

APPENDICE 2 – PRIMA IPOTESI 31 REGIONI - IL DETTAGLIO

(Per i riferimenti cartografici si vedano **Tavole 6 e 7**)

Di seguito è riportata l'elencazione delle 31 possibili nuove entità regionali, integrata con alcuni commenti sintetici e l'esplicitazione dei problemi che richiedono, come già ricordato, una soluzione. In particolare, nella **Tavola 4** e nell'**Appendice 3** sono evidenziati i problemi di attribuzione – e quindi di delimitazione – emersi nel corso delle elaborazioni. I nomi delle regioni sono ovviamente indicativi e quindi da definire.

1. del Tanaro – *Regione policentrica, diffusa, lineare.*

Il sistema, se opportunamente organizzato, può raggiungere quella massa critica di utenti che giustifica l'insediamento di buona parte dei servizi superiori attualmente concentrati nel Torinese, da cui ridurre la dipendenza. I territori delle attuali tre Province (Cuneo, Asti e Alessandria) raggiungono infatti una massa critica di popolazione e di attività produttive che giustifica l'insediamento nel Piemonte meridionale di quei servizi superiori tuttora concentrati a Torino.

L'armatura urbana della “nuova” regione è assai diffusa (l'entità della popolazione complessiva è peraltro relativamente elevata, superando 1 milione e 200 mila abitanti) e nel contempo definisce un asse portante lungo il corso del Tanaro: una sorta di città lineare, ovvero un *continuum* di centri quali Fossano, Savigliano, Bra, Alba, Asti, Alessandria, che si integra a Occidente con i sistemi pedemontani di Cuneo, Mondovì, Saluzzo e, ad Oriente, con il Casalese. Nel contempo, l'infrastruttura autostradale in via di completamento rende questo sistema “lineare” sostanzialmente integrato, riducendo lo scarso rilievo dei centri capoluogo e la disseminazione dei centri minori, in grado quindi di riequilibrare la polarizzazione verso Torino.

Un elemento di raccordo è altresì costituito dall'area di candidatura a Patrimonio Unesco Langhe-Monferrato-Roero, indubbio fattore di valorizzazione economica, ambientale e culturale, che si accompagna ai patrimoni naturalistici delle numerose vallate alpine.

Nel contempo, le propaggini orientali del sistema (Sistemi locali di Tortona e Novi Ligure), la cui gravitazione verso i centri urbani dell'Alessandrino è pressoché irrilevante, ricadrebbero ragionevolmente nella “nuova” regione milanese e il quella ligure, in ragione altresì – e soprattutto – del consolidamento del corridoio infrastrutturale del Due Mari (Genova-Rotterdam).

2. La Grande Torino – *Sistema metropolitano*

Il sistema riflette e nel contempo vuole contenere l'effetto città sull'intero territorio dell'attuale Piemonte, riducendo la gravitazione eccessiva su Torino, la cui offerta di servizi, nella fase di deindustrializzazione in corso ormai da alcuni lustri, risulta sovradimensionata rispetto alla popolazione dell'Area metropolitana (e nel contempo sottodimensionata per l'utenza esterna ai confini provinciali).

La componente “forte” (o metropolitana) del sistema include i centri satelliti (Chivasso, Carignano, Pinerolo, Avigliana, Rivarolo ecc.) disposti a stella attorno alla conurbazione centrale. La forma della “nuova” regione è quindi stellare, con struttura monocentrica e una qualità urbana sostanzialmente elevata, prefigurando peraltro una strategia territoriale volta verso una forma maggiormente reticolare e policentrica, allo scopo di valorizzare i centri satelliti di cui sopra ed accrescerne l'interazione reciproca. L'asse portante si configura con una triplice direzione di raccordo (Pinerolo-Rivarolo, Avigliana-Chivasso, Lanzo-Carmagnola) che prefigura appunto la forma reticolare la quale, a livello metropolitano, si unisce a quella concentrica. Queste si accompagnano alle direttrici di supporto infrastrutturale verso nord (Ivrea e Vercelli), verso est (Casale e Asti) e verso sud (Cuneo e Liguria).

Le vallate alpine costituiscono dei sottosistemi ambientali, che si accompagnano a quelli che riguardano il Po: circondario di Carignano, a Sud, da Settimo a Casale, lambendo il sistema collinare del Monferrato.

Nella “nuova” regione può rientrare l’attuale Valle d’Aosta, in quanto caratterizzata da una debole armatura urbana e da una popolazione di poco superiore ai 120.000 abitