

anno **IL** numero **578** dicembre 2003 euro 9,30

The architecture
events & history

L'architettura

cronache e studi

grado di appartenenza, grado di estraneità
degrees of belonging, degrees of dissociation

godsell
erickson
delugan_meissl
mateus
a.d.n.s. architetti
wulf & ass.

la nuova dia
the new dia



57

EDIZIONE IN A.P. - 45% ART. 2
OMMA 20/B, LEGGE 662/96 ROMA

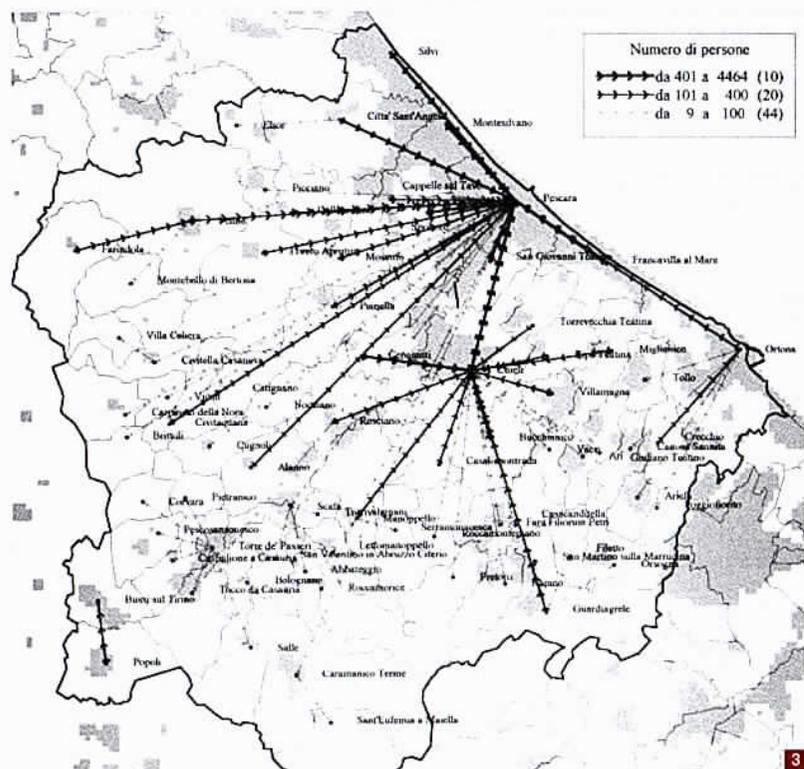
3 0 5 7 8 >



numero speciale:
inchiesta sulla architettura della città e del paesaggio in Italia
rosario pavia, carlo pozzi

Pescara

Spostamenti residenza-lavoro nell' Area metropolitana di Pescara
Primo flusso uscente



3. Spostamenti residenza-lavoro nell'area metropolitana di Pescara

3. Movement between home and work in the metropolitan area of Pescara

Una metropoli lineare e molteplice A linear and multiple metropolis

di by Walter Fabietti

La crescita edilizia "spazialmente diffusa", affermata nell'ultimo decennio in vaste porzioni del territorio nazionale, trova nella regione metropolitana pescarese una declinazione peculiare. La particolarità dello sviluppo metropolitano deriva qui dalla concomitanza di più fattori specifici che si sovrappongono; tra questi, di evidente rilevanza appaiono la configurazione morfologica del territorio (la struttura "a pettine" determinata dal sistema collinare, la presenza del vincolo naturale della linea di costa ecc.), la struttura amministrativa (la compresenza di due città contigue e compartecipanti del sistema metropolitano), l'incompiuta gerarchizzazione (e, per molti versi, l'incompiuta realizzazione) del sistema infrastrutturale, la forte pressione insediativa costiera, e altro ancora.

La saldatura degli insediamenti che appartengono all'area metropolitana Chieti - Pescara è osservabile soprattutto nell'estensione della città metropolitana lungo l'asse che va da Silvi a Francavilla al Mare. Tale aggregazione costituisce, di fatto, un *continuum* insediativo dai caratteri tipicamente metropolitani. La prevalenza di una dimensione lineare della crescita è, tuttavia, osservabile anche lungo l'asse perpendicolare alla linea di costa, quello che va dalla città capoluogo verso l'interno, lungo la valle del fiume Pescara. Si tratta di un sistema composto originariamente dalla crescita verso valle dei centri collinari, generatori - per gemmazione - di nuclei urbani consolidati. Successivamente su questo asse si addensano, in uno spazio relativamente ristretto, infrastrutture e funzioni di rango "metropolitano": grandi assi autostradali, l'unica linea ferroviaria (nel raggio di un centinaio di chilometri) che congiunge l'Adriatico con il Tirreno, un variegato sistema di aree industriali e commerciali, l'aeroporto d'Abruzzo ecc.

Si riconoscono, in questo territorio compresso, spazi vuoti circoscritti (anche se, in alcuni casi, di ampia dimensione) che intercalano estese aree di densità decisamente urbana. Densità che va lentamente scemando man mano che ci si avvicina al primo valico montuoso, le gole di Bussi.

La linearità dell'insediamento nei due versi, seppure con modalità dissimili, condiziona il formarsi della classica corona metropolitana, tipica dei sistemi maturi. Sebbene sia possibile osservare nell'hinterland pescarese un andamento demografico "per fasce concentriche" attorno alla *core area*, si nota tuttavia come la crescita insediativa che si sviluppa lungo la valle del Pescara presenti discontinuità spaziali: l'insediamento collinare, a ridosso dell'asse di fondovalle principale, assume i caratteri dello *sprawl* periurbano, mentre nelle vallate contigue e parallele a quella principale sembra replicarsi, in tono minore, il medesimo modello di crescita.

Caratteristica della metropoli pescarese è, infatti, una diffusione a "ondate" successive, che investe parti sempre più ampie del territorio provinciale, diffondendo assieme al benessere uno stile di vita proprio delle grandi città. La crescita si articola, tuttavia, non investendo in maniera indiscriminata il territorio ma organizzandosi per assi paralleli, le vallate secondarie, circondate da un rado *sprawl*.

È questa modalità di diffusione che modifica il rapporto tra l'insediamento rurale e la città: la domanda di beni e servizi urbani si diffonde in un vasto territorio e la necessità di dare una risposta a questa domanda innesca modificazioni nella gerarchia territoriale, sposta nelle periferie la localizzazione di attività tradizionalmente appannaggio della città.

Già a una sommaria lettura delle informazioni statistiche e cartografiche, emerge un'evidente trasformazione dell'insediamento sparso. La diffusione appare caratterizzata dal trasferimento di popolazione e funzioni nei piccoli centri, mentre si manifesta, attraverso la "scomparsa statistica" di località abitate (prevalentemente nuclei abitati, ma anche alcuni centri talvolta di notevole dimensione demografica), un fenomeno di "agglomerazione", determinato dalla saldatura tra centri maggiori e nuclei abitativi.

All'interno di uno stesso fenomeno, sembrano dunque affermarsi due tendenze apparentemente contrapposte: da un lato, il consolidarsi dell'insediamento diffuso che si va attestando prevalentemente attorno alle urbanizzazioni esistenti (le infrastrutture varie o, più in generale, il capitale fisso sociale), dall'altro lato, il manifestarsi della tendenza a ricostituire, attorno a centri abitati di dimensioni medie o piccole, una sorta di tessuto di città minori, delle nuove municipalità in grado di organizzare più "da vicino" e in maniera meno diseconomica la vita della popolazione.

La presenza di caratteri urbani nell'insediamento diffuso sembra trovare riscontro nell'evoluzione delle dinamiche insediative. In una prima fase, il processo di diffusione si manifesta, qui come altrove, nella tendenza alla diminuzione della crescita nella città centrale e a uno sviluppo indifferenziato dei centri e nuclei minori; a questa, segue una fase in cui i centri intermedi, in parte già originariamente in grado di fornire servizi urbani, ancorché minimi, vedono una rapida crescita di popolazione.

Tale meccanismo determina di fatto una sorta di *ciclo di vita* delle località abitate, del tutto analogo (almeno nelle modalità di diffusione) a quello descritto da Van de Berg per le regioni funzionali. In questo caso, tuttavia, l'ondata di diffusione che investe progressivamente e alternativamente centri minori e centri medi porta con sé una mai sopita "voglia di città", che si traduce nello sfruttamento di convenienze marginali, quali la presenza di un minimo di servizi urbani, in parte generati dalle passate politiche del *welfare state* (con la realizzazione del capitale fisso sociale), in parte determinate dal processo di decentramento produttivo, in parte derivate dalla crescente domanda abitativa collocata nelle aree extraurbane, conseguente una generica domanda ambientale.

A una ondata di "conquista" del territorio, più o meno soggetto a urbanizzazione diffusa, segue, con una certa regolarità, una fase di consolidamento dei presidi territoriali. La fase di consolidamento si manifesta in maniera differenziata, ma appare dominata da alcuni caratteri ricorrenti: la preesistenza e il tipo di servizi collettivi, il raggiungimento di *soglie di accesso* al mercato dei servizi privati, la attivazione di politiche pubbliche di offerta della mobilità. Questo alternarsi di dispersione insediativa e agglomerazione attorno ai centri minori, che nasce dall'alternarsi del valore marginale attribuito al ricorso ai servizi urbani, determina l'alternarsi del ruolo dei centri di medie dimensioni presenti nell'area metropolitana. L'insoddisfazione generata dal costo della vita nella città centrale (soprattutto dell'alloggio, ovvero il costo necessario per accedere a tipologie unifamiliari) si riverbera sui comportamenti abitativi nella città diffusa sotto forma di riduzione della domanda di servizi di rango urbano. In cambio del miglioramento delle condizioni abitative individuali si è disposti ad accettare la rinuncia ad alcuni servizi rari. Ovvero, si è disposti a sostenere il costo aggiuntivo (peraltro, ormai veramente esiguo) per accedere a servizi di tipo metropolitano che tendono a diffondersi nel territorio di "dominazione" della città centrale, spesso in prossimità di questa.

Programmazione e assetto funzionale

La città di Pescara, grazie anche alla peculiarità del sistema infrastrutturale, rappresenta il nodo principale di una relativamente ampia regione metropolitana che, in parte, ricalca la dimensione geografica della sua provincia. Gli studi realizzati per perimetrare l'area metropolitana hanno messo in luce il ruolo delle attività di servizio - orientate all'organizzazione, promozione e sostegno delle attività di produzione - nel determinare fenomeni di *filtering down*, tipici degli aggregati metropolitani maggiori: la città è componente di una rete sovraregionale nella quale attrae funzioni, la cui localizzazione consente poi di diffondere effetti (e funzioni di rango minore) nella rete urbana locale.

Pescara, del resto, ha tradizionalmente assolto un ruolo di centro terziario nella regione abruzzese e, in particolare, ha rappresentato lo snodo commerciale tra l'asse adriatico e l'insediamento tirrenico. Ciò, in parte, motivato dalla connessione viaria che collega il capoluogo abruzzese sia con la città di Roma, della cui rete commerciale esso ha rappresentato, a tutti gli effetti, un nodo, sia con l'asse adriatico, da Bari a Bologna.

Nell'area urbana Chieti-Pescara si assiste, nell'ultimo decennio, a una interessante (ancorché debole) dinamica di funzioni a valore aggiunto (segnatamente, i servizi alle imprese) che possono influenzare il grado di sviluppo dell'area e incrementare la sua attrattiva per funzioni di rango superiore. Si tratta, tuttavia, di una trasformazione ancora incompiuta che richiederebbe una strategia integrata di sviluppo, operata mediante il coordinamento dei soggetti con maggiore rilevanza strategica e capacità di governo.

L'assenza di un'azione strategica in questa direzione può comportare, proprio in un momento di riallocazione di funzioni e, conseguentemente, di risorse economiche, un declassamento e una diminuzione di appetibilità della città metropolitana pescarese. Ciò appare particolarmente preoccupante in un momento di grandi potenzialità per l'area metropolitana. Ci riferiamo, in particolare, alla definizione delle linee di potenziamento del trasporto pan-europeo, attraverso corridoi di connessione con i paesi orientali dell'Adriatico, divenuti oggi una "porta" verso i nuovi territori dell'unione. La nuova programmazione, basata sull'attuazione di "idee forza", può consentire una nuova centralità e una maggiore appetibilità della città metropolitana adriatica.

The "spatially diffuse" growth of building registered during the last decade in vast areas of Italian territory presents distinctive characteristics in the metropolitan region of Pescara. The particular nature of metropolitan development here derives from the concomitance of various specific overlapping factors. Among these, obvious importance attaches to the morphological configuration of the territory (the "comb-like" structure determined by the hill system, the natural constraint of the coastline, etc.), the administrative structure (the concomitance of two contiguous cities jointly participating in the metropolitan system), the incomplete hierarchization (and in many respects the incomplete creation) of the infrastructural system, the strong pressure of housing on the coast, and other factors.

The melding of the built-up areas belonging to the Chieti-Pescara metropolitan area can be seen above all in the extension of the metropolitan city along the axis stretching from Silvi to Francavilla and the sea. This aggregation constitutes a de facto continuum with typically metropolitan characteristics. The predominance of a linear dimension of growth can, however, be noted also along the axis running perpendicular to the coastline and inland from the provincial seat of government along the valley of the River Pescara. This system was originally generated by the growth of the hill towns toward the valley and the resulting creation of consolidated urban nuclei through gemination. Infrastructures and functions of "metropolitan" level were subsequently concentrated on this axis in a comparatively restricted space, including expressways, the only railway line in a radius of a hundred of kilometers (connecting the Adriatic with Tyrrhenian), a variegated system of industrial and commercial areas, the Abruzzi airport, etc.

This compressed territorial area includes circumscribed empty spaces (albeit of large size in some cases) alternating with extended areas of decidedly urban density that decreases gradually as it nears the first mountain pass, the Bussi gorge.

Albeit differing in form, the linearity of the built-up area in the two directions influences the formation of the classic metropolitan corona typical of mature systems. While it is possible to observe a demographic trend toward "concentric bands" around the core area in the Pescara hinterland, the growth developing along the Pescara river valley displays spatial discontinuities. The sections on the hills by the axis running along the bottom of the main valley assume the characteristics of peri-urban sprawl, and the same model of growth appears to be repeated at a lower level in the valleys contiguous and parallel to the main one. The metropolis of Pescara is in fact characterized by growth in "successive waves" involving increasingly large areas of the provincial territory and spreading a big city lifestyle together with prosperity. This growth is structured, however, not affecting the territory indiscriminately but organized in terms of parallel axes, namely the secondary valleys, surrounded by a sparse urban sprawl. It is this form of growth that alters the relationship between rural districts and the city in that the demand for urban goods and services is spread over a vast territory and the need to respond to it triggers changes in the territorial hierarchy, shifting the location of activities traditionally rooted in the city to the outskirts.

A cursory reading of the statistical and cartographical information is already sufficient to show an obvious transformation of the scattered settlement pattern. Growth appears to be characterized by the transfer of population and functions to small centers accompanied by the "statistical demise" of inhabited localities (mostly hamlets but also some towns of considerable demographic scale) and a phenomenon of "agglomeration" through the merging of larger and smaller centers.

Two apparently opposite trends thus seem to be established within the same phenomenon. On the one hand, we have the consolidation of diffuse settlement built up predominantly around the existing elements of urbanization (highway infrastructures and items of social capital in general). On the other, there is a tendency to recreate a sort of fabric of smaller towns around medium or small-sized residential centers, new municipal entities capable of organizing the life of the population from "closer at hand" and with fewer diseconomies.

The presence of urban characteristics in this diffuse spread appears to be reflected in the evolution of housing dynamics. Here as elsewhere, the process initially manifested itself through a trend toward decreased growth in the central city and the undifferentiated development of smaller towns and centers. This was followed by a phase of rapid population growth in the intermediate centers, some of which had been capable of providing urban services, albeit minimal, from the very outset. This mechanism determines a sort of life cycle of inhabited localities wholly analogous (at least as regards the form of spread) to that described by Van de Berg for functional regions. In this case, however, the wave of growth progressively and alternately affecting smaller and medium-sized centers is accompanied by a never dormant "longing for the city" that manifests itself in the exploitation of marginal advantages, such as the presence of minimal urban services, generated partly by previous welfare state policies (with the creation of social capital assets), partly by the process of productive decentralization, and partly by the growing demand for housing in extra-urban areas stemming from a general environmental demand.

The "conquest" of territory more or less subject to widespread urbanization is followed with some regularity by a phase of consolidation of the occupied areas. The phase of consolidation manifests itself in different forms but appears to be dominated by some recurrent characteristics, such as the pre-existence and type of collective services, the attainment of thresholds of access to the market for private services, and the introduction of public policies to provide mobility. This alternation of dispersion and agglomeration around the smaller centers, deriving from the alternation of the marginal value attributed to recourse to urban services, determines the alternation of the role of the medium-sized centers present in the metropolitan area. The dissatisfaction generated by the cost of living in the central city (above all housing and the cost of single-family homes) is reflected in residential behavior in the outspread city in the form of reduced



4. Veduta aerea del porto canale. Foto P. De Stefano

4. Aerial view of the harbor channel. Photo P. De Stefano

demand for services of urban level. In return for an improvement in individual residential conditions, people are ready to forgo certain uncommon services. In other words, people are willing to bear the additional cost (which is in any case practically negligible by now) for access to services of the metropolitan type that tend to spread through the territory "dominated" by the central city, often in its vicinity.

Planning and functional structure

Due also to the peculiar nature of its infrastructural system, the city of Pescara constitutes the major node of a comparatively large metropolitan region that partially reflects the geographical dimension of its province. Studies carried out to plot the boundaries of the metropolitan area have brought to light the role of services – designed to organize, promote and support production – in determining "filtering down" phenomena typical of the major metropolitan agglomerations. The city is a component of a supra-regional system within which it attracts functions, the location of which then makes it possible to spread effects (and functions of lesser rank) in the local urban system.

Pescara has in any case traditionally performed the role of a center of services in the Abruzzi region, and acted in particular as a commercial link between the Adriatic axis and towns on the Tyrrhenian coast. This derives in part from the highways connecting the city located in the Abruzzi region both with the city of Rome, of whose commercial network it constitutes an authentic node, and with the Adriatic axis running from Bari to Bologna.

Over the last decade, the Chieti-Pescara urban area has seen an interesting (albeit weak) dynamics of functions with value added (mainly services for firms) capable of influencing the area's degree of development and increasing its appeal for functions of a higher rank. This is, however, an as yet incomplete transformation that would call for an integrated strategy of development implemented through coordination of the parties endowed with the greatest strategic importance and capacity for government.

In a period when functions and hence economic resources are being reallocated, the lack of strategic action in this direction may result in a downgrading and loss of appeal for the metropolitan city of Pescara, which appears particularly worrying at a time of great potential for the metropolitan area. We refer in particular to plans for the strengthening of Pan-European transport through corridors connecting with the countries on the eastern shore of the Adriatic, which have now become a "gateway" towards the new territories of the European Union. The new planning, based on the implementation of "key ideas", could enable the metropolitan city on the Adriatic to attain new centrality and greater appeal.