle Bifertina (statale 647), e dalla statale 17 Appulo Sanitica, antico percorso pedemontano, che assicura il collegamento con Roma e Napoli in direzione nord ovest e con Benevento in direzione sud est. Lungo questi due percorsi si situano le principali industrie e le attività ter-

ziarie: la zona industriale di Ripalimosani lungo la strada sulla Sella di Vinchiaturo e, lungo la statale 17 in direzione di Isernia è localizzato, nella piana di Bojano, il Nucleo di Sviluppo Industriale, riconoscibile per la forma a pettine delle strade interne e per la presenza di pochi capannoni industriali che non hanno mai iniziato il ciclo di produzione.

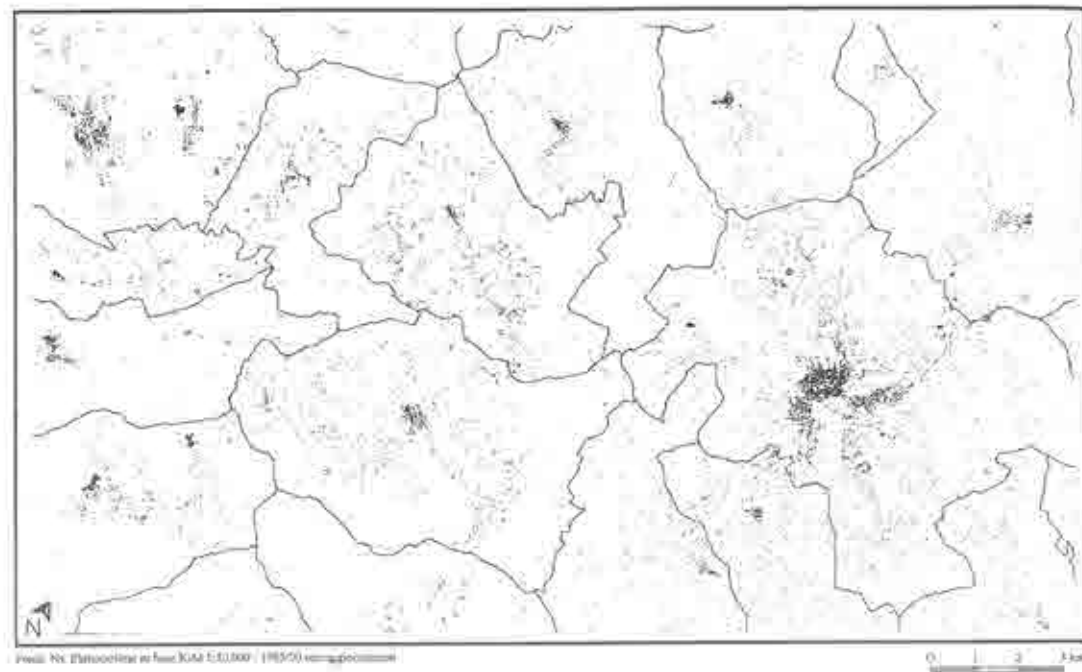


*Campobasso, Svincoli della tangenziale*



## Dominante insediativa

A.I.L. Campobasso-Bojano - Territorio urbanizzato



I piccoli centri di corona stanno predisponendo, intorno al capoluogo, un *continuum* urbanizzato in un rapporto di reciproco avvicinamento con le espansioni di Campobasso in direzione delle aree rurali più prossime. Negli ultimi anni infatti la città va perdendo la forma compatta e definita nei bordi che aveva conservato compiutamente fino a tutti gli anni '60 - città senza frange. L'intorno rurale di Campobasso si caratterizza per la presenza, notevole rispetto al resto del territorio regionale, di edilizia residenziale sparsa ovvero aggregata in nuclei di dimensioni ridotte (a volte meno di venti abitanti). Questo processo di dispersione ha prodotto una sensibile trasformazione del paesaggio, che da agricolo, o comunque produttivo, è in attesa di completamento, con ampi spazi inedificati ed incolti:

residualità tipiche di una campagna urbanizzata che attende un nuovo statuto di città diffusa.

Diversa, infine, è la configurazione della piana di Bojano, definita da una serie di piccoli centri che la circoscrivono con tanti agglomerati compatti e con rada edificazione lungo le strade di collegamento.

Se uno sguardo dall'alto coglie l'invarianza, avvicinando il punto di vista i caratteri possono diventare sorprendentemente molteplici, rivelando elementi di trasformazione ed anche di innovazione. Il paesaggio non urbano che dal capoluogo di regione sino alla piana di Bojano appare uguale a se stesso - immobile e uniforme -, ad una osservazione più attenta svela interessanti germi di novità. Gli edifici rurali, singoli o in piccole aggregazioni, contengono, oltre l'abitazione, anche l'impresa

agricola e zootecnica; la casa, la stalla e gli altri manufatti di servizio si articolano intorno ad uno spazio aperto di lavoro e di distribuzione, possibilmente prossimo alla viabilità principale o alla rete più minuta di connessione, in modo da rendere agevole il trasporto quotidiano del latte: l'innovazione nel processo e nel metodo di controllo della qualità del prodotto - informatizzazione e controllo a rete delle imprese - si realizza nella conservazione della struttura familiare e del suo rapporto con la terra che trova forma nella sovrapposizione, fino alla coincidenza, tra nucleo familiare e unità d'impresa, tra luogo di residenza e luogo di produzione, tra lavoro nei campi e uso delle nuove tecnologie. È questa la porzione di territorio nella quale è più alta la quota di residenti in nuclei e case sparse (quasi un terzo) in una regione nella quale è molto accentuata la ten-

denza alla concentrazione. Di frequente i nuclei di ridotte dimensioni sono abitati da famiglie appartenenti allo stesso gruppo d'origine, e la tendenza è quella di mantenere una unità di vicinato che corrisponde il più possibile al gruppo parentale. Il passaggio di generazione produce la divisione della terra e la costruzione o la riattazione di residenze in ragione dei componenti aggiunti al nucleo familiare, ciascuno dei quali dà vita contemporaneamente ad una nuova impresa.

L'area montana assume, nella parte più prossima a Campitello Matese, la chiara fisionomia derivante dall'uso turistico del territorio (impianti di risalita e la presenza numerosa e sparsa delle residenze stagionali). I tanti interventi antecedenti l'adozione del Piano Paesistico hanno prodotto una occupazione ampia del versante montano.

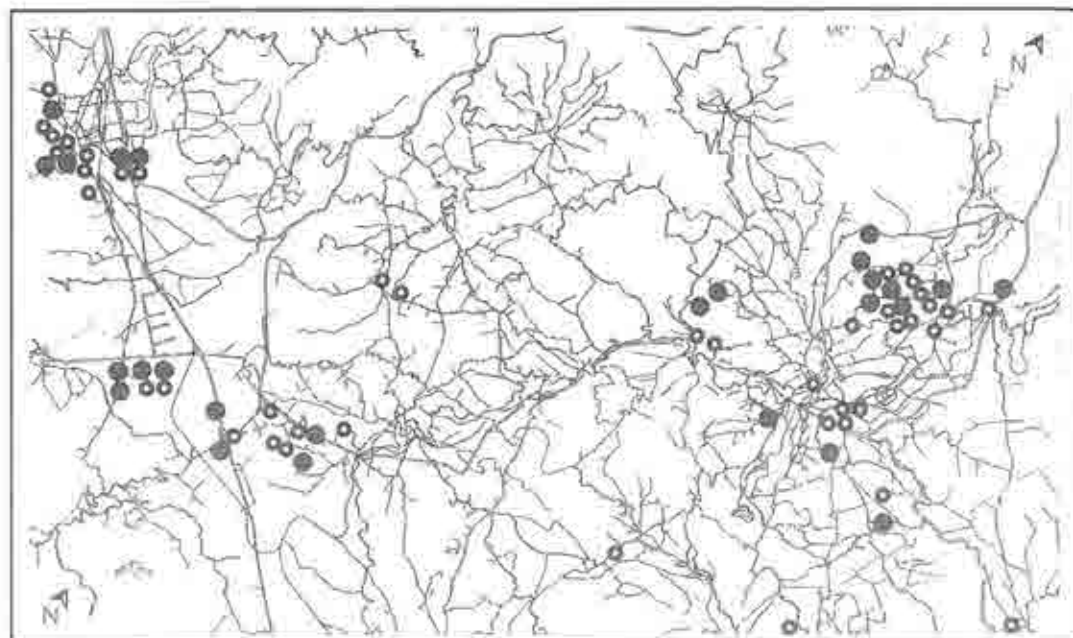
Agro di Campobasso - Nuclei insediativi sparsi





## Dominante socio-economica

A.I.L. Campobasso-Bojano - Industrie manifatturiere



Vanno da: 1:100000 a 1:50000. PRODOTTO DA: [unreadable]

Localizzazioni:

● ASI e NSI   ● PIP   ● Aree non dedicate

Dimensioni

● 15-25 addetti   ● > di 25 addetti

I luoghi del lavoro sono concentrati prevalentemente nella città di Campobasso e nella piana di Bojano. Campobasso ha occupato ed occupa tuttora un ruolo di centralità per la funzione amministrativa e per la presenza di numerose attività industriali; tali attività hanno determinato una sensibile modificazione della struttura dell'occupazione che, da sempre prevalentemente nel settore primario, ha registrato negli ultimi anni uno spostamento a favore dell'industria. Questo fenomeno ha influenzato molta parte dei comuni attraversati dalla strada Campobasso-Bojano. Nell'area di Bojano (nell'agro collinare) è molto elevata la vocazione alla zootecnia che in questi ultimi anni ha un ruolo relativo più modesto per l'in-

sedimento di numerose altre attività che però stentano ad acquisire solidità. Stessa sorte ha seguito il Nucleo di Sviluppo Industriale localizzato a Campo Chiaro a ridosso della statale 17. Gli impianti industriali di un certo rilievo che vi sono insediati sono il Cementificio di Guardiaregia (costruito nel 1953, con 80 addetti) e la SAM, Società Agricola Molisana, in fase di ristrutturazione produttiva. Nell'area tra il capoluogo e Ripalimosani sono insediati molini e pastifici di modeste dimensioni. Non ci si trova di fronte ad un vero processo di industrializzazione così come si era predisposto con le politiche pubbliche degli scorsi decenni; i capannoni industriali costruiti, magari con il ricorso a finanziamenti ad hoc

sono spesso riadattati per ospitare attività diverse (in genere commerciali o artigianali) di nuovo impianto o trasferite dal centro urbano. È interessante lo sviluppo di piccole e medie imprese specializzate in produzione agroalimentare (caseifici, cantine, produzione avicola...), molte delle quali a carattere familiare; le aziende localizzate nelle aree pianeggianti e vicine alla viabilità principale, sono prossime alle sedi del terziario e del commercio. Le piccole imprese zootecniche, a carattere familiare, localizzate nella campagna di

Baranello, sono di particolare interesse per l'elevata propensione all'investimento in attrezzature e all'innovazione del processo produttivo oltre che per l'elevata qualità del prodotto; nondimeno gli addetti nel settore, nell'intervallo intercensuario '71-'91, risultano essere meno della metà, come del resto per tutto il territorio dell'A.I.L.

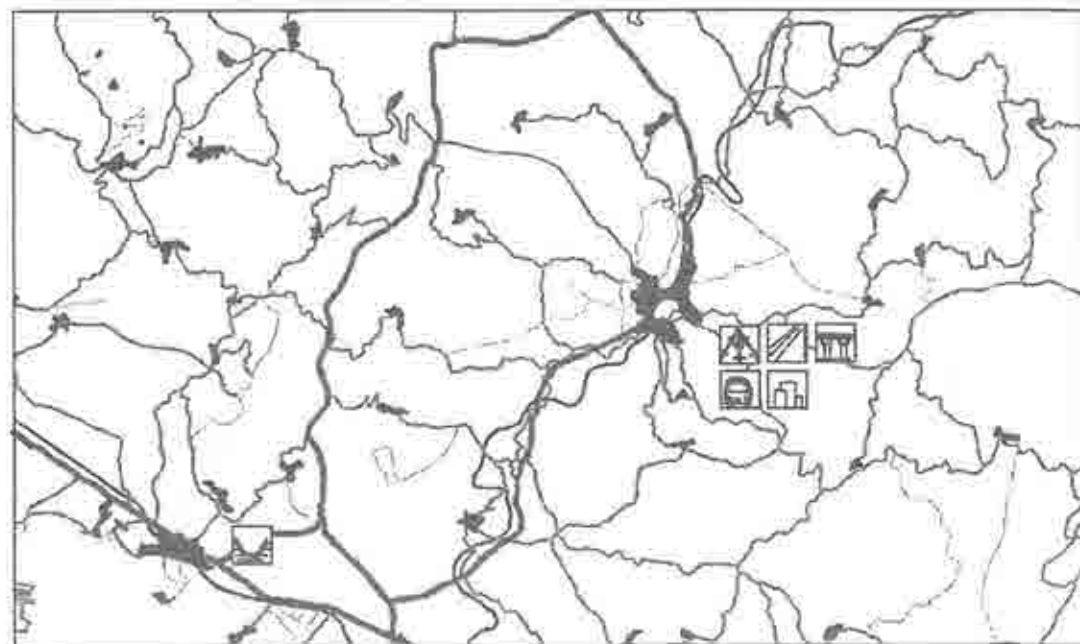
In sensibile aumento sono gli addetti nel terziario non solo tradizionale ma anche nei settori più innovativi (credito, assicurazioni, servizi professionali).

Vinchiaturo - Edifici commerciali lungo la strada statale 87

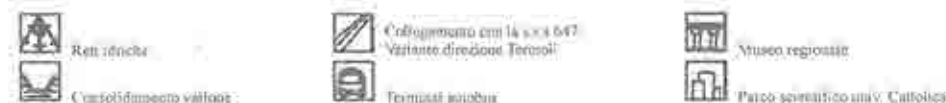


## I piani e i progetti

A.I.L. Campobasso-Bojano - Opere realizzate e in corso di realizzazione



Fonte: A.I.L. Campobasso-Bojano - Opere realizzate e in corso di realizzazione



Nella città capoluogo sono in fase ultima i lavori per la costruzione delle nuove sedi universitarie per le facoltà di Agraria e di Scienze Economiche e Sociali; l'opera è stata realizzata con i fondi FERS 1988 e i fondi FIO 1989, per un importo totale di 34,9 miliardi di lire. Come ricorda il Rettore dell'Università, prof. Giovanni Cannata "Nel programma per l'ERP, approvato di recente dal Consiglio regionale, anche in riferimento ad un iter che si trascina con poca attenzione da parte dei protagonisti fin dal luglio 1989, è stato individuato un importo di 4,2 mld per il finanziamento della Casa dello studente. [...] tale intervento [le sedi delle due Facoltà] costituisce solo uno

stralcio del più ampio e articolato progetto generale dell'insediamento universitario, comprendente, oltre agli edifici surricordati, la Biblioteca Centrale, il gruppo delle aule consolidate e il blocco degli uffici amministrativi per una superficie coperta di 58.000 mq. e su un'area di 110.000 mq". Le due nuove sedi universitarie sono localizzate all'interno della città consolidata, in un'area nella quale trovano sede istituti scolastici della media superiore, poco distante dalla tangenziale.

Questa scelta facilita la accessibilità dal territorio circostante anche per la prossimità con il terminal degli autobus. La scelta di non tenere separate le sedi universitarie dalla città è

anche favorevole occasione per la riqualificazione dell'insieme urbano.

L'area del Matese - da Sepino a Monteroduni e incluso il capoluogo di regione -, per una popolazione di 110.000 abitanti, è interessata dalla proposta di Patto Territoriale in discussione presso le Istituzioni competenti per la verifica degli obiettivi posti e la attribuzione di risorse finanziarie. Le azioni previste sono finalizzate alla valorizzazione delle risorse ambientali, naturali e storico-culturali (sono numerosi i siti archeologici da Sepino al Volturno) a scopi turistici e l'integrazione di questo settore prevalente con la produzione agricola, orientata verso prodotti di qualità (colture biologiche) e con le strutture agrituristiche e la produzione industriale agroalimentare, valorizzata per la qualità, la tipicità e la rarità dei prodotti e commercializzata possibilmente con marchio di area. Le opere a sostegno sono di *tipo leggero* e diffuse; interventi di modeste dimensioni di riqualificazione e restauro di manufatti edilizi esistenti. Gli interventi infrastrutturali di maggiore rilevanza e impatto sono relativi all'area del Nucleo di Sviluppo Industriale di Bojano, messa a disposizione per la localizzazione delle nuove imprese ancorché priva di alcune delle principali infrastrutture interne e di collegamento.

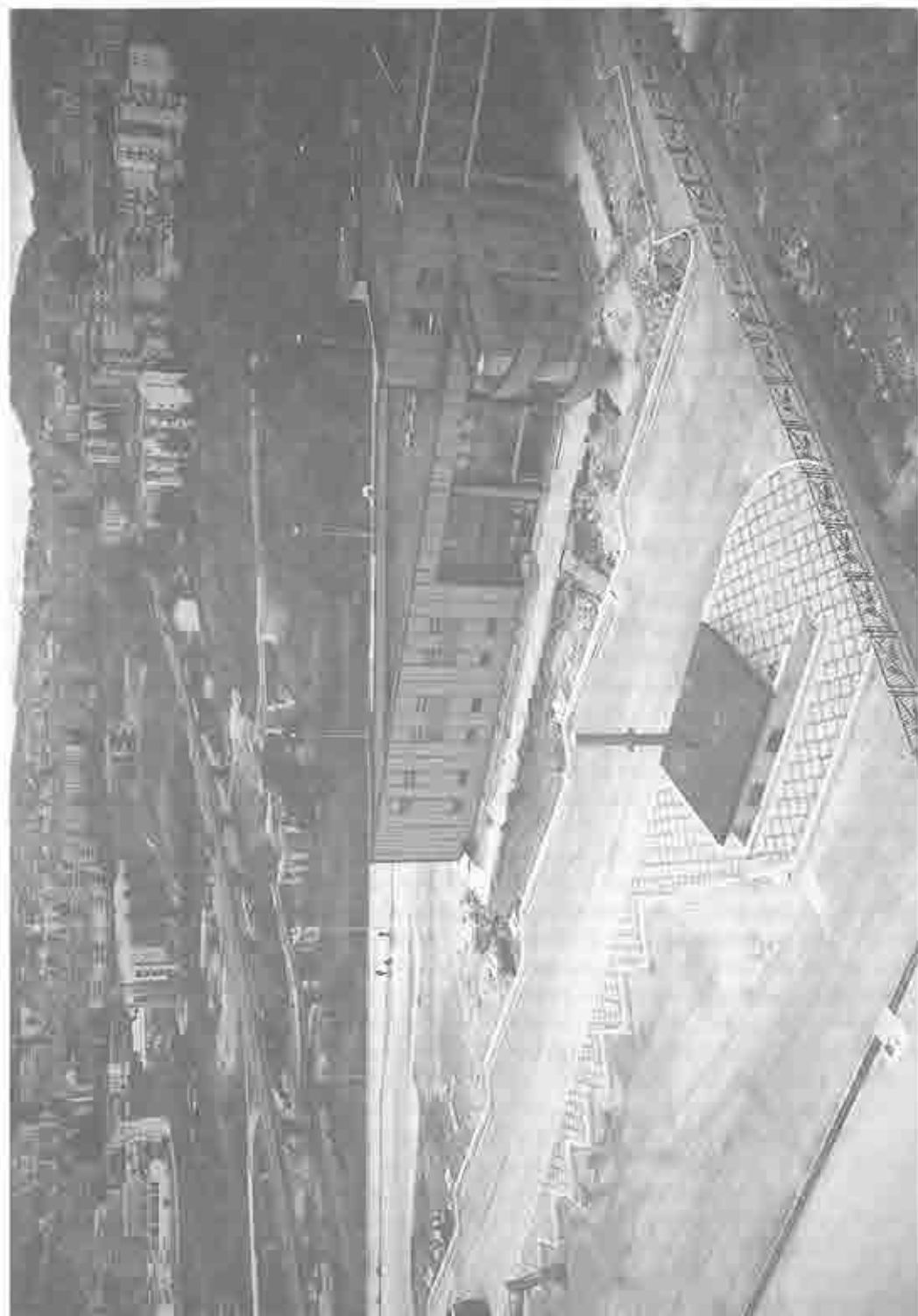
L'attività di pianificazione delle Amministrazioni comunali sembra essere piuttosto limitata: il P.R.G. di Campobasso, Variante generale, è stato approvato nel 1982, l'incarico per la redazione del nuovo Piano Urbanistico è stato affidato a Corrado Beguinot; tra i comuni più piccoli Campodipietra, Baranello e Colle d'Anchise hanno redatto il Programma di Fab-

bricazione tra la fine degli anni sessanta e il decennio successivo, per il resto dei comuni è vigente il Regolamento edilizio.

Tutto il territorio dell'Ambiente insediativo locale è sottoposto a vincolo sismico ai sensi della legge 64/74; il vincolo idrogeologico (RDL n° 3267/1923) riguarda gran parte dei comuni soggetti anche a norme e prescrizioni di carattere ambientale: l'apposizione del vincolo paesaggistico ai sensi della legge 1497/39 risale alla metà degli anni settanta (ad eccezione di Vinchiaturò il cui territorio è stato recentemente sottoposto a vincolo -1994) e riguarda tutti i centri ad esclusione del capoluogo e di Mirabello e parti di Bojano e Campochiaro. I comuni di Baranello, Bojano, Campochiaro, Guardiaregia e San Polo Matese sono compresi nella perimetrazione del Piano Paesistico regionale, Area n° 3 - Fascia del Matese. Gli interventi in queste aree sono sottoposti alla verifica di ammissibilità secondo quanto contenuto nella Carta delle trasformabilità. Sono soggette a vincolo storico (legge 1089/39) il monte Vairano e il Mulino Corona a Baranello, il Borgo di Civita Superiore a Bojano e il castello di Ferrazzano.

La fragilità del suolo e il riconoscimento di elevate qualità storiche, ambientali e paesistiche danno luogo ad un insieme complesso di vincoli e di prescrizioni, nonché di procedure alle quali attenersi nello svolgimento delle azioni necessarie quali i pareri da conseguire presso gli Enti preposti che possono riguardare i piani urbanistici o i progetti (in questo caso la procedura attiene il rilascio delle singole concessioni edilizie).

Queste complesse modalità riguardano gran parte del territorio regionale.



Cantiero per la costruzione del Terminal autobus

#### 4. Gli Ambienti Insediativi Locali: Direttrice Isernia-Venafro

con Gennarina Ciummo e Maria Mammarella

L'Ambiente insediativo, è parte del versante tirrenico e bacino dell'area regionale del Volturno; comprende i seguenti comuni: Isernia, Venafro, Carpinone, Conca Casale, Filignano, Longano, Macchia di Isernia, Monteroduni, Pesche, Pettoranello del Molise, Pozzilli, S. Agapito, Sessano del Molise, Sesto Campano.

Con una superficie di poco inferiore al 10% di quella regionale, al 1991, ospita 46.439 residenti, pari al 14,03% del totale regionale. L'incremento di popolazione, nel decennio '81-'91, è pari allo 0,58%, tasso minimo di crescita tra gli ALL regionali, comunque supe-

riore alla media regionale prossima allo zero.

La distribuzione della popolazione residente in centri, nuclei e case sparse è molto vicina ai valori regionali, con una accentuazione positiva del primo valore rispetto agli altri due. Di tre punti inferiore alla media è la quota percentuale dei residenti in case sparse; in questa area, malgrado i sensibili mutamenti ai quali le azioni predisposte in attuazione della Riforma Agraria hanno dato luogo, in particolare nella piana di Venafro, molto forte risulta essere la resistenza di modalità di insediamento preesistenti.

|                          |             | Ambiente I. L. | Regione | % ALL/Reg |
|--------------------------|-------------|----------------|---------|-----------|
| Superficie terr.         |             | 414            | 4438    | 9,33      |
| Popolazione resid.       |             | 46439          | 330900  | 14,03     |
| Δ Popol. 1981-91         |             | 0,58           | 0,08    | -         |
| Popol. nei centri        |             | 39590          | 268895  | 14,72     |
| Popol. nei nuclei        |             | 2665           | 22826   | 11,68     |
| Popol. sparsa            |             | 4184           | 39179   | 10,68     |
| Popol. costiera          |             | -              | 44743   | -         |
| Δ pop. costi. 1981-91    |             | -              | 1,46    | -         |
| Pop. attiva Settori      | Agricoltura | 1480           | 21436   | 6,90      |
|                          | Industria   | 7114           | 34761   | 20,47     |
|                          | Terziario   | 18729          | 57588   | 32,52     |
| Δ Pop. attiva Set.       | Agricoltura | 5,50           | -4,38   | -         |
|                          | Industria   | 5336           | 34761   | 15,35     |
|                          | Terziario   | 9628           | 57588   | 16,72     |
| Addetti manifatturieri   |             | 3194           | 12586   | 25,38     |
| Vol. resid. '81-'91      |             | 969452         | 4716962 | 20,55     |
| Vol. non resid. '81-'91  |             | 1735117        | 4696640 | 36,94     |
| Tasso m.a. Vol. res.     |             | 30,95          | 37,67   | -         |
| Tasso m.a. Vol. non res. |             | 16,12          | 86,27   | -         |
| Residenzialità turistica |             | 106            | 491     | 21,59     |
| Innovazione e servizi    |             | 1165           | 5189    | 22,45     |



Gli attivi nei settori terziario e industria risultano grosso modo in media rispetto alla popolazione residente, mentre piuttosto bassa è la quota di attivi nel primario.

Gli addetti nell'industria, ramo manifatturiero, sono un quarto di tutti gli addetti della regione.

Nel decennio intercensuario considerato, è stata realizzata una notevole quota di edilizia

non residenziale (36,94% del totale della regione): in questi anni è stata rilevante l'attività edilizia per la costruzione di manufatti per la produzione industriale e di attrezzature per le aree pianificate destinate a tale uso (Nuclei di Sviluppo Industriale e Piani per Insediamenti Produttivi).

Il 21,59% della residenza turistica regionale attiene all'AIL.

Pozzilli, NSI - Capannone della Società SINCO Engineering SpA, Gruppo M&G - Centro di ricerca sul PET.



## Dominante geomorfologica

A.1.1. Isernia-Venafro - Carta geomorfologica



Fonte: No. 24/1985 - Istituto Geografico Militare - IGM - 1:50.000 - IGM - 1985

100 - 200    200 - 300    300 - 500    Oltre 500 m

L'ambiente insediativo si estende lungo una ristretta fascia di territorio per una lunghezza di circa 20 chilometri in direzione trasversale rispetto al cordone appenninico ed è segnato dalla presenza del fiume Volturno sino alla gola che indica il confine regionale con la Campania.

Nel tratto più interno, presso Isernia, che sorge su un promontorio delimitato lateralmente da due corsi d'acqua confluenti, si mostrano i caratteri di un tipico bacino intermontano: la forte acclività e la natura rocciosa hanno generalmente scoraggiato l'utilizzazione antropica. Il tratto della piana di Venafro, la più estesa della regione, di natura prevalentemente detritico alluvionale, appartiene ai baci-

ni del versante tirrenico. Antico bacino lacustre, la pianura venafrana, la cui altitudine varia dai 150 ai 250 metri s.l.m., si estende in territorio molisano per circa 12 chilometri. Essa si apre verso l'entroterra molisano chiusa da una prima quinta collinare, verso nord-ovest e nord-est, fascia pedemontana di transizione, sulla quale sorgono la maggior parte dei nuclei abitati (Montaquila, Monteroduni, Macchia d'Isernia). La pianura è solcata verso est dal fiume Volturno, che nasce dal Monte della Rocchetta (568 m) appartenente al complesso delle Mainarde, che insieme con i suoi affluenti, la Vandra ed il Cavaliere, ne segna il paesaggio. Una galleria e una trincea, lunghe entrambe un chilometro, sede della strada sta-

tale 85, sottolineano il passaggio dalla piana venafra alla piana di San Vito (altitudine 320-350 metri, è solcata dai fiumi Lora e Cavaliere), che, nel territorio di Macchia d'Isernia, si allarga fino a raggiungere i due chilometri di ampiezza: due situazioni morfologiche, orografiche e paesaggistiche fortemente differenziate. La morfologia di questo territo-

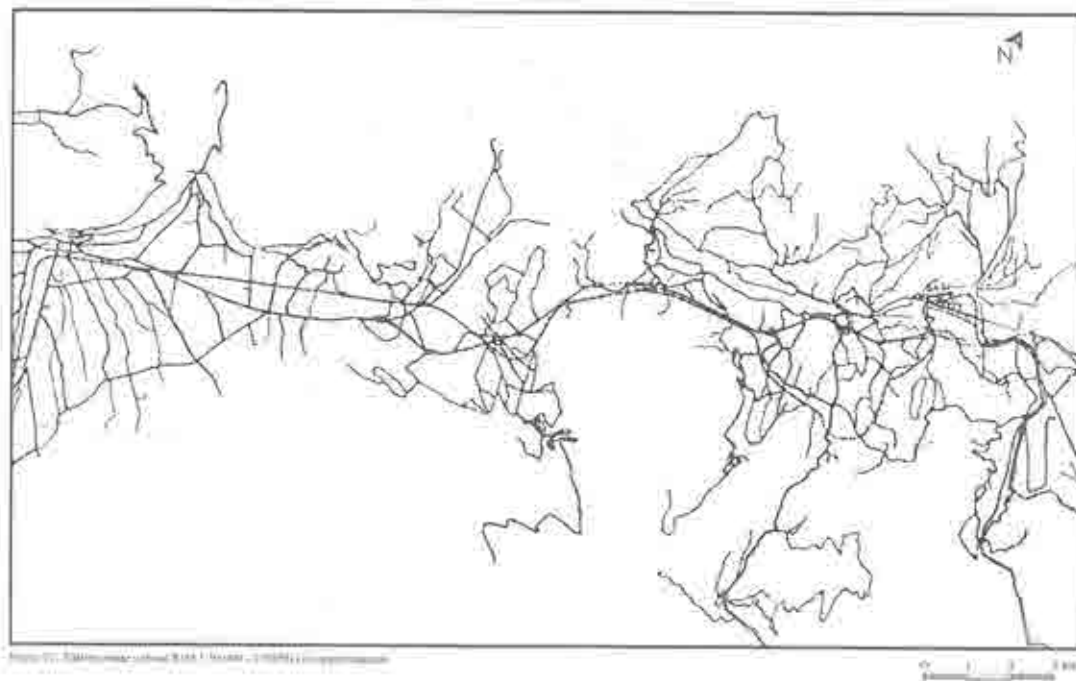
rio è definita dal susseguirsi di formazioni vallive costeggiate da colline poste quasi a delimitazione di un corridoio fatto di quinte naturali che, insieme con il carattere del clima solitamente temperato rispetto a quello più rigido delle circostanti zone montuose del Molise, costituiscono gli elementi naturali della individualità dell'Ambiente insediativo.

Strada statale 85 - Ponte sul Volturno e ponte dei 25 Archi, sullo sfondo il massiccio del Matese



## Dominante infrastrutturale

Isernia-Venafro - Rete infrastrutturale



Le infrastrutture viarie più recenti si sovrappongono agli antichi percorsi.

I centri abitati si attestano lungo un'unica direttrice stradale in parallelo a quella ferroviaria. Sono rilevanti, nei pressi di Isernia, i nodi definiti dagli innesti della viabilità in più direzioni: la fondovalle del Trigno e la statale n. 85; oppure quest'ultima con la statale n. 158 per Roccaraso, presso Roccaravindola, e tutte le connessioni tra strade a scorrimento veloce e strade locali che trovano nello svincolo a rampe in rilevato la modalità di risolvere le intersezioni, ma anche lo spazio per la localizzazione di attività.

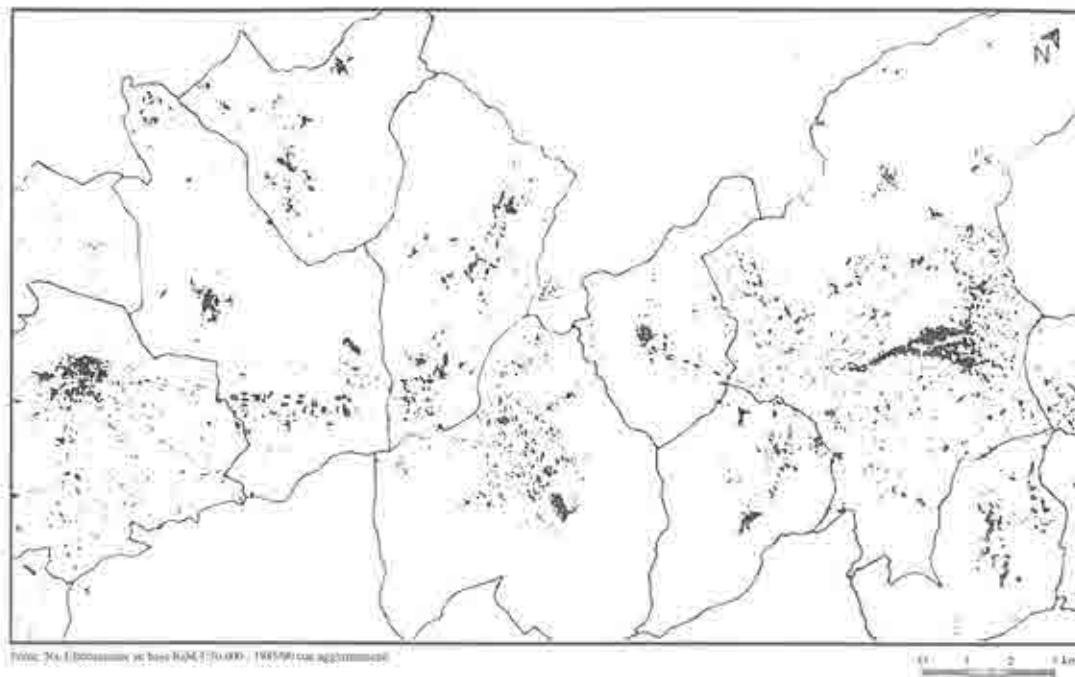
La strada statale n. 17, di collegamento tra Castel di Sangro e Benevento, passante per Isernia, si sovrappone al tracciato del tratturo

Pescasseroli-Isernia-Bojano-Sepino, su questo, in direzione nord-sud, si innesta la statale n. 85 che collega Isernia con Venafro. La fondovalle del Trigno insieme con la statale 85 venafra percorre l'intera area svolgendo la funzione di asse di scorrimento veloce di servizio locale e contemporaneamente di asse viario per il traffico interregionale: entrambe sono costruite su viadotti e in rilevato nelle zone più accidentate.

Il tratto ferroviario che interessa l'area è la linea di collegamento tra il capoluogo di regione e Roma che si sviluppa in parallelo alla direttrice veicolare intersecandola in diversi punti. In corrispondenza di Carpinone si innesta la linea di collegamento della tratta ferroviaria per Sulmona, in riconversione per fini turistici.

## Dominante insediativa

A.L.L. Isernia-Venafro - Territorio urbanizzato



Gli antichi siti sanniti, quelli romani e la puntiforme presenza dei "castella" costituiscono la struttura storica, più antica, dell'insediamento. Tale forma trova adeguata corrispondenza nella natura dei siti: i crinali pedemontani, la piana di Venafro e i rilievi di media altitudine, di forme morbide e di agevole accesso. Natura e storia si sovrappongono fino ad assomigliare, a cercare forme e modi di reciproco adeguamento.

Di recente nuovi modi di uso del suolo si accostano a quelli preesistenti. Queste trasformazioni sono l'esito di politiche pubbliche e di azioni che hanno trovato forte accelerazione intorno agli anni sessanta e settanta: la costituzione della provincia di Isernia e la conseguente realizzazione nella città delle sedi istituzionali e delle funzioni centrali relative al nuovo rango, gli interventi di appoderamento del suolo agricolo, in particolare nella grande

piana, la costituzione del Nucleo Industriale, con sedi localizzate lungo la statale 85 a predisporre la possibilità di estendere tale uso sul resto del tratto stradale. Si colgono già ad un primo sguardo le sensibili differenze tra il paesaggio di questo tratto del territorio e quello delle zone montuose circostanti dell'alto Molise: una fascia più densamente urbanizzata si attesta lungo le strade statali di scorrimento veloce e a ridosso dei centri urbani maggiori o in corrispondenza di aree appositamente pianificate. Si tratta di un'area a configurazione vallica che favorisce questa modalità, tuttavia questa condizione non è stata sfruttata nel passato. Le aree a valle sono state occupate esclusivamente da insediamenti legati allo sfruttamento del terreno per uso agricolo-culturale o dalle percorrenze viarie. L'uso delle aree a valle è quindi un fatto del tutto recente che ha determinato una modificazione sensibile nel

modo complessivo di usare il territorio. Le nuove maniere di lavorare, risiedere e divertirsi trovano sedi in edifici e spazi che si giustappongono: le modificazioni sono avvenute con repentino cambiamento piuttosto che con adeguamenti successivi.

Gli elementi fisici che entrano a far parte della recente trasformazione e il funzionamento e l'integrazione dei due sistemi insediativi, quello antico prevalentemente collinare e quello recente di valle, sono i punti forti della trama delle relazioni esistenti tra i diversi luoghi: forme insediative in grado di produrre trasformazioni che inducono frizioni nei processi di rafforzamento della trama. I centri urbani sono localizzati sui rilievi collinari e a valle si trovano i luoghi del lavoro e dei principali collegamenti viari lungo i quali si rintraccia la preferenza alla localizzazione degli insediamenti laddove è favorevole la morfologia del suolo e utile la prossimità alle infrastrutture territoriali di servizio e di trasporto.

Lungo la direttrice Isernia-Venafro si atte-

stano diversi edifici destinati ad attività commerciali e produttive. Questi ultimi riguardano prevalentemente attività, che occupano edifici o aree di notevoli dimensioni, site in Aree di sviluppo industriale appositamente attrezzate; al di fuori di queste si localizzano alcuni manufatti edilizi non residenziali, in parte in zone a diversa destinazione di piano, come alberghi, servizi commerciali all'ingrosso, concessionarie automobilistiche, laboratori artigianali e attività di trasformazione dei prodotti agricoli in quantità tali da non essere ancora parte strutturante l'economia dell'area. Nelle vicinanze dei due centri maggiori si nota un addensamento di attività man mano che ci si approssima. In altre parole la scelta di localizzare lungo la direttrice un nucleo industriale di importanza regionale ha posto le premesse per la creazione di nuove polarità, ma non ha intaccato il ritmo di crescita dei centri esistenti. Di conseguenza il potenziale di trasformazione attorno al nucleo di industrializzazione rimane ricco di potenzialità.

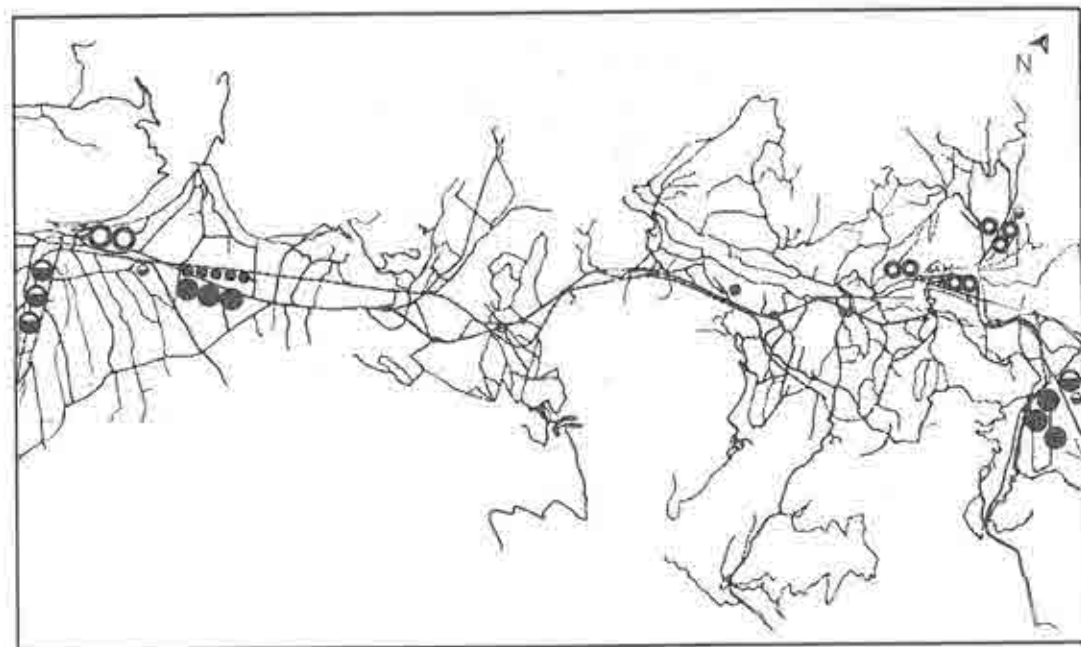
Piana di Venafro - Insediamento sparso





## Dominante socio-economica

A.J.L. Isernia-Venafro - Industrie manifatturiere



Fonte: IRI, Istituzioni, Roma 1974 (1:20.000 - 1:50.000 con aggiornamenti)

Localizzazioni

● ASI e NSI    ◐ PIP    ○ Aree non dedicate

Dimensioni

○ 15-25 addetti    ○ > di 25 addetti

Per il settore primario si segnalano l'avvio di un processo di meccanizzazione della produzione sempre più mirata e di tipo intensivo e l'innovazione nell'organizzazione dei produttori che sperimentano l'avvio di società cooperative per ovviare alla polverizzazione fondiaria; la zootecnia, con le attività connesse, pur senza toccare livelli di produzione intensiva, è favorita potendo usufruire di vasti terreni a pascolo (oltre il 37% del territorio provinciale). Un ruolo di rilievo hanno avuto gli interventi di bonifica e di riforma fondiaria promossi dall'Ente Riforma; in particolare nella Piana di Venafro l'intervento ha interessato una superficie irrigua di circa 5000 ettari. Le imprese agricole, di piccole dimensioni sono

per la maggior parte a conduzione familiare e praticano la coltivazione di olivi e di prodotti stabili. La produzione orticola riveste un ruolo marginale e sempre meno numerosi sono gli addetti e le superfici impegnate nel settore. Le colture tradizionali sono state sostituite da quelle fruttifere.

Complessivamente, il livello dei servizi pubblici è soddisfacente e rispecchia il recente innalzamento della qualità della vita in conseguenza dell'incremento dei redditi; ciononostante, rimane bassa la propensione al consumo di beni cui corrisponde una propensione al risparmio.

Attualmente il maggior numero di occupati si trova nel settore terziario con un'alta con-

centrazione nel pubblico impiego nel capoluogo di provincia.

Scarsa è la presenza di servizi alle imprese in conseguenza del fatto che nel Nucleo sono presenti in prevalenza insediamenti di multinazionali estere, mentre le imprese locali riguardano edilizia e siderurgia. Nel settore industriale, in particolare nell'area del Nucleo di Sviluppo Industriale di Pozzilli, lungo la direttrice Isernia-Venafro, si configura una specializzazione nel settore chimico e riciclaggio di materiali.

Nelle restanti aree industriali attrezzate (agglomerati di Pettoranello, Rocchetta al Voltorno e Macchia di Isernia) è prevalente la presenza di industrie manifatturiere dirette localmente. Nel complesso circa i 3/4 degli

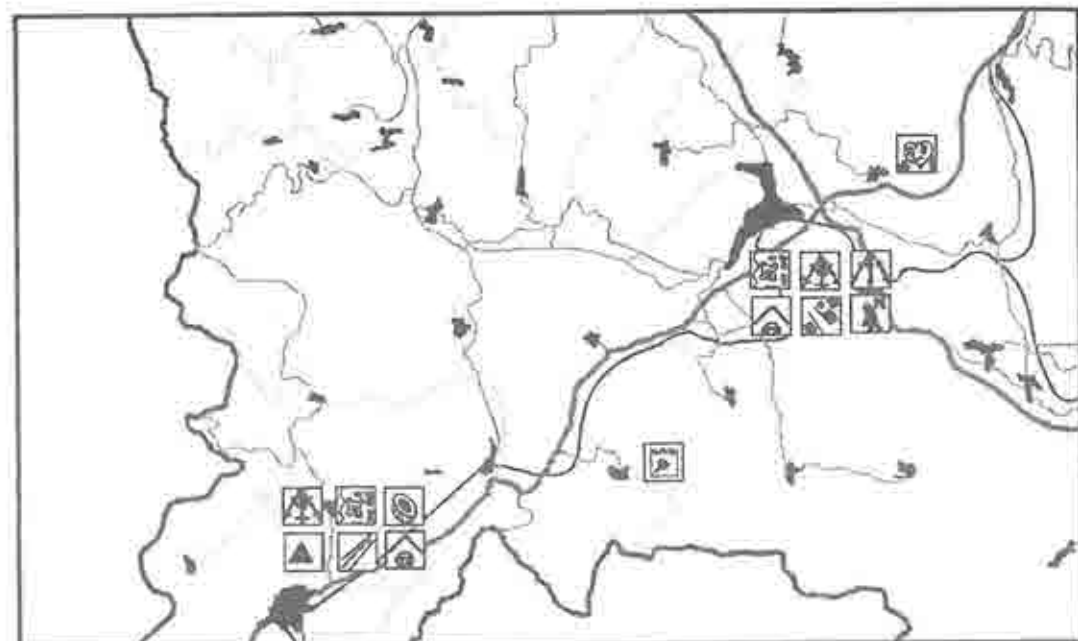
stabilimenti hanno meno di 20 addetti fissi e la metà del totale degli addetti si concentra in soli cinque stabilimenti. Nonostante le scarse capacità autopropulsive, il settore produttivo ha innescato fenomeni di crescita degli spostamenti per lavoro e per l'uso dei servizi nel territorio. Soprattutto, ha consentito di usare in modo più esteso il territorio con la creazione di nuovi spazi lungo la statale 85: attività commerciali all'ingrosso e al dettaglio (cash and carry o hard discount), e attività di servizio la cui densità aumenta in prossimità dei due centri maggiori. Le attività innovative nel campo della trasformazione agro-alimentare e nell'artigianato non hanno ancora acquisito una strutturazione autonoma e una capacità di provocare un aumento delle capacità imprenditoriali.

Pozzilli, Nucleo di Sviluppo Industriale



## I piani e i progetti

A.L.L. Isernia-Venafro - Opere realizzate e in corso di realizzazione



|  |                                  |  |                                       |  |                      |
|--|----------------------------------|--|---------------------------------------|--|----------------------|
|  | Impianti assimilazione rifiuti   |  | Sistemazione del quartiere S. Lazzaro |  | Restauri "Verlascio" |
|  | Reti fognarie                    |  | Lavori nel centro storico             |  | Museo paleolitico    |
|  | Reti idriche                     |  | Parcheggio                            |  | Restauri castelli    |
|  | Integrità ed esteri "Lungo Rivo" |  | Centro diagnostico C.N.R.             |  |                      |

I maggiori progetti di opere ed interventi in corso di definizione, o già realizzati, sono finalizzati alla valorizzazione delle risorse storico-ambientali a fini turistici e al miglioramento del funzionamento dei due centri principali.

Tra i primi il "Progetto Mainarde" che, a seguito dell'allargamento del perimetro del Parco Nazionale d'Abruzzo per ricomprendere territori della provincia, attraverso alcuni interventi puntuali, mira al potenziamento del turismo: la Città monastica di San Vincenzo al

Volturno (scavi e sistemazione dei reperti archeologici), il Museo della Fauna Appenninica a Castel San Vincenzo; il Centro Visita Mainarde a Castelnuovo a Volturno e la Mostra permanente Storia ed Arte Mainarde a Rocchetta al Volturno. I tre Musei, finanziati in parte con fondi Pop 1992/96, sono ricompresi nel Piano di Sviluppo della Comunità Montana dell'Alto Volturno, nelle direttive dell'Ente Parco e negli orientamenti della Amministrazione Provinciale.

Per quanto concerne invece gli interventi

per i due centri principali, sono da segnalare: i lavori ancora in corso nel centro storico di Isernia realizzati con i fondi speciali per il terremoto, sempre nella città capoluogo si stanno realizzando due grandi parcheggi coperti localizzati ai margini del centro antico e la nuova sede del Museo Paleolitico, finanziato a seguito del ritrovamento del villaggio dell'Homo Aeserninensis ai margini del centro abitato, inoltre, dopo i lavori di consolidamento degli antichi manufatti del centro, è stato trasferito il Municipio nel palazzo San Francesco e l'ex seminario vescovile, a ridosso della Cattedrale, è ora una delle sedi dell'Università, nel Convento di Santa Maria delle Monache ha sede del Museo nazionale. A Venafro sono numerosi gli interventi di ristrutturazione, tra questi il Castello Pandone; dalla Comunità Montana sono state attivate le procedure di richiesta di finanziamento per il recupero del Verlascio. Tra gli interventi in discussione sono di particolare interesse paesistico e ambientale il Parco delle Acque, alla confluenza del Cavaliere nel fiume Volturno (proposto dal Consorzio di Bonifica) e la proposta per il Parco degli Ulivi (a cura della Regione) a ridosso del centro antico di Venafro.

Il territorio dell'Ambiente insediativo locale è sottoposto, come d'altronde l'intero territorio regionale, a vincoli morfologici e paesaggistici-ambientali.

Le caratteristiche geomorfologiche comportano un diffuso dissesto del suolo che dà luogo a ripetuti fenomeni di frane (area di Castel San Vincenzo, Rocchetta al Volturno) ed erosioni; tale stato ha reso necessario che ampie zone fossero vincolate secondo il RDL 3267/23.

Il territorio di tutti i comuni sono stati confermati sismici dal DM 9 ottobre 1981, ai sensi e per gli effetti della L. n° 64/74 (grado di sismicità S=9).

Singoli manufatti e siti archeologici di enorme pregio, di cui l'area è particolarmente ricca, sono sottoposti a vincolo storico archeologico e storico architettonico (Legge 1089/39): l'area archeologica di Venafro, la

Città monastica di San Vincenzo al Volturno, l'area archeologica di Isernia (Homo Aeserninensis), le terme di Pozzilli, i centri storici di Santa Maria Uliveto e di Pesche, i castelli di Venafro, Cerro al Volturno, Monteroduni e Macchia d'Isernia.

Su tutta l'area di studio vige il Piano Territoriale Paesistico (PTPAAV L. 1497/39 e L. 431/85). Le azioni volte alla trasformazione del territorio devono attenersi al rispetto delle regole di ammissibilità contenute nel Piano ed effettuare la valutazione sui tematismi indicati per ciascun intervento nella Carta della trasformabilità. Non sono consentiti interventi di trasformazione ad uso insediativo nei siti archeologici (Santa Maria Uliveto, area di San Vincenzo al Volturno, area a nord dell'abitato di Venafro sede di scavi archeologici) e per il valore naturalistico eccezionale ed elevato nelle aree del Parco degli Ulivi di Venafro, in quelle a ridosso del fiume Volturno, nel territorio di Monteroduni sul Monte San Gallo e nell'area delle sorgenti del Volturno.

Nell'Agglomerato di Pozzilli (Consorzio Industriale Isernia-Venafro, istituito nel 1974, Agglomerato principale a Pozzilli e tre di minori dimensioni a Rocchetta a Volturno, Macchia d'Isernia e Piana del Carpio) sono state realizzate le infrastrutture previste e occupati tutti i lotti a disposizione; per gli Agglomerati minori l'occupazione è parziale e permane in gran parte solo il vincolo di destinazione urbanistica.

Le amministrazioni comunali stentano a predisporre piani urbanistici anche per le ridotte dimensioni della maggior parte dei nuclei abitati. I Comuni sono provvisti di Programma di Fabbricazione redatti negli anni settanta, in alcuni casi, come a Montaquila, vige il Regolamento edilizio. Molti di essi hanno attivato le procedure per redigere il nuovo piano urbanistico.

Il Piano Regolatore Generale vigente ad Isernia è una Variante generale adottata nel 1974; nel 1993 è stato affidato l'incarico per la redazione di una nuova Variante a un gruppo di tecnici locali con il coordinamento dell'Ing. Vianello.

Il Piano attualmente vigente è stato in

parte disatteso e molto limitati sono stati gli interventi per la realizzazione dei servizi (verde e parcheggi). Il Piano per il Centro Storico, la cui redazione era stata affidata a Gianfranco Caniggia, non ha mai concluso l'iter procedurale in quanto il sisma del 1984 ha dato luogo sia alla accelerazione del degrado dei manufatti edilizi (crolli e lesioni) e sia alla acquisizione di fondi speciali e straordinari; tale concomitanza ha dato luogo all'avvio pressoché immediato di numerosi interventi di ristrutturazione, di consolidamento e di restauro strutturale. Gli interventi, realizzati con procedure d'urgenza, hanno avuto luogo in assenza di un qualsiasi strumento di coordinamento.

Molti cantieri della città antica non sono ancora chiusi.

L'amministrazione comunale di Venafro ha approvato nel 1977 il P.R.G., tuttora vigente; il Piano contiene prevalentemente indicazioni per la revisione della rete viaria e la costruzione di una variante alla statale 85, esterna al nucleo abitato, inoltre particolare attenzione è posta alla valorizzazione del patrimonio edilizio storico; una Variante al piano è stata approvata nell'89; il centro storico era dotato di Piano di recupero allorquando si sono realizzati gli interventi a seguito del sisma del 1984.

E' stato affidato a Mario Coletta l'incarico per la redazione del nuovo P.R.G.

*Piana di Venafro - Completamento della linea ferroviaria Venafro-Rocca d'Evandro-San Vittore. Cantieri nei pressi di Venafro*



## I Luoghi

Si percorre la strada statale n° 85, nel tratto che va da Venafro ad Isernia, per raccontare i caratteri principali del territorio di cui si simula l'attraversamento.

Si inizia da Venafro, antica città Sannita e poi centro romano, posta sul limite occidentale della vasta piana omonima (200 metri di altitudine), alle cui spalle (ovest) si ergono i monti della Catena delle Mainarde. Il parco degli ulivi "Aulici," arroccato lungo le pendici dei colli, la separa visivamente dai monti. La piana è disseminata di Casini di caccia costruiti nel XVIII e XIX secolo, tuttora in buone condizioni e trasformati in aziende agricole per la gestione dei fondi in gran parte coltivati ad uliveti dai quali si ottiene l'olio della pregiata "razza licinia".

Venafro è ricca di testimonianze storiche risalenti al periodo romano e medioevale. Il castello Pandone costruito nel X secolo fu restaurato in seguito al terremoto del 1349 allorquando vennero aggiunti anche i tre torrioni cilindrici; subì anche successivamente altri interventi. Nella parte bassa della città, dell'anfiteatro romano (Verlascio o Verlasce, nome di origine turca) resta la "forma": sul suo recinto ed utilizzando parte dei materiali delle rovine, nel Seicento si costruirono modeste abitazioni rurali oggi utilizzate come rimesse agricole; malgrado le sostituzioni effettuate, il segno dell'edificio romano resta evidente nella memoria della città. Nel Museo Nazionale, aperto di recente all'interno del chiostro restaurato del Convento di Santa Chiara, sono custoditi numerosi ed interessanti reperti di siti romani di cui è ricca tutta la piana.

La statale 85, che raccoglie i traffici da est e da ovest, attraversa il centro urbano con il nome di via Colonia Giulia; intorno e grazie ad essa si sono sviluppate numerose attività commerciali; ai riscontri positivi si contrappone l'eccessivo traffico, in gran parte camionale, le lunghe code ai semafori, il conseguente inquinamento acustico ed atmosferico.

Superando Venafro, sulla sinistra, c'è il Cimitero Militare Francese a ricordo del secondo conflitto mondiale e delle numerose e cruente battaglie che si combatterono lungo la linea Gustav, da Cassino fino alla costa adriatica, attraverso la valle del Volturno.

A circa cinque chilometri da Venafro, sulla sinistra, una strada conduce all'abitato di Pozzilli, circondato da alture di varie forme e di altezze irregolari; dalle colline che si addossano al piccolo nucleo scendono due canali che circondano l'abitato, il Rava e il Ravella. Nei pressi dell'incrocio che porta al paese, a "Steppata di Triverno", si



estende l'area industriale di Pozzilli che, insieme con gli altri agglomerati minori di Pettoranello del Molise, Macchia d'Isernia e Rocchetta al Volturno, costituisce il Consorzio per il Nucleo industriale Isernia-Venafro. L'area (trecento ettari), nella quale i capannoni sono frammisti ad alberi di ulivo, è occupata da 20 aziende distribuite lungo una strada interna parallela alla statale e ad essa collegata tramite due raccordi; il limite dell'area con la strada è segnata da parcheggi, mentre dalla parte opposta scorre la ferrovia Campobasso-Vairano. Oltre la campagna torna ad essere padrona fino ai piedi dell'altura sulla quale si estende fino al Volturno, S. Maria Oliveto (frazione di Pozzilli): ci sono i resti di bagni romani e dell'acquedotto venafrano collegati a sorgenti di acqua sulfurea e carbonatica per i bagni e di acqua minerale ferrosa da bere.

Nei pressi dell'area industriale si trova Taverna Triverno: un nucleo di poche case a ridosso della strada statale. La parte più antica, a sinistra, è costruita intorno ad uno spiazzo di modeste dimensioni sul quale si affacciano i pochi servizi. A destra, invece, il nuovo edificato si estende lungo una strada di bonifica lasciando l'affaccio sulla statale ad un grande edificio commerciale per attrezzature ed indumenti militari. Le residenze rade lungo la strada di bonifica hanno caratteri in comune tra di loro e con il genere molto diffuso delle residenze autoconstruite: piccoli edifici monofamiliari a due piani, con giardino sul davanti e l'orto dietro. La parte antica del nucleo e quella più recente stabiliscono con la strada rapporti evidentemente differenti: nella prima le case hanno con la strada e con la piazzetta un rapporto di contiguità funzionale, spazio di vita e di relazione; le nuove costruzioni, invece, si discostano dalla strada e da essa si separano attraverso spazi filtro, la residenza si costruisce come un universo isolato, che nulla chiede alla strada, ovvero ciò che viene chiesto è la possibilità di consentire le relazioni con la rete viaria principale. Questo modo di ricostituire il rapporto con il territorio è sempre più evidente nell'area della piana venafra, malgrado le evidenti resistenze opposte dalla fisionomia rurale e naturale.

Più avanti la statale 85 incrocia la statale 158 che, proveniente dalla Campania, dopo aver trapiantato il Matese, volge verso il Parco Nazionale d'Abruzzo e oltrepassa il ponte a 25 archi che valica il Volturno. Intorno a questo importante snodo e lungo un tratto della statale 158, il modesto nucleo di Roccaravindola Bassa assolve la funzione di area di sosta per i numerosi veicoli che transitano e di questa assume alcune fondamentali funzioni di servizio. L'incrocio tra i due percorsi è luogo di sosta attrezzato già per i romani. E' ancora visibile una antica "Taberna" sorta in epoca romana come modesta locanda pubblica, oggi riutilizzata come abitazione. Le attività commerciali del nucleo sono contenute in edifici con l'abitazione al piano superiore ed uno spazio di servizio, a parcheggio o di sosta per gli automobilisti ma anche di incontro per la popolazione locale; immediatamente oltre le recinzioni posteriori, di nuovo la campagna riafferma se stessa con gli

ulivi, gli alberi da frutta e qualche vigneto. La statale 158 è, per chi viene da Napoli, il migliore collegamento con le principali località turistiche montane dell'Appennino abruzzese e molisano: il Parco Nazionale d'Abruzzo, il massiccio delle Mainarde, l'alta valle del Sangro e la città monastica di san Vincenzo al Volturno.

Allontanandoci da Roccaravindola, sulla cima di un colle a destra, Monteroduni si distingue per l'imponente sagoma del castello medievale, dimora dei principi Pignatelli della Leonessa. I "Castella" sono un elemento ricorrente del paesaggio e sottolineano il collegamento visivo tra di essi e con i punti strategici del territorio. Il principio di reciproca relazione visiva sotteso nell'incastellamento è particolarmente evidente: dal castello di S. Maria Oliveto è possibile, guardando ad est, vedere quello di Roccaravindola, mentre, a sud, sono visibili i castelli di Triverno e di Monteroduni, oltre al Volturno e alla congiunzione del Matese con i monti della Terra di Lavoro.

Ai piedi del colle La Croce, sorge Sant'Eusanio, nucleo con poco più di 500 abitanti. La costruzione della variante alla statale prima e dello svincolo circolare poi, realizzato intorno alla metà degli anni 80, non hanno affatto modificato la direttrice di sviluppo del nucleo abitato che è sorto e si è sviluppato lungo il vecchio tracciato della statale. Lo svincolo è a ridosso dell'edificato, tant'è che ne ingloba alcuni edifici. Il nucleo originario, organizzato intorno ad una piazza, sorge alla sinistra, nei pressi del casino dei principi Pignatelli e fornisce alcuni servizi quali la chiesa, un bar ed un edificio dell'inizio del secolo, oggi restaurato per ospitare la filiale di una banca. La strada, incrociando la linea ferroviaria, si solleva su un viadotto alto circa dieci metri e subito dopo lo svincolo, perde il ruolo di spazio per la sosta degli automobilisti. Alcune costruzioni lungo la strada comunale per Monteroduni sono situate a predisporre un filamento di congiungimento tra il centro collinare e quello vallivo.

A 2 chilometri da S. Eusanio il tracciato stradale entra in trincea e successivamente in galleria, all'uscita della quale si apre la piana di S. Vito. La trincea e la galleria costituiscono un punto significativo del percorso: segnano infatti il limite tra due aree diverse per morfologia e colture agricole. Quella appena attraversata, è un'area pianeggiante dove predominano le colture legnose quali olivi e viti e vaste estensioni di orzo e avena, mentre da S. Eusanio ad Isernia la pianura va man mano restringendosi fino a giungere in una conca circondata da alte colline nella quale i cereali sostituiscono i foraggi, e gli olivi, ormai radi, segnano terreni sassosi a volte coperti da pascoli: è l'ingresso al Contado di Molise.

Più avanti, in prossimità dello svincolo per Macchia d'Isernia solo poche case risalenti all'inizio del secolo (una è stata trasformata in Night Club). A Macchia si sono rinvenuti resti di un insediamento sannita. In tutta l'area sannitica, ma in particolare nella Pentria (Isernia) sono evidenti i resti di imponenti fortificazioni che servivano da difesa non solamente militare, contro le invasioni, ma anche da incursioni

*Piana di Venafro, da Roccaravindola. Sullo sfondo il massiccio del Matese*



per impossessarsi dei capi di bestiame, alla base della economia locale. La costruzione dei recinti seguiva criteri geometrici sia nella forma di ciascuno e sia nella relazione reciproca, adeguandosi alla orografia del territorio; i nuclei rinvenuti sono tra loro equidistanti e posizionati in modo da formare un esagono al cui centro è collocata Isernia, città preposta al controllo militare del tratturo.

A pochi metri dallo svincolo, a sinistra, si localizza un'altra delle Aree del Consorzio industriale nella quale sono ospitati prevalentemente edifici commerciali, anche in virtù della prossimità con la città capoluogo. Gli edifici commerciali, ad accesso diretto dalla strada che corre a raso, hanno uno spazio antistante a parcheggio e di servizio. Anche qui la fisionomia agricola riassume immediatamente intorno la

prevalenza; a destra e dietro l'area commerciale appezzamenti di terreno coltivati a cereali, orti e frutteti.

Oltre la Piana di S. Vito si può scorgere in lontananza Isernia. La città è costruita su uno sprone calcareo, di origine alluvionale e da un banco di travertino formatosi con l'incisione valliva operata dallo scorrere dei fiumi Sordo e Carpino. Superato i viadotti Forno e Olivella, si giunge allo svincolo per Isernia sud, a circa 20 metri in quota, sul torrente Longano; in un'area incolta; lo svincolo assume prevalenza tra gli elementi del paesaggio. Lungo il vecchio tracciato della statale 85, nel tratto urbano che va dal bivio per Longano all'ospedale di Isernia, si localizzano alcune funzioni tipiche della periferia, in genere produttive con necessità di vasti spazi di pertinenza (fornace, azienda avicola, laboratorio per la lavorazione del marmo, uno sfascio...), le aree interstiziali sono coltivate ad orti ed a giardini; alcune sono incolte. La strada di variante dopo lo svincolo sud, che prosegue sempre in viadotto, passa esternamente alla città, riconnettendosi ad essa, dopo aver percorso l'ultimo chilometro in galleria, in corrispondenza dell'incrocio con la statale 17 che la collega con l'Abruzzo e a sud con la Puglia e con il mare attraverso la Fondovalle del Trigno.

Il centro storico di Isernia contiene manufatti di grande valore storico e artistico: la cattedrale e la chiesa dei santi Cosma e Damiano, costruite su siti sacri romani, e le chiese di san Francesco e santa Chiara con conventi annessi, le cui dimensioni notevoli testimoniano del ruolo rilevante che i due Ordini religiosi rivestivano nella comunità locale allorquando gli Ordini mendicanti furono ammessi dentro le mura della città. L'ultimo terremoto (1984) ha causato notevoli danni nella parte antica del nucleo urbano di Isernia. L'opera di ripristino e di consolidamento dei manufatti edilizi danneggiati è tuttora in corso: l'intervento diffuso nel centro storico, ha favorito la rilocalizzazione nel nucleo antico di funzioni centrali e di Istituzioni locali quali il Palazzo di Città, l'Università e il Museo Nazionale.

Lungo la statale 85, prima di giungere allo svincolo nord si attraversa il viadotto ferroviario santo Spirito che distrutto nel corso della guerra è stato successivamente ricostruito secondo l'antico progetto; il lungo viadotto è un importante e suggestivo elemento di riconoscibilità urbana. L'area in prossimità dello svincolo ha caratteristiche analoghe a quelle descritte per il tratto a sud che permangono anche lungo il tratto della statale 17, dallo svincolo in direzione del centro.



*Isernia, Svincolo tangenziale sud. Vedute*





### Parte III. LE TRASFORMAZIONI DEL TERRITORIO

*«In sostanza, dal punto di vista dello spazio, la presenza di chiunque è solo occasionale, a meno che uno possieda una qualche caratteristica permanente - e in genere inanimata - del paesaggio: la caratteristica di una morena, poniamo, di un cocuzzolo, di un'ansa fluviale. E ciò che crea il senso dell'occasione è l'apparire di qualcosa o qualcuno di imprevedibile entro uno spazio avvezzo al proprio contenuto.»*

Iosif Brodskij

## 1. I piani e i progetti

I luoghi che contengono e rappresentano l'identità, che sono l'immagine del territorio regionale traggono riconoscibilità da forme e colori la cui origine appartiene a epoche trascorse. Così il promontorio di Termoli: le mura che circoscrivono il borgo antico e la forma del sito ne fanno un insieme unitario e definito, un manufatto singolare, separato dall'intorno, ben visibile e riconoscibile sia dal mare e sia dalla terra ferma, dalle tre direzioni principali. Allo stesso modo sono gli altri insediamenti antichi, i centri principali, ma anche quelli minori: forme conchiusse in posizione isolata che definiscono il paesaggio, segnano il territorio, orientano il viaggiatore e gli rendono la certezza di posizione, così come i castella e le altre piccole fortificazioni lungo i percorsi principali. O ancora e similmente valgono i singoli manufatti e i materiali complessi: piazze, percorsi, insieme di edifici, per lo più negli spazi urbani, ma non solamente, traggono dalla memoria le immagini e i ricordi, determinano e fissano la cognizione di un luogo e di un tempo: le torri medievali lungo la costa, il duomo di Termoli e quello di Larino, la Fontana Fraterna di Isernia, la chiesa di san Giorgio di Campobasso, il Verlasce di Venafro, la chiesa di santa Maria del Canneto, il Monastero di san Vincenzo al Volturno, il teatro sannita di Pietrabbondante, il recinto di Sepino.

Tutti i monumenti del resto provengono dal passato, come la natura, immagine icastica più di frequente utilizzata, che offre materiali ricchi di possibilità e di capacità rappresentative e narrative. I forti contrasti e la pluralità di situazioni che caratterizzano la morfologia del suolo, la varietà della vegetazione, l'insieme dei colori che si succedono e le ombre che si producono rendono il territorio naturale, anche nei più minuti frammenti, un insieme di accostamenti variegati e mutevoli: le luci e le ombre e la densità dell'aria cambiano sensibilmente con il trascorrere del tempo quotidiano e con l'avvicinarsi delle stagioni, producendo percezioni differenziate delle singole parti e delle relazioni reciproche, di dimensioni e di forme. In una sorta di rotazione semantica, il paesaggio naturale mostra *caratteri di non stabilità* in modo molto più accentuato ed evidente rispetto a quello antropizzato più antico e più compatto.

Con questi materiali si costruisce una parte del senso di appartenenza al territorio; si selezionano gli elementi da impiegare per autorappresentarsi; si utilizzano i frammenti di spazi naturali in modo tale da renderli, nel significato, analoghi a monumenti - monumenti essi stessi - per riconoscersi e con i quali si acconsente a essere riconosciuti e raffigurati anche nel futuro.

Gli elementi semplici del paesaggio, non immutabili né permanenti, i monti, le valli, i versanti diruti, le essenze vegetali, le rocce, le terre... consentono e hanno consentito di articolare il *lessico della natura* che di recente sta subendo un processo di contaminazione per la intrusione di segni nuovi ed estranei, di altra natura. In altre parole segni nuovi da articolare e da rappresentare entrano a far parte del paesaggio naturale, non antropizzato, opere ed oggetti, non naturali né antichi, pur non contenendo un valore formale intrinseco o intenzionale, affermano nel tempo se stessi e inaspettatamente la propria omologia a un contesto originariamente considerato contrastante ed estraneo. In questo senso è sicuramente efficace il caso del lungo ponte sulla diga del Liscione, nuovo monumento della regione: contemporaneamente strumento di relazioni e materiale da esibire, oggetto di identificazione degli abitanti ed elemento di riconoscibilità e di identificazione per chi è esterno. L'esempio del ponte è particolarmente utile a rendere esplicito ciò che si intende: il paesaggio naturale circostante ne riduce l'enfasi e lo assume al centro del proprio contesto,

dell'intorno; il ponte diventa un segno che va ad aggiungersi a quelli utili ad articolare il *lessico della natura*. Un luogo così denso di significati e di rappresentatività si articola intorno a un'opera pubblica recente, la cui costruzione trae origine dalla necessità di consentire l'attraversamento di un *invaso artificiale* lungo il fiume Biferno; questa intenzione semplice dà luogo, oltre che al previsto esito, a un significativo valore aggiunto -simbolico-, forse involontario, sicuramente non prevedibile. L'esito descritto, anche se con minore forza, riguarda anche altri interventi ed opere pubbliche, in particolare le strade. Negli ultimi anni, anche per la maggiore brevità di durata dei governi locali, l'intento a rappresentarsi da parte dei politici e degli amministratori è sempre meno direttamente connesso all'opera realizzata, alla forma ed alla visibilità dell'oggetto, è sempre più prossima invece al processo che precede la realizzazione e non sempre ne determina l'avvio e la conclusione<sup>1</sup>.

La trasformazione di un territorio avviene con ripetizioni e variazioni il cui esito è un insieme composito; le modificazioni che avvengono mescolano l'intenzione agli accidenti: le tante intenzioni semplici, i piccoli progetti che si realizzano, accostati gli uni agli altri, possono dare luogo nell'insieme a esiti conoscibili solo alla fine del processo, non prevedibili; i piani urbanistici o anche i programmi di sviluppo, piuttosto rari, si attuano solo in parte tralasciando importanti anelli dell'insieme, a volte sostanziali elementi funzionali di connessione.

Gli effetti ed i riscontri di questo agire sono a volte casuali, assomigliano comunque molto poco agli intenti dichiarati, o ancora sono il risultato di volontà non palesi, difficili da conoscere e da fare interagire; altre volte sono il risultato di mediazioni improvvise tra differenti proposte. Nel necessario percorso di accostamento e di complementarità con *ciò che già c'è* gli accidenti si può riconoscerli, segnalarli e intenderne la ricchezza delle motivazioni e dei significati e la molteplicità degli esiti possibili ai quali danno vita.

## I Piani

Le azioni di governo della Regione e degli Enti territoriali subordinati sono state indirizzate prevalentemente nella elaborazione e selezione dei progetti, in particolare di opere pubbliche legate ai finanziamenti straordinari per il mezzogiorno e a quelli comunitari, piuttosto che nella predisposizione di piani urbanistici territoriali.

Tant'è che la Regione, pur avendo una intensa attività legislativa, non ha ancora provveduto a emanare la Legge Urbanistica affidando a singoli provvedimenti indispensabili la attuazione di leggi e circolari del governo nazionale.

Così con la Legge Regionale n° 24 del 1989 si stabilisce che i Piani Paesistici, redatti ai sensi della legge 431/85 ed efficaci a partire dal 1991, sono sovraordinati ai Piani Regolatori Generali e che pertanto i Comuni devono provvedere ad adeguare ai primi le prescrizioni contenute nello strumento comunale vigente. Attraverso le indicazioni dei Piani Paesistici Regionali<sup>2</sup>, unico strumento di pianificazione sovracomunale che riguarda circa il 60% della superficie totale, la

<sup>1</sup> Cfr. Becchi Collida' Ada, 1993, «L'intervento sul territorio del Mezzogiorno», in *Intervento straordinario e governo delle trasformazioni*, (a cura di) O. Aristone, P. Pontrandolfi e Scavetta, Libria, Melfi e Rosario Pavia, «Infrastrutture, Urbanistica, Governo del Territorio», in Clementi Alberto, (a cura di), 1996, *Infrastrutture e Piani Urbanistici*, Quaderni Blu 4, Fratelli Palombi editore, Roma.

<sup>2</sup> Cfr. infra, con Anna Marrano, Gli ambienti insediativi locali: Costellazione di Termoli; infra, con Angelo Simonelli, Gli ambienti insediativi locali: Direttrice Campobasso-Bojano; infra, con Genny Ciurmo e Maria Mammarella, Gli ambienti insediativi locali: Direttrice Isernia-Venafro. Nei capitoli indicati sono trattati in

Regione stabilisce gli orientamenti fondamentali per la tutela e le trasformazioni del territorio. I PTP perseguono con molto rigore l'obiettivo di tutelare gli ambienti naturali ai quali si attribuisce un valore anche in relazione alle attività economiche che in futuro possono trovare nel settore turistico e ambientale un terreno fertile.

Questa volontà si è espressa ed ha acquisito forma con elementi di eccessiva rigidità. Ad esempio sul piano delle procedure: le Norme tecniche di attuazione dei Piani Paesistici in fase di adozione contenevano indicazioni tese ad attribuire agli organismi regionali, in modo pressoché esclusivo, la competenza diretta di verifica e di controllo per la gran parte degli interventi, ancorché di progetti di ridotte dimensioni. Anche in ragione delle conflittualità tra attori pubblici a cui questa procedura ha dato luogo (conflitti di competenza sulle azioni di governo di aree urbane o periurbane), oltre al disappunto di tecnici ed operatori privati, con l'emanazione della L.R. 14/95 si tende a ridurre di fatto l'efficacia del Piano paesistico alle sole zone agricole escludendo le aree urbanizzate o già destinate negli strumenti urbanistici comunali (zone A, B, C, e D da Decreto Interministeriale 1444/68).

In questo modo si configurano sotto il diretto controllo degli organismi regionali le aree non urbane, agricole e montane. Queste aree, le cui trasformazioni hanno luogo dall'insieme delle azioni semplici compiute, prendono forma attraverso singoli progetti, quantunque le indicazioni contenute nella normativa di piano siano state arricchite da indirizzi e criteri autopromossi che affrontano il problema non semplice della verifica della qualità dei progetti<sup>3</sup>. L'intenzionalità dichiarata è relativa alla tutela - ai modi - della varietà esistente degli elementi del paesaggio piuttosto che agli esiti finali - alle forme della trasformazione. L'assenza di un intendimento dichiarato, anche formale di prefigurazione degli assetti futuri possibili e voluti, rende fortemente incerto l'esito complessivo e riduce sensibilmente anche l'efficacia del singolo intervento, dell'opera; tanto più per un settore strategico e in considerazione della ricchezza e della molteplicità degli elementi naturali e storici che sussistono quale risorsa primaria e forma di eccellenza.

I maggiori centri urbani sono provvisti di piani regolatori generali risalenti agli anni settanta. In alcuni casi è stato avviato il processo per la redazione di un nuovo strumento urbanistico, che però stenta a giungere alle fasi conclusive.

Negli scorsi decenni attraverso i Piani Regolatori dei Nuclei Industriali si è dato assetto all'intorno delle aree più dinamiche. Attraverso la regolamentazione delle trasformazioni in aree per insediamenti produttivi, il territorio non urbano tra Isernia e Venafro ha trovato una sua configurazione non spontanea, evidente anche se minima, attraverso la realizzazione di opere di infrastrutture a rete e di servizi, così come per il Nucleo Industriale di Termoli. Analogo destino non ha riguardato l'area della piana di Bojano che non è riuscita negli anni a trovare un proprio ruolo ma che ora si candida ad ospitare i manufatti produttivi e i servizi nell'ambito della proposta di Patto Territoriale del Matese. Per le aree di Isernia-Venafro e di Termoli si pongono problemi di assetto futuro che rischiano di non trovare adeguate risposte. Per la prima la necessità di ampliamento non ha ancora sortito esito positivo, mentre per la seconda si pone la necessità di adeguare le infrastrutture alle rinnovate esigenze, ad esempio la costruzione dell'interporto di terzo livello o

modo più dettagliato le indicazioni specifiche riguardanti gli Ambienti Insediativi Locali tenendo anche in considerazione l'insieme complesso dei vincoli di natura paesistica e ambientale (comprendendo anche il delicato aspetto idrogeologico) ai quali i manufatti edilizi storici e le porzioni di territorio sono sottoposti. Sono inoltre contenute informazioni relativamente allo stato della pianificazione comunale

<sup>3</sup> Cfr. infra, Francesco Manfredi Selvaggi, La attuazione dei Piani Paesistici: il ruolo della Regione



ancora il collegamento viario diretto con l'area portuale per la quale la amministrazione comunale di Termoli, in accordo con la Capitaneria di Porto, deve provvedere alla formulazione del bando pubblico per la redazione del Piano regolatore. Purtroppo sono in corso lavori per l'ammmodernamento delle strutture portuali, tra cui l'ampliamento dei cantieri navali, inoltre molte opere sono state oggetto di richiesta di finanziamenti<sup>4</sup>.

La provincia di Campobasso non ha ancora avviato le procedure per la redazione dei Piani Territoriali Provinciali (ai sensi della Legge 142/90); il Consiglio Provinciale di Isernia ha approvato un Documento di orientamento che contiene i punti riportati nel testo di legge e le competenze attribuite all'Ente, non sono contenuti invece temi e obiettivi specifici per il territorio provinciale.

## I Progetti

La qualità delle politiche per il territorio, le forme delle iniziative in corso o in discussione, le tipologie dei progetti messi a finanziamento rivelano una generale difficoltà di ideazione e di gestione dei processi e delle opere dei molteplici soggetti con competenze sul territorio che stentano a trovare un modo efficace di dialogo e forme di coordinamento per garantire un grado elevato di efficienza delle iniziative. La molteplicità di enti che sovrintendono o che hanno competenze circa la realizzazione e la gestione delle infrastrutture viarie porta a ridurre il funzionamento delle opere già realizzate e, non di rado, al non completamento di molte altre; questo stato di cose risulta essere ancora più dannoso anche in considerazione del fatto che la regione - contrariamente ad altre situazioni territoriali nelle quali è prevalente l'impegno per la manutenzione e l'adeguamento dell'esistente - negli ultimi decenni sta recuperando il forte ritardo nella dotazione di infrastrutture, lineari e puntuali, e quindi è impegnata sul doppio fronte con il rischio di realizzare opere di utilità marginale o di produrre danni ambientali irreversibili o comunque gravi anche per il continuo rischio di dissesto del suolo di delicata natura idrogeologica. Si vive la condizione di territorio con una dotazione di infrastrutture viarie di livello superiore tra le più alte della nazione, con livelli di funzionalità della rete minore esistente assai al di sotto delle esigenze per le quali manca però una stima complessiva delle qualità necessarie valutata anche sulle esigenze di ambiti ridotti del territorio<sup>5</sup>.

E' necessario tenere in considerazione e valutare le relazioni tra gli interventi previsti, anche data la molteplicità e la ricchezza delle iniziative in campo; ad esempio il sistema delle viabilità,

<sup>4</sup> Cfr., *Infra*, Repertorio delle opere pubbliche, schede 8-14. Il Repertorio contiene 80 schede relative ad altrettante opere in corso di realizzazione, che hanno avuto accesso a finanziamento ovvero per le quali è stata fatta solo richiesta. Ciascuna delle schede, che sono state divise per localizzazione (AIL) o per tipologia dell'intervento, contiene informazioni circa lo stato di attuazione, il rango dell'opera, i soggetti promotori, attuatori e gestori dell'opera, nonché l'importo. Ad introduzione di blocchi di schede tematicamente omogenei sono riportate considerazioni generali sulle questioni territoriali inerenti gli interventi. Per i singoli temi si rimanda alla consultazione del Repertorio. Nel corso del lavoro di reperimento delle informazioni, non sono state censite opere di una qualche rilevanza di iniziativa di soggetti privati.

<sup>5</sup> In realtà anche per la rete di collegamento nazionale esistono situazioni di bassa efficienza del servizio. Risulta interessante al proposito la discussione e le difficoltà inerenti il caso della variante alla statale 85 venafra proprio per la tratta che attualmente attraversa la cittadina della piana. Questo tema, relativamente emblematico della situazione regionale, è stato trattato in uno degli Approfondimenti proposti di seguito, Cfr., *infra*, Leonardo Forte, *La variante di Venafro: l'amministrazione comunale nella biografia di una intenzione*.

ovvero la messa a sistema dell'insieme di progetti per la viabilità. E ancora, l'obiettivo della valorizzazione ambientale e le politiche conseguenti devono affrontare in modo approfondito i problemi posti dalla natura del suolo e stabilire con esso una relazione continua e non casuale. Su questi temi è in corso di redazione uno studio commissionato dalla Regione che sicuramente dovrà essere posto al centro delle verifiche per la costruzione delle politiche per il territorio e per la selezione delle opere.

## Valorizzazione ambientale e culturale delle aree interne

Il panorama dei progetti, delle proposte, delle iniziative e delle azioni relative alla valorizzazione all'ambiente naturale e delle aree interne, montane e pedemontane si mostra interessante per la ricchezza di contenuti, per la vastità del territorio interessato, per le risorse umane e finanziarie impiegate e per gli elementi di innovazione.

Gli interventi e le proposte sono molteplici. Alcuni di essi hanno carattere più tradizionale, come gli interventi di ristrutturazione che interessano alcuni castelli<sup>6</sup>. Molti progetti e proposte sembrano essere interessanti sia per i temi affrontati e sia per le modalità cui si fa ricorso.

Questo settore di intervento può essere considerato strategico e può contenere molte innovazioni di processo - nel senso di produrre un avanzamento nel modo di costruire le relazioni tra gli attori pubblici e privati e le azioni di governo - e di prodotto - per la natura e la qualità degli interventi proposti e dei progetti da realizzare. Si può guardare inoltre con interesse alla esperienza di collaborazione tra differenti livelli della pubblica amministrazione che sperimenta contemporaneamente anche la possibilità e i modi per contenere l'intervento di privati investitori, ricercando a fatica, con un percorso interessante ma inusitato e difficile per la tradizione regionale, "forme, modi e tempi locali" delle azioni di governo.

## Infrastrutture viarie

Il piano degli investimenti<sup>7</sup> punta sia alla realizzazione di nuove opere stradali e sia al completamento di quelle esistenti (alcune anche di rilevanza, risultano parzialmente inagibili) o alla rettifica di alcuni tratti.

Nel Documento si afferma che tale stato non permette un disegno generale dello sviluppo infrastrutturale che si ritiene debba essere perseguito con maggiore decisione.

Attualmente la rete viaria si caratterizza secondo un preciso schema - il cosiddetto "quadrilatero" - costituito da due assi principali (la SS 647, fondovalle Biferno, e la SS 650,

<sup>6</sup> Questo tipo di intervento - per il quale si è fatto ricorso ai fondi della legge 64/86 - viene considerato tradizionale sia per le modalità di ideazione, riferimento generico alla tipologia che in quanto tale è destinataria di risorse finanziarie pubbliche, e sia per gli obiettivi dell'intervento: non si affrontano in sede progettuale le finalità dell'intervento, ad esempio l'uso previsto del manufatto edilizio; questa progettualità incompleta porta non di rado a situazioni nelle quali i manufatti sui quali si è intervenuti raggiungono molto velocemente situazioni di degrado anche in tempi più brevi di quelli occorsi per effettuare gli onerosi restauri.

<sup>7</sup> "Piano Coordinato di Investimenti integrativi finalizzati alla funzionalità di interventi in corso sulla rete viaria principale regionale", Documento redatto dall'Assessorato ai Lavori Pubblici, Settore Viabilità, adottato dalla Giunta Regionale con delibera n° 4241 del 11.11.93. Gli interventi contenuti nella proposta sono inseriti nel POP 94-99.

fondovalle del Trigno) intersecati ortogonalmente da altri (la SS 85, la SS 17, la SS 87 e la Statale Adriatica). Tale schema stradale ha la forma di un quadrilatero costituito dalle strade di importanza nazionale in direzione Nord-Sud e dalle fondo valli in direzione Est-Ovest che sono le dorsali di collegamento della viabilità interna a quella extra regionale. Questo quadrilatero è interpretato quale "fulcro dell'intera viabilità", che deve essere completato nelle sue direttrici secondarie (gli attraversamenti ortogonali alle fondo valli) per consentire agevoli collegamenti con i centri attualmente difficili da raggiungere e con gli insediamenti produttivi esistenti.

L'obiettivo è quello di accelerare la realizzazione delle direttrici trasversali per facilitare il collegamento tra le tre valli (del Sangro, del Trigno e del Biferno) e tra queste e i centri più isolati (Alto Molise).

L'insistenza a perseguire la realizzazione ed il potenziamento di questo schema infrastrutturale, che prevede molteplici attraversamenti paralleli al lato minore del quadrilatero, è giustificata con l'obiettivo di volere risolvere contemporaneamente due problemi di comunicazione. In primo luogo a causa dell'alto rischio geologico della regione devono essere pensati nuovi percorsi alternativi alle fondovalle che consentano gli spostamenti anche in caso di chiusura di alcuni tratti la cui inagibilità produce gravi problemi all'impianto generale fino all'isolamento di parti del territorio, fino alla interruzione dell'attraversamento, salvo voler fare ricorso agli antichi percorsi in quota. La selezione e la scelta delle infrastrutture viarie da finanziare e da realizzare va in questo senso: esse sono progettate anche per svolgere una funzione di "gronda" (cioè di raccolta del traffico veicolare) nell'ipotesi, non remota, di eventi calamitosi in grado di limitare la percorribilità delle strade<sup>8</sup>. Il secondo obiettivo dichiarato è quello di eliminare l'isolamento di alcuni comuni al fine di indurre un maggiore sviluppo economico derivante proprio dal perfezionamento della rete stradale.

Gli interventi in corso di realizzazione o programmati, riportati nel dettaglio nel Repertorio delle opere pubbliche, sono riferiti alle maggiori aree urbane - raddoppio della Variante di Termoli, completamento della Variante di Campobasso e allaccio alla statale 647 Bifernina e progetto di Variante alla statale 85 a Venafro - e all'ammodernamento e realizzazione di tratti di congiungimento delle due fondovalle principali (Trignina e Bifernina), è inoltre in corso di realizzazione la variante alla statale 17, dal confine regionale nord fino a Isernia.

Con la volontà di realizzare la viabilità di connessione con la grande rete nazionale, oltre alla riconferma della proposta di una bretella di raccordo tra la A. 2 (San Vittore) e la A. 14 (Foggia) che passa per Venafro, Isernia e Campobasso, si sta elaborando la "Ipotesi progettuale di un sottosistema integrato, trasversale Gaeta-Isernia-Vasto"<sup>9</sup>. Enti proponenti Consorzio Industriale Sud Pontino-Gaeta, Consorzio Industriale Isernia-Venafro, Consorzio Industriale di Vasto. La proposta prevede una spesa complessiva di 1.330 Miliardi di lire da ripartire tra i tre Enti proponenti e con l'apporto di società private. Il progetto prevede ai vertici la realizzazione di opere portuali e di un aeroporto

<sup>8</sup> Si fa riferimento ai frequenti episodi franosi, come quello di Petacciato - che ha prodotto l'interruzione della in direzione nord-sud nei pressi dell'ingresso all'autostrada - o quello più recente che interessa la fondovalle del Biferno. Gran parte del territorio è sottoposto a vincolo idrogeologico; il Consiglio Superiore dei LL.PP. classifica il territorio molisano tra quelli ad alta sismicità e franosità. Al riguardo Cfr. *Il Molise, una realtà in crescita. Aree Protette e attività agricole*, Donatella Cialdea, Milano, 1996; nel testo, tra l'altro, si riportano in dettaglio le aree protette e vincolate per tipologia di vincolo.

<sup>9</sup> Il Consorzio di Sviluppo Industriale Sud Pontino con delibera n° 98C del 12 luglio 96, il Consorzio di Sviluppo Industriale Isernia Venafro con delibera n° 279 del 13 luglio 96 e il Consorzio di Sviluppo Industriale di Vasto con delibera n° 191 del 12 luglio 96 assumono la decisione di pervenire ad un accordo i cui punti sono contenute nel Documento sottoscritto dai rispettivi presidenti dei consorzi il 16 luglio 1996.

regionale a Vasto e la localizzazione di un centro fieristico e di smistamento merci nel nucleo di Isernia Venafro. Gran parte della viabilità prevista si sovrappone a quella esistente e ne prevede l'adeguamento (alcuni tratti della Trignina).

Mentre la prima proposta (bretella di connessione delle due autostrade) riconferma la centralità della città capoluogo di regione, con la seconda diventa centrale la connessione Tirreno-Adriatico (nel tratto più stretto della penisola, Vasto-Gaeta 190 chilometri) e l'area interposta dell'alto Molise.

### Progetti, programmi e iniziative per l'ambiente di maggiore rilevanza (in corso di realizzazione o in discussione)

*- Accordo di Programma "Sistema e cultura della Transumanza" tra le Regioni Abruzzo, Molise e Puglia*

• Le Regioni Abruzzo, Molise e Puglia hanno redatto un documento di intesa per la valorizzazione turistica dei percorsi tratturali che interessano i territori delle tre regioni e hanno firmato un Accordo di Programma "Sistemi e culture della transumanza" Quadro Comunitario di sostegno, Programma Operativo "Sviluppo e valorizzazione del turismo sostenibile nelle Regioni dell'obiettivo 1" (Multiregionale turismo) Misura 3 - Itinerari culturali interregionali.

• Gli interventi riguardanti la regione Molise ammontano a un totale di 9 miliardi di lire: Programma A, Visibilità, evidenziazione, recupero e valorizzazione degli itinerari tratturali (6 miliardi), Programma B, Fruibilità turistica degli itinerari tratturali, centri di informazione, Attività formativa (2 miliardi), Programma C, Itinerari e promozione turistica (1 miliardo)

*- Legge regionale n° 9 del 11 aprile 1997 "Tutela, valorizzazione e gestione del demanio tratturo"*

• Si propone, tramite la costituzione di un apposita commissione e con l'attribuzione di fondi specifici, di verificare l'uso stato attuale dei tratturi che in molti tratti sono *irrimediabilmente compromessi per i quali si prevede la sdemanializzazione e vendita*; conseguentemente si propone di costituire, per i tratti in seguito selezionati quali ancora trattabili, il Parco dei Tratturi del Molise

*- Accordo di Programma "Valorizzazione del patrimonio culturale e ambientale del Molise" tra il Ministero dei Beni Ambientali e Culturali, Regione Molise, Amministrazione Provinciale di Campobasso, Amministrazione Provinciale di Isernia, Comune di Campobasso, Comune di Isernia*

L'Accordo prevede interventi diversi, già definiti, per una spesa complessiva di 40 Mld di lire (18 dei quali sono già stati stanziati dalla Regione). Per l'attuazione del programma di realizzazione delle opere previste intervengono il Ministero e l'Assessorato regionale ai LL.PP.

• Interventi di tipo museale: si prevede la realizzazione di un museo regionale nel capoluogo e il completamento del museo Paleolitico di Isernia

• Interventi nei siti archeologici di Larino, Venafro e Sepino



- *Progetto di valorizzazione delle aree interne in senso agrituristico e interventi sui beni culturali*

- Sono disponibili 150 mld di lire, compresi i fondi Pop
- Interventi a sostegno dell'agriturismo: aree attrezzate, valorizzazione ambientale e culturale e turismo rurale nell'alta valle del Volturno e nel Matese
- Interventi nell'area di Castel San Vincenzo (Città monastica del nono secolo, attuale Monastero e siti circostanti, fondi FIO e Pop '89-'93, progetto rifinanziato)

- *Proposta di Accordo di Programma tra la Regione Molise e il Ministero del Bilancio, il Ministero dell'Ambiente e il Ministero dei Lavori Pubblici e Autorità di Bacino: Progetto di utilizzazione delle acque nella valle del Volturno:*

- Il progetto comprende, in accordo con il Consorzio di Bonifica, la fitopotabilizzazione delle acque, da porre in vendita nelle regioni circostanti e la realizzazione di un Parco delle acque.
- Gli interventi previsti nel progetto sono divisi in:
  - intervento di utilizzazione delle risorse idriche per mezzo di un impianto di potabilizzazione delle acque del Volturno;
  - opere di protezione dell'ambiente attraverso la ristrutturazione degli argini fluviali sia del Volturno e sia del Cavaliere, impianti di depurazione e l'istituzione di un'area di riserva naturale a salvaguardia della zona umida del Volturno;
  - la redazione di un piano gestionale che permetta di coordinare le attività previste nel progetto;
  - bonifica di alcune aree incluse nel progetto
- La realizzazione del progetto, che sembra essere interessante nei contenuti ed anche nelle forme istituzionali, può generare conflitti con opere che insistono nella stessa area, che non sono state prese in considerazione, ad esempio la variante alla statale 85 e la richiesta della Comunità Montana di localizzare un Interporto. Anche se per queste opere non è ancora stabilita la localizzazione certa si pone comunque un problema di 'vicinanza' nell'area.

E' stato effettuato il tentativo di proporre un Patto territoriale, ma i comuni interessati hanno opposto resistenza

- *Documento per il Patto Territoriale del Matese. Il protocollo di intesa tra le parti sociali è stato firmato lo scorso dicembre e, il giorno 10 dello stesso mese, l'ufficio di presidenza del Cnel "acquisisce la disponibilità alla concertazione delle parti sociali che sottoscrivono il presente documento di concertazione locale"<sup>10</sup>*

- Il programma del patto riguarda il territorio che va da Sepino a Monteroduni e interessa una popolazione di circa 111.000 abitanti, pari a un terzo di quella regionale;
- le azioni previste sono finalizzate alla valorizzazione delle risorse ambientali, naturali e

<sup>10</sup> I soggetti pubblici e privati che sottoscrivono il documento di intesa: amministrazioni provinciali di Campobasso e di Isernia, comuni di Campobasso, Baranello, Oratino, Bojano, Busso, San Giuliano del Sannio, Roccamandolfi, Casteltrivulzio, Campochiaro, Cercemaggiore, Spinete, Ripalimosani, Sant'Elena Sannita, Guardiaregia, Macchiagodena, Cercepicecola, Colle d'Anchise, San Massimo, Sepino, Castropignano,

storico culturali (sono numerosi i siti archeologici da Sepino al Volturno) a scopi turistici e l'integrazione di questo settore prevalente con la produzione agricola, orientata verso prodotti di qualità (colture biologiche) e con le strutture agrituristiche e la produzione industriale agroalimentare, valorizzata per la qualità, la tipicità e la rarità dei prodotti e commercializzata possibilmente con marchio di area. Le opere a sostegno sono di *tipo leggero* e diffuso: interventi di modeste dimensioni di riqualificazione e restauro di manufatti edilizi esistenti. Gli interventi infrastrutturali di maggiore rilevanza e impatto sono relativi all'area del NSI di Bojano, messa a disposizione per la localizzazione delle nuove imprese ancorché priva di alcune delle principali infrastrutture interne e di collegamento;

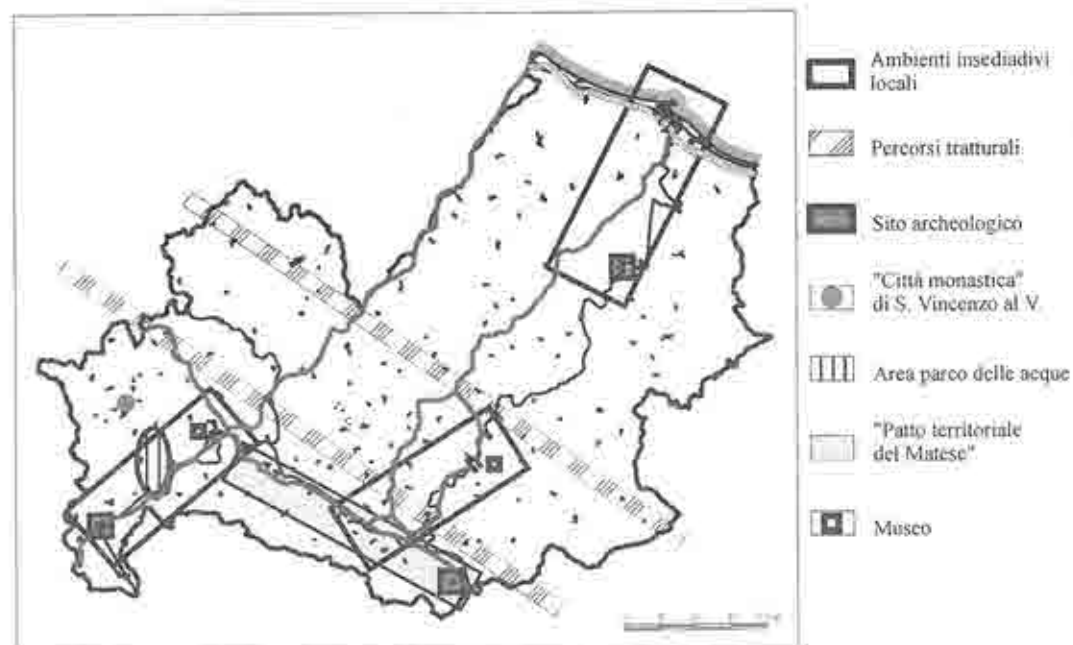
• le iniziative produttive e di servizio prevedono una ricaduta occupazionale di 1600 nuovi posti di lavoro e in totale l'attivazione di circa 340 miliardi di lire ricadenti nei settori previsti: ambiente e turismo (30% degli investimenti per 18 iniziative); agroalimentare (50% degli investimenti per 26 iniziative); sviluppo di piccole e medie imprese in comparti vari; servizi e infrastrutture (prevista una spesa di 82 miliardi di lire a totale carico delle risorse pubbliche). La quota residuale del 20% (pari a 20 iniziative) è destinata ad altri settori;

• per raggiungere gli obiettivi che gli estensori del documento si prefiggono, in seguito a una rapida descrizione degli attuali caratteri dell'area, viene illustrato nel patto il *patrimonio disponibile e spendibile* nell'immediato futuro. In particolare, si tratta delle risorse umane qualificate, degli spazi per insediare manufatti industriali, del potenziale di sviluppo nei settori del turismo e dell'agroindustria, della disponibilità all'investimento della imprenditoria locale, della bassa conflittualità sociale. A conclusione della illustrazione dei punti sinteticamente riportati "A tutto ciò si aggiunge, con il Patto, il fatto di poter contare su un contesto socio-economico che pur tra mille sforzi è riuscito per la prima volta a esprimere coesione e volontà di perseguire obiettivi comuni ambiziosi, ma ben definiti".

Casalciprano, Petrella Tifernina, Mirabello, Castelpetroso, San Polo Matese, Santa Maria del Molise, Frosolone, (i comuni di San Biase, Gildone, Campodipetra, Molise, Macchia Valfortore, Sant'Angelo Limosano, Lucito, Castelbottaccio, Fossalto, Torella del Sannio, Montagano, Campolieto, San Giovanni in Galdo, Matrice, Jelsi, Toro e Pietracatella hanno fatto formale richiesta di far parte dei promotori), Comunità montane "Molise Centrale" e "Pentria", Unioncamere Molise, Cciaa di Campobasso e di Isernia, Cgil, Cisl e Uil regionali, Legambiente, Università degli Studi del Molise, Associazione degli industriali, Confartigianato, Confcooperative, Lega cooperative, Unici, Confagricoltura, Federazione regionale coltivatori diretti, Unione provinciale degli agricoltori di Campobasso, Cna, Cia, Confcommercio, Confesercenti, Collegio regionale agrotecnici, Collegio regionale periti agrari, Ordine dei dottori agronomi e forestali, Ordine degli ingegneri, Ordine degli architetti, Ordine dei geologi, Ama casa, Associazione naz. giovani agricoltori, Confapi, Banco di Napoli, Cisi Molise Spz, Consorzio per il nucleo di industrializzazione Campobasso-Bojano, Assotur.

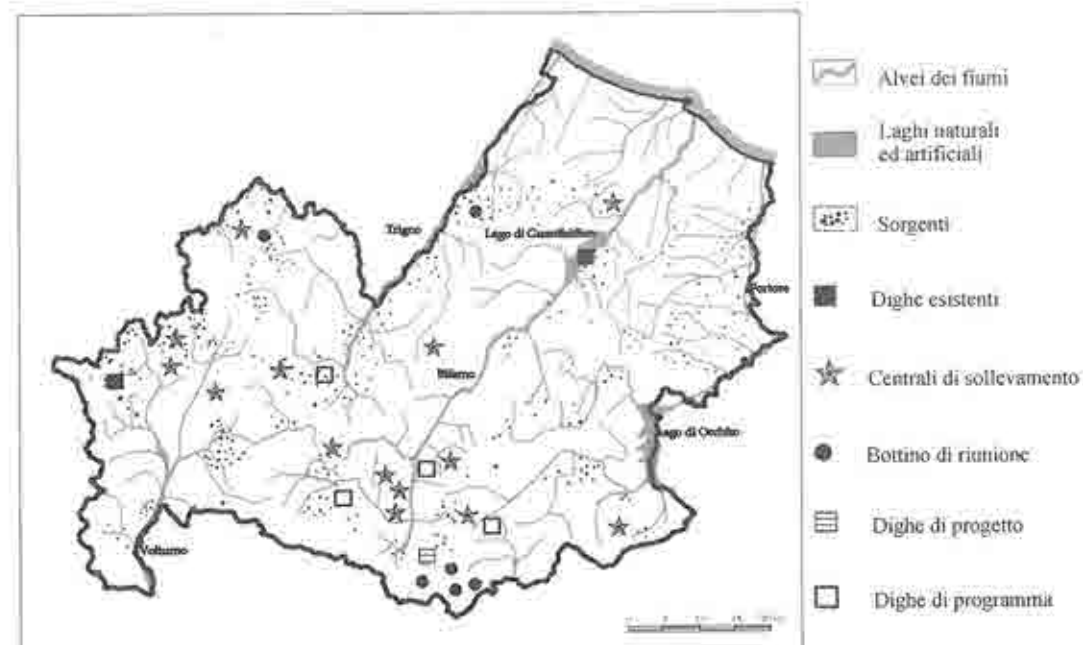


## Molise - Interventi di valorizzazione ambientale e culturale



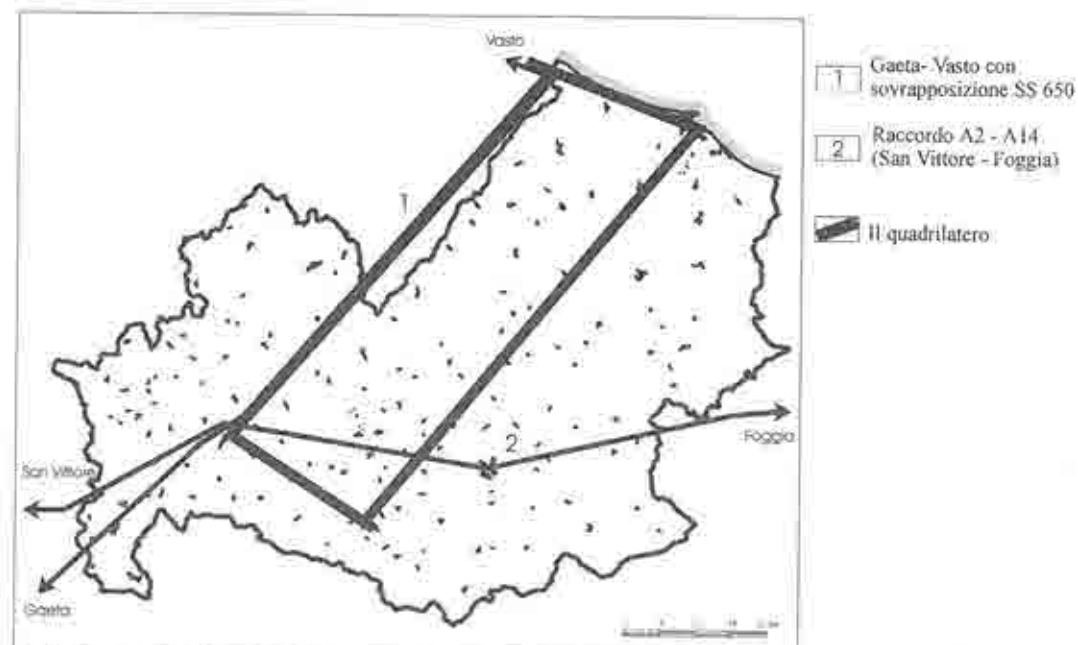
Fonte: D.G. Elaborazione su base IGM 1:20.000 - 1955/59 con aggiornamenti

## Molise - Sistema idrico e sorgentizio con le dighe esistenti e di progetto



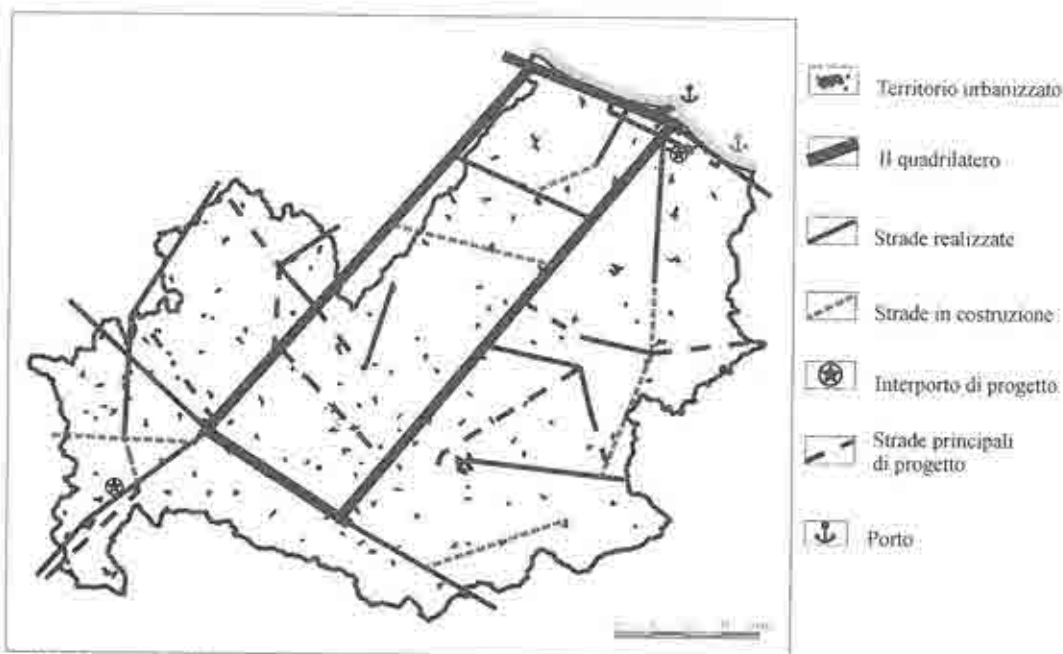
Fonte: D.G. Elaborazione su base IGM 1:20.000 - 1955/59 con aggiornamenti

## Molise - Infrastrutture viarie interregionali, progetti in discussione



Fonte: D.G. Elaborazione su base IGM 1:20.000 - 1955/59 con aggiornamenti

## Molise - "Quadrilatero" principale e strade in costruzione, porti e interporti



Fonte: D.G. Elaborazione su base IGM 1:20.000 - 1955/59 con aggiornamenti

*III. Approfondimenti  
Le trasformazioni.  
La attuazione dei Piani Paesistici:  
il ruolo della Regione.*

*di Francesco Manfredi-Selvaggi*

I piani paesistico-territoriali sono lo strumento principale di governo del territorio e quindi del paesaggio della nostra regione. Infatti essi, che sono 8 interessando quasi il 60% della superficie regionale, sono sovraordinati per la L.R. 24 del 1989 ai piani urbanistici comunali. Questi ultimi devono adeguare le loro previsioni alle disposizioni contenute nei piani paesistici, uniformando le normative comunali a quelle stabilite da questi strumenti regolatori su scala comprensoriale. Occorre partire, dunque, in una disamina degli effetti delle norme sull'attività edilizio-territoriale, dall'analisi delle disposizioni introdotte dai piani paesistici, che entrati in vigore nel 1991, stanno condizionando le dinamiche territoriali in corso.

L'esame che verrà effettuato riguarderà solo le norme generali dei piani comprese nelle Norme Tecniche di Attuazione e non le limitazioni poste nelle specifiche zone agli interventi costruttivi che sono indicate nelle planimetrie di progetto. Nella analisi che si svolge si suddivide la regolamentazione paesistica in più tipologie di norme: le prime sono quelle, appena citate, che fissano la possibilità di edificare in un certo luogo, quindi di natura geografica; le seconde sono le norme di carattere non più grafico, ma scritte che si riferiscono al dimensionamento delle opere, cioè alle loro caratteristiche volumetriche, alla loro immagine complessiva; le terze sono norme di dettaglio concernenti gli aspetti formali nelle finiture edilizie. Nelle tre categorie di norme elencate gli impatti da misurare sono i medesimi in quanto, in ciascuno di questi livelli, le opere in progetto possono determinare una modifica del paesaggio, dei valori naturalistici, storici, percettivi, ecc. Sicuramente un impatto maggiore lo si riscontrerà nel momento della verifica della localizzazione delle opere (esempio: l'ubicazione di un edificio in un bosco rischia di compromettere un importante elemento naturalistico); di grado inferiore, ma sempre significativo, è l'impatto che deriva dalla massa dell'edificato, quindi dalle sue linee generali che sono quelle facilmente percepibili in un raggio visuale più ampio che abbraccia un maggior numero di osservatori; nell'ultimo livello gli impatti sono della stessa natura di quelli dei livelli precedenti, ma percepibili solo ad una distanza ravvicinata.

Seguendo queste riflessioni si può riscontrare che la normativa dei piani paesistici non tiene in conto la distinzione proposta e quindi la esistenza di una gerarchia fra gli elementi contenuti: in base alla scala di importanza che si è ipotizzata e che si propone alla riflessione, con le indicazioni contenute nel progetto di piano, essendo il loro numero necessariamente ridotto e non potendo essere onnicomprensive, si

sarebbe dovuto affrontare e quindi fornire indicazioni circa le caratteristiche formali e volumetriche che vengono in evidenza in una visione sintetica delle opere, piuttosto che degli elementi esteriori di rivestimento sui particolari di facciata. Mancano infatti indicazioni sui tralicci per l'energia elettrica, sui connotati geometrici delle strade, sulla forma dei capannoni industriali, sui piazzali dei parcheggi pubblici, ecc., mentre vi sono norme sugli infissi, sulle recinzioni, sul paramento dei muri di sostegno, ecc.

Vi sono anche altri punti di vista dai quali leggere i piani paesistici, non solo rispetto al peso dell'impatto che l'opera produce sull'ambiente: adottando il parametro urbano-rurale e ripartendo regole e principi a seconda se esse si occupano del territorio rurale o del territorio urbano. Anticipando il risultato di questa lettura, si constata che quasi tutti gli articoli delle Norme Tecniche di Attuazione si riferiscono al territorio agricolo. Tra questi sono compresi quelli relativi alla sistemazione del terreno (come l'esecuzione dei movimenti di terra, e alla realizzazione dei muri di sostegno) e quelli relativi alle infrastrutture territoriali come la viabilità (sia pure con i limiti dei quali si è detto) e le discariche. La prevalenza dello spazio extraurbano è comprensibile se si tiene conto che invece i piani urbanistici si limitano a disciplinare, in genere, solo le opere ricadenti nell'ambito urbano. L'attenzione posta al territorio rurale, finora trascurato dagli strumenti urbanistici che prevedono per la campagna solo il rispetto della regola della cubatura massima (0,03 mc/mq), viene a colmare indubbiamente una lacuna grave.

Per quanto riguarda le infrastrutture territoriali è evidente che debba essere il piano paesistico, in quanto piano comprensoriale, ad occuparsene perché spesso esse travalicano i confini comunali, come nel caso delle strade di collegamento, e dunque non è conveniente che siano normate a scala municipale.

A rafforzare il significato del piano paesistico quale strumento di disciplina delle aree agricole è sopraggiunta nel 1995 la legge regionale n. 14 che riduce l'efficacia dai piani stessi nelle zone «A», «B», «C» e «D» del P.R.G. o P.d.F., facendo prevalere in queste parti le disposizioni dei piani comunali. Tutt'al più le N.T.A. dei piani paesistici vengono ad integrare quelle contenute nei piani urbanistici e nei Regolamenti edilizi per alcuni aspetti, dalle finiture edilizie al divieto degli abbaini sui tetti (come nel piano paesistico dell'area del Fortore), ecc., supplendo alle carenze di questi ultimi dovute non tutte ad una inadeguata stesura dei piani comunali, ma anche al diffondersi della tendenza, che possiamo definire in un certo modo speculativa, ad aumentare con interventi impropri la volumetria edilizia consentita. Non è solo l'uso abitativo del sottotetto a preoccupare (il caso estremo è quello della città di Isernia dove tutti i nuovi palazzi hanno l'ultimo piano mansardato), ma pure il camuffamento nei progetti di fabbricati rurali di abitazioni in annessi agricoli, ma per questo fenomeno non sono state previste norme specifiche.

Le norme, in generale, rincorrono o prevengono le tendenze in atto e quindi i problemi ambientali nuovi che esse pongono. Per tale motivo, e non solo per il campo di azione più vasto, l'elenco delle indicazioni dei piani paesistici è più ampio necessariamente di quello dei piani regolatori comunali; cose che in passato non destavano preoccupazioni, come i movimenti di terra o le sistemazioni dei corsi d'acqua, perché, forse per i minori mezzi tecnici a disposizione, si era più rispettosi dell'ambiente, oggi richiedono una particolare attenzione per evitare danni al patrimonio paesaggistico. L'accresciuta sensibilità ambientale dei nostri giorni impone di adottare ogni cautela nei lavori riguardanti i beni naturali. Sono normati anche interventi per i quali non è prescritto l'obbligo dell'acquisizione dell'autorizzazione paesaggistica, come nel caso dei movimenti di terra che possono rientrare nell'attività agricola. Poiché molte norme contenute nei piani paesistici prescrivono la redazione di particolari elaborati progettuali o di progetti completi, anche qualora questi non fossero indicati in nessuna altra normativa tecnica (sismica, urbanistica, ecc.), si può dedurre che si è accresciuto il numero degli interventi effettuabili solo previa presentazione di un progetto. Prima all'entrata in vigore dei piani paesistici non era obbligatorio redigere un progetto per i movimenti di terra, sempre per utilizzare lo stesso esempio. La convinzione dei redattori del piano, come traspare da questa constatazione, è che la presenza di un progetto accurato è garanzia dello studio dell'intervento proposto e quindi delle conseguenze che esso produrrà sull'ambiente. Perciò più che fare ricorso a norme che dettano particolari prescrizioni da seguire nella redazione delle opere si tende a far crescere, tramite l'obbligo della progettazione, la consapevolezza delle implicazioni ambientali delle opere da realizzarsi; ciò costituisce un significativo passo in avanti verso una tutela partecipata. Insieme al tracciato stradale, in tale ottica, vanno indicate le cave di prestito e le discariche del terreno scavato per le quali, come nel progetto di un fabbricato, vanno precisate anche le modificazioni all'andamento del suolo.

Gli aspetti da mettere in evidenza nella lettura delle norme dei piani paesistici sono molteplici e ne analizzeremo solo qualcun altro. Alcune disposizioni hanno carattere di classificazione, come per le strade che vengono distinte in diverse categorie, dalle interpoderali alle superstrade, che poi servono per stabilire la ammissibilità nelle singole zone individuate nelle planimetrie di progetto dei piani paesistici; è significativo far notare, sia pure per inciso, che i parametri da potersi utilizzare sono svariati; nel caso dalle strade si è scelto quello della nomenclatura ufficiale e non quello dei loro connotati dimensionali, come forse sarebbe stato più opportuno.

Un ulteriore punto da sottolineare è la presenza di regole che possiamo considerare di ausilio alla progettazione in quanto contengono indicazioni sulle essenze vegetali e sulle modalità per la loro messa a dimora (si vedano le prescrizioni per il mascheramento di gabbioni o per il rivestimento delle scarpate). In questo modo viene fornito un



contributo importante per l'inserimento ambientale delle opere, supplendo all'assenza, nelle regioni, di specialisti nel settore. Tra le indicazioni che vengono fornite ci sono frequentemente le tecniche di bioingegneria che stanno stimolando la nascita, anche nel Molise, dalla cultura dell'ingegneria naturalistica. Esse rientrano, per altri versi, tra le norme che orientano il mercato edilizio, imponendo la riconversione delle imprese; così come il divieto abbastanza generalizzato all'impiego delle tapparelle sta obbligando gli artigiani a trasformare la propria produzione di infissi. Indirettamente possiamo far rientrare tra queste norme per così dire «progettuali» anche gli articoli che riguardano la sentieristica, le aree pic-nic e i campeggi. Infatti, se si riflette sul fatto che in alcune aree è escluso quasi ogni tipo di intervento ad eccezione delle attività legate alla fruizione della natura, bisogna dedurre che le indicazioni date per la realizzazione di sentieri, zone attrezzate, ecc. costituiscono una specie di voce di Capitolato per un progetto di valorizzazione. In altri termini, così come il vincolo di inedificabilità assoluta è un evidente invito alla formazione di un parco (che dovrebbe avvenire con una apposita legge che però il Consiglio Regionale tarda a varare), quindi un autentico indirizzo progettuale, in modo simile la descrizione della tipologia di sentiero o di campeggio viene ad essere già un elemento di questo ipotetico progetto, mancando solo la individuazione planimetrica di tale sentiero o la localizzazione di tale campeggio.

Tra le aree con i vincoli assoluti non vi sono le zone delimitate in planimetria, ma anche quelle con particolare vincolo indicato dalla normativa; è questo il caso della fascia di rispetto dei corsi d'acqua formulato su un parametro astratto (la distanza dalla riva del fiume) e non in base ad una ricognizione delle caratteristiche specifiche di ciascuna fetta di territorio contigua ad un corso d'acqua che costituisce una eccezione nel quadro delle norme dei piani paesistici.

Riprendendo quanto si è detto nella parte iniziale di queste note, l'estensore delle norme deve inevitabilmente operare una selezione tra le possibili categorie di opere da disciplinare; non si riusciranno mai, infatti, a comprendere nella normativa tutti gli interventi che si andranno ad effettuare sul territorio. Per ovviare a tale problema si è inteso comprendere nelle norme alcune prescrizioni riguardanti interventi che sono il presupposto per la realizzazione di altre opere, ancora una volta i movimenti di terra ed i muri di sostegno. Attraverso tali prescrizioni ci si cautela almeno rispetto ad impatti secondari, anche se non rispetto a quelli principali determinati dall'opera da realizzarsi, qualsiasi essa sia.

La vera questione che si pone è che il piano paesistico non ha previsto e quindi fornito una normativa per molte tipologie di opere che al momento della redazione dei piani non erano ancora programmate in così gran numero, tanto da divenire attualmente i principali fattori di trasformazione del paesaggio. Con altre parole si può dire che si sono andate affermando nuove tendenze nel campo delle costruzioni e

delle infrastrutture territoriali, rispetto alle quali i piani paesistici non si erano attrezzati. Dunque a fare fronte a questo processo di modificazione paesaggistica, una volta verificata l'insufficienza delle norme dei piani paesistici, è rimasto unicamente il momento dell'autorizzazione ex lege 1497/39. I provvedimenti autorizzativi svolgono dunque in questi casi un ruolo di supplenza; essendo però rilasciate caso per caso non permettono di avere una unitarietà di comportamento. E' possibile, in ogni modo, ricavare, dall'insieme delle autorizzazioni emesse, indirizzi generali e prescrizioni costantemente ricorrenti nell'istruttoria dei progetti. Proviamo ad elencare alcune di queste tipologie di opere che si sono andate affermando negli ultimi anni. Iniziamo con l'affrontare il tema, trascurato ma rilevante per l'immagine paesaggistica, delle opere lasciate incompiute. In sede di emanazione delle autorizzazioni ci si è imbattuti spesso nella presentazione di progetti di edifici ad un solo piano, privi di copertura, in previsione di innalzamenti successivi; in questi casi si è imposta la realizzazione di una pavimentazione in modo da trasformare l'estradosso del solaio in una terrazza. Un altro caso, meno frequente è quello dei Piani di insediamenti Produttivi su aree in pendenza: la predisposizione dei lotti edificabili impone la realizzazione di muri di sostegno finalizzati a creare i terrazzamenti con piazzali pianeggianti. Questi muri non saranno più visibili con l'affiancamento ad essi di capannoni, ma fin quando i lotti rimarranno vuoti essi saranno molto ben evidenti. Pertanto si è ritenuto di prescrivere il mascheramento dei muri fin quando non verranno costruiti i fabbricati industriali. Altro tipo di opera provvisoria sono le strade di servizio per il taglio dei boschi: al termine del taglio è necessario provvedere al ripristino dallo stato originario del suolo.

Passiamo ad analizzare alcune tematiche completamente nuove per le quali i piani paesistici non sono state di ausilio nell'esame paesaggistico. Si avverte in molti comuni l'esigenza di ampliare il cimitero e spesso questo ampliamento è ostacolato dalla presenza di abitazioni nel raggio di distanza minimo; la soluzione che viene proposta è la sopraelevazione del cimitero esistente con conseguenze sia sulla immagine di cimitero radicata nella cultura tradizionale come giardino e sia sui quadri panoramici circostanti in quanto l'alto muro viene a formare una barriera visiva. Un capitolo completamente assente nei piani paesistici è quello delle infrastrutture elettriche: dalle cabine (è stato prescritto il rivestimento dei manufatti prefabbricati) alle linee di trasporto dell'energia (si è verificato il posizionamento dei pali e il passaggio dei cavi), ai tralicci. Nello stesso campo problematico rientrano anche le questioni dell'illuminazione pubblica nei centri storici (le dimensioni delle mensole e la frequenza dei sostegni devono essere studiati in relazione alla morfologia dell'insediamento antico) e quella delle centrali idroelettriche per le quali si è registrato, negli anni scorsi, una ripresa della costruzione (la principale attenzione è stata posta ai canali di adduzione idrica che non debbono avere forme geometri-

che, ma assomigliare il più possibile ai corsi d'acqua naturali). Sempre nel settore delle opere tecnologiche si sono affrontati temi relativi a progetti di stabilimenti produttivi, per i quali si è prescritto di spezzare figurativamente con la suddivisione in più moduli le pareti troppo lunghe e monotone attraverso l'uso di colori o di materiali diversi; neppure i piazzali adiacenti devono avere una colorazione uniforme, ma sul pavimento, con opportuni trattamenti, devono essere leggibili le corsie di manovra, gli spazi per lo stazionamento e quelli per lo scarico e carico delle merci, ecc. Analogamente sono state svolte considerazioni per i parcheggi pubblici nei centri abitati: l'esigenza di ripartizione del suolo in diverse unità visive ha portato ad una interpretazione da semplici spazi per la sosta a punti intermodali con lo scambio (dal modo di trasporto dell'auto privata a quello dell'autobus a quello pedonale) e quindi a fatti complessi anche dal punto di vista percettivo. Le automobili condizionano non solo la forma urbana, ma anche l'aspetto degli edifici per la presenza dei garages nel livello più basso. Si è ritenuto di dover prescrivere la mascheratura della rampa di accesso che è un elemento non presente nella cultura del costruire del luogo. In effetti i problemi maggiori, sotto l'aspetto paesaggistico, li pongono le nuove attrezzature (garage, parcheggi, stabilimenti produttivi, impianti elettrici) che rischiano di modificare l'immagine consolidata di molte parti del Molise.

La società moderna si caratterizza non solo per il ricorso alle nuove tecnologie ma anche per i consumi molto più diffusi: ciò sta determinando la trasformazione paesaggistica di intere aree; tra queste la zona litoranea, una delle più sensibili ambientalmente, dove si riversa un gran numero di persone nella stagione balneare. Per evitare l'impatto dei numerosi stabilimenti balneari si è prescritto, nei testi delle autorizzazioni formulate, che i servizi non strettamente connessi con il bagno (come quelli sportivi e ricreativi) non vengano posizionati sulla spiaggia, ma che siano preferibilmente comuni a più stabilimenti in modo da conservare libera ed integra la fascia costiera e che i manufatti per i servizi vengano addossati il più possibile alla strada.

La trasformazione in atto nella società molisana, che sta faticosamente evolvendo da una condizione rurale a livelli di vita più elevati, sta generando conseguenze anche sull'aspetto delle nostre campagne. Fase marginale, ma significativa di questa trasformazione, è stata la domanda da parte dei Comuni di realizzare marciapiedi lungo molte strade di carattere agricolo che avrebbero acquisito così un aspetto urbano: si è ritenuto invece opportuno, per conservare la natura rurale dei percorsi, che piuttosto che marciapiedi vengano progettate piste ciclabili affiancate alle strade.

Il territorio extraurbano sta diventando anche la sede privilegiata delle attività del tempo libero e quindi nuove attrezzature vengono previste nei siti più gradevoli, come anfiteatri per spettacoli all'aperto, campi da gioco, ecc. che richiedono una risoluzione architettonica appropriata: si è prescritto che le gradonate dell'anfiteatro vengano

rivestite con materiali del posto in modo da mimetizzare il manufatto nell'ambiente circostante e, nello stesso tempo, da permettere — attraverso una diversificazione funzionale alla sottolineatura di percorsi e aree di sosta — di interpretare l'anfiteatro anche come piazza, punto di aggregazione del territorio rurale circostante, nel quale confluiscono una serie di viottoli. Si è ritenuto, inoltre, sempre per la finalità ricreativa, di sfruttare le opere di consolidamento del suolo (spesso necessarie per sorreggere i rilievi sui quali sorgono molti centri abitati in una terra ad elevata franosità qual è il Molise), trasformando i muraglioni di sostegno in terrazze, magari gradonate. Si è imposto di comprendere tali interventi edilizi in un progetto più ampio, teso a costituire dei parchi pubblici e a non lasciare così le terrazze-belvedere come attrezzature isolate. Si pone con frequenza anche il problema di manufatti realizzati con le norme relative alle stalle ma che oggi hanno acquisito le dimensioni di un capannone industriale e perciò vanno trattate paesaggisticamente alla stregua di questi.

L'immagine del territorio rurale subisce un pesante condizionamento delle tante strade che continuano ad essere costruite. Si è inteso, attraverso la pratica delle autorizzazioni, integrare le arterie viarie ai luoghi attraversati, prescrivendo la realizzazione di punti di sosta con belvedere, in qualche caso attrezzature al contorno della strada sul modello delle strada parco. Un'attenzione particolare hanno avuto gli svincoli che sono i punti per l'impatto ambientale. Un problema a sé stante è costituito da un nuovo tipo di strada che va diffondendosi, le circonvallazioni ai centri abitati anche piccoli, per le quali si è prescritto l'integrazione all'ambito periurbano di riferimento: per favorire tale integrazione non è possibile avere tratti in trincea o in rilevato ed è necessario assicurare gli innesti alla maglia viaria esistente.

Dalle strade, poiché siamo giunti all'area urbana, passiamo ai marciapiedi che devono avere un disegno della pavimentazione capace di marcare le plurime funzioni che esso è chiamato ad assolvere, sottolineando la direttrice di percorrenza, gli ingressi agli spazi privati, i punti di sosta, ecc.

Decidiamo in queste brevi note di non varcare oltre la soglia dell'area urbana per la complessità dei problemi paesaggistici che essa pone, ma che sono trattati principalmente dai piani urbanistici comunali e meno direttamente da quelli paesistici.

### Lineamenti di metodo per l'analisi dei progetti

Nell'analisi dell'intervento occorre procedere distinguendo due fasi: A) la localizzazione dell'opera, B) la definizione dell'opera.

#### A - La localizzazione dell'opera

L'esame della localizzazione precede quella delle caratteristiche

funzionali. Nella valutazione della localizzazione sono in gioco impatti ambientali più significativi; a questo proposito si fa rilevare che impatti troppo forti riscontrati in questo esame portano ad escludere necessariamente l'ammissibilità dell'opera, a differenza di quelli che si registrano nell'esame delle caratteristiche formali, adeguabili modificando le caratteristiche non adatte. Infatti, una volta fatta salva la possibilità di localizzare l'opera in un dato sito, è solo una questione di definizione della forma dell'opera, non entrando più in gioco la valutazione relativa alla collocazione della stessa in quel sito. Comunque, occorre precisare che esiste, in alcuni casi, una possibilità di interazione tra forma dell'opera e scelta del sito. Per comprendere meglio la priorità che viene assegnata all'esame della localizzazione bisogna ribadire che gli impatti ambientali legati all'ubicazione sono generalmente maggiori di quelli prodotti dalle caratteristiche formali. Si esplicano di seguito gli impatti da valutare per le differenti tipologie:

- *L'impatto sugli elementi naturalistici.* Sono questi i principali valori da tutelare, posti, dalla più recente normativa, tra i fattori fondamentali della configurazione del paesaggio (la legge Galasso ne fornisce un elenco, dai corsi d'acqua, ai boschi, ai laghi, alla costa, dalla montagna alle zone umide). Che la natura abbia una considerazione prioritaria è certamente dovuto al riconoscimento che essa è un «bene non riproducibile», cioè, una volta distrutto non può essere ricostruito. E', dunque, evidente la rilevanza che ha la sua salvaguardia rispetto agli altri valori paesaggistici, come il valore percettivo o quello semantico che, qualora alterati, possono essere pur sempre ripristinati rimuovendo l'opera impattante (mentre gli equilibri naturali difficilmente possono essere ricreati). Ne scaturisce che non può essere consentito, ad esempio, costruire una casa in una superficie boscata al costo di far sparire irrimediabilmente quel bene naturalistico;

- *L'impatto percettivo.* Va valutato in relazione a determinati punti di osservazione che devono coincidere con i luoghi maggiormente frequentati dal più largo pubblico come può essere la piazza di un paese o un belvedere, o una strada di grande comunicazione. In quest'ultimo caso si tratta di un punto di osservazione «dinamico», di un osservatore in movimento, in contrapposizione agli altri che possono essere definiti punti di osservazione «statici»: nel primo caso l'attenzione ai particolari presenti nel contesto paesaggistico è minore. Dunque, incidono sull'impatto percettivo il tempo di osservazione e la distanza: tanto più l'intervento da farsi è situato lontano dall'osservatore tanto meno è forte l'incidenza sul quadro visivo, dissolvendosi nello scorcio paesaggistico. Variano inoltre, variando la distanza, gli ambiti paesaggistici coinvolti e, a seconda della lontananza dell'osservatore, vengono in evidenza aspetti diversi dell'opera da realizzarsi. Alla maggiore distanza l'intervento sarà connotato solo nei suoi caratteri generali quali massa, altezza, colore, che andranno valutati nella visione

d'insieme del paesaggio. In una veduta più ravvicinata sarà leggibile la forma architettonica per la quale va valutato l'impatto solo sul settore del contesto paesaggistico nel quale l'intervento è compreso;

- *L'impatto sui valori semantici.* E' riferito alla capacità dell'intervento proposto di modificare il significato del luogo. Esso, quindi, è prodotto più che dall'oggetto fisico da realizzarsi, dalle funzioni che esso è chiamato ad ospitare (l'inserimento di un negozio di abbigliamento «casual» all'interno di un centro storico o la trasformazione di un antico stabile in una paninoteca oppure, ancora, l'apertura di una discoteca a fianco ad una chiesa di stile romanico). Può avere un valore semantico anche la forma di un fabbricato, come nel caso di una costruzione verticale che rimanda figurativamente all'immagine di una torre medioevale, venendo a costituire così un riferimento simbolico per il territorio circostante. L'impatto semantico può essere determinato conducendo un'apposita analisi in sede di valutazione dell'intervento, ma più appropriatamente è con i piani urbanistici che vanno individuati i valori semantici presenti in una determinata area e, tra questi, quelli che si intende tutelare al fine di conservare l'identità territoriale. Infatti il significato che i luoghi devono avere va stabilito nel momento della predisposizione degli strumenti di pianificazione. In tale ambito può essere disposta sia la conferma dei valori semantici esistenti sia la creazione di nuovi fatti di interesse semantico (quando magari occorre irrobustire il senso di un luogo in via di degrado). Il significato di un posto non può essere fissato una volta per tutte, ma varierà a seconda del peso che esso è destinato ad assumere nel piano urbanistico o paesistico. Si pensi, a questo proposito, al differente significato che può essere attribuito nel tempo ad una piazza: da luogo per cerimonie ufficiali, a punto di ritrovo giovanile, a meta di cortei sindacali e politici a così via. Quando, invece, occorrerà esaminare l'impatto semantico in assenza di piani urbanistici o paesistici sarà necessario tenere presente, anche in questo caso, il numero di persone che percepiscono l'impatto semantico. La differenza che intercorre con l'impatto percettivo è che mentre gli aspetti visivi coinvolgono solo chi li osserva, i valori semantici di un dato luogo possono essere avvertiti pure da chi non è presente;

- *L'impatto sulla qualità della vita.* Si tratta di un particolare tipo di impatto che ha il suo riferimento normativo nel R. D. di attuazione della L. 1497/39 quando questo impone la salvaguardia del verde pubblico non solo per motivi estetici ma anche per garantire un soddisfacente standard ambientale della città. La verifica dell'impatto che definiamo «esistenziale» va condotta nel caso della previsione di aree verdi o della loro riduzione, della localizzazione di discariche, ecc.;

- *L'impatto di tipo storico.* Per legge va protetta l'immagine dal



paesaggio costruito dall'uomo e pertanto gli elementi che lo compongono e lo caratterizzano: dall'architettura minore alle tracce del paesaggio agrario storico (muretti di recinzione, siepi, viottoli, ecc.);

• *L'impatto geomorfologico.* Viene analizzato nella fase della localizzazione dell'opera perché, pur essendo richiesta per tale verifica la conoscenza della forma dell'edificio, almeno nelle sue linee generali, esso è relativo non all'aspetto architettonico, ma al suo adattamento al sito. È ritenuto il miglior adattamento quello che mira a contenere i movimenti di terra necessari per l'edificazione. La finalità è quella della conservazione del suolo. Si segnala che esiste un impatto di tipo geomorfologico anche alla scala architettonica, connesso con la cultura costruttiva del luogo, che verrà visto in seguito.

#### B - La definizione formale dell'opera

In considerazione della differente scala di intervento le diverse tipologie di impatto sono trattate in questo modo:

• *L'impatto semantico.* È necessario assicurarsi che il progetto, una volta realizzato, garantisca una corretta lettura dei "segni" visibili sul territorio, per i quali ci deve essere sempre una corrispondenza tra l'immagine esterna e la destinazione interna. Del resto questo è un principio affermato dai teorici dell'architettura fin dal XVIII secolo per i quali «la forma segue la funzione». Di qui la necessità della censura al frequente ricorso all'"escamotage" di camuffare locali a scopo abitativo per annessi agricoli;

• *L'impatto percettivo.* Si manifesta specialmente quando il volume edilizio proposto è di grandi dimensioni, come nel caso di uno stabilimento produttivo o di una stalla. Per mitigare tali impatti è possibile adottare accorgimenti quali la suddivisione di facciate continue troppo lunghe in più moduli, la riquadratura o la movimentazione delle pareti o, se impossibile, la schermatura vegetale. Dal punto di vista percettivo un aspetto da verificare è che tutto il volume proposto sia ben giustificato; si mira, in questo modo, a ridurre gli ingombri visivi prodotti da masse edilizie non utilizzabili compiutamente, come nel caso dei piani mansardati creati spesso per superare limiti volumetrici imposti dagli strumenti urbanistici;

• *L'impatto architettonico.* Il primo punto da verificare è quello della congruenza di ogni parte del fabbricato in progetto con la tipologia edilizia prescelta. Pertanto, da un lato bisogna fare in modo che tutti gli elementi dell'edificio abbiano un valore funzionale e non risultino disposti casualmente (ad esempio, è appropriato che un terrazzo guardi verso valle e non verso monte) e, dall'altro lato, si deve perseguire la coerenza tipologica mettendo in relazione la disposizione planimetrica con la forma del tetto e

con gli elementi di facciata;

• *L'impatto sull'ambiente storico.* Gli edifici devono tendere a confrontarsi con l'immagine della casa tradizionale, in modo da conservare i caratteri del paesaggio storico. In un centro storico è più difficile ammettere la realizzazione di edifici eterogenei, perché si tratta di una zona altamente sensibile. Ciò non solo a livello di aspetto architettonico, ma anche a livello tipologico o meglio del rapporto tra tipologia edilizia e morfologia urbana, in quanto occorre rispettare i caratteri tradizionali dell'insediamento, cioè i modi di insediarsi consolidati storicamente (per fare un esempio, se in un centro storico vi sono strade lungo le quali nessuna casa ha il proprio ingresso, non si può smentire questa regola tipologica con l'apertura di un ingresso di un fabbricato su tali strade). In qualsiasi edificio, inoltre, si devono conservare, nel caso di interventi di ristrutturazione, o imporre, nel caso di nuove realizzazioni, i caratteri architettonici affermativi nella cultura costruttiva del luogo; si citano tra gli altri il trattamento specifico della fascia basamentale degli edifici – cioè l'attacco a terra che ha la funzione di collegare il fabbricato con il suolo – il tipo di definizione della linea di chiusura in alto (il cornicione) – perché al coronamento è assegnato il compito di concludere l'immagine dell'edificio verso il cielo – la forma dei balconi, ecc.; tali caratteri devono essere presenti anche negli edifici a scopo produttivo.

Infine si vuole accennare agli ulteriori livelli di approfondimento relativi le *finiture esterne* e la *sistemazione dell'area circostante*. Per quanto riguarda il primo punto, per migliorare l'inserimento nel contesto ambientale dei nuovi manufatti bisogna avere cura pure dei materiali edilizi: vanno impiegati quelli della tradizione architettonica locale, oppure in aree meno "sensibili" paesaggisticamente, materiali che per forma, dimensione e colore li richiamano. Per quanto riguarda la sistemazione dell'intorno, occorre verificare che sia salvaguardato il verde e limitati i movimenti di terra per ridurre le trasformazioni dei luoghi; inoltre, occorre dare una precisa connotazione alle varie superfici in relazione al loro specifico uso (pedonale, carrabile, area di sosta, slargo antistante un ingresso, luogo comunitario, ecc.) in modo da conferire distinte qualità ai luoghi, attraverso una accurata progettazione delle pavimentazioni.

#### Per conclusione

Occorrono alcune considerazioni per meglio chiarire l'impostazione seguita. Si tratta di un metodo che può essere definito della "esclusione progressiva", attraverso il quale è possibile verificare la compatibilità dell'intervento proposto con i valori presenti nel contesto paesaggistico. Per stabilire l'esclusione di un progetto si procede individuando anche implicitamente il limite di «sopportabilità» di quel

paesaggio per ciascuno dei valori paesaggistici coinvolti (percettivi, semantici, geomorfologici, ecc) e rispetto a questo, verificare l'impatto dell'opera da realizzarsi e cioè se supera o meno quel limite. Si è parlato di «esclusione progressiva» perché il procedimento è del tipo «a cascata»: dapprima viene verificata l'ammissibilità della localizzazione dell'opera e poi, se questa risulta positiva, si passa a quella della sua definizione formale. Il limite di «sopportabilità» deve essere definito volta per volta; esso inoltre varia a seconda della scala utilizzata per l'esame dell'intervento proposto. Alla scala maggiore si riconosce il limite oltre il quale un determinato paesaggio può perdere la propria identità in quanto un intervento proposto, se realizzato, può depotenziare alcuni importanti valori.

Alla scala intermedia (l'esame della forma architettonica) il limite è dato, ad esempio, dalla capacità dell'oggetto proposto di rappresentare la funzione che assolve (che può avere soluzioni formali differenti); oppure, se è libera la scelta della tipologia edilizia (però una volta scelta, impone che sia seguita con sufficiente rigore), dalla consequenzialità della scelta che si intende adottate; oppure ancora dall'aver affrontato nel progetto proposto tutte o in parte le problematiche emergenti nella tradizione architettonica locale (il tema dell'attacco al suolo dell'edificio, la sottolineatura delle aperture, ecc.).

Analogamente all'ultimo livello di questa scala, quello relativo ai materiali di facciata, si può stabilire il limite di «sopportabilità» verificando l'appartenenza dei materiali prescelti alla gamma di quelli utilizzati localmente. Il limite, in definitiva, non va inteso come un punto definito, ma come un ventaglio di possibilità.

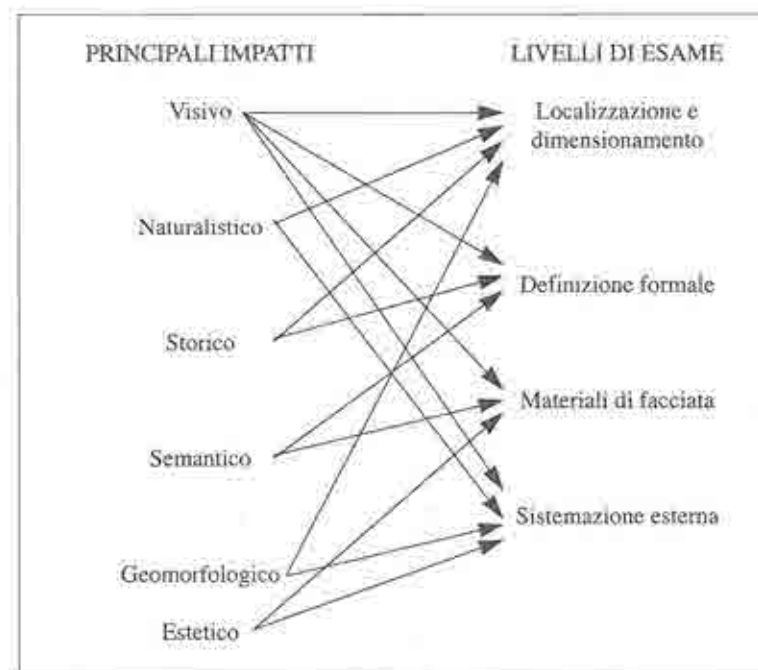
Un chiarimento, infine relativamente al termine «progressiva» che affianca quello di «esclusione» e sul perché si debba partire dall'alto, cioè dalla verifica degli impatti alla vasta scala. Alla scala della localizzazione, cioè degli impatti sul paesaggio, sono coinvolti un maggior numero di osservatori: l'esame della localizzazione precede quello dell'aspetto architettonico, così come l'ubicazione è preliminare al progetto esecutivo; in definitiva le fasi della localizzazione dell'opera e quella della sua definizione architettonica corrispondono ai due momenti diversi dell'osservazione: da lontano e da vicino.

Questa metodologia richiama quella della valutazione di impatto ambientale. In effetti anche qui, come nella procedura VIA, si può sintetizzare il processo di verifica con l'adozione di una matrice - lungo l'asse delle ascisse le componenti dell'intervento da realizzarsi e lungo l'asse delle ordinate i vari fattori paesaggistici. Per quanto riguarda questi ultimi bisogna specificare che essi non sono costituiti dalle diverse parti del paesaggio (ad esempio, i centri urbani quali poli visivi, il crinale dei monti quali confini dell'ambito visuale, ecc.), ma dai vari significati che il paesaggio può avere e, cioè, dai valori che l'uomo attribuisce al paesaggio (quello culturale, quello meramente percettivo, ecc.). Anche nelle teorie sulla VIA si è andata affermando la convinzione che occorre verificare l'impatto di un determinato pro-

getto più che sui molteplici elementi del contesto ambientale, sugli effetti che tali elementi producono sull'uomo (in altri termini, non si tratta di vedere se l'acqua non è pura, e basta, ma se essa è inquinata e, perciò, dannosa per l'uomo). Il metodo da noi adottato è teso a verificare il possibile mutamento che si può produrre ai significati che un paesaggio riveste per l'uomo.

D'altro canto queste molteplici letture (da quella storica a quella estetica a quella naturalistica, a quella legata alla psicologia della visione) sono in relazione ai diversi livelli di interpretazione che a loro volta dipendono dalla diversa formazione culturale delle persone (per approfondimenti si confronti con la teoria di Umberto Eco sull'opera d'arte come «opera aperta»). In questo confronto con la VIA bisogna anche mettere in evidenza ciò che separa, per la differente finalità, la verifica paesaggistica da questa procedura: mentre la VIA è finalizzata alla comparazione tra più soluzioni progettuali, tra le quali individuare la meno impattante, la verifica paesaggistica ha il compito di valutare l'inserimento nel contesto ambientale di una proposta progettuale e non quello di scegliere tra più alternative.

#### Schema 1. Modalità dell'intervento regionale. Rapporto tra gli Impatti principali e i Livelli prescelti per la verifica



#### Materiali di facciata

##### Impatto visivo

Verifica del rispetto dell'immagine tradizionale dei fabbricati  
Verifica del rispetto della cultura costruttiva del luogo  
Verifica della correttezza semantica  
Verifica del rispetto di elementi storici

##### Sistemazione esterna

Impatto semantico  
Impatto sull'andamento del suolo  
Verifica del rispetto dell'immagine tradizionale degli spazi esterni  
Verifica della congruenza con il fabbricato o con il contesto insediativo  
Verifica del rispetto della cultura costruttiva del luogo  
Verifica della correttezza tipologica dell'organizzazione degli spazi  
Verifica della compiutezza dell'organizzazione spaziale  
Impatto naturalistico

Schema 2. Modalità dell'intervento regionale. I Livelli prescelti per la verifica

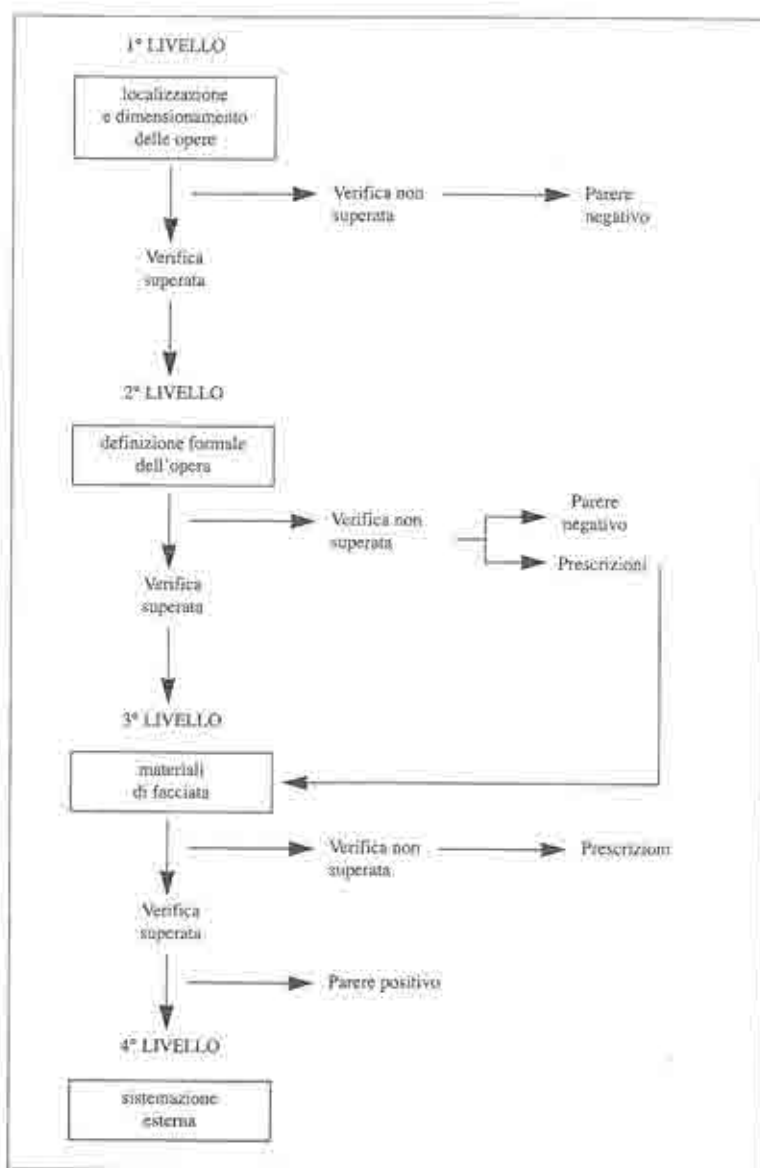
CRITERI E VERIFICHE PER LA VALUTAZIONE FORMALE DELL'OPERA

Localizzazione e del dimensionamento delle opere

Impatto visivo  
 Impatto naturalistico  
 Impatto su paesaggio storico  
 Impatto sull'andamento del suolo  
 Impatto sulla qualità della vita  
 Impatto sulla morfologia urbana e territoriale  
 Impatto semantico

Definizione formale delle opere

Verifica sulle correttezza e congruenza del «Segno» architettonico (impatto semantico)  
 Verifica della inevitabilità dei volumi proposti (impatto visivo)  
 Verifica della validità della tipologia architettonica (impatto sulla percezione estetica)  
 Verifica del rispetto dell'immagine tradizionale del fabbricati (impatto sulla percezione estetica)  
 Verifica del rispetto della cultura costruttiva del luogo (impatto sulla percezione estetica)  
 Verifica del rispetto di elementi storici.



IV. Approfondimenti

Le trasformazioni.

La variante di Venafro: l'amministrazione comunale nella biografia di una intenzione

di Leonardo Forte

Un problema aperto

La strada statale n° 85, tra le più importanti del Molise, consente la connessione diretta tra la costa adriatica e quella tirrenica; attraversa la città di Venafro nel cui tratto urbano prende il nome di via Colonia Giulia. Con il passare degli anni la strada è diventata l'asse principale della città: attualmente è il luogo dove si localizzano le sedi degli scambi con il "mondo esterno": lungo il percorso le principali attività commerciali e di servizio; ma lo spazio urbano è diventato sempre più caotico, confuso e soffocato dall'eccessivo traffico automobilistico di transito. Per questi motivi i cittadini sostengono da molto tempo la necessità di realizzare un percorso in variante per diminuire il traffico, specialmente quello pesante, nel centro abitato; ma dopo quindici anni ancora nulla è stato realizzato.

La vicenda della variante alla statale 85 è per molti aspetti unica nel panorama regionale. Gli antichi tracciati che attraversavano i centri abitati delle aree interne del Molise, sono stati infatti, da tempo rettificati e deviati per favorire collegamenti più rapidi ed efficienti: Bojano, Campobasso, Isernia, Termoli sono dotati di un sistema di accessi alternativi al vecchio percorso ed esterni al centro abitato. La costruzione della variante alla statale 85, per essere l'unica strada non locale che ancora attraversa un centro urbano rilevante, è dunque un tema urbanistico rilevante che occupa ormai regolarmente e da tempo un posto prioritario nell'agenda dei politici locali, ma l'azione congiunta di alcuni attori sposta nel tempo la soluzione del problema. L'Amministrazione Comunale e l'A.N.A.S. sono i soggetti istituzionali ai quali è attribuito un importante potere formale, ma al contempo sembrano avere una limitata capacità strategica e le proposte raramente risultano essere efficaci; come si vedrà essi hanno un ruolo primario nella vicenda, al pari degli abitanti che più direttamente vivono il disagio. Sono questi ultimi che sollevano il problema stimolando e sostenendo l'azione dei soggetti responsabili istituzionalmente al fine di indurre il cambiamento di una situazione difficile. Altri attori locali, con motivazioni ed obiettivi differenti, sono invece contrari alla realizzazione della variante: le associazioni di ambientalisti, in quanto disapprovano alcune scelte progettuali ritenute di forte impatto ambientale, e i commercianti che temono che la deviazione del traffico possa dare luogo alla perdita dei vantaggi derivanti dalla posizione della propria attività lungo l'attuale strada. Entrambi utilizzano le pro-



prie prerogative per rendere evidenti e insuperabili i limiti dei progetti presentati e vane le tante proposte<sup>1</sup>.

Per descrivere la vicenda della variante alla SS 85, alquanto lunga e complessa, si vogliono qui ricostruire gli avvenimenti principali e le azioni dei soggetti protagonisti del processo decisionale.

### Dapprima "l'indifferenza"

Negli anni ottanta la rete delle infrastrutture regionali è largamente incompleta: le arterie di fondovalle, oggi elementi principali della viabilità regionale, sono parzialmente realizzate o ancora in costruzione; la linea ferroviaria interna è molto vecchia e i collegamenti sono poco efficienti; in questo periodo si conferma la necessità di superare l'arretratezza del sistema complessivo delle reti. Del resto l'unica strada a scorrimento veloce funzionante è la fondovalle del Biferno, che collega il Molise centrale con il polo industriale di Termoli e con l'autostrada A14.

I progetti di maggiore rilevanza nella provincia di Isernia, intorno ai quali si concentrano l'attenzione e il dibattito pubblico, sono il tratto ferroviario Venafro-Rocca D'Evandro e la variante alla statale 85. Il primo progetto è importante perché permette il collegamento diretto della linea ferroviaria molisana con quella Roma-Napoli<sup>2</sup>; mentre la realizzazione della variante stradale, in corrispondenza di Venafro, consentirebbe ai mezzi pesanti di aggirare un punto nevralgico fortemente congestionato. Per queste due opere, entrambe di notevole rilevanza, sin dall'inizio le difficoltà sono molte. I lavori della tratta ferroviaria, iniziati nel 1981 (il progetto risale a circa dieci anni prima)<sup>3</sup>, procedono molto lentamente per lo scarso interesse dell'Ente nei confronti delle linee interne<sup>4</sup>. Il giudizio diffuso di arretratezza del sistema infrastrutturale trova conferma indiretta anche nel contenuto del "Progetto speciale delle aree interne" finanziato dalla Cassa per il Mezzogiorno che, nel 1981, stanziava 126 miliardi per completare la rete idrica regionale (ancora largamente insufficiente), le infrastrutture industriali (poche e disorganizzate) e per valorizzare i beni di interesse storico.

Alle carenze delle infrastrutture di trasporto e alla mancanza di un progetto complessivo di potenziamento, si aggiunge la difficoltà a completare i lavori iniziati da poco: quelli della linea ferroviaria Venafro-Rocca D'Evandro procedono molto lentamente anche per la complessità delle opere da eseguire ma soprattutto per il fallimento dell'impresa vincitrice la gara d'appalto. Nel gennaio 1982 l'impresa ICOMEC dichiara il fallimento e i lavori per la costruzione della linea ferroviaria si interrompono; la stampa locale enfatizza questo avvenimento sottolineando i gravi danni che il blocco dei lavori causa ai dipendenti dell'impresa e ai contadini ai quali sono state espropriate le terre. Questa situazione, già difficile, peggiora ulteriormente con la soppressione del 10% dei treni effettuata dal Compartimento delle

<sup>1</sup> Per la definizione degli attori e dei loro ruoli, cfr.: Bruno Dente, Paolo Fareti (1992) *La valutazione dell'efficacia dell'intervento amministrativo nel Mezzogiorno: l'approccio dell'analisi delle politiche pubbliche*, IRS/Formez.

<sup>2</sup> La linea Venafro-Rocca D'Evandro è definita dai piani delle Ferrovie "variante per la diminuzione della percorrenza ferroviaria sulla Roma-Bari, via Campobasso"; questa infrastruttura, infatti, consentirebbe una riduzione di circa un'ora nel collegamento da Roma a Campobasso.

<sup>3</sup> L'inserimento della linea nel piano poliennale delle Ferrovie dello Stato risale al 17 luglio 1969.

<sup>4</sup> Ciò si desume dai modesti investimenti delle Ferrovie e dalle notizie riportate sulla stampa locale.

Ferrovie di Napoli.

Intanto la Cassa per il Mezzogiorno stanziava 3,5 miliardi per il completamento della fondovalle del Trigno, che collega Isernia con Vasto<sup>5</sup>, e 7 miliardi per la realizzazione di una nuova strada a scorrimento veloce, da Isernia a Castel di Sangro, che consente di raggiungere rapidamente l'area turistica di Roccaraso e di collegare meglio i comuni dell'alto Molise. Anche la Giunta Regionale, su proposta del Ministero dei Lavori Pubblici, nell'ottobre 1982 approva un provvedimento per il riassetto delle principali strade. Nel documento si affronta la definizione della futura rete stradale regionale sui due livelli principali, nazionale e interregionali. L'autostrada A14 e la "dorsale appenninica", Terni-Rieti-Avezzano-Atina-Isernia-Benevento, fanno parte del primo livello; per il secondo è previsto il miglioramento del collegamento tra la costa adriatica e quella tirrenica, con il completamento dell'itinerario sulla fondovalle del Trigno, l'ultimazione della Atina-Isernia e dell'itinerario Abruzzo-Molise-Puglia.

In questo periodo l'interesse delle amministrazioni competenti si concentra quasi esclusivamente attorno al problema dell'adeguamento del sistema infrastrutturale. Tra le opere ricomprese nell'obiettivo risulta rilevante la costruzione degli svincoli della variante alla statale n° 85, in corrispondenza di Isernia. Altre questioni locali invece rimangono irrisolte malgrado siano costantemente poste all'attenzione della collettività anche attraverso la stampa locale; ad esempio sul problema della variante alla statale 85 si concentrano le iniziative degli abitanti e l'impegno della stampa che mantiene costantemente viva l'attenzione sui pericoli connessi all'eccessivo traffico automobilistico nel centro di Venafro, anche in considerazione dei gravi incidenti ricorrenti in alcuni punti particolarmente pericolosi. Sono soprattutto gli allievi di due scuole elementari nelle vicinanze di Via Colonia Giulia ad essere in pericolo, tanto che nei primi anni '80 numerosi incidenti coinvolgono i bambini dei due istituti<sup>6</sup>. La stampa locale, a fronte del disinteresse degli amministratori che solo di rado si occupano del problema, pone alla discussione anche il danno ambientale da gas di scarico.

Il sistema politico locale, in questa fase, sembra trascurare la questione. Sono soprattutto i cittadini, attraverso la stampa, e la stampa in prima persona, a porre al centro dell'attenzione i gravi disagi generati dal traffico. Le istituzioni tentano di risolvere altri problemi ritenuti più urgenti, quali il completamento di alcune opere pubbliche<sup>7</sup> e la redazione del nuovo piano urbanistico comunale ritenuto necessario per superare il blocco dell'edificazione.

### I dissensi dei cittadini e le prime (inadeguate) soluzioni del problema

La conclusione della prima fase della vicenda è segnata dal protagonismo degli abitanti che intraprendono azioni di contrasto e di stimolo nei confronti del sistema politico locale considerato inadegua-

<sup>5</sup> Questa strada, attualmente operativa, è forse l'arteria regionale più importante, poiché consente un rapido collegamento tra la costa adriatica e quella tirrenica.

<sup>6</sup> Tra il mese di ottobre e novembre del 1982 si verificano 20 incidenti stradali lungo la statale 85.

<sup>7</sup> I programmi dell'Amministrazione Comunale di Venafro prevedono esclusivamente la realizzazione di nuove strade di quartiere, la riorganizzazione del tessuto urbano e il completamento delle opere di urbanizzazione in alcune zone della città.

<sup>8</sup> La prima petizione scritta dai residenti è pubblicata sulla stampa locale nel mese di giugno 1983; in realtà il problema della costruzione della variante comincia molti anni prima: nel 1979 il Comune di Venafro approva all'unanimità il progetto della variante alla SS 85 realizzato da TECNITALIA finanziato dalla Cassa per il Mezzogiorno; successivamente, però, altri comuni si dichiararono contrari alla costruzione di questa nuova strada e ricorrono al T.A.R. per bloccare il suo iter.

<sup>9</sup> Un'ordinanza del Sindaco, del primo febbraio 1984, vieta per un anno la sosta lungo Via Colonia Giulia ai veicoli in transito.

<sup>10</sup> Bruno Dente sostiene che uno degli elementi che caratterizza il "policy style" italiano è rappresentato proprio dal clima di continua emergenza: se in alcuni casi questa può essere

considerata una strategia, più spesso è "il frutto dell'accumularsi di problemi cui non si riesce a dare risposta, se non quando essi appaiono non ulteriormente eludibili", Bruno Dente (a cura di) (1989) *Le politiche pubbliche in Italia*, Il Mulino, Bologna, pag. 41.

<sup>11</sup> Il ruolo che può essere attribuito ai cittadini è quello del "regista" che, soprattutto nei processi lunghi e conflittuali, tenta di mantenere vivo l'interesse intorno alla questione per evitare la sua interruzione; Cfr. Bruno Dente, Paolo Farei (1992), *cit.*

to ad affrontare i problemi che quotidianamente si pongono: dal giugno 1983 si sottoscrivono numerose petizioni che denunciano l'urgenza di giungere rapidamente ad una soluzione. In questo modo si tenta di mantenere vivo l'interesse attorno alla vicenda e di evitare che il processo avviato, sebbene lento, si arresti<sup>8</sup>. Le continue pressioni della cittadinanza spingono l'Amministrazione Comunale ad affrontare apertamente la questione: il primo intervento proposto, in attesa della realizzazione della variante, consiste nel vietare la sosta ai veicoli lungo la strada, causa di numerosi incidenti e notevoli rallentamenti del traffico, soprattutto durante i fine settimana<sup>9</sup>. I commercianti, dal canto loro, contestano la decisione che di fatto riduce l'attività derivante dal traffico di passaggio, in particolare dei vacanzieri del fine settimana. La vicenda non riesce a superare la forte conflittualità, nonostante il rinnovato interesse dell'Amministrazione Comunale e degli altri enti. La Regione Molise, infatti, nell'aprile 1984 propone interventi sulla rete viaria quali la realizzazione di alcuni importanti tratti stradali per consentire un migliore collegamento con le aree interne nella regione: la tangenziale nei pressi di Termoli, la strada Atina-Isernia, l'eliminazione di alcuni valichi di montagna, la costruzione della Sangritana, collegamenti minori e la variante nei pressi di Venafro.

Nel 1985 il sindaco reitera il divieto di sosta lungo la via Colonia Giulia ai pullman diretti verso le stazioni sciistiche dell'Abruzzo e del Molise e provenienti soprattutto dalla Campania. Tale decisione è assunta a tutela dell'incolumità dei cittadini e dei turisti esposti ai pericoli del traffico; il provvedimento, però, non basta a limitare i disagi: si verificano ancora alcuni gravi incidenti, il traffico molto spesso è paralizzato, la rumorosità è sempre eccessiva e inoltre i servizi agli automobilisti (i nuovi marciapiedi, le fermate degli autobus e le nuove aree di parcheggio) non sono ancora realizzati.

Si marca, in questa fase, l'inadeguatezza delle soluzioni proposte dal sistema politico locale, inadatto a governare i conflitti: le decisioni che si assumono sembrano solo banalizzare un problema complesso che interessa una pluralità di attori con obiettivi contrastanti e difficilmente negoziabili; le soluzioni dell'Amministrazione Comunale, inoltre, sono proposte sempre in un clima di continua emergenza che origina nuovi dissensi: se l'azione soddisfa (anche parzialmente) le richieste dei cittadini logorati da una situazione insostenibile, la stessa produce nei commercianti forte disappunto e inasprisce i contrasti con gli amministratori<sup>10</sup>.

#### **Le Istituzioni manifestano un rinnovato interesse: l'illusorio successo dei cittadini**

Durante la fine degli anni '80 i residenti continuano a mantenere in tensione il processo<sup>11</sup> e inducono l'Amministrazione Comunale a

cercare rapidamente nuove soluzioni; parallelamente la vicenda si arricchisce grazie al contributo di altri attori portatori di nuove istanze. In questo contesto rinnovato la stampa locale riveste un ruolo sempre più importante; il linguaggio utilizzato dalle testate locali è significativo: le decisioni degli Enti sono riportate con enfasi spesso esagerata, a volte in modo ambiguo, sottolineando soprattutto la gran mole di lavoro sottesa nelle poche opere realizzate e inoltre ad alcune notizie date per certe, seguono quasi sempre clamorose smentite<sup>12</sup>.

Nel 1986 viene pubblicato il Piano degli interventi proposto dal Consiglio di Amministrazione dell'A.N.A.S. per il triennio 1985/1987 che prevede investimenti per la variante alla statale 85. La stampa dà molto risalto alla notizia, come se la vicenda fosse prossima ad una rapida conclusione; in realtà questo primo finanziamento non potrà mai essere utilizzato poiché i progetti elaborati dall'A.N.A.S. non saranno mai effettivamente esecutivi.

La continua azione dei cittadini dà ora i primi frutti. Nel 1987 viene presentato il progetto preliminare della variante con tracciato parallelo alla vecchia strada che si collega alla SS 6 Casilina tramite una "bretella". A giugno, inoltre, cominciano alcuni lavori di sistemazione di Via Colonia Giulia con l'ampliamento dei marciapiedi per una maggiore sicurezza dei pedoni. Queste opere, seppure necessarie per motivi di sicurezza, certamente non determinano né favoriscono la diminuzione del traffico: per questo motivo sono sempre gli abitanti a chiedere di deviare almeno temporaneamente il transito (cinquemila veicoli al giorno, secondo i dati riportati dalla stampa locale) su un'altra strada, in attesa di una soluzione definitiva.

Il clima favorevole e di maggiore fiducia dell'opinione pubblica, muta bruscamente a seguito dei contrasti tra gli amministratori comunali. Il progetto dell'A.N.A.S., che prevede un tracciato di variante molto lontano dalla città, viene contestato da alcuni consiglieri che sostengono la necessità di non allontanarsi di oltre 500 metri dal centro urbano per non disperdere i vantaggi derivanti dal traffico automobilistico alle attività economiche locali. Malgrado le differenze interne il Consiglio Comunale dà parere favorevole al progetto che prevede la nuova strada a ridosso degli argini del fiume Volturno.

Ai dissensi interni al consiglio comunale in merito al tracciato proposto, si aggiungono quelli degli ambientalisti che assumeranno un ruolo primario a partire da questo momento, tant'è che nel 1989 si costituisce in città la sezione locale del W.W.F. molto attenta ai problemi della via Colonia Giulia. L'Associazione ambientalista sostiene che la strada, così come progettata dall'A.N.A.S., altera radicalmente l'ecosistema di una zona umida a ridosso del fiume Volturno; propone di allontanare il tracciato dalle rive del fiume di almeno 300 metri e successivamente si fa direttamente promotrice di un progetto alternativo che utilizza il percorso esistente di una strada di bonifica, parallela alla statale 85. La proposta non trova il consenso necessario tra gli amministratori.

<sup>12</sup> Nella descrizione dei processi delle più importanti infrastrutture regionali questa è una costante (es.: la realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità che avrebbe dovuto collegare Roma, Campobasso e Bari o la riorganizzazione radicale della rete ferroviaria molisana) ed è particolarmente evidente nel caso della variante.



I disagi intanto proseguono aggravati anche da lavori di manutenzione che impongono la chiusura di Via Colonia Giulia per un'intera settimana e il dirottamento degli automezzi lungo le strette strade del centro antico che non è in grado di sopportare il massiccio traffico.

Per alleggerire il disagio e diminuire finalmente il numero dei veicoli che attraversano quotidianamente il centro della città, nel febbraio del 1990, il Sindaco decreta il divieto di transito lungo Via Colonia Giulia, ma subito dopo l'ordinanza viene annullata dal Prefetto in quanto giudicata illegittima. Contestualmente la Giunta Regionale, nel maggio del 1990, approva il programma degli investimenti per le opere viarie, tra queste la variante alla statale 85<sup>13</sup>, e a giugno l'Amministrazione Comunale esprime il parere urbanistico favorevole al progetto dell'A.N.A.S.. A dicembre il Ministero dei Lavori Pubblici approva il Programma triennale di spesa per le opere stradali: gli interventi previsti per il Molise ammontano a 210 miliardi di lire, tra le opere messe a finanziamento è ricompresa la variante alla SS 85.

Questa fase propizia si conclude con un'azione inaspettata del Ministero dell'Ambiente che, nell'agosto successivo (1991), esprime parere contrario al progetto dell'A.N.A.S. in quanto l'opera "provoca un notevole guasto al paesaggio agricolo, tagliando in due le aree destinate a coltivazione. Inoltre l'avvicinamento della strada al Parco delle Mortine ne degraderebbe le condizioni di integrità sia estetica che ambientale"<sup>14</sup>; e più avanti si ritiene che "si debba adottare una soluzione progettuale alternativa cosicché la variante passi a ridosso della frangia di espansione urbanistica [...] garantendo l'arginamento dell'aggressione antropica verso il fiume". Con questo parere si impone all'Amministrazione Comunale e all'A.N.A.S. di rielaborare rapidamente un nuovo progetto.

#### Le crescenti difficoltà: l'impossibile avvio dei lavori

La decisione del Ministero dell'Ambiente produce importanti conseguenze anche nelle relazioni tra gli attori coinvolti. A partire da questo momento gli obiettivi perseguiti dai rappresentanti del W.W.F. avranno un ruolo primario all'interno del processo decisionale sul cui avanzamento gli ambientalisti sono nelle condizioni di incidere sensibilmente anche con un potere di veto. In questo contesto il consenso sulla opportunità della variante e sulla sua utilità viene messo in crisi da conflitti sempre più aspri.

Sei mesi dopo l'emanazione del parere del Ministero dell'Ambiente, nel febbraio del 1992, viene presentato il nuovo progetto con un tracciato più vicino al centro urbano; la proposta però, non soddisfa gli amministratori dei comuni limitrofi che si dichiarano contrari. Il successivo progetto (dicembre del 1992), genera invece critiche da parte degli amministratori di Venafro che si oppongono in quanto il tracciato proposto divide in due il territorio agricolo e inoltre non con-

<sup>13</sup> Altre infrastrutture importanti sono: il prolungamento in Molise della fondovalle del Sangro, il completamento della strada di scorrimento veloce Isernia-Castel di Sangro e della Isernia-Atina, il collegamento tra la fondovalle del Tappino e quella del Biferno attraverso il lago di Occhito e la variante alla SS 87 per evitare il centro urbano di Campobasso.

<sup>14</sup> Il parere ministeriale presenta alcune imprecisioni: già da molti anni, infatti, esiste una strada consortile che divide in due il territorio agricolo, mentre le Mortine sono un'area umida a ridosso al fiume Volturno che il W.W.F. vuole tutelare; l'istituzione del parco costituisce una interessante intenzione piuttosto che un vincolo esistente.

sente lo sviluppo del nucleo industriale esistente<sup>15</sup>. Nel febbraio 1993, l'A.N.A.S. propone nuovamente di spostare il tracciato della strada verso il fiume Volturno in modo da superare i problemi posti dal precedente progetto. Il clima politico, animato per lungo tempo da un forte e generalizzato interesse per la variante, sembra in questo momento effettivamente cambiato. La stampa conferma e alimenta il diffuso scetticismo. Appare evidente che la realizzazione della strada non è possibile in tempi brevi sia perché non esiste un consenso generalizzato per le proposte dell'A.N.A.S. e sia perché vi sono crescenti difficoltà a finanziare l'opera i cui costi presunti crescono di anno in anno. Lo stallo che caratterizza questa fase del processo decisionale spinge l'Amministrazione Comunale a cercare soluzioni alternative che appaiono più semplici. Nel 1993 si propone di trasformare la strada consortile esistente in un'arteria a scorrimento veloce in grado di alleggerire il traffico urbano; lo studio di fattibilità effettuato prevede una spesa di 2,3 miliardi per le migliorie necessarie. Questa soluzione, però, non sembra soddisfare le esigenze di tutti: l'utilizzazione della strada consortile come "minivariante"<sup>16</sup> presenta difficoltà tecniche in quanto impedirebbe l'unico accesso ai fondi agricoli circostanti; anche i commercianti sono contrari non tanto per la specifica proposta ma perché ritengono che lo spostamento della strada sia comunque un danno.

Ancora una volta le istituzioni non sono in grado di formulare valide soluzioni effettivamente capaci di ridefinire la posta in gioco: la proposta di utilizzare il tracciato della strada consortile esistente viene contestata dai commercianti ma non solo, non sembra neppure essere tecnicamente adatta a risolvere definitivamente il problema del traffico urbano.

#### L'incertezza nel confronto

Nella metà degli anni '90 il sistema complessivo delle infrastrutture è ancora insufficiente per le esigenze del territorio; inoltre i programmi avviati procedono con estrema lentezza. A ottobre del 1994 la Giunta Regionale bocchia il Piano degli investimenti integrativi per la rete viaria del Molise, bloccando in questo modo i fondi dei Programmi Operativi Plurifondo destinati ad opere rilevanti. E ancora: i lavori per la costruzione del tratto ferroviario Venafro-Rocca D'Evandro ancora non sono terminati<sup>17</sup> e le perdite economiche dovute agli elevati costi di gestione della rete ferroviaria presagiscono la ulteriore cancellazione di numerosi collegamenti<sup>18</sup>.

Intanto la vicenda della variante appare sempre più confusa. Circa la decisione (aprile del 1994) della Giunta Regionale di realizzare la nuova strada in accordo con l'A.N.A.S., il Ministero delle Risorse Agricole esprime perplessità in merito al progetto in quanto il nuovo tracciato "non elimina i problemi di impatto ambientale, quantunque si

<sup>15</sup> Sono significative le dichiarazioni dei politici locali riportate dalla stampa; ad esempio, alcuni rappresentanti della maggioranza affermano: "ci chiediamo se questa strada risponda effettivamente agli interessi della nostra città [...]"; inoltre il sindaco in carica dichiara "conveniamo sulla necessità dell'arteria, ma non vorremmo che essa possa rappresentare un grave danno alla nostra industria e all'economia agricola"; presumibilmente si allude alla possibilità di ampliare il Nucleo Industriale di Pozzilli dalla parte opposta alla Statale 85.

<sup>16</sup> Così la stampa locale definisce il nuovo progetto dell'Amministrazione Comunale di Venafro.

<sup>17</sup> Dopo un periodo di incertezze sul termine dei lavori, nel mese di ottobre del 1994, il Ministro dei Trasporti Publio Fiori afferma che occorreranno almeno altri cinque anni per portare a termine i lavori della linea.

<sup>18</sup> I costi della linea Campobasso-Termini, ad esempio, ammontano ogni anno a circa 24 miliardi e quelli della linea Sulmona-Carpinone a 13, a fronte di un guadagno dell'intera rete che non supera i 2 miliardi/anno.



allontani di 500 metri dall'istituenda area protetta *Le Mortine*. Il tracciato proposto viene inoltre ad interessare una fascia di territorio coltivato ad oliveti, di qualità tipica del comprensorio venafrano, di indubbio valore agricolo e paesaggistico. Un tracciato che invece limiterebbe l'impatto ambientale è quello che, allontanandosi di altri 400 metri dall'alveo del fiume Volturno, ricalcasse l'attuale strada interpodereale di bonifica<sup>19</sup>. Nel parere si accolgono appieno le richieste del W.W.F. che da molto tempo sollecita la localizzazione della nuova strada vicino la città e l'utilizzazione del percorso di bonifica esistente.

Nel parere che Ministero per i Beni Culturali e Ambientali esprime su questo progetto dell'A.N.A.S. si afferma che "per quanto riguarda il primo tratto [...] si ritiene di poter esprimere un parere favorevole al tracciato in esame dal Km 0 fino all'interconnessione con il percorso viario esistente immediatamente dopo il Km 4, a condizione che il collegamento venga realizzato in viadotto in modo tale da evitare sovrappassi le cui opere d'arte si rievrebbero elementi di disturbo ulteriore nella veduta di insieme ed inoltre, interrompendo la continuità della struttura viaria in questione, non permetterebbero a questa di identificarsi quale segno di riconoscibilità del paesaggio tutelato. La soluzione predetta evita, inoltre, il verificarsi di fenomeni di antropizzazione delle aree limitrofe al collegamento, tipici delle varianti urbane capaci di alterazioni paesaggistiche molto più incisive di un nitido segno nel territorio come può essere quello di una strada"<sup>20</sup>. La sezione locale del W.W.F. in una lettera esprime il proprio disappunto e critica le numerose contraddizioni tra il primo giudizio (1991) e l'ultimo, sottolinea inoltre l'incongruenza del suggerimento del Ministero dei Beni Ambientali che si pronuncia<sup>21</sup> nuovamente imponendo l'esigenza di radicali cambiamenti. Il Ministero rimanda l'individuazione di nuove soluzioni (nelle vicinanze dell'area *Le Mortine*) ad una Conferenza dei servizi; in particolare nel parere citato si "ritiene necessaria l'individuazione di una alternativa al tracciato proposto più prossimo alla SS 85 [...] riproponendo, quanto più possibile, segni già presenti nel territorio come percorsi esistenti".

Nei primi anni '90 la vicenda della variante è caratterizzata da numerosi e accesi conflitti e questa tendenza si conferma anche successivamente. Se da una parte è evidente il disaccordo degli Enti, tra loro e con gli altri attori non istituzionali, dall'altra è perseverante l'azione ed il ruolo della stampa locale che tende ancora ad inasprire le divergenze all'interno del *network* degli attori. Gli articoli pubblicati dai quotidiani si occupano frequentemente del finanziamento della variante, del difficile rapporto tra gli enti pubblici e della inefficacia delle proposte progettuali per sottolineare lo stallo e l'estremo disordine che caratterizza il processo decisionale. Tale continuo interessamento non contribuisce però a risolvere il problema o ad alleggerire i termini del conflitto.

Quest'ultima fase estremamente confusa<sup>22</sup> si conclude con la notizia del parziale finanziamento dell'opera<sup>23</sup>; la strada viene inserita nel

<sup>19</sup> La Direzione Generale del Ministero delle Risorse Agricole nel mese di maggio 1992 richiede al Ministero dell'Ambiente l'istituzione dell'area protetta in località "Le Mortine".

<sup>20</sup> Ministero dei Beni Culturali e Ambientali *parere sulla Variante*, n° 23563 II62, 25 novembre 1994

<sup>21</sup> Cfr. Ministero per i Beni Culturali e Ambientali, Ufficio centrale per i Beni Ambientali e Paesaggistici, Prof. n° 24894/32U, del 13 novembre 1995.

<sup>22</sup> Gli articoli dei quotidiani locali in questo periodo trattano la questione della variante sempre con più enfasi; significativi sono i titoli dei servizi che si occupano del problema: "Variante a piccoli passi" (il Tempo del 15/1/1995), "Si apre uno spiraglio per la risoluzione dell'annoso problema del traffico" (Nuovo oggi Molise del 25/5/1996), "Progetto Approvato" (Corriere del Molise del 23/5/1996), "Finanziamento fantasma per la variante di Venafrò" (il Tempo del 23/11/1996), "La variante venafrana sempre più lontana" (Nuovo oggi Molise del 1/12/1996), "Non si farà!" (Corriere del Molise del 5/1/1996), "Variante senza progetto" (il

Piano decennale per la viabilità di grande comunicazione elaborato dalla Giunta Regionale, con una spesa prevista di circa 150 miliardi a fronte dei 70 messi a disposizione dal Ministero dei Lavori Pubblici.

### Una questione effettivamente complessa.

La vicenda della variante alla statale 85 in corrispondenza di Venafrò è spesso presentata come un caso di inefficienza della pubblica amministrazione palesemente in difficoltà di fronte ad un problema in apparenza di semplice soluzione. Secondo una descrizione ricorrente soprattutto sulla stampa locale, gli enti pubblici non sono stati in grado di chiudere rapidamente la questione, mentre i problemi per la città continuavano ad aggravarsi. Tuttavia attraverso la ricostruzione degli eventi se appare indubbia la difficoltà della pubblica amministrazione a gestire l'intero processo è altresì evidente che il continuo rinvio ad una soluzione definitiva è da ricercare anche nell'impossibilità di costruire il consenso da parte di tutti i soggetti impegnati nel processo decisionale. Dalla lettura degli avvenimenti sembrerebbe che i conflitti nascano in relazione ai progetti che l'A.N.A.S. formula nel corso degli anni. Mentre i residenti lungo via Colonia Giulia spingono affinché la variante sia edificata in poco tempo, i commercianti e gli ambientalisti contestano le proposte progettuali: i primi perché perderebbero i vantaggi conseguenti l'attuale posizione, i secondi perché non condividono le conseguenti profonde trasformazioni del territorio. Le posizioni diametralmente opposte su cui si attestano gli attori difficilmente consentono di costruire un consenso generalizzato sui vari progetti presentati nel corso degli anni: i protagonisti della vicenda esprimono obiettivi difficilmente negoziabili che non permettono di esplorare soluzioni in grado di diminuire i contrasti e di favorire l'avanzamento del processo. In questo senso il conflitto è sempre "negativo" perché gli attori utilizzano le proprie prerogative nella direzione del blocco piuttosto che dell'accordo e, anche quando gli obiettivi di tutti sono manifesti e si potrebbero elaborare soluzioni globalmente accettabili, nessuno tenta di raggiungere il compromesso, né di modificare la posta in gioco; le scelte effettuate dal sistema politico locale, dunque, sono considerate sempre svantaggiose dagli altri soggetti protagonisti della vicenda: il processo è un tipico *gioco a somma zero*<sup>24</sup>.

La caratteristica sostanziale del *network* degli attori è dunque l'incapacità di costruire il consenso. E' evidente che nei fatti nessun attore del *network* ha come obiettivo principale la sua costruzione neanche l'Amministrazione Comunale, che dovrebbe essere interessata a stabilire un rapido accordo tra le parti, riesce a proporre soluzioni alternative capaci di stabilire una compensazione tra gli svantaggi. In questo modo anche quando gli obiettivi di tutti i soggetti impegnati nel processo sono chiari, sembrerebbe essere di fronte ad un ulteriore impedimento:

Tempo del 25/4/1997), "La variante dei misteri" (il Tempo del 31/5/1997), "Variante, si riparte da zero" (il Tempo del 8/6/1997).

<sup>23</sup> Con un comunicato stampa dell'Assessorato Regionale ai Lavori Pubblici del 4.4.1997 viene reso noto che "l'Assessore Regionale ai Lavori Pubblici Michele Iorio questa mattina ha ricevuto dal Ministero dei LL. PP. la notizia del finanziamento della variante esterna al Comune di Venafrò per circa 70 mld. Il finanziamento inciderà sulla quota nazionale degli investimenti per la viabilità e non su quella regionale ricadente nel piano triennale ANAS. Questo importante risultato è stato conseguito anche a seguito dell'ultima riunione avvenuta a Roma presso il Ministero dei LL. PP. il 25 u.s. nella quale Iorio aveva contestato l'esiguità dei finanziamenti previsti per la viabilità del Molise ammontanti a soli 38 mld". La stessa informazione relativa alla attribuzione di un finanziamento è contenuta nel programma triennale dell'ANAS 1997-1999, Tab. 2.A: "dettaglio interventi dell'area nazionale", pag. 10, del febbraio 1997.

<sup>24</sup> Cfr. Bruno Dente, Paolo Fareri *cit.* (1992).

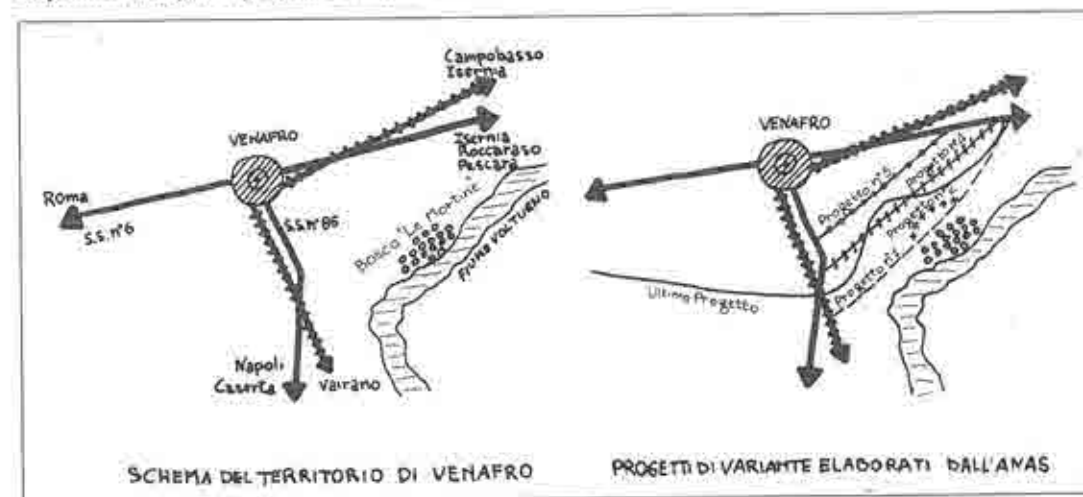
qualora una delle parti interessate esprime forti perplessità sulle soluzioni indicate dall'A.N.A.S., si dà luogo ad una catena di nuove problematiche ancor più difficili da trattare. In un primo momento, infatti, la questione sembra essere quasi esclusivamente "tecnica" (per diminuire il traffico che giornalmente attraversa la città, la soluzione ottimale consiste nel realizzare una nuova strada), successivamente vengono evidenziati altri aspetti. Pur riconoscendo l'importanza dell'insieme dei temi posti da tutti gli attori coinvolti – ad esempio quello relativo all'impatto ambientale della variante stradale nel contesto naturale e in particolare nell'ecosistema fluviale – si può ritenere questo aspetto "trattabile" dalle parti coinvolte. Il nodo attorno al quale si accentrano le resistenze maggiori sembra essere la generale consapevolezza che costruendo la variante si possa dar luogo ad una progressiva "marginalizzazione" della città dai flussi di traffico che attualmente la attraversano. Per questo motivo i commercianti, fortemente interessati a non modificare una situazione particolarmente vantaggiosa, pongono con chiarezza alla generale attenzione questo possibile rischio e le azioni che mettono in campo sono finalizzate a non cambiare lo stato attuale. Tali azioni interpretano in parte un diffuso timore per la conseguente possibile perdita della identità urbana ormai consolidata e gli effetti si ripercuotono sull'intero processo decisionale e sugli altri attori. Questa consapevolezza induce alcuni attori a rivedere le proprie azioni. L'Amministrazione Comunale, ad esempio, sembra essere influenzata dalle questioni poste dai commercianti che però non rende esplicite e trattabili così come ridefiniti di volta in volta e, se in un primo momento tenta di chiudere la vicenda in fretta assecondando le richieste dei cittadini che abitano lungo Via Colonia Giulia, successivamente, per eventi inaspettati (ad esempio, il primo parere del Ministero dei Beni Culturali ed Ambientali che boccia il progetto dell'A.N.A.S.) e per l'azione dei commercianti, tende di continuo a rimandare le proprie decisioni: stretta tra l'esigenza di risolvere il problema e la volontà di non perdere i vantaggi dell'attuale condizione, non riesce a proporre alternative valide in grado di aumentare le condizioni al successo, tende invece a differire la soluzione o a promuovere decisioni inattuabili (come il blocco del traffico pesante che attraversa la città) che inaspriscono ancor di più i conflitti.

Rimandare continuamente la soluzione del problema conferma la difficoltà di interpretare e di mediare le richieste degli attori impegnati nel processo: realizzare la variante secondo gli schemi generali proposti dall'A.N.A.S. determinerebbe benefici distribuiti in termini di ritrovate qualità ambientali, ma anche costi da ripartire tra differenti componenti sociali della città che nel suo insieme dovrebbe affrontare la ridefinizione di un ruolo territoriale, differente nel senso e nelle forme. Ancor oggi non sembrano esistere le condizioni per una rapida soluzione della vicenda in quanto i progetti elaborati non sono in grado di rispondere ai temi e di sciogliere i conflitti che in questi anni si sono imposti all'attenzione.



Venafro, Via Colonia Giulia. Vedute

La piana di Venafro e i progetti di variante della statale 85



### Documenti consultati

- ANAS *programma triennale 1997-1999; tabella 2A: dettaglio degli interventi dell'area nazionale*, del febbraio 1997.
- Assessorato Regionale ai Lavori Pubblici *comunicato stampa sul finanziamento della Variante*, del 4 aprile 1997.
- Comune di Venafro *lettera di sollecitazione per la realizzazione della Variante al Compartimento ANAS di Campobasso, protocollo n°12213 CL DCA*, 4 aprile 1994.
- Ministero dei Beni Culturali e Ambientali *parere sulla Variante, n° 1997 II4*, primo agosto 1991.
- Ministero dei Beni Culturali e Ambientali *parere sulla Variante, n° 23563 II62*, 25 novembre 1994.
- Ministero dei Beni Culturali e Ambientali *parere sulla Variante, n° 24894 32U*, 13 novembre 1995.
- Ministero dei Beni Culturali e Ambientali *parere sulla Variante, n° 9793 G2*, 5 aprile 1996.
- Ministero dei Lavori Pubblici, divisione Segreteria *lettera al direttore dell'ANAS in merito alla ripartizione dei fondi da destinare alle nuove opere stradali, protocollo 360*, 2 agosto 1996.
- Ministero delle Risorse Agricole, Alimentari e Forestali *risposta al W.W.F. di Venafro sull'impatto della Variante alla SS 85, protocollo n° 15250*, 22 aprile 1994.
- Regione Molise *Piano decennale per la viabilità di grande comunicazione*.
- Regione Molise *Delibera n° 909 sulla realizzazione della Variante* del primo aprile 1994.
- W.W.F. di Venafro *Il W.W.F. a Venafro e nell'Alta Valle del Volturno*, volantino di descrizione delle attività del gruppo.
- W.W.F. di Venafro, *lettera sulla variante* del 8 ottobre 1990
- W.W.F. di Venafro, *lettera sulla variante* del 10 marzo 1993
- W.W.F. di Venafro, *lettera sulla variante* del 30 giugno 1995
- W.W.F. di Venafro, *lettera sulla variante* del 15 settembre 1995.

• Per la ricostruzione degli avvenimenti principali della vicenda sono stati consultati, presso l'emeroteca della Biblioteca Provinciale di Isernia, i seguenti quotidiani locali: *Il Corriere del Molise*, *Il Tempo Molise* (pagina locale de "Il Tempo"), *Nuovo oggi Molise*, dal 1981 al 1997.

### Interviste

*Le interviste sono state svolte con lo scopo di ricostruire più in profondità il processo già analizzato a partire dalla ricostruzione degli avvenimenti attraverso la stampa locale e per descrivere più nel dettaglio azioni e comportamenti degli attori intervenuti nella vicenda: le persone intervistate hanno avuto un ruolo importante o sono stati "spettatori privilegiati" capaci di illustrare con chiarezza gli episodi che hanno caratterizzato il processo. Purtroppo, per cause di forza maggiore, non è stato possibile ascoltare l'attuale Sindaco della città di Venafro che meglio avrebbe potuto illustrare i programmi della Giunta attualmente in carica.*

*Sono stati intervistati e si ringraziano:*

- Tonino Atella Corrispondente de "Il Tempo Molise" a Venafro; *nel corso dell'intervista è stata ripercorsa l'intera vicenda della variante alla SS 85 evidenziando il ruolo degli attori e degli enti pubblici, i loro obiettivi, i motivi dei ritardi nella costruzione della strada, e l'importanza delle azioni di alcuni soggetti in apparenza al margine della vicenda.*
- Emilio Pesino responsabile della sezione W.W.F. di Venafro; *l'importanza delle azioni promosse dalla sezione W.W.F. di Venafro nella vicenda della variante è stata confermata nell'intervista, che ha anche consentito di chiarire gli obiettivi e i motivi che hanno spinto gli ambientalisti a schierarsi contro alcuni progetti elaborati dall'ANAS.*
- Marcello Cuzzone ex consigliere ed ex assessore del PDS al Comune di Venafro; *nel corso dell'intervista è stato discusso principalmente del ruolo che le amministrazioni locali e gli enti pubblici hanno svolto nella vicenda, sottolineando la complessità del problema e le inefficienze che hanno contrassegnato il processo.*



*REPERTORIO DELLE OPERE PUBBLICHE*

## LEGENDA

|                                                                                     |                                 |                                                                                     |                                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|
|    | <b>Numero d'ordine</b>          |    | <b>Rango</b>                          |
|    | <b>Tipologia di intervento</b>  |    | Nazionale                             |
|    | Strada                          |    | Regionale                             |
|    | Tracciato ferroviario           |    | Ambiente insediativo locale           |
|    | Parcheggio                      |    | Urbano                                |
|    | Terminal autobus                |                                                                                     |                                       |
|    | Porto                           |                                                                                     |                                       |
|    | Interporto                      |                                                                                     |                                       |
|    | Riassetto idrogeologico         |                                                                                     |                                       |
|    | Rete idrica e fognante          |                                                                                     |                                       |
|    | Discarica - depuratore          |    | <b>Stato di attuazione</b>            |
|    | Città consolidata               |    | Realizzato                            |
|    | Ristrutturazione centro storico |    | Appaltato - lavori in corso           |
|    | Edifici storici                 |    | Lavori interrotti                     |
|  | Funzioni speciali               |  | Progetto - in attesa di finanziamento |
|  | Impianti sportivi               |                                                                                     |                                       |

\* Le informazioni relative alle infrastrutture viarie sono state tratte da:

- 1) "Proposta di piano di investimenti integrativi della Regione Molise" del 11/11/1993.
- 2) "Rete viaria principale esistente nel territorio, integrata dagli interventi ex Casmez in corso di realizzazione, nonché dagli ammodernamenti di vecchia rete e dei nuovi itinerari da attuare con i finanziamenti previsti nel piano decennale A.N.A.S. (L. 531/1982 e L. 526/1985) e nei piani annuali (1° e 2°) di cui all'intervento straordinario nel Mezzogiorno (L. 64/1986)", a cura dell'Assessorato Regionale ai Lavori Pubblici, settore viabilità, del 3/11/1989.

Per le informazioni contenute nei due documenti sono state acquisite conferme presso gli Uffici Tecnici Provinciali e gli Uffici Tecnici dell'Assessorato Regionale ai Lavori Pubblici.

I dati contenuti nelle schede sono aggiornati al giugno 1997.

*Ambiente Insediativo Locale*  
*"Costellazione di Termoli"*

## Interventi per la "città"

Gli interventi previsti e le opere in corso di realizzazione alludono a due obiettivi quali l'innalzamento del rango urbano dell'area e in particolare di Termoli e l'adeguamento e l'ammodernamento delle infrastrutture a rete e puntuali per la salvaguardia ambientale. Per queste ultime (reti fognanti e di metano, inceneritori, condotte di scarico a mare...) si fa ricorso prevalentemente a canali di finanziamento ad hoc di origine comunitaria. Alla costruzione di un centro adriatico molisano sono riferibili interventi, in corso di realizzazione o in discussione, di rilevanza prevalentemente territoriale: il porto di Termoli innanzitutto e altri interventi per l'allargamento e il potenziamento del Nucleo ASI con la richiesta per la localizzazione di un Interporto di III livello.

Sono meno interessanti i progetti urbani che sembrano essere al di sotto delle attuali esigenze e ancor di più del ruolo al quale si aspira; al momento sono in corso di realizzazione alcuni interventi nell'antico borgo (rifacimento delle reti, pavimentazione delle strade e arredo urbano). Per il resto la dotazione di servizi di Termoli, che pure si offre al mercato quale importante centro turistico, risulta non del tutto adeguato alle esigenze del turismo.

1  Ur d

### Costruzione terminal bus contrada Airino, Comune di Termoli

Fonte: Ufficio Comunale Lavori Pubblici



Sistemazione a terra per 28 autobus e un edificio polifunzionale collegato con il piazzale attraverso un tunnel realizzato in policarbonato. Sul piazzale si prevedono inoltre parcheggi per auto. La scheda P.O.P. presentata contiene un progetto per la costruzione di box per i servizi e per la gestione del terminal, la copertura a vela per l'edificio polifunzionale, la sistemazione della strada di accesso con lo svincolo e il completamento di tutte le opere previste nel progetto generale.

*Stato dei lavori*

Progetto approvato il 28/9/1994 con delibera del C.C. E' in corso di approvazione la perizia di Variante suppletiva che stabilisce la variazione localizzativa da contrada Mucchietti a contrada Airino.

*Ente promotore*

Comune di Termoli

*Finanziamento*

Somma: 2 miliardi. Richiesti con scheda P.O.P. 1994/99 1,1 miliardi.

Canale: Legge 64/86, Piano di Sviluppo Regionale n° 7

Ente: Regione Molise (delibera GR n° 3440 del 05.09.95)

*Impresa*

I lavori non sono stati ancora appaltati

*Gestione*

Comune di Termoli

2  Ur d

### Parcheggio pluripiano zona portuale, Comune di Termoli

Fonte: Ufficio Comunale Lavori Pubblici



Edificio, in c.a. con rivestimento in mattoni a faccia vista, su tre piani di cui uno interrato, per un totale di 150 posti auto.

*Stato dei lavori*

Progetto di massima

*Ente promotore*

Comune di Termoli

*Finanziamento*

Somma: 2,995 miliardi

Canale: Scheda P.O.P. 1994/99

Ente: Regione Molise

Comune di Termoli

*Gestione*

3  Re d

### Complesso polifunzionale fieristico, Comune di Larino

Fonte: Ufficio Comunale Lavori Pubblici



Realizzazione di strutture non fisse, in località Torre S. Anna, atte a contenere gli spazi necessari ad ospitare l'antica "Fiera di ottobre", che attualmente occupa gli spazi non edificati della città.

*Stato dei lavori*

Da appaltare

*Ente promotore*

Comune di Larino

*Finanziamento*

Somma: 3 miliardi

Canale: Programma Regionale di Sviluppo n° 7

Ente: Regione Molise

4  Ur c

### Terminal autobus, Comune di Larino

Fonte: Ufficio Comunale Lavori Pubblici



Al margine del centro abitato in una area ricavata dallo sbancamento del Monte Arone.

*Stato dei lavori*

I lavori sono sospesi

*Ente promotore*

Comune di Larino

*Finanziamento*

Somma: 500 milioni; sono necessari 300 milioni per il completamento

Canale: Programma Regionale di Sviluppo n° 7

Ente: Regione Molise


Società Lallo di Larino

Comune di Larino

*Impresa*

*Gestione*



5  Ur d**Impianti sportivi, Comune di Larino**

Fonte: Ufficio Comunale Lavori Pubblici



Piscina coperta e un campo di calcio, finanziati in parte (5,44 Mld su un costo complessivo di 4 Mld) dall'ENEL quale "risarcimento" al comune per i danni ambientali causati dalla costruzione nella piana di una centrale turbogas. Per le procedure necessarie si è fatto ricorso all'istituto dell'Accordo di Programma.

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

Da appaltare  
Comune di Larino  
Somma: 3,44 miliardi (dall'ENEL) + 2 miliardi  
Canale: ENEL  
Ente: ENEL  
Comune di Larino

*Gestione*6  Ur d**Progetto di un sistema informativo, Comune di Guglionesi**

Fonte: Ufficio Comunale Lavori Pubblici



Programma e gestione del recupero di uso del patrimonio edilizio nel centro storico.

L'Unione Europea ha redatto un Programma di intervento per dieci centri storici di piccole dimensioni (5000 abitanti) localizzati nel sud dell'Italia; tra questi uno o due devono essere molisani. La scheda P.O.P. vale quale candidatura presso l'Unione Europea.

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

E' stata redatta la scheda P.O.P.  
Comune di Guglionesi  
Somma: 705 milioni, per un costo di esercizio 225 milioni  
Canale: P.O.P. 1994/99  
Ente: Regione Molise

7  Re d**Parco archeologico, Comune di Larino**

Fonte: Ufficio Comunale Lavori Pubblici



L'intervento è parte degli obiettivi contenuti nell'Accordo di Programma (Ministero BBCCAA, Regione, Amministrazioni Provinciali, Comuni di Campobasso e di Isernia). La scheda tecnica contenuta nell'Accordo, prevede per il Parco Archeologico e per il Museo Frentano un costo complessivo di 7,2 miliardi ai quali la richiesta del Comune va a sommarsi.

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

E' stata redatta la scheda P.O.P.  
Comune di Larino  
Canale: P.O.P. 1994/99 (sono stati richiesti 17 miliardi)  
Ente: Regione Molise

**Completamento e adeguamento infrastrutture portuali**

Il porto di Termoli è l'unico della Regione. E' un porto commerciale classificato, ai sensi del RD del 3.11.1921, di quarta classe, seconda categoria. Vi si concentrano il flusso turistico con le isole Tremiti, il servizio di cabotaggio petrolifero (con traffico annuo di 5.000 tonnellate annue) e l'attività della pesca (3.000 tonnellate annue di pescato). Sul molo "Martello" sono dislocati i cantieri navali.

La Capitaneria di Porto, carente di idoneo Ufficio Tecnico, ai sensi dell'art. 5 della L. 84/1994 ha demandato l'incarico per la redazione del Piano regolatore alla Regione che ne ha affidato la redazione al Comune, d'intesa con la stessa Capitaneria.

Il Piano regolatore, secondo gli indirizzi dell'Amministrazione Comunale, dovrà contenere indicazioni circa il potenziamento degli spazi e delle strutture per il settore della pesca, il transito dei passeggeri e i cantieri navali, la localizzazione inoltre delle sedi della Capitaneria di Porto e del Mercato ittico. Oltre agli interventi nell'area portuale si riconosce la necessità di stabilire una connessione viaria diretta, che eviti il centro storico, tra il porto e la viabilità principale (Autostrada e fondovalle del Biferno).

8  Re a**Completamento e adeguamento infrastrutture portuali a Termoli**

Fonte: Ufficio Comunale Lavori Pubblici, Assessorato Comunale Lavori Pubblici e Capitaneria di Porto

**Opere realizzate - Molo esterno e piazzale**


Muro paraonde e contrafforte in c.a. lungo il molo esterno (nord-est sud-est) e piazzale operativo di 16000 mq sul prolungamento del molo nord-est a congiungersi col molo sud-est.

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

Opere realizzate  
Comune di Termoli  
Somma: 26,079 miliardi  
Canale: Legge 64/86  
Ente: Regione Molise

*Impresa*  
*Gestione*

Convenzione n° 38 del 10/2/1990 del Comune con l'Impresa Italgenco s.p.a.  
Comune di Termoli

9  Re d**Completamento e adeguamento infrastrutture portuali a Termoli**

Fonte: Ufficio Comunale Lavori Pubblici, Assessorato Comunale Lavori Pubblici e Capitaneria di Porto

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

Opere finanziate da realizzare - Mercato ittico e stazione marittima

Da localizzare sul prolungamento del molo nord-est a congiungersi col molo sud-est.

Il progetto è in corso di approvazione


Comune di Termoli

Somma: 4 miliardi (quota parte del finanziamento relativo alle opere già realizzate, 26 miliardi ex lege 64/86)

Canale: Legge 64/86

Ente: Regione Molise

Comune di Termoli

*Gestione*10  Re d**Completamento e adeguamento infrastrutture portuali a Termoli**

Fonte: Ufficio Comunale Lavori Pubblici, Assessorato Comunale Lavori Pubblici e Capitaneria di Porto

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

Opere per le quali è stata redatta la scheda P.O.P. 1994/99

Rifacimento, completamento strutturale e pavimentazione delle banchine e rifacimento della rete fognante.

E' stato affidato l'incarico per il progetto

Comune di Termoli

Canale: Scheda P.O.P. 1994/99 per 4,50 miliardi

Ente: Regione Molise

11  Re d**Completamento e adeguamento infrastrutture portuali a Termoli**

Fonte: Ufficio Urbanistico Comunale

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

Opere per le quali è stata redatta la scheda P.O.P. 1994/99

Impianti tecnici di illuminazione e segnalazione.

E' stato affidato l'incarico per il progetto

Comune di Termoli

Canale: Scheda P.O.P. 1994/99 per 0,50 miliardi

Ente: Regione Molise

Comune di Termoli

*Gestione*12  Re d**Completamento e adeguamento infrastrutture portuali a Termoli**

Fonte: Ufficio Urbanistico Comunale

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

Opere per le quali è stata redatta la scheda P.O.P. 1994/99

Gru mobile polivalente.

E' stata predisposta la scheda

Comune di Termoli

Canale: Scheda P.O.P. 1994/99 per 1,50 miliardi

Ente: Regione Molise

Comune di Termoli

*Gestione*13  Re d**Completamento e adeguamento infrastrutture portuali a Termoli**

Fonte: Ufficio Urbanistico Comunale

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

Opere per le quali è stata redatta la scheda P.O.P. 1994/99

Dragaggio dei fondali.


E' stata predisposta la scheda

Comune di Termoli

Canale: Scheda P.O.P. 1994/99 per 2,50 miliardi

Ente: Regione Molise

Comune di Termoli

*Gestione*14  Re d**Completamento e adeguamento infrastrutture portuali a Termoli**

Fonte: Ufficio Urbanistico Comunale e Assessorato Lavori Pubblici

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

Opere la cui realizzazione è subordinata alla redazione del Piano Regolatore del Porto

- Molo sottoflutto e banchinamento porto turistico (importo previsto 6 miliardi)

- Edifici polivalenti (importo previsto 3 miliardi)

- Strada di collegamento alla viabilità esterna (importo previsto 5 miliardi).

Comune e Regione hanno individuato alcune opere necessarie in accordo con la Capitaneria di Porto.

Comune di Termoli

Somma: Per ciascuna delle opere richieste è stata stabilita l'entità della spesa

Canale: Non sono ancora individuati i canali di finanziamento ai quali fare ricorso

15  AIL b**Collegamento tra la ss 16 e il porto di Termoli**

Fonte: (\*)



La strada collega il porto direttamente con la viabilità nazionale (Autostrada) e con il Nucleo Industriale evitando di investire l'antico centro urbano di Termoli del transito di mezzi pesanti. Per la parte più vicina al porto e al centro urbano la soluzione prevista utilizza un tracciato in parte esistente.

Il collegamento ha uno sviluppo complessivo di 6,5 Km circa: 5,3 Km sono esistenti ma da ristrutturare con un costo di circa 20 Mld, per il nuovo tratto di 1,2 Km è necessario un finanziamento di 5 Mld.

16  AIL b**Variante alla ss 16 nei pressi di Termoli**

Fonte: (\*)



Gli estremi della variante sono in prossimità delle stazioni ferroviarie di Coppello e di Nuova Cliternia. L'intervento è previsto dal piano decennale A.N.A.S. per un importo complessivo di 45 miliardi.

Il tronco in esecuzione, contenuto nel piano triennale di attuazione 1985-1987, per il quale è stato stanziato un finanziamento di 36 miliardi, è compreso tra la ss 87 e il torrente Simarca.

17  Re b**Approdo turistico a Campomarino**

Fonte: Ufficio Comunale Lavori Pubblici, Capitaneria del Porto di Termoli



650 posti barca.

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

Opera appaltata, in corso di realizzazione  
Comune di Campomarino  
Somma: 19,002 miliardi  
Canale: Agensud, L. 64/86, seconda annualità, con delibera CIPE del 3.08.88  
Ente: Regione Molise

*Impresa*

Associazione temporanea di imprese (Società Sparaco iug. Spartaco S.p.A. di Roma, La Dorica S.p.A. di Ancona, Italseavi S.p.A. di Campobasso)

*Gestione*

Comune di Campomarino

18  Re d**Interporto (terzo livello), NSI di Termoli**

Fonte: Uffici Tecnici del Comune di Termoli e del Consorzio Industriale



Il progetto dell'interporto è promosso dal Nucleo di Sviluppo Industriale di Termoli e dal Comune di Termoli, da localizzare all'interno del Nucleo nella parte più prossima al mare (Contrada Marinelli) per una estensione di 580000 mq.

Il progetto di massima è stato redatto da una Società Mista costituita ad hoc (Nucleo, Società ISTRAS e Ferrovie) e comprende lo studio di fattibilità, la valutazione d'impatto ambientale e il business plan. E' in corso di redazione il progetto esecutivo dell'opera per il primo lotto approvato dalla Regione.

Il 23/3/1997 il CIPE ha concesso un finanziamento di 8,965 miliardi per la realizzazione del primo lotto (il cui costo complessivo è di 24 miliardi).

Il progetto comprende: viabilità di accesso e di distribuzione, parcheggi, impianti ferroviari e terminal intermodale, zona doganale, magazzini, centro direzionale e servizi, truck service.

**Reti idriche e fognanti, depuratori e interventi a tutela dell'ambiente**19  Re b**Intervento di difesa delle coste dall'erosione**

Fonte: Ufficio Urbanistico Comunale di Termoli



Nuove scogliere a completamento del tratto alla foce del Biferno, piccoli frangiflutti foranei paralleli alle scogliere esistenti, rifiorimento delle scogliere esistenti e salpamento delle scogliere radenti dopo la naturale ricostruzione della spiaggia.

*Stato dei lavori*

Opere realizzate in parte. Sono stati chiesti nuovi finanziamenti aggiuntivi per le opere in corso di realizzazione.

*Ente promotore*

Comune di Termoli

*Finanziamento*

Somma: Per le opere realizzate FIO 11,5 miliardi (1986).

Per le opere da realizzare il finanziamento aggiuntivo è stato concesso sui fondi del Bilancio Regionale (2,5 miliardi del 1996) e dei Programmi Triennali del Ministero dell'Ambiente (3 miliardi del 1996), per un totale di 5,5 miliardi. Il Comune ha richiesto 3 miliardi con schede P.O.P. 1994/99 alla Regione che non ha ancora assunto una decisione.

Canale: Fondi FIO - Programmi triennali del Ministero dell'Ambiente e Bilancio Regione Molise - Scheda P.O.P. 1994/99

Ente: Regione Molise

Comune di Termoli



20  Ur b**Fogne del Borgo Vecchio, Comune di Termoli**

Fonte: Ufficio Comunale Lavori Pubblici



Rifacimento e completamento della rete fognante per le acque bianche e nere. Nei tratti di strada ancora asfaltati si procede alla messa in opera della pavimentazione in pietra locale, come previsto nel Piano di Recupero.

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

Iniziati il 30/11/1994, non ancora conclusi  
Regione Molise  
Somma: 2,400 miliardi  
Canale: Programma ENVIREG (Iniziativa Comunitaria per lo sviluppo dell'ambiente - Programma Operativo Italiano)  
Ente: Regione Molise (delibera GR. 12/11/1993 N.4513 nella quale si individua il comune di Termoli quale ente attuatore)  
Società SIGLA di Rimini, sub appaltatrice Lallo Costruzioni di Larino  
Comune di Termoli

*Impresa*  
*Gestione*

21  Ur a**Rete fognante nel centro urbano, Comune di Campomarino**

Fonte: Ufficio Comunale Lavori Pubblici



Rifacimento e ampliamento della rete.

I lavori sono stati ultimati nel 1995  
Comune di Campomarino  
Somma: 1,45 miliardi  
Canale: Programma ENVIREG (Iniziativa Comunitaria per lo sviluppo dell'ambiente - Programma Operativo Italiano)  
Ente: Regione Molise  
Impresa Pasquarella di Petacciato  
Comune di Campomarino

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

*Impresa*  
*Gestione*

22  Ur b**Razionalizzazione e sistemazioni idriche a servizio dei nuclei abitati, Comune di Termoli**

Fonte: Ufficio Comunale Lavori Pubblici



Condotte di adduzione a partire dal serbatoio di Difesa Grande che garantiscano continuità alla distribuzione in caso di rottura; condotte di completamento in prossimità della tangenziale e lungo la ss 16.

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

Lavori iniziati a settembre del 1993, sono stati realizzati al 50% circa  
Comune di Termoli  
Somma: 3,460 miliardi  
Canale: Legge 64/86 (delibera GR n° 2655 del 28/7/1993)  
Ente: Regione Molise (delibera GR n° 2655 del 28/7/1993)  
Società Lallo di Larino  
Comune di Termoli

*Impresa*  
*Gestione*

23  Ur d**Rifacimento reti idriche nelle zone rurali, Comune di Guglionesi**

Fonte: Ufficio Comunale Lavori Pubblici



Sostituzione e ampliamento della rete esistente.

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

E' stata redatta la scheda P.O.P.  
Comune di Guglionesi  
Somma: 916 milioni  
Canale: Scheda P.O.P. 1994/99  
Ente: Regione Molise  
Comune di Guglionesi

*Gestione*

24  Ur b**Completamento reti idriche e fognanti, Comune di Guglionesi**

Fonte: Ufficio Comunale Lavori Pubblici




Rifacimento e completamento delle reti esistenti.

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

I lavori sono iniziati nel 1995, è stato realizzato circa il 50%  
Comune di Guglionesi  
Somma: 800 milioni  
Canale: Legge 64/1986 prima annualità  
Ente: Regione Molise  
Società Ambiente di Salerno  
Comune di Guglionesi

*Impresa*  
*Gestione*

25  Ur c**Reti idriche e fognanti, Comune di Montenero di Bisaccia**

Fonte: Ufficio Comunale Urbanistico



Rifacimento e potenziamento delle reti esistenti.

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

I lavori, appaltati nel '92 e eseguiti al 30%, sono sospesi da due anni per contenzioso  
Comune di Montenero di Bisaccia  
Somma: 3 miliardi  
Canale: Legge 64/1986  
Ente: Regione Molise  
Società Vessa di Salerno  
Comune di Montenero di Bisaccia

*Impresa*  
*Gestione*

26 ▲ Ur b



*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

*Impresa*  
*Gestione*

### Disinquinamento del territorio - fogne e depuratori (1° stralcio), Comune di Termoli

Fonte: Ufficio Comunale Lavori Pubblici

Reti fognanti per acque bianche e acque nere e impianto di depurazione, a servizio di circa 23.000 abitanti, nel Nucleo Industriale, nella zona di presidio ambientale, nei pressi della discarica esistente.

Lavori iniziati il 29/4/1992, non ancora conclusi  
Comune di Termoli  
Somma: 15 miliardi (sono stati previsti nel complesso 30 miliardi per un progetto generale di disinquinamento)  
Canale: Legge 64/86  
Ente: Agensud, convenzione con il Comune n° 156/90 del 1991  
Società A.T.I., Latonno, S.r.l. di Milano  
Comune di Termoli

27 ▲ Ur b



*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

*Impresa*  
*Gestione*

### Condotta scarico a mare, Comune di Termoli

Fonte: Ufficio Comunale Lavori Pubblici

Condotta che scarica i liquami depurati a 1,7 km dalla costa.

Iniziati a settembre 1993, i lavori sono quasi ultimati  
Comune di Termoli  
Somma: 4 miliardi  
Canale: Legge 64/86  
Ente: Regione Molise  
Società CO.ED.MAR. di Venezia  
Comune di Termoli

28 ▲ Ur d



*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

*Gestione*

### Potenziamento dell'impianto di depurazione zona mattatoio, Comune di Termoli

Fonte: Ufficio Comunale Lavori Pubblici

Adeguamento dell'impianto di depurazione, per circa 3000 ab. e potenziamento del vecchio depuratore per il trattamento di scarichi civili.

Progetto di massima  
Comune di Termoli  
Canale: Scheda P.O.P. 1994/99 (sono stati richiesti 500 milioni)  
Ente: Regione Molise  
Comune di Termoli

29 ▲ Ur d



*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

*Gestione*

### Potenziamento dell'impianto di depurazione zona portuale, Comune di Termoli

Fonte: Ufficio Comunale Lavori Pubblici

Ampliamento e potenziamento dell'impianto esistente per ampliare la capacità di smaltimento.

E' stata presentata la scheda P.O.P.  
Comune di Termoli  
Canale: Scheda P.O.P. 1994/99 (sono stati richiesti 2.981 miliardi)  
Ente: Regione Molise  
Comune di Termoli

30 ▲ AIL d



*Stato dei lavori*

*Ente promotore*  
*Finanziamento*

*Gestione*

### Impianto smaltimento rifiuti solidi urbani a servizio del bacino facente capo al comune di Termoli, Comune di Termoli

Fonte: Ufficio Urbanistico Comunale

Il progetto prevede cinque ipotesi:  
- il Compost verde, produzione RDF (Refese Derived Fuel);  
- impianto di gassificazione;  
- RD, Compost verde, impianto inceneritore tradizionale;  
- RD, Compost verde, Termodistruzione a letto fluido;  
- RD, impianto di digestione anaerobica e gassificazione.

Progetto preliminare redatto dalla AC settembre 1996. Il costo del progetto è di 27 miliardi  
Comune di Termoli  
Canale: Importo ripartito: 35% scheda P.O.P. 1994/99 (sono stati richiesti 9,5 miliardi) e 65% contributi privati  
Ente: Regione Molise e Privati  
E' in corso di costituzione il Consorzio dei Comuni e il Consorzio dei Privati.  
Si prevede il ricorso alla Concessione di Servizio al Consorzio dei Comuni.

31 ▲ AIL b



*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

*Impresa*  
*Gestione*

### Ampliamento del depuratore, Comune di Campomarino

Fonte: Ufficio Comunale Lavori Pubblici

Ampliamento e potenziamento dell'impianto esistente a Campomarino lido (capacità di smaltimento pari a 50000 ab.).

I lavori, iniziati nel 1996, sono in fase di ultimazione  
Comune di Campomarino  
Somma: 1.465 miliardi  
Canale: Programma ENVIREG  
Ente: Regione Molise  
Società D.P.R. di Napoli  
Comune di Campomarino

32  Ur b**Costruzione di una discarica, Comune di Guglionesi**

Fonte: Ufficio Comunale Lavori Pubblici



Smaltimento di circa 80000 metri cubi di rifiuti a servizio del comune.

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

I lavori sono iniziati nel 1994, è stato realizzato circa l'60%.

Comune di Guglionesi

Somma: 1,466 miliardi

Canale: Legge 64/1986 prima annualità

Ente: Regione Molise

Impresa Ricci di Montaquila

Comune di Guglionesi

*Impresa*  
*Gestione*33  Ur d**Vallone della Terra, Comune di Larino**

Fonte: Ufficio Comunale Lavori Pubblici



Opere di contenimento del terreno e di consolidamento nell'area di Vallone della Terra che divide il centro antico da quello di recente edificazione. L'area è attualmente destinata a colture, orti ed uliveti.

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

E' stata presentata la scheda P.O.P.

Comune di Larino

Canale: Scheda P.O.P. 1994/99 (sono stati richiesti 20 miliardi)

Ente: Regione Molise

34  Ur b**Ristrutturazione e consolidamento del centro abitato in Via Martiri della Resistenza, Comune di Guglionesi**

Fonte: Ufficio Comunale Lavori Pubblici



Interventi di palificazione in seguito ad una frana.

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

I lavori sono iniziati nel 1995, è stato realizzato circa l'80%.

Comune di Guglionesi

Somma: 1 miliardo

Canale: Legge 183/1989 e legge 253/1990

Ente: Regione Molise

Società Sondedile di Teramo

Comune di Guglionesi

*Impresa*  
*Gestione**Ambiente Insediativo Locale*  
*"Direttrice Campobasso - Bojano"*



### Interventi per la "città"

Nella città capoluogo sono quasi conclusi i lavori per la costruzione delle nuove sedi universitarie per le facoltà di Agraria e di Scienze Economiche e Sociali.

Nel programma per l'Edilizia Residenziale Pubblica, approvato dal Consiglio Regionale, è stato inoltre fissato un importo di 4,2 miliardi di lire per il finanziamento della Casa dello studente. Tale intervento, insieme con la realizzazione delle sedi per le due Facoltà, è parte del più ampio e articolato progetto generale dell'insediamento universitario, comprendente inoltre la biblioteca centrale, il gruppo delle aule e il blocco degli uffici amministrativi, per una superficie coperta totale di 58.000 mq., su un'area di 110.000 mq.

Le due nuove sedi universitarie sono localizzate all'interno della città consolidata, in un'area nella quale trovano sede istituti scolastici della media superiore, poco distante dalla tangenziale. Questa scelta facilita l'accessibilità dal territorio circostante, anche per la prossimità con il terminal degli autobus, i cui lavori sono in fase di ultimazione. La scelta di integrare i manufatti edilizi delle sedi universitarie con il tessuto urbano è anche occasione per favorire la riqualificazione della città.

35  Re a

### Costruzione sedi facoltà universitarie, Comune di Campobasso

Fonte: Documenti dell'Ateneo



L'opera per la realizzazione delle nuove sedi universitarie, facoltà di Agraria e di Scienze Economiche e Sociali è stata realizzata con i fondi FERS 1988 e i fondi FIO 1989, per un importo totale di 34,9 miliardi di lire.

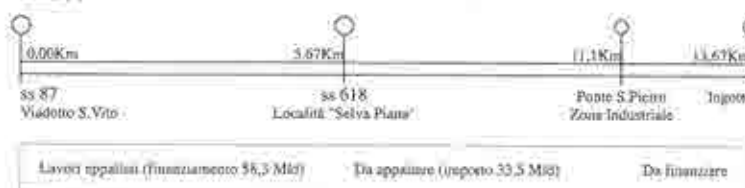
Stato dei lavori  
Ente promotore  
Finanziamento

I lavori sono quasi conclusi  
Università degli Studi del Molise  
Somma: 34,9 miliardi  
Canale: Fondi FERS 1988 e fondi FIO 1989

36  Ur d

### Circonvallazione Nord - Ovest, Comune di Campobasso

Fonte: (\*)



Dallo studio preliminare promosso dall'A.N.A.S. è stato redatto il progetto esecutivo per il primo tratto che collega il viadotto S. Vito alla ss 618, appaltato recentemente e aggiudicato all'impresa Bonfanti di Roma, per un importo di 58,382 miliardi.

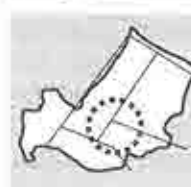
Il secondo tratto rientra nel secondo P.A.A. (primo triennio 1987-1989) della L. 64/1986, per il quale è stato erogato un finanziamento di 33,5 miliardi; l'ente attuatore è il Comune di Campobasso.

Il terzo tratto deve essere ancora finanziato; la spesa minima prevista è di 30 miliardi.

37  Ur b

### Circonvallazione Sud - Est, Comune di Campobasso

Fonte: (\*)



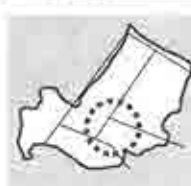
La circonvallazione è stata realizzata dall'A.N.A.S. quasi interamente; perché l'opera sia completa mancano i raccordi alla viabilità principale.

I lavori sono stati finanziati con delibera del C.I.P.E. (8 aprile 1987), con fondi dell'Ex Casmez, per un totale di 17,8 miliardi. L'Ente attuatore è il Comune di Campobasso.

38  Ur b

### Collegamento ss 647 - Campobasso

Fonte: (\*)



Il tratto stradale che collega il capoluogo regionale con la fondovalle del Biferno, oltre a rappresentare un percorso alternativo a quello esistente (difficilmente percorribile nei mesi invernali), costituisce anche il primo tratto del collegamento tra Campobasso e l'Alto Molise. Il collegamento viario è contenuto nel programma di opere pubbliche regionale del 1980 quale "strada di bonifica montana".

Il finanziamento (29,505 miliardi) è contenuto nelle previsioni del piano triennale 1988-1990; i lavori, recentemente appaltati, sono già iniziati. Dopo l'apertura dei cantieri l'A.N.A.S. ha richiesto la modifica degli svincoli per consentire il raddoppio delle corsie (spesa aggiuntiva di circa 8 miliardi). Per i due lotti di lavori finanziati come opera di bonifica sono stati attribuiti 3,61 miliardi. Attualmente risultano eseguiti lavori per 1,845 miliardi.

Le caratteristiche tecniche e strutturali attribuite ai due lotti realizzati sono quelle della sesta categoria della normativa CNR (larghezza di piano viabile di 6 metri e banchine laterali di 1 metro).

*Ambiente Insediativo Locale*  
*“Direttrice Isernia - Venafro”*

### Sistemazione del Quartiere “S. Lazzaro” a Isernia

Isernia deve in breve tempo adeguare lo spazio urbano al suo nuovo statuto di città capoluogo. Il nuovo quartiere di San Lazzaro, quando negli anni settanta viene realizzato, segue il destino di altri interventi pubblici di molte città italiane; con l'intervento si fa fronte alla forte pressione abitativa dovuta sia alla sensibile crescita demografica e sia alle esigenze conseguenti l'istituzione della seconda provincia molisana (Uffici dello Stato Centrale e della Amministrazione Provinciale e residenze per il personale della pubblica amministrazione).

Nel nuovo quartiere si costruiscono esclusivamente gli edifici residenziali, anche la viabilità è carente; per queste ragioni gli abitanti residenti utilizzano i servizi del centro. Questa difficile situazione determina condizioni di degrado per l'intenso traffico.

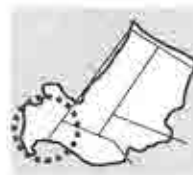
La viabilità locale, peraltro già insufficiente, non è stata adeguata alle nuove esigenze ed all'aumento della pendolarità per lavoro in ingresso.

La mancanza nel quartiere dei servizi fondamentali è stato motivo di evidenti tensioni sociali. Recentemente si è dato avvio ai lavori di sistemazione del quartiere. Le opere in corso di realizzazione (finanziate con i fondi della L. 64/86), procedono a rilento e fra molte difficoltà. Nel complesso emerge un quadro insoddisfacente; anche se l'insieme delle opere previste (organizzazione del verde pubblico, ripristino della rete stradale di quartiere, costruzione di campi da gioco), può sanare una carenza, le richieste formulate negli scorsi anni dai residenti, risultano non essere soddisfatte dalla qualità del progetto e delle opere previste.

39  Ur c

#### Sistemazione del Quartiere “S. Lazzaro”, Comune di Isernia

Fonte: Assessorato Regionale Lavori Pubblici, settore di Collegamento di Isernia



Completamento e pavimentazione dei marciapiedi, realizzazione dell'ultimo strato di nastro stradale (mai realizzato nel passato), costruzione di campi da gioco, riorganizzazione delle aree verdi

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

I lavori eseguiti sono circa l'80% del totale, ma attualmente sospesi  
 Comune di Isernia  
 Somma: 3 miliardi  
 Canale: Legge 64/86, secondo piano di attuazione (delibera CIPE del 3/8/1988)  
 Ente: Regione Molise

*Impresa*

Associazione temporanea di imprese (IUCCI di Sora e Costruzioni Generali di Venafro)

*Gestione*

Comune di Isernia

### Ristrutturazione post-terremoto del centro storico di Isernia

A seguito del sisma del maggio 1984 sia il patrimonio edilizio centro storico e sia quello delle aree circostanti subiscono numerosi danni rendendo inabitabili molti alloggi e necessario il ricorso a residenze temporanee; in questo stesso periodo si completano i lavori di costruzione degli alloggi di edilizia pubblica a "S. Lazzaro" dove vengono alloggiate le famiglie rimaste senza casa.

La stima dei danni viene valutata dall'Amministrazione Comunale per un ammontare di venti miliardi di lire; conseguentemente viene inoltrata richiesta al Dipartimento della Protezione Civile della somma necessaria per eseguire gli interventi di ristrutturazione e di consolidamento.

I lavori nel centro antico, attualmente non ancora conclusi, subiscono numerosi rallentamenti, anche per l'intervento di sospensiva per alcuni cantieri da parte della magistratura.

Gli interventi di consolidamento e di ristrutturazione producono di fatto la rifunzionalizzazione di una parte della città quasi abbandonata, favorendo anche la trasformazione del ruolo del centro storico nei confronti del quale si è prodotto un rinnovato interesse; molte abitazioni vengono cedute in locazione a basso costo con il conseguente aumento dei residenti e di alcune attività commerciali che si trasferiscono in questa parte di città, nonostante i lavori di ristrutturazione non siano ancora terminati. Anche la Amministrazione comunale sembra orientata a favorire il pieno dispiegarsi delle possibilità localizzative del centro piuttosto che la realizzazione di nuovi insediamenti esterni alla città.

L'occasione della ristrutturazione del centro storico appare importante, anche per le imprese locali che possono tornare ad operare nella città (nel settore non tradizionale del restauro e del consolidamento).

40  Ur b

#### Ristrutturazione post-terremoto del centro storico, Comune di Isernia

Fonte: G. Ramunno, Isernia. Il terremoto, un'esperienza, CLEAN, Napoli 1987



*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

I lavori sono quasi ultimati  
Comune di Isernia  
Somma: 20 miliardi  
Canale: Legge 730/86.  
Ente: Dipartimento della Protezione Civile  
Associazione temporanea di imprese  
Comune di Isernia

*Impresa*  
*Gestione*

### Lavori di ristrutturazione e sistemazione delle vie e delle piazze del centro storico di Isernia

A seguito degli interventi di risanamento post-terremoto, trovano sede in edifici del centro storico alcune importanti Istituzioni (il Municipale occupa di nuovo la vecchia sede e da poco tempo l'Università i locali dell'ex Seminario Vescovile) ma la ricentralizzazione di funzioni di rappresentanza genera ed esalta alcuni problemi legati all'utilizzazione delle aree centrali della città: il congestionamento del traffico automobilistico e la mancanza di aree per la sosta sono sicuramente tra i principali.

Con l'intento di affrontare questi problemi l'Amministrazione Comunale sta portando a termine la costruzione di due nuovi parcheggi ai margini del centro storico (con l'obiettivo di una sua completa pedonalizzazione, prevista dal Piano Particolareggiato del Centro Storico, mai approvato, redatto da Gianfranco Caniggia).

I parcheggi che si stanno realizzando, pur fornendo un servizio di grande utilità, producono un forte impatto evidente.

Le politiche per la città che prestano tanta attenzione alla rivitalizzazione del centro storico, non ne pongono altrettanta alla qualità specifica dei singoli progetti e delle opere che si realizzano.

41  Ur b

#### Lavori di ristrutturazione e sistemazione delle vie e delle piazze del centro storico, Comune di Isernia

Fonte: Ufficio Comunale Lavori Pubblici



Svellimento delle attuali pavimentazioni con successiva ripavimentazione con lastre in pietra di Santa Fiora. Per il Corso Marcelli le fasce saranno poste ad opus spicatum con due fasce laterali; sulle piazze laterali la pavimentazione prevista è in pietra di Trani in cubetti di porfido con l'aggiunta di alcuni elementi di arredo urbano.

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

Lavori eseguiti al 20%  
Comune di Isernia  
Somma: 2,5 miliardi  
Canale: Finanziamento legge 730 del 1986  
Ente: Dipartimento Protezione Civile  
Associazione temporanea di imprese (Acquaviva, Falcione, Co. Ge. Nu. Ro.)  
Comune di Isernia

*Impresa*  
*Gestione*



## Interventi per la "città"

42  Ur b

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

*Impresa*  
*Gestione*

## Parcheggi coperti in Via Occidentale e sistemazione delle aree adiacenti, Comune di Isernia

Fonte: Ufficio Comunale Lavori Pubblici

200 autovetture, localizzato ai margini del centro storico, in un'area in parte pianeggiante e in parte in pendio; i due elementi distinti sono collegati da un sottopassaggio che costeggia Via Occidentale: il parcheggio a monte è edificato a ridosso delle abitazioni del centro storico, mentre quello a valle in parte sotto Via Occidentale e in parte sul pendio.

L'80% delle opere appaltate sono state realizzate  
Comune di Isernia  
Somma: 10 miliardi  
Canale: ex Agensud  
Ente: Ministero del Bilancio

Associazione temporanea di imprese (Venafra Appalti, General Planning, Melfi Costruz.)  
Le imprese vorrebbero gestire il parcheggio, mentre il Comune intende bandire una gara d'appalto per la sua amministrazione

43  Ur d

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

*Impresa*  
*Gestione*

## Parcheggio pubblico a servizio di Piazza Andrea d'Isernia, Comune di Isernia

Fonte: Ufficio Comunale Lavori Pubblici

Due corpi di fabbrica collegati attraverso un sottopassaggio; il manufatto a monte si realizza su un'area quasi pianeggiante a ridosso delle abitazioni del centro storico in località Porta Castello, quello a valle, in parte sotto Via Occidentale e in parte sul pendio. Le strutture previste sono in c.a. ed in elementi prefabbricati in c.a. precompresso.

Si è in attesa del parere della Soprintendenza ai Beni Storici e Architettonici  
Comune di Isernia  
Somma: 3,5 miliardi  
Canale: Legge 64/86  
Ente: Regione Molise  
Impresa Falcicola  
Comune di Isernia

44  Re c

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

*Gestione*

## Museo Paleolitico, Comune di Isernia

Fonte: Ufficio Comunale Lavori Pubblici

L'insufficienza dei fondi stanziati ha determinato gravi ritardi; sono occorse varianti al progetto, in adeguamento alle subentrante norme sulle caratteristiche degli impianti tecnologici. Per completare l'opera attualmente si stanno utilizzando finanziamenti ordinari del Ministero.

I lavori sono iniziati, ma attualmente sono sospesi (mancano ancora le rifiniture e gli impianti tecnologici)  
Ministero dei Beni Culturali  
Somma: 10 miliardi  
Canale: Legge 730/86, terremoto del 1984  
Ente: Ministero dei Beni Culturali  
Ministero dei Beni Culturali

45  Re d

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

*Gestione*

## Progetto di valorizzazione del patrimonio storico, archeologico e architettonico, Comune di Venafro

Fonte: Assessorato Comunale all'Urbanistica

Prima fase del Programma di Recupero del centro storico.

E' stato redatto il progetto definitivo  
Comune di Venafro  
Canale: Scheda P.O.P. 1994/99 (sono stati richiesti 5 miliardi)  
Ente: Regione Molise  
Comune di Venafro

46  Ur d

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

*Gestione*

## Progetto di valorizzazione del centro storico, Comune di Venafro

Fonte: Assessorato Comunale all'Urbanistica

Seconda fase del Programma di Recupero del centro storico.

E' stato redatto il progetto di massima  
Comune di Venafro  
Somma: 2,9 miliardi  
Canale: Legge 263/1984  
Ente: Regione Molise  
Pubblico e privati

47  Ur d

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

*Gestione*

## Parcheggi interrati in Piazza Mercato, Comune di Venafro

Fonte: Assessorato Comunale all'Urbanistica

Terza fase del Programma di Recupero del centro storico.

Il parcheggio è dimensionato per 400 vetture. L'edificio è interrato per 12 m. (4 piani).

E' stato redatto il progetto esecutivo  
Comune di Venafro  
Canale: Scheda P.O.P. 1994/99 (sono stati richiesti 1,3 miliardi)  
Ente: Regione Molise  
Sono pervenute all'Amministrazione comunale dichiarazioni di disponibilità da parte di imprese per la futura gestione dell'opera

48  AIL c**Restauro del complesso "Verlasce", Comune di Venafro**

Fonte: Assessorato Regionale Lavori Pubblici, settore di Collegamento di Isernia.



L'intervento di restauro presenta notevoli problemi per i caratteri dei manufatti esistenti (soffitti bassi e difficoltà di effettuare gli adeguamenti tecnologici e di riorganizzazione interna degli ambienti). La Soprintendenza ha deciso di rivedere l'intero progetto con il rischio che i lavori possano essere definitivamente sospesi. Il progetto prevede al piano terra botteghe artigiane e ai piani superiori gli uffici amministrativi della Comunità Montana e locali per esposizione con uso riservato all'amministrazione comunale.

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

Lavori sospesi  
Comunità Montana  
Somma: 2,6 miliardi  
Canale: L. 64/86 (secondo piano di attuazione)

*Impresa*

Ente: Regione Molise  
Associazione di imprese (SOCEM e FREZZA di Cerro al Volturno), Direzione dei lavori a cura della Soprintendenza

*Gestione*

Comunità Montana

49  Re d**Centro diagnostico CNR, Comune di Pesche**

Fonte: Assessorato Regionale Lavori Pubblici, settore di Collegamento di Isernia.



La procedura ha subito rallentamenti in quanto il centro si realizza in variante al P. di F. vigente. Sono previsti, oltre alle attrezzature relative al centro diagnostico, reparti di Medicina dello sport e di riabilitazione cardiaca e motoria.

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

Deve essere ancora pubblicato il bando di concorso per appaltare la realizzazione dei lavori

*Gestione*

CNR  
Somma: Sono stati previsti un primo lotto di 14 Mld e un secondo di 5 Mld  
Canale: Legge 64/86 (progetto regionale di sviluppo n° 3 del 1986)  
Ente: Regione Molise  
CNR

50  AIL b**Restauro del Castello, Comune di Monteroduni**

Fonte: Assessorato Regionale Lavori Pubblici, settore di Collegamento di Isernia.



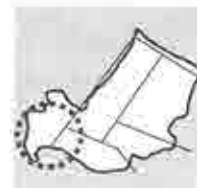
Sono stati eseguiti i lavori di restauro e consolidamento dell'intera struttura: all'interno sono previsti: una biblioteca, una sala riunioni, una sala convegni e locali per la foresteria.

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

I lavori sono in fase di ultimazione  
Comune di Monteroduni  
Somma: 9 miliardi  
Canale: L. 64/86 (terzo piano di finanziamento, delibera CIPE del 21/12/1989)  
Ente: Regione Molise  
Associazione temporanea di imprese (Sodano-Guglielmi di Monteroduni, Spinosa di Isernia)  
Comune di Monteroduni

*Impresa*  
*Gestione***Infrastrutture puntuali e lineari**51  Na d**Variante alla ss 85 nei pressi di Venafro**

Fonte: (\*)



Il progetto prevede l'ammodernamento della ss 85 e l'eliminazione dell'attraversamento della città di Venafro per una spesa complessiva di 155 Mld.

La ss 85 e la ss 6 sono le due grandi arterie di collegamento diretto rispettivamente con la Campania e con il Lazio. Le due strade convergono in corrispondenza del centro di Venafro generando gravi problemi di traffico, a causa dei quali si è manifestata l'esigenza di una nuova strada per aggirare completamente la città e permettere collegamenti più agevoli tra Molise e le altre regioni contermini.

Il progetto di variante comprende l'ammodernamento della ss 85 dal Km 8 (confine Regionale) al Km 34,9 (Galleria "Trinità") e la realizzazione di nuovi raccordi sulla ss 6 (dir. Casilina). L'intervento per il primo lotto è previsto nel piano dell'A.N.A.S. (L. 531/1982) per una spesa presunta di 80 Mld.

Molte ipotesi progettuali non hanno ottenuto il parere favorevole degli Enti preposti.

Il progetto definitivo è in corso di realizzazione.

52  AIL d**Interporto, NSI di Pozzilli**

Fonte: Uffici Tecnici presso la Comunità Montana "Alto Volturno"



Il progetto dell'interporto è promosso dalla Comunità Montana "Alto Volturno"; si intende localizzarlo nei pressi del Nucleo Industriale di Pozzilli, probabilmente nel territorio del Comune di Roccaravindola (IS), ma sono in discussione più proposte. Per il finanziamento dell'opera i promotori ritengono di poter far conto sui finanziamenti Comunitari e sui fondi residui ex lege 64/86.

La vicinanza (circa 30 Km) all'Interporto di Marcianise (CE) potrebbe porre in forse la fattibilità dell'opera ma nei fatti si sta valutando l'ipotesi di realizzare una struttura di supporto a quella già esistente risolvendo in questo modo il conflitto.

Si ritiene di poter realizzare, con il progetto dell'opera, gli scambi ferrovia-gomma e le strutture di supporto al carico e scarico merci.

## Reti idriche e fognanti, depuratori e interventi a tutela dell'ambiente

53 Ur b

### Potenziamento delle opere di presa e di trasporto acqua, Comune di Isernia

Fonte: Ufficio Comunale Lavori Pubblici



*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

Circa il 60% delle opere appaltate sono state realizzate

Comune di Isernia

Somma: 18 miliardi

Canale: ex Agensud

Ente: ERIM e Regione Molise

*Impresa*

Associazione temporanea di imprese (Melfi Costruzioni, General Planning, Spinosa Costruzioni Generali, Rinnas, Emmec, Spinosa Luigi)

*Gestione*

Comune di Isernia

54 Ur c

### Lavori di captazione della sorgente "S. Martino" e adeguamento delle opere di accumulo, Comune di Isernia

Fonte: Ufficio Comunale Lavori Pubblici



*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

Lavori sospesi

Comune di Isernia

Somma: 6,6 miliardi

Canale: ex Agensud

Ente: ERIM e Regione Molise

*Impresa*

Associazione temporanea di imprese (Immobiliare Chiaie, Tecnoappalti, CO.GE.PRI.)

*Gestione*

Comune di Isernia

55 Ur b

### Completamento della rete idrica e fognante di Isernia e delle sue borgate, Comune di Isernia

Fonte: Ufficio Comunale Lavori Pubblici



*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

Lavori eseguiti al 60%

Comune di Isernia

Somma: 2,4 miliardi

Canale: (Fondi regionali)

Ente: ERIM e Regione Molise

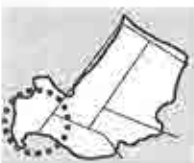
*Impresa*  
*Gestione*

Associazione temporanea di imprese (Venafrana Appalti, Costruzioni Generali) Comune di Isernia

56 Ur c

### Lavori di completamento della rete idrica- capoluogo, Comune di Venafro

Fonte: Delibera del Consiglio comunale n.157 del 13/9/96



*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

Lavori sospesi

Comune di Venafro

Canale: Scheda P.O.P. 1994/99 (sono stati richiesti 2,1 miliardi)

Ente: Regione Molise

*Gestione*

Comune di Venafro

57 Ur d

### Discarica comunale, Comune di Venafro

Fonte: Delibera del Consiglio comunale n.157 del 13/9/96



*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

E' stato redatto il progetto esecutivo

Comune di Venafro

Canale: Scheda P.O.P. 1994/99 (sono stati richiesti 2,750 miliardi)

Ente: Regione Molise

*Gestione*

Comune di Venafro



## Opere relative al riassetto idrogeologico del territorio promosse dalla Regione Molise

Fonte: Ufficio Lavori della Regione Molise, Sezione di Collegamento di Isernia

Le opere di riassetto idrogeologico sono definite da alcune principali leggi di finanziamento: la legge 363/1986 - per i lavori di riassetto dei dissesti causati dal terremoto, la legge 120/1987 (art. 1 e art. 10) - la Protezione Civile stabilisce e finanzia alcuni lavori di riassetto idrogeologico dopo l'accertamento della commissione Grandi Rischi (il 30% dei 52 comuni che hanno presentato progetti riguardanti opere di tutela del territorio hanno usufruito di tali fondi), la legge 730/1987 - per la bonifica del percorso del fiume Sordo in corrispondenza di Isernia, e la legge 183/1989 - fondi per il riassetto del territorio di 15 comuni in provincia di Isernia (art. 31 sul recupero e la bonifica degli abitati). Inoltre si è fatto ricorso ai finanziamenti per i progetti P.O.P. e a quelli relativi al Piano di Sviluppo Regionale.

Tutte le opere promosse e finanziate dalla Regione riguardano esclusivamente il recupero e la tutela degli abitati. Gli interventi relativi alla bonifica idrogeologica di strade e di pareti rocciose a rischio esterne ai nuclei abitati competono ad altri enti (quali l'A.N.A.S.).

I bacini fluviali sono tutelati dall'Autorità di Bacino che finanzia e realizza le opere principali. Le competenze regionali in materia sono relative esclusivamente ai fiumi di modesta portata; per tale motivo gli interventi di promozione e di controllo più ricorrenti riguardano l'accertamento del rispetto delle distanze minime dai margini fluviali e la verifica degli abusi edilizi sulle nuove edificazioni.

L'obiettivo che la Regione esprime ed esplicita è relativo al mantenimento dell'equilibrio ambientale esistente, attraverso interventi ad impatto ridotto, piuttosto che facendo ricorso a grandi lavori di captazione e di canalizzazione delle acque.

58  Ur a



*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

*Impresa*  
*Gestione*

### Sistemazione dell'area cimiteriale, Comune di Agnone

Consolidamento della collina esterna alla città, sulla quale sorge il cimitero, che presenta gravi problemi di assetto idrogeologico. L'intervento eseguito consiste nella messa in opera di micropali e di travi di collegamento al fine di migliorare la stabilità dell'intera zona.

I lavori sono conclusi  
Comune di Agnone  
Somma: 600 milioni  
Canale: Programma Regionale di Sviluppo  
Ente: Regione Molise  
Società Spinosa  
L'Ufficio Lavori della Regione Molise ha redatto il progetto e diretto i lavori

59  Ur b



*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

*Impresa*  
*Gestione*

### Sistemazione del centro urbano, Comune di Bagnoli del Trigno

Bonifica delle pareti rocciose all'interno del centro urbano con interventi di pulizia e chiodatura e la messa in opera di tiranti e reti adagiate sul pendio.

I lavori sono stati eseguiti al 60%  
Comune di Bagnoli del Trigno  
Somma: 600 milioni  
Canale: Programma Regionale di Sviluppo  
Ente: Regione Molise  
Impresa Favellato Claudio  
Il progetto è stato dato in concessione all'Amministrazione comunale

60  Ur b




*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*

*Impresa*  
*Gestione*

### Sistemazione del centro urbano, Comune di Castel San Vincenzo

Bonifica delle pareti rocciose del centro urbano.


Completato il primo lotto di lavori  
Comune di Castel San Vincenzo  
Somma: 1300 milioni  
Canale: Programma Regionale di Sviluppo  
Ente: Regione Molise  
Consorzio Triveneto Rocciatori  
Il progetto è stato dato in concessione all'Amministrazione comunale

61  Ur c

## Sistemazione del centro urbano, Comune di Pietrabbondante




Bonifica delle pareti rocciose del centro urbano.

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*I lavori sono completati  
Comune di Pietrabbondante  
Somma: 500 milioni  
Canale: Programma Regionale di Sviluppo  
Ente: Regione Molise  
Impresa Sammartino  
L'Ufficio Lavori della Regione Molise ha redatto il progetto e diretto i lavori*Impresa*  
*Gestione*62  Ur a

## Sistemazione del centro urbano, Comune di Poggio Sannita




Bonifica di un ampio fronte di frana al di sotto del centro urbano, si sono realizzate opere di drenaggio e muri di sostegno.

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*I lavori sono completati  
Comune di Poggio Sannita  
Somma: 700 milioni  
Canale: Programma Regionale di Sviluppo  
Ente: Regione Molise  
Società I.M.O.S. di Campobasso  
L'Ufficio Lavori della Regione Molise ha redatto il progetto e diretto i lavori*Impresa*  
*Gestione*63  Ur a

## Sistemazione del centro urbano, Comune di San Pietro Avellana



Sistemazione idraulica del centro urbano con opere di impermeabilizzazione e rifacimento del manto urbano.

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*I lavori sono completati  
Comune di San Pietro Avellana  
Somma: 780 milioni  
Canale: Programma Regionale di Sviluppo  
Ente: Regione Molise  
Associazione temporanea di imprese (capogruppo Ghella Costruzioni Spa Roma)*Impresa*64  Ur b

## Sistemazione del centro urbano, Comune di Agnone



L'intervento è parte di un progetto di ristrutturazione dell'intero centro urbano per il quale sono stati stanziati 8 miliardi.

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*E' stato realizzato il primo lotto (per un importo di 400 milioni)  
Comune di Agnone  
Somma: 1300 milioni  
Canale: Legge 183/1989  
Ente: Regione Molise  
Società Spinosa  
I lavori sono stati affidati al Comune di Agnone*Impresa*  
*Gestione*65  Ur b


## Sistemazione del centro urbano, Comune di Isernia



Realizzazione di una paratia di consolidamento in Via Papa Giovanni XXIII.

*Stato dei lavori*  
*Ente promotore*  
*Finanziamento*E' stato realizzato il primo lotto (per un importo di 450 milioni)  
Comune di Isernia  
Somma: 3500 milioni  
Canale: Legge 183/1989  
Ente: Regione Molise  
Società I.M.O.S. di Campobasso  
I lavori sono stati affidati al Comune di Isernia*Impresa*  
*Gestione*

## Dighe e Acquedotti

66  Re b

### Dighe e acquedotti

Fonte: ERIM e interviste presso gli Uffici regionali Assessorato ai Lavori Pubblici.

*Volume*  
*Uso*  
*Ente promotore*  
*Stato di attuazione*

#### Diga di Arcichiaro

11.000.000 mc  
Irriguo e industriale (a servizio dell'ASI di Bojano)  
ERIM  
Lavori sospesi.  
I lavori, iniziati nel 1984 (finanziamento utilizzato 20 miliardi), dovevano essere conclusi entro quattro anni. Per il completamento occorrono 50 miliardi.

*Volume*  
*Uso*  
*Ente promotore*  
*Stato di attuazione*

#### Diga di Colle d'Anchise

7.000.000 mc  
Regolazione della portata del Biferno (verso la diga del Liscione)  
ERIM  
I lavori non sono ancora iniziati; è stato redatto lo studio di fattibilità dell'opera che è inclusa nei programmi immediati dell'Ente.

*Tipo di intervento*  
*Ente promotore*  
*Ente finanziatore*  
*Stato di attuazione*

#### Acquedotto Molise Centrale

Rettifica del tracciato delle sorgenti del fiume Biferno all'impianto di potabilizzazione della diga del Liscione.  
ERIM  
Ministero dei Lavori Pubblici, programma QCS  
Cantierato il tratto dal Liscione a Campomarino.

*Tipo di intervento*  
*Ente promotore*  
*Ente finanziatore*  
*Stato di attuazione*

#### Acquedotto Campate Forme

Raddoppio dell'intero acquedotto e rettifica di alcuni tratti, in attuazione della nuova normativa del Ministero dei Lavori Pubblici.  
ERIM  
Ministero dei Lavori Pubblici  
In corso di esecuzione.



## Infrastrutture Viarie

67  Re b

### Collegamento tra la ss 650 e la ss 647

Fonte: (\*)



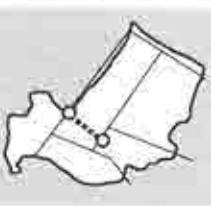
Aperto al transito: è ancora operativo  
 Il tratto realizzato non necessita di ulteriore finanziamento di 18 Mld  
 Per completarlo necessita un ulteriore finanziamento di 18 Mld  
 Aperto al transito; ultimato con una spesa di 9,5 Mld  
 Da realizzare per un importo di 18,236 Mld

Il collegamento "Trigno-Biferno" agevola i flussi di traffico provenienti dall'Alto Molise in direzione di Termoli e del suo Nucleo Industriale; la strada in progetto assolve altresì al ruolo di percorso alternativo alla ss 16 e all'autostrada A14 in caso di loro saturazione o inagibilità (come verificatosi già con la frana di Petacciato).

L'intero tratto stradale rientra nella quinta categoria della normativa CNR sulle strade.

Il primo tratto è stato realizzato dall'Amministrazione Provinciale di Campobasso con finanziamento della Cassa Depositi e Prestiti. Per i lavori relativi al secondo tratto, in avanzata esecuzione, sono stati utilizzati i fondi della L. 64/1986 II anno su richiesta della Comunità Montana "Monte Muro". Per realizzare il terzo tratto necessita un ulteriore finanziamento. Il quarto è stato realizzato dalle imprese Garavani e Pasquarelli. Per ultimare il quinto tratto è stato richiesto un finanziamento dall'Amministrazione Provinciale.

Il collegamento "Trigno-Biferno" risulta attualmente agibile per 14,9 Km, per i quali sono stati impiegati 60 miliardi; devono essere ancora realizzati 8,9 Km per un costo stimato di 28,236 miliardi.

68  Re c

### Collegamento tra la ss 650 e la ss 647

Fonte: (\*)

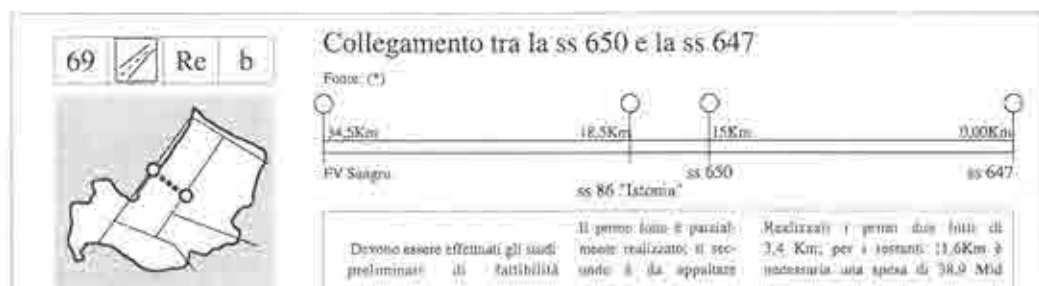


Per il primo lotto (4,26 Km) la spesa prevista è di 13,7 Mld, per il secondo (8,59 Km) è di 24 Mld. I lavori sono attualmente sospesi.

La strada facilita la comunicazione tra Frosolone, Molise, Casalciprano, Busso, S. Elena, Torella, Duronia, Bagnoli, Civitanova e Chiauci e gli insediamenti produttivi dell'area (Industria d'imbottigliamento acque minerali di Duronia); consente inoltre la realizzazione di un "quadrilatero di percorrenze" a scorrimento veloce di collegamento con il sistema regionale e nazionale.

Il progetto della strada è previsto nel Piano di Sviluppo Regionale 1980-1985. Il percorso collega la fondo valle del Trigno con quella del Biferno in corrispondenza di Frosolone e dello svincolo di Busso.

Il primo tratto è un progetto speciale Cassa n° 33 per il recupero delle aree interne (collegamento di Frosolone con la ss 647); i lavori sono attualmente sospesi per un contenzioso tra l'impresa (Carchiello) e la Regione. La spesa prevista del primo lotto dei lavori (di 3,2 Km) ammonta a 1,882 miliardi. La Delegazione Cassa presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere favorevole all'approvazione del progetto del secondo lotto per una spesa prevista di 14,5 miliardi. Il secondo tratto, finanziato dalla legge 64/1986, è in corso d'esecuzione. Per il completamento dell'arteria bisogna realizzare l'ultimo tratto di 8,59 Km, per una spesa di 24 miliardi.



L'opera è parte della "Transcollinare Mediana Piceno-Aprutina Molisana" di collegamento tra Marche, Abruzzo e Molise, per la cui realizzazione le tre regioni hanno fatto ricorso al Fondo F.I.O. del 1989. La Giunta Regionale ha avanzato la richiesta di un finanziamento di 230 Mld per la parte di competenza e ha incluso nel II P.A.A. il progetto per il tratto fondovalle Trigno - fondovalle Biferno - fondovalle Fortore (1,92 Mld). Le due Amministrazioni Provinciali si occuperanno della progettazione e dell'esecuzione (spesa minima prevista 100 Mld).

Il primo tronco della strada è diviso in quattro lotti:

\*il primo (5 Km) tra la Bifermina e la sp "Fossaltina", realizzato nel 1976 come opera di bonifica e finanziato dalla Ex Casmez; \*il secondo (1,85 Km) tra la sp "Fossaltina" e la sp 41 "Garibaldi", realizzato dalla Provincia di Campobasso (spesa di 11,92 Mld prevista nel II P.A.A. primo triennio 1987-89, finanziato con la L.64/86); \*il terzo (2 Km) tra la sp "Garibaldi" e la sp "Bagnolese", previsto dal II P.A.A. primo triennio 1987-89 e finanziato dalla L. 64/86 per un importo di 7,9 Mld; il progetto è attuato dalla C. Montana "Molise Centrale"; \*il quarto (9,6 Km) giunge fino alla Trignina in località "Sprondasino" (con un tratto di 700 metri in galleria); è previsto nel II P.A.A. e finanziato dalla L.64/86 (900 milioni); lo studio è affidato alla Provincia di Campobasso che nel 1986 ha indicato una spesa globale di circa 31 Mld (contro i 40 Mld previsti dall'A.N.A.S.) a cui andrebbe aggiunto il costo di realizzazione degli svincoli ancora in fase di progetto.

Il secondo tronco della strada (15 Km divisi in tre stralci di lavori) tra la Trignina alla ss 86, è diviso in due lotti, finanziati dall'Ex Casmez:

\*il primo (tratto intermedio del collegamento di 9,3 Km) è finanziato con 19,95 Mld e la Provincia di Isernia provvede all'attuazione (il primo tratto di 2,9 Km, appaltato nel 1987, è in fase di avanzata esecuzione);

\*la Provincia deve provvedere alla redazione del progetto per il secondo lotto (costo stimato 25 Mld).

Gli studi preliminari sul terzo tronco (16 Km) non sono stati ancora effettuati (costo stimato 45 Mld).



La strada favorisce il collegamento dell'Alto Molise con l'Abruzzo (Agnone, Castelverrino, Pietrabbondante, Poggio Sannita, Capracotta, Pescopennataro, Vastogirardi, Belmonte del Sannio); sono in corso di attuazione i lavori di ammodernamento del tracciato della ss 86 sul territorio abruzzese fino all'innesto con la ss 16 "Adriatica".

Il tratto stradale rappresenta la porzione centrale di un itinerario di notevole importanza, "transcollinare", pensato per il recupero e il riequilibrio delle aree centrali interne della regione e per un collegamento migliore del capoluogo con le tre valli principali (Biferno, Trigno e Sangro); esso è parte dei programmi di finanziamento della ex Cassa per il Mezzogiorno.

Sono stati realizzati e aperti 10,5 Km per un costo di investimento di circa 52 miliardi; per realizzare i restanti 4,73 Km la spesa prevista è di circa 29 miliardi.



Con il tratto stradale si stabilisce un collegamento diretto con la Puglia e la Campania di cui si gioveranno i comuni più a est, mentre l'attuale sistema stradale dell'area, attraverso la statale "Adriatica", favorisce soprattutto le percorrenze Nord-Sud.

L'opera è quasi ultimata, ma non può essere ancora utilizzata per lavori in corso nel tratto in galleria (nei pressi di Rotello); per completare la parte interrata della strada occorrono 12 miliardi.



La strada di progetto permette il rapido collegamento tra la ss 87 e la ss 645 attraverso i comuni di Pietratrete e di S. Elia a Pianisi, consentendo di evitare la tortuosa ss 212.

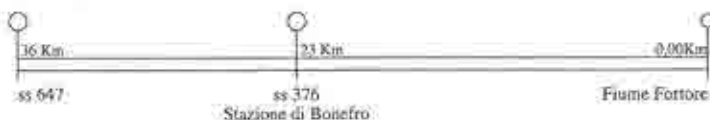
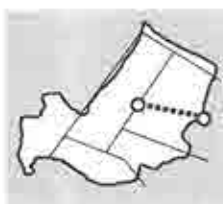
E' l'ultimo tratto di un progetto per il collegamento della fondovalle del Biferno con quella del Tappino (parzialmente realizzato fino alla stazione di Ripabottoni) che consente una rapida percorrenza tra due importanti arterie regionali.

Il tratto da realizzare è di 17,6 Km per un costo di circa 70 miliardi; è parte del Piano Regionale di Sviluppo 1988-1990 e compreso nei piani attuativi dell'intervento straordinario; si è dato inizio ai lavori con un finanziamento di 12 miliardi con i quali si è realizzato il primo tratto (ss 87 - scalo ferroviario di Ripabottoni-S. Elia a Pianisi), che non comprende il collegamento con l'insediamento produttivo di S. Elia per il quale è da predisporre un'adeguata connessione alla rete principale; pertanto è stato previsto il prolungamento della strada di 4 Km per un tracciato fortemente accidentato (17,950 miliardi).

73  Re d

## Collegamento tra la ss 647 e il confine con la Puglia

Fonte: (\*)



Da realizzare, spesa prevista 64 Mld Per il primo tratto è prevista una spesa di 30 Mld

Il collegamento tra la ss 647 e il confine con la Regione Puglia va dallo svincolo per Bonefro a quello di S. Croce di Magliano; lo sviluppo complessivo è di 36 Km:

- tra la ss 647 e la ss 376 sono previsti 13 Km di nuova costruzione (progetto F.E.S.R. n° 5371, costo stimato 64 miliardi); il progetto sarà realizzato dall'Amministrazione Provinciale di Campobasso e comprenderà anche la costruzione di una bretella di raccordo all'abitato di Provydenti;

- l'ultimo Piano Triennale A.N.A.S. ha destinato 17 miliardi alla costruzione di una variante di 23 Km alla ss 376, tra la stazione FF.SS. di Bonefro e il confine regionale nei pressi del fiume Fortore; questo tratto ricalca il percorso della ss 376 dei Tre Titoli (compreso nel piano decennale A.N.A.S. per un importo di 30 miliardi).

74  Re b

## Collegamento tra Morrone, Ripabottoni e la ss 647

Fonte: (\*)



Realizzato dall'Amministrazione Provinciale di Campobasso Da realizzare, spesa prevista 11 Mld

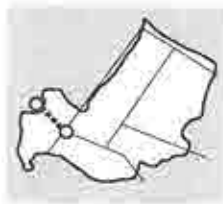
Il collegamento tra gli abitati di Morrone e Ripabottoni con la ss 647 si sviluppa per 9,5 Km. L'opera è compresa nel progetto speciale n° 33/8 dell'intervento straordinario per il Mezzogiorno; con un primo finanziamento di 9 miliardi l'Amministrazione Provinciale di Campobasso ha realizzato 5,9 Km (a partire dalla fondo valle del Biferno).

Per la costruzione dei restanti 3,6 Km (dal viadotto S. Benedetto all'innesto della sp 71) è stata prevista una spesa di 11 miliardi e il relativo progetto esecutivo è stato trasmesso all'Amministrazione Provinciale; il tratto stradale di progetto, persa la sua originaria importanza a causa di altri interventi in via di attuazione o programmati, soddisferà le sole esigenze di traffico locale.

75  Na b

## Tratto molisano della dorsale appenninica Est

Fonte: (\*)



Da realizzare, spesa prevista 75 Mld In fase di esecuzione il progetto è da approvare (finanz. stanziato 60 Mld) (costo stimato 32,8 Mld)

La dorsale appenninica Est si sviluppa da Rieti a Benevento attraverso Città Ducale - Antrodoco - L'Aquila - Popoli - Sulmona - Roccaraso - Castel di Sangro - Isernia. Il tratto molisano interessa il tronco Isernia - Castel di Sangro, dalla fondovalle del Trigno (ss 650) nei pressi di Isernia alla fondovalle del Sangro (ss 652) al confine regionale. L'intero tratto stradale, che si sviluppa per 23,5 Km, è in variante all'antica ss 17 "Appulo Sannitica".

I primi 3,6 Km (dalla ss 650 alla sp 21 per Miranda) sono parte del progetto F.E.S.R. n° 5348 (32,8 miliardi); il progetto è in corso di approvazione e sarà trasferito, per l'attuazione, all'Assessorato Regionale ai Lavori Pubblici.

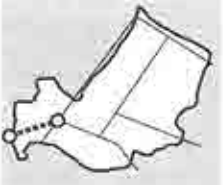
Il secondo tronco di 11,7 Km (bivio di Miranda alla svincolo di Forli del Sannio) è in corso di esecuzione a cura del Compartimento A.N.A.S. di Campobasso (finanziamento stanziato pari a 60 miliardi - programma straordinario di intervento nel Mezzogiorno L.146/1980).

Per l'ultimo tronco (8,2 Km) sono disponibili 75 miliardi previsti dal piano decennale A.N.A.S.

76  Na b

## Tratto molisano della dorsale appenninica Ovest

Fonte: (\*)



Redatto il Progetto preliminare. Realizzati alcuni nuovi ponti che hanno permesso di abbreviare (finanziamento richiesto 50,35 Mld) il percorso tra Colli al Voltorno e Isernia

La dorsale appenninica Ovest (versante Tirrenico) collega Rieti a Benevento attraverso Torano - Avezzano - Sora - Atina - Isernia. Il tratto regionale da eseguire (18 Km su 40 complessivi) è una radicale variante alla ss 627 della Vandra e interessa il tronco Isernia - Atina. E' in via di ultimazione un primo lotto di 1,4 Km (progetto F.E.S.R. - 14 Mld - affidato per l'esecuzione all'Assessorato LL.PP.), i cui lavori prevedono la realizzazione dell'asta principale e dei raccordi provvisori alla viabilità statale, con l'esecuzione degli attraversamenti del torrente Vandra a Valle dei Canali.

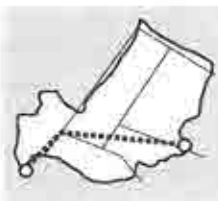
Con il II P.A.A. del programma triennale per lo sviluppo del Mezzogiorno (L.64/1986) sono stati stanziati circa 20 Mld per collegare il primo lotto (in via di ultimazione) con una nuova bretella stradale a sud (di 2,6 Km) eseguita dall'A.N.A.S. all'intersezione della ss 85 e della ss 627 e con l'abitato di Colli a Voltorno. Il progetto del secondo lotto, redatto in base al preliminare approvato dalla Delegazione Cassa presso il Consiglio Superiore LL.PP., è in fase istruttoria presso l'Assessorato Regionale LL.PP. In direzione Nord restano da eseguire altri 10 Km nel territorio molisano di collegamento dello svincolo di Colli al Voltorno con il confine regionale (dopo l'abitato di Cerasuolo); per questo terzo tratto è stato redatto un progetto preliminare approvato dalla Giunta Regionale (richiesti 50,35 Mld). L'ultimo segmento stradale, tra Isernia e la nuova bretella dell'A.N.A.S. (1,4 Km), dovrà ricalcare l'attuale sede della ss 627, per non sovrapporsi ai siti di aree archeologiche.



77  Na d

### Tratta autostradale di collegamento tra la A2 e la A14 (S. Vittore - Foggia)

Fonte: Progetto di Fattibilità e Piano di Ampliamento per località S. Bartolomeo del Consorzio per il Nucleo di Sviluppo Industriale di Isernia-Venafro



La proposta prevede il collegamento tra le due Autostrade A2 e A14 tra San Vittore e Foggia, interessando i territori delle regioni Lazio, Campania, Molise e Puglia.

La finalità è quella di stabilire un collegamento veloce tra il Tirreno e l'Adriatico riducendo fortemente i tempi di percorrenza e predisponendo adeguati raccordi con le aree portuali e aeroportuali.

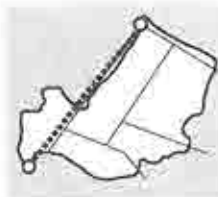
Nel progetto di fattibilità è contenuta la previsione di un accordo tra le Regioni interessate che dovrà contenere la possibilità di far ricorso ai capitoli privati, oltre ai fondi nazionali e comunitari, dato che la spesa prevista supera i 2000 miliardi.

Dell'insieme delle proposte, il tratto che ha buone probabilità di realizzazione è il primo (San Vittore-Venafro) perché il Consorzio per il Nucleo di Sviluppo Industriale di Pozzilli prevede la costruzione di una bretella autostradale di circa 17 Km per il collegamento interregionale delle aree industriali di Pozzilli e San Bartolomeo (Venafro) con l'area di Vairano Scalo (ingresso A2) e con il porto di Napoli.

78  Na d

### Trasversale Gaeta - Isernia - Vasto. Ipotesi progettuale di un sottosistema integrato

Fonte: "Ipotesi progettuale di un sottosistema integrato, trasversale Gaeta-Isernia-Vasto", documento di intesa del 16/7/1996, firmato dai rappresentanti dei tre Enti proponenti (Consorzio Sviluppo Industriale Sud Pontino, Consorzio Industriale Isernia-Venafro, Consorzio Industriale Vasto).



La proposta prevede il collegamento veloce tra il Tirreno e l'Adriatico interessando i territori delle regioni Lazio, Molise e Abruzzo.

In particolare l'obiettivo è di predisporre una connessione viaria diretta tra i porti di Gaeta e di Vasto con un'intersezione importante con l'area industriale di Isernia-Venafro.

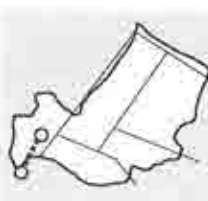
La proposta curata dai tre Consorzi industriali (Gaeta, Isernia - Venafro e Vasto) sembra raccogliere consensi anche da parte della Giunta Regionale del Molise, benché si ponga il problema della esclusione dal percorso di collegamento del capoluogo di regione che teme in questo modo l'avvio di un processo di isolamento.

La spesa complessiva prevista è di 1.330 miliardi, di cui 480 per opere specifiche dei tre Consorzi industriali; si prevede l'uso dello strumento programmatico del project financing ed il confinamento dei privati.

79  Re b

### Completamento della linea ferroviaria Venafro - Rocca D'Evandro - S. Vittore

Fonte: Ente Ferrovie dello Stato e Nuovo Oggi Molise del 8/5/1996



Il progetto di completamento della linea ferroviaria Venafro - Rocca D'Evandro (lunghezza totale 14 Km), promosso dall'Ente Ferrovie, permette un miglior collegamento tra Campobasso e Roma, riducendo il tempo di percorrenza di circa un'ora.

I lavori relativi al tratto terminale, dalla stazione di S. Pietro Infine (CE) a Rocca D'Evandro, sono ripresi di recente; il tracciato è stato realizzato in rilevato, in viadotti e una galleria per una lunghezza complessiva di 3,6 Km. Nel giugno 1997 è stata completata la galleria.

Le opere sono state finanziate con i fondi F.E.R.S. (Settore viabilità ferroviaria) per un importo di circa 7 miliardi (ultimo lotto delle opere).

80  Re d

### Collegamento ferroviario veloce Termoli - Venafro

Fonte: Ufficio Tecnico Ente Ferrovie sede di Campobasso



Il tratto rientra nel progetto complessivo di potenziamento della linea ferroviaria Roma - Bari via Campobasso (trasversale di collegamento tra costa tirrenica e adriatica).

L'Ente Ferrovie aveva inizialmente incluso nel Programma dell'Alta Velocità anche questo tratto, lo ha escluso in seguito preferendo un percorso alternativo (Roma - Napoli - Salerno - Bari).

Per la predisposizione del progetto l'Ente Ferrovie ha demandato alla Regione Molise gli interventi di ammodernamento delle linee regionali, per la cui realizzazione si ritiene di poter far ricorso a fondi comunitari e a risorse pubbliche.

Si presume sia realizzabile il tratto di ferrovia Isernia - Venafro, poiché con la costruzione della variante Rocca D'Evandro - Venafro e con la realizzazione di un parco scambi alle spalle del Nucleo Industriale di Pozzilli, si può ipotizzare un incremento di traffico ferroviario nella sola area di Isernia - Venafro.

#### Parte IV. LE IMMAGINI AL FUTURO

*"L'inferno dei viventi non è qualcosa che sarà; se ce n'è uno, è quello che è già qui, l'inferno che abitiamo tutti i giorni, che formiamo stando insieme. Due modi ci sono per non soffrirne. Il primo riesce facile a tutti: accettare l'inferno e farne parte fino al punto di non vederlo più. Il secondo è rischioso ed esige attenzione e apprendimento continui; cercare e saper riconoscere chi e cosa, in mezzo all'inferno, non è inferno, e farlo durare, dargli spazio"*

Italo Calvino

## 1. Le immagini e i temi per il futuro

### Le immagini

Nel percorso seguito nella prima parte - le *immagini esistenti* - si sono utilizzati i frammenti di avvenimenti, di azioni umane, di progetti e di programmi per il futuro, nonché testi letterari e rappresentazioni pittoriche e cartografiche, materiali antichi e più recenti, accostandosi alle differenti fonti con un analogo approccio. L'analisi dei materiali ha voluto far emergere il deposito di *immagini* contenuto in ciascuno, vale a dire il modo in cui i testi selezionano, trattano e rappresentano i livelli problematici del proprio presente: gli interrogativi piuttosto che le risposte. La manipolazione è consistita nella costruzione ed attribuzione di un contesto unitario e tendenzioso: i *confini*, l'*attraversamento*,..... sono stati strumentali a tenere insieme un racconto che, pur intersecando tempi e luoghi differenti, potesse mantenere una struttura narrativa compatta e descrittiva attuale: con oggetti dispersi provenienti da tempi differenti si è dato forma al grumo del presente.

A conclusione il procedimento è inverso: i caratteri del presente vengono centrifugati ed esplosi per costruire forme e ipotesi attinenti il futuro. Si definisce così l'universo di cui ci si occupa, il *corpus* per delineare l'insieme delle immagini in seguito proposte. Si assumono i temi messi in evidenza nel corso del lavoro: le tante soluzioni progettuali e programmatiche agite o solo proposte, insieme con i progetti realizzati e in discussione e ancora le opere e i piani a costituire un ricco corredo di desideri e di potenzialità, un patrimonio per il futuro della regione.

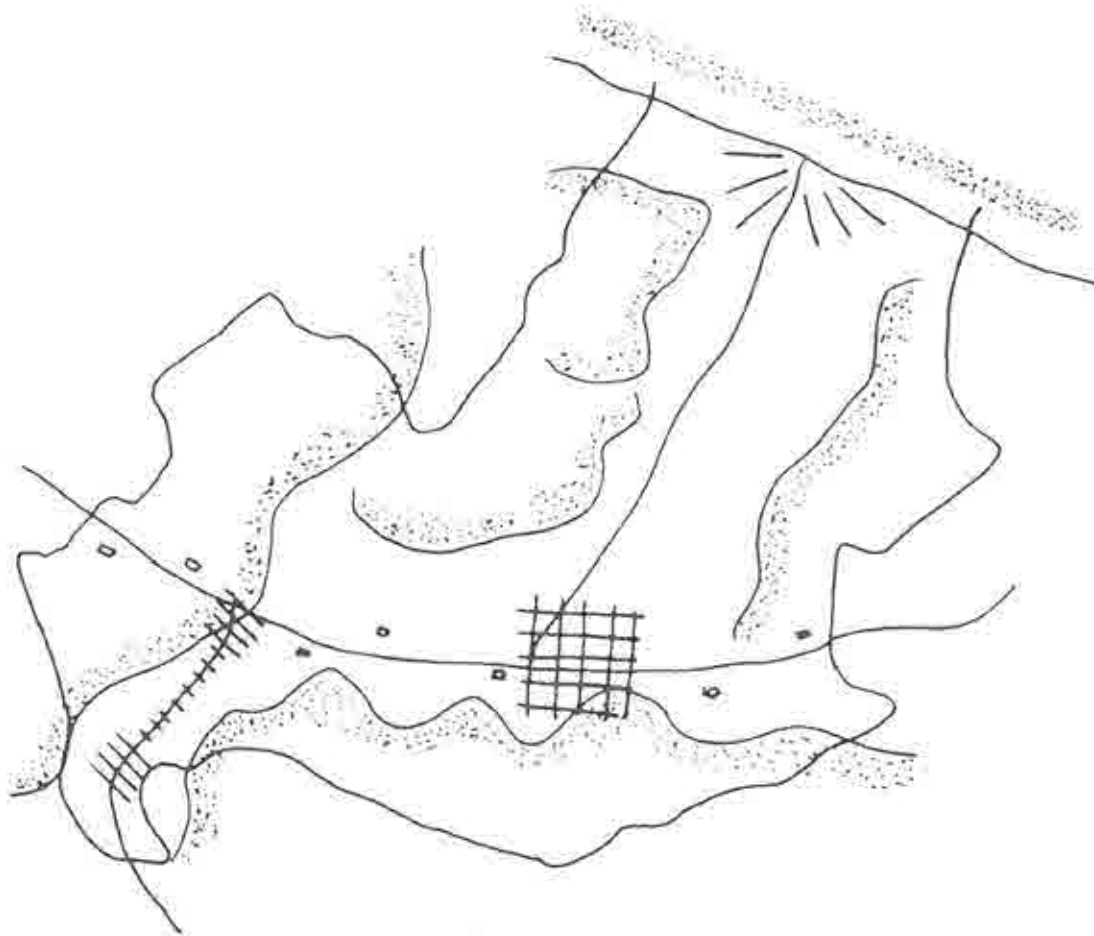
Le risposte vengono portate all'estremo e riproposte in forma di interrogativi per tipologie tematiche; si simulano contesti virtuali, prefigurazioni di immagini future. Il procedimento non è realistico ma immaginativo in quanto nessuna delle ipotesi esposte ha la possibilità di inverarsi così come raccontata: le figure prese in considerazione (la dispersione, la centralità,...) sono sviluppate ipotizzando che tutti i progetti pensati possano realizzarsi non considerando le relazioni reciproche e i riscontri con le politiche e le pratiche territoriali. Le immagini al futuro che si propongono sono la simulazione di ciò che non costituirà la forma del futuro ma che è contenuto nel presente.

Questo processo immaginativo, pur se eccessivo e semplificato, può favorire, guidare e fare da riscontro alle politiche e alle pratiche future costringendo a mettere in luce l'impegno necessario a contrastare gli scenari non voluti.

Naturalmente il futuro della regione sarà determinato dalla molteplicità delle decisioni e delle azioni che si compiranno consapevolmente, dalle collaborazioni che si renderanno possibili e dalle occasioni anche fortuite che si presenteranno all'interno del contesto più vasto di relazioni sovralocali. Il territorio di domani sarà un insieme complesso di frammenti eterogenei, molti dei quali potranno essere riconosciuti qua e là nelle immagini riportate, nelle suggestioni e nei contesti simulati.

### L'esplosione delle infrastrutture lineari e puntuali

Rettifiche e raddoppi di strade esistenti, collegamenti trasversali tra le tre fondovalle principali, per i centri urbani maggiori circonvallazioni e tangenziali, svincoli e percorsi di connessione con le strade esistenti, e ancora le dorsali appenniniche est ed ovest e il collegamento veloce tra il Tirreno e



Insieme con alcuni degli elementi naturali che danno i caratteri al paesaggio regionale -il mare Adriatico e i rilievi montuosi più evidenti-, nella immagine che si propone sono riportate le più importanti vie di comunicazione lungo le quali sono localizzati i principali insediamenti (gli Ambienti Insediativi Locali). I segni scelti a rappresentare le differenti morfologie insediative degli Ambienti Locali fanno schematicamente riferimento a modelli noti e facilmente comunicabili: radiale intorno a Termoli; reticolare nell'area del capoluogo e dell'agro circostante; lineare lungo la strada statale 85 con addensamenti ai vertici; lineare rado e puntuale, a grani di rosario, lungo la statale 17. Tali segni rendono evidente, insieme con i caratteri principali della attuale organizzazione del territorio, le modalità e le forme di assetti futuri possibili e i temi di confronto per le modificazioni necessarie di disegno e di uso.



l'Adriatico a congiungimento della autostrada A2 con la autostrada A14. Inoltre sono numerosi i lavori di consolidamento del suolo lungo i sedimi stradali. Sono i principali interventi contenuti nei programmi e in corso d'opera. Le iniziative e le domande degli Enti territoriali con competenze nel settore (regione, province, comuni, comunità montane, consorzi di bonifica, nuclei di sviluppo industriale) sono numerose e non esauribile in un elenco approssimativo.

Il risultato: a livello territoriale il molteplice potenziamento dello schema del "Quadrilatero" attraverso un sistema di percorsi alternativi tra loro per far fronte alla inagibilità momentanea di alcuni tratti viari (frane e smottamento del terreno); per le aree a maggiore densità (gli Ambienti Insediativi Locali) fitti sistemi di percorsi esterni con connessioni alla rete viaria esistente attraverso numerosi svincoli e percorsi in sopraelevata o in trincea, comunque raramente a raso; per la connessione alla rete nazionale grossa aspettativa per la tratta est ovest ma piuttosto limitata l'attenzione al Corridoio adriatico.

Per aumentare i livelli di efficienza del sistema: aree attrezzate urbane, terminal per autobus plurifunzionali e parcheggi nei maggiori centri e per il traffico delle merci i due interporti pensati per essere localizzati l'uno sulla costa e l'altro all'interno, nella piana di Venafro ed inoltre il potenziamento ed ampliamento del porto di Termoli e delle attività connesse, la costruzione di porticcioli turistici. Il trasporto su rotaia, all'oggi molto marginale, è anch'esso contenuto nei programmi sviluppo che ne prevedono l'ammodernamento.

Se realizzate anche se solo in parte, tutte queste opere dovranno fare i conti con la fragilità della natura dei terreni e con il dissesto idrogeologico, inoltre notevole sarà anche l'impatto sul sistema esistente: l'aumento dei flussi di traffico e la maggiore propensione alla trasformabilità di molte aree darà luogo sicuramente a processi di dispersione ancora oggi minimi e all'uso del paesaggio naturale e agricolo a scopi residenziali e produttivi, oltre che per ospitare le ingombranti sedi stradali.

Proponendosi con insistenza come spazio per ospitare autostrade di collegamento est ovest (tra i due corridoi), aspirando ad un ruolo competitivo con l'asse Pescara- Roma si vuole forse confermare e rilanciare l'immagine di una terra di passaggio e di attraversamento?

### Le tante centralità

Ogni amministrazione locale persegue lo scopo di costruire per se stessa l'immagine di attrattore prevalente. I nuovi luoghi della centralità sono quindi previsti e a volte realizzati praticamente dappertutto: si tratta di centri commerciali, hard discount, discoteche, ma anche di sedi universitarie, aree attrezzate per capannoni industriali, interporti e porti. Alcune di queste infrastrutture (porti e interporti) alludono ad un ruolo di leader di Termoli nel rapporto con i Paesi d'oltre Adriatico, anche in considerazione della estensione dei mercati a nuove popolazioni.

Si può prefigurare una effettiva integrazione del Molise costiero nel sistema insediativo adriatico?

La costruzione di una strada a scorrimento veloce Tirreno-Adriatico e la localizzazione nella piana di Venafro di molteplici infrastrutture puntuali può dar luogo ad una importante area a servizio dei principali traffici in direzione nord sud, a uno snodo della linea di traffico interna pedemontana competitiva con quelle costiere?

Come potrebbe trasformarsi lo spazio?

A fronte di tanti progetti quali possono arrivare ad essere realizzati e poi avere la forza di mantenersi in vita, e quante invece, con rischio di degrado, saranno in attesa di acquisire lo statuto di aree dismesse?

### L'esplosione della dispersione

Si estende la diffusione su tutto il territorio regionale, in particolare in quello degli ambienti insediativi locali. I piani urbanistici comunali e la legislazione regionale favoriscono l'uso pressoché generalizzata del territorio agricolo, ovvero non ancora urbano, tanto più che le politiche europee tendono a deprimere l'uso agricolo dei terreni e ad incentivare la dismissione di colture spesso tradizionali.

E' possibile l'indifferenziazione localizzativa tale da generare vaste aree di residenza con scarsi livelli di servizi e con legami rarefatti con i luoghi della produzione, tanto più in un territorio già scarsamente dotato di infrastrutture di livello superiore?

### Cuore verde dell'Appennino Meridionale

Diversi programmi delle amministrazioni locali e della Regione - leggi regionali di finanziamento e leggi di indirizzo, orientamenti per l'utilizzo dei fondi comunitari, proposte di Patti territoriali, Accordi con amministrazioni dello stato centrale - impongono di tenere in considerazione la realizzazione di molti interventi: - valorizzazione dei numerosi siti archeologici di molte epoche, (lungo i percorsi storici - il tratturo L'Aquila-Lucera, l'antica via Minucia e la via Sannita); - recupero di castelli altomedievali nell'area dell'alto Molise (antichi centri dei territori abbaziali di San Vincenzo al Volturno); - recupero per il ripristino dei percorsi tratturali; - parco delle acque (fitopotabilizzazione nell'area dell'alto Volturno); - sostegno per attività agrituristiche; - sostegno al turismo naturalistico ed invernale nelle aree delle Mainarde e del Matese; - supporto all'industria agroalimentare di trasformazione di prodotti.

La direttrice interna pedemontana tende a definire una linea di sviluppo autonomo ai piedi del versante orientale degli Appennini, giungendo idealmente fino al Gran Sasso d'Italia lungo la linea della antica strada Appulo Sannitica, attraverso i territori di maggiore interesse ambientale dell'Italia centro meridionale.

La forza di questi interventi può essere tale da dar luogo all'immagine nuova della regione che costruisce il proprio futuro sulla capacità della piccola impresa locale (puntando sulla innovazione del prodotto) e sul patrimonio naturale e culturale?

Può insieme con l'Abruzzo, o parallelamente ad esso, concorrere alla preparazione di un pacchetto turistico da proporre anche oltre confine nazionale?

### I temi

Le simulazioni svolte, costruite con eccessiva enfasi, sono utili a porre in chiara evidenza e a consentire di selezionare i temi di maggiore rilevanza e strategici per il futuro del territorio regionale.

Due gli orientamenti principali: la valorizzazione delle risorse ambientali e culturali e delle produzioni agroindustriali rare e la commercializzazione dei *pacchetti turistici*; il trattamento delle aree maggiormente significative, dei contesti locali di sviluppo -gli Ambienti Insediativi Locali, nella direzione di rafforzare "l'effetto città".

Nella società regionale è in atto un'importante trasformazione resa esplicita anche dalla variazione del lessico che ridenomina l'ambiente naturale (non urbano): da grande spazio vuoto della arretratezza e della separazione (tale per la eccessiva dimensione rispetto alle aree urbane, per

la fragilità geologica del suolo, nonché per la scarsa rilevanza negli itinerari naturalistici ed escursionistici più tradizionali) diviene ora *risorsa* anche nel linguaggio più banale e convenzionale. Tale mutamento prende forma in considerazione della straordinaria versatilità propria di un ambiente non ancora compromesso dal turismo di massa e da scelte che compromettono i caratteri le qualità naturali in modo irreversibile, tuttavia mostra ancora elementi di instabilità e di non chiarezza; nondimeno questa può essere la strada sulla quale costruire un percorso innovativo di trasformazione. Il tema della *infrastrutturazione della montagna* e delle aree interne va posto al centro dell'intervento, intendendo non solamente l'adeguamento della rete viaria, ma l'adeguamento delle reti nel loro complesso e la realizzazione delle opere necessarie di funzionamento. In questo senso il percorso intrapreso per la definizione dei termini del Patto territoriale del Matese sembra essere interessante, ad esempio per la molteplicità dei soggetti coinvolti, pubblici e privati, purtuttavia è piuttosto esile il riferimento alle trasformazioni fisiche, agli obiettivi di natura territoriale. Mentre molteplici interventi, anche di ridotte dimensioni - così come si desume dalle opere in corso di realizzazione - costituiscono tasselli per una *trasformazione inconsapevole* delle forme del territorio, i progetti ed i programmi a forte intenzionalità non contengono riferimenti espliciti e complessi alle forme fisiche.

D'altro canto la tendenza al mutamento nelle porzioni di territorio a maggiore dinamicità può essere letto anche attraverso la dotazione delle infrastrutture viarie che rappresenta nella quantità motivo di competizione tra parti differenti della regione ed elemento per dimostrare e rappresentare un processo di sviluppo in atto. Sul rapporto funzionale e formale tra le città, i centri abitati e le arterie di traffico, gli svincoli e le connessioni con le reti urbane e i nodi infrastrutturali - il porto, ad esempio - si può costituire un dialogo che detti nuovi criteri e chiari obiettivi per il mutamento.

## FONTI

## Bibliografia

- ALMANACCO DEL MOLISE, a cura di Enzo Nocera, Campobasso.
- ARCHIVIO DI STATO DI FOGGIA, 1984, *Cinque secoli, un archivio. La misura e l'immagine del tavoliere e dei suoi tratturi*, Foggia.
- ARENDT HANNAH, 1994, *Vita activa. La condizione umana*, Bompiani, Milano.
- AUGÉ MARC, 1993, *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Elèuthera, Milano.
- BAGNASCO ARNALDO, 1984, *Tre Italie. La problematica territoriale dello sviluppo italiano*, Il Mulino, Bologna.
- BARONE GIUSEPPE, 1989, «Mezzogiorno ed egemonie urbane», *Meridiana* n° 5/89, Donzelli editore, Roma.
- BECCHI COLLIDA' ADA, 1993, «L'intervento sul territorio del Mezzogiorno», in *Intervento straordinario e governo delle trasformazioni*, (a cura di) O. Aristone, P. Pontrandolfi e. Scavetta, Libria, Melfi.
- BELICINI LORENZO, 1994, «Il disegno minuto del territorio. Elementi per una descrizione dell'insediamento minore in Italia e in Europa», in N. Savarese, P. A. Valentino (a cura di), *Progettare il Passato. Centri storici minori e valori ambientali diffusi*, Roma.
- , «La costruzione storica del territorio meridionale», *Meridiana*, n° 10, Donzelli editore, Roma.
- BENJAMIN WALTER, 1996, *Angelus Novus. Saggi e frammenti*, Einaudi, Torino.
- BEVILACQUA PIERO, 1989, «Tra Europa e Mediterraneo. L'organizzazione degli spazi e i sistemi agrari», *Storia dell'agricoltura italiana in età contemporanea*, (a cura di), Marsilio editore, Venezia.
- , ROSSI DORIA MANLIO (a cura di), 1984, *Le bonifiche in Italia dal '700 ad oggi*, Laterza, Bari.
- BONIFICA, IRITECNA, 1992, *Studi sui sistemi urbani del Molise*, Rapporto del coordinatore, gennaio 1992.
- , 1993, *Studi sui sistemi urbani di Campobasso, Isernia e Termoli*, Relazione di sintesi del coordinatore, febbraio.
- BRODSKIJ IOSIF, 1988, *Dall'esilio*, Adelphi, Milano.
- CALVINO ITALO, 1993, *Le città invisibili*, Mondadori, Milano.
- , 1994, *Palomar*, Mondadori, Milano.



- CANNATA GIOVANNI, 1993, *L'agricoltura nel Molise alla luce del censimento del 1990*, Campobasso.
- , 1993, *L'agroindustria nel Molise. Primi risultati di una analisi aziendale*, Campobasso.
- CAPINI STEFANIA, DI NIRO ANGELA (a cura di), 1991, *Samnium. Archeologia del Molise*, Quasar, Roma.
- CATAUDELLA MARIO, 1969, *La casa rurale nel Molise*, C.N.R. Ricerca sulle Dimore Rurali in Italia, Olschki editore, Firenze.
- CERASOLI MARIO, CORDONI ANGELA, 1993, *La pianificazione territoriale e urbanistica delle aree montane depresse alla luce della legge 142/90 di riforma dell'Ordinamento delle Autonomie locali. Il caso di Isernia e del suo territorio*, Tesi di Laurea, relatore prof. Marcello Vittorini, Facoltà di Architettura, Università La Sapienza, Roma.
- CIALDEA DONATELLA, 1996, *Il Molise, una realtà in crescita. Aree protette e attività agricole*, Franco Angeli, Milano.
- CLEMENTI ALBERTO, DEMATTEIS GIUSEPPE, PALERMO PIERCARLO, (a cura di), 1996, *Le forme del territorio italiano*, 2 volumi, Laterza, Bari.
- CLEMENTI ALBERTO, (a cura di), 1996, *Infrastrutture e Piani Urbanistici*, Quaderni Blu 4, Fratelli Palombi editore, Roma.
- COLETTA MARIO, 1990, *Alto Molise. Territorio e risorse insediative*, Cep, Monteroduni.
- COTELLUCCI EDGARDO, 1985, *Il tratturo e i suoi elementi nella definizione e trasformazione del territorio*, Tesi di Laurea, relatore prof. Maurizio Morandi, Facoltà di Architettura, Pescara.
- DE LUCA CLAUDIO, 1992, «"Viaggio nel Molise" di Francesco Jovine. La terra come termine di conflitti e di speranze», *Isernia*, n° 2/1992.
- DE SPUCHES GIULIA, 1995, «Oltre la frontiera: rappresentazioni geografiche e enigmi territoriali», *Geotema* 1, Patron editore.
- DEMATTEIS GIUSEPPE, 1985, *Le metafore della terra*, Feltrinelli, Milano.
- , 1986, «Nella testa di Giano. Riflessioni sulla geografia poetica», *Urbanistica* n° 82.
- , 1991, «Il sistema urbano», in Giorgio Fuà (a cura di), *Orientamenti per la politica del territorio*, Il Mulino, Bologna.
- , 1995, *Progetto implicito. Il contributo della geografia umana alle scienze del territorio*, F. Angeli, Milano.
- FABIETTI WALTER, 1996, *Strutture insediative nella regione medio adriatica*, Quaderni Blu 3, Fratelli Palombi editore, Roma.
- FARINELLI FRANCO, 1986, «Luoghi, strade, spazio: tra cartografia, geografia e potere», *Urbanistica* n° 84.
- , 1989, «Lo spazio rurale nello spazio d'oggi», Piero Bevilacqua (a cura di), *Storia dell'agricoltura italiana in età contemporanea*, Marsilio editore, Venezia.

- , 1989, «Certeza del rappresentare: la questione della cartografia», *Urbanistica* n° 87.
- , 1991, «L'arguzia del paesaggio», *Casabella*, n° 575-576.
- FELICE COSTANTINO, 1995, *Il sud tra mercati e contesto. Abruzzo e Molise dal Medioevo all'Unità*, Franco Angeli, Milano.
- FONDI MARIO, 1977, «Abruzzi e Molise», *Le Regioni d'Italia*, Utet, Torino.
- FREUD SIGMUND, 1980, *Il motto di spirito*, Boringhieri, Torino.
- FOUCAULT MICHEL, 1967, *Le parole e le cose*, Rizzoli, Milano.
- GAMBI LUCIO, 1971, «Da città ad area metropolitana», *Storia d'Italia*, I documenti, vol. V, tomo primo, Einaudi, Torino.
- , 1971, «I valori storici dei quadri ambientali», *Storia d'Italia*, vol. I, Einaudi, Torino.
- GAMBINO ROBERTO, 1997, *Conservare Innovare. Paesaggio, ambiente, territorio*, Utet Libreria, Torino.
- GRECO NINO, 1983, *La programmazione bloccata: i nodi regionali e subregionali*, Franco Angeli, Milano.
- HEIDEGGER MARTIN, 1968, «L'epoca dell'immagine del mondo», in *Sentieri interrotti*, La Nuova Italia, Firenze.
- HODGES RICHARD, 1992, «Villaggi altomedievali nell'Alta Valle del Volturno», *Almanacco del Molise*, 1992, II, edizioni Enne.
- , & WICKHAM CHRIS, 1992, «Incastellamento and after», in Barber G. (a cura di), *A Mediterranean valley*, Cambridge.
- ISTAT, IRPET, 1989, *I mercati locali del lavoro in Italia*, Franco Angeli, Milano.
- JOVINE FRANCESCO, 1968, *Viaggio nel Molise*, Marinelli, Campobasso.
- LANARO SILVIO, 1989, «La campagna organizza la città?», *Meridiana* n° 5/89, Donzelli editore, Roma.
- MANFREDI SELVAGGI FRANCESCO, 1995, «Questioni ambientali nel Molise», *Quaderni di Italia Nostra* 1, Sezione di Campobasso, Editrice Lampo, Campobasso.
- MARINO DAVIDE, 1995, «Molise», Giovanni Cannata (a cura di), *Aziende e famiglie nella collina e montagna appenninica (Studi di casi)*, Franco Angeli, Milano.
- MASCIOTTA GIAMBATTISTA, 1982, *Il Molise dalle origini ai nostri giorni, Secondo Volume, Il Circondario di Campobasso*, (Luigi Pierro e figlio, Napoli, 1915), Ristampa, Lampo editrice, Campobasso.
- , 1984, *Il Molise dalle origini ai nostri giorni, Terzo Volume, Il Circondario di Isernia* (E. Di Mauro, Cava dei Tirreni, 1952), Ristampa, Lampo editrice, Campobasso.

—, 1985, *Il Molise dalle origini ai nostri giorni, Quarto Volume, Il Circondario di Larino*, (E. Di Mauro, Cava dei Tirreni, 1952), Ristampa, Lampo editrice, Campobasso.

—, 1988, *Il Molise dalle origini ai nostri giorni, Primo Volume, Provincia di Molise*, (Luigi Pierro e figlio, Napoli, 1914), Ristampa, Lampo editrice, Campobasso.

MASSAFRA ANGELO, 1984, *Campagna e territorio nel Mezzogiorno fra settecento e ottocento*, Dedalo, Bari.

—, RUSSO SAVERIO, 1989, «Microfondi e borghi rurali nel Mezzogiorno», in Piero Bevilacqua (a cura di), *Storia dell'agricoltura italiana in età contemporanea*, Marsilio editore, Venezia.

MAZZETTI ERNESTO, (a cura di), 1994, *Cartografia del Mezzogiorno e della Sicilia*, Messina.

MERCANTINO CESARE E AUGUSTO, 1976, *Storia del territorio e delle città d'Italia. Dal 1800 ai giorni nostri*, Mazzotta, Milano.

MINISTERO DEL BILANCIO E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA CENTRO STUDI E PIANI ECONOMICI, 1971, *Le proiezioni territoriali del Progetto '80*, Roma.

MIONI ALBERTO, 1976, *Le trasformazioni territoriali in Italia nella prima età industriale*, Marsilio, Venezia.

*MOLISE ECONOMICO*, Rivista trimestrale CCIAA di Campobasso.

«Molise (il) e l'Unione europea», *Europa Dossier*, n° 13, Supplemento 11°, Dicembre 1993.

«Molise, microlaboratorio degli aiuti. priorità alla formazione di giovani esperti di settore», 1994, *Il Sole 24 Ore*, 28 febbraio 1994.

MORETTI ANNA, (a cura di), 1996, *Le strade. Un progetto a molte dimensioni*, F. Angeli, Milano.

ORTOLANI MARIO, 1964, *Memoria illustrativa della carta dell'uso del suolo degli Abruzzi e del Molise*, C.N.R., Roma.

PALAGIANO COSIMO, (ed altri), 1984, *Cartografia e territorio nei secoli*, NIS, Roma.

PAONE NATALINO, 1986, *La transumanza nel Molise tra cronaca e storia*, ed. Rai - Sede regionale per il Molise, Roma.

—, 1989, «I tratturi nella società post-industriale», *Isernia*, n° 3/1989.

PERELLI AUGUSTO, 1996, *Insedimenti umani e paesaggi agrari*, Jaca Book, Milano.

PESSOA FERNANDO, 1986, *Il libro dell'inquietudine*, Feltrinelli, Milano.

PETROCELLI EDILIO, 1984, *Il divenire del paesaggio molisano*, Edizioni Enne, Firenze.

—, 1995, *Il Molise nelle immagini cartografiche. Storia, tecnica, lettura, interpretazione*, Cosmo Iannone Editore, Isernia.

PIANO, PROGETTO, CITTÀ, SEMESTRALE DEL DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA E URBANISTICA DI PESCARA, n° 12-13/1992.

PROVENE GUIDO, 1993, *Viaggio in Italia*, Baldini & Castoldi, Milano.

PREZIOSO MARIA, 1995, *Molise. Viaggio in un ambiente dimenticato*, Gangemi, Roma.

PRINCIPE ILARIO, (a cura di), 1994, *Atlante geografico del Regno di Napoli*, Messina.

QUINTANO CLAUDIO, 1986, *Il sistema industriale nel Molise*, Bologna.

REGIONE MOLISE, 1989, *Piano Regionale dei Trasporti*, ISTRASpa (a cura di), Roma.

—, Giunta Regionale, 1988, *Piano regionale di sviluppo*, Campobasso.

ROSSI SARA, 1976, *Abruzzo e Molise*, Officina, Roma.

SECCHI BERNARDO, 1994, *Relazione, Seminario Le nuove condizioni dell'urbanistica*, Politecnico di Milano.

SENNIS ANTONIO, 1996, «I caratteri della signoria vulturense: una discussione da (ri)aprire», Federico Marazzi (a cura di), *San Vincenzo al Volturno. Cultura, istituzioni, economia*, Abbazia di Montecassino 3, Cep, Monteroduni.

SERENI EMILIO, 1961, *Storia del paesaggio agrario*, Laterza, Bari.

SIMONCELLI RICCIARDA, 1969, *Il Molise. Le condizioni geografiche di una economia regionale*, Roma.

SVIMEZ, 1971, «Il Molise», in *Analisi del territorio meridionale*, Roma.

—, 1974, *Profilo demografico ed economico del Molise*, Roma.

TASSINARI GIORGIO, 1986, *Il sistema industriale del Molise*, Il Mulino, Bologna.

TESTA DOMENICO, 1989, «La dorsale appenninica asse di sviluppo delle aree interne», *Isernia* n° 2/1989.

TOURING CLUB ITALIANO, 1948, *Attraverso l'Italia. Abruzzo e Molise*, Prima edizione impressa coi Tipi del Bertieri, Milano.

—, 1979, *Guida*, TCI, Milano.

—, 1986, *Attraverso l'Italia. Il Molise*, TCI, Milano.

URBANISTICA n° 49/1967.

—, n° 106/1996.

VALENTE FRANCO, 1982, *Isernia. origine e crescita di una città*, Ed. Enne, Campobasso.

VITALI ORNELLO, 1994, *Popolazione, Occupazione e Abitazioni nelle aree urbane del Molise*, Franco Angeli, Milano.

VITTORINI MARCELLO, 1971, «Indirizzi strategici di assetto territoriale per l'inquadramento dei programmi di intervento nel mezzogiorno», *Urbanistica* n° 57/1971.

VITTORINI MARIA ALESSANDRA, 1996, *Attualità dell'assetto storico del territorio. La trasformazione del territorio e dell'armatura urbana in rapporto all'evoluzione del sistema delle relazioni e degli scambi: l'area della transumanza*, Tesi di Dottorato di Ricerca, DPTU, Università La Sapienza, Roma.

WICKHAM CHRIS, 1996, «Il problema dell'incastellamento nell'Italia centrale: l'esempio di San Vincenzo al Volturno», Federico Marazzi (a cura di), *San Vincenzo al Volturno. Cultura, istituzioni, economia*, Abbazia di Montecassino 3, Cep, Monteroduni.

ZUMTHOR PAUL, 1995, *La misura del mondo. La rappresentazione dello spazio nel Medioevo*, Il Mulino, Bologna.

### Enti

- Archivio di Stato di Campobasso
- Capitaneria del Porto di Termoli
- Comune di Campomarino, Ufficio LLPP
- Comune di Guglionesi, Ufficio LLPP
- Comune di Isernia, Ufficio LLPP
- Comune di Larino, Ufficio tecnico
- Comune di Montenero di Bisaccia, Ufficio Urbanistico
- Comune di Termoli Ufficio Urbanistico Comunale
- Comune di Termoli, Assessorato ai LLPP
- Comune di Termoli, Ufficio Comunale LLPP
- Comune di Venafro, Assessorato ai LLPP
- Comune di Venafro, Assessorato all'Urbanistica
- Comunità Montana "Alto Volturno", Uffici tecnici
- Consorzio del Nucleo di Sviluppo Industriale di Campobasso-Bojano
- Consorzio del Nucleo di Sviluppo Industriale di Isernia-Venafro
- Consorzio del Nucleo di Sviluppo Industriale di Termoli
- Consorzio di Bonifica "Piana di Venafro"
- Ente Ferrovie dello Stato, Ufficio tecnico, sede di Campobasso
- ERIM
- Provincia di Isernia, Ufficio Tecnico
- Regione Molise, Assessorato ai LLPP Settore Viabilità
- Regione Molise, Assessorato ai LLPP, Settore di Collegamento di Isernia
- Regione Molise, Assessorato all'Urbanistica e ai BBAA
- Regione Molise, Presidenza della Giunta, Settore Programmazione
- Sovrintendenza ai Beni Culturali e Ambientali, sedi di Isernia e di Venafro
- Università degli Studi del Molise

### Documenti e Progetti

- Accordo di Programma "Sistema e culture della transumanza" tra le regioni Abruzzo, Molise e Puglia;
- Accordo di Programma "Valorizzazione del patrimonio culturale e ambientale del Molise", tra Ministero BBCCAA, Regione Molise, Amministrazione Provinciale di Campobasso, Amministrazione Provinciale di Isernia, Comune di Campobasso, Comune di Isernia;
- ANAS, Direzione Generale, Piano Decennale della Viabilità di Grande Comunicazione, Roma, 1987;
- Cartografia regionale "Acquedotti molisani", a cura dell'ERIM (con dighe e acquedotti di progetto);
- "Documento di concertazione per il patto territoriale del Matese", del 10 dicembre 1996;
- Documento di Intesa del 16 luglio 1996 "Ipotesi progettuale di un sottosistema integrato, trasversale Gaeta - Isernia - Vasto", firmato dai rappresentanti dei tre Enti proponenti (Consorzio di Sviluppo Industriale Sud Pontino, Consorzio di Sviluppo Industriale Isernia - Venafro, Consorzio di Sviluppo Industriale Vasto);
- "Documento di programma" POP 94/99, regione Molise;
- Documento redatto a cura dell'Assessorato Regionale ai Lavori Pubblici, settore viabilità "rete principale esistente nel territorio, integrata dagli interventi ex Casmez in corso di realizzazione, nonché dagli ammodernamenti di vecchia rete e dei nuovi itinerari da attuare con i finanziamenti previsti nel Piano decennale A.N.A.S. (leggi n° 531/82 e n° 526/85) e nei piani annuali 1° e 2° di cui all'intervento straordinario nel Mezzogiorno (legge 64/86)", del 3 novembre 1989;
- Legge regionale numero 9 del 11 aprile 1997, "Tutela, valorizzazione e gestione del demanio tratturi";
- Piano di Ampliamento del Consorzio per il Nucleo industriale di Isernia Venafro, località San Bartolomeo;
- Progetto di fattibilità e Piano di intervento in località San Bartolomeo, Nucleo industriale di Isernia Venafro;
- Progetto di fattibilità Porto di Termoli;
- Progetto di fattibilità Porto turistico a Montenero di Bisaccia;
- Progetto di massima "Valorizzazione del centro storico di Venafro";
- "Progetto di ristrutturazione e sistemazione delle vie e delle piazze del centro storico di Isernia";
- "Proposta di Piano di investimenti integrativi della Regione Molise", dell'11 novembre 1993;
- Relazione generale al "Progetto di espansione sul torrente Cavaliere in località Fossatella", a cura del Consorzio di Bonifica della Piana di Venafro.

Sono stati inoltre consultati i Piani Urbanistici della maggiori città ed il Piano Paesistico Regionale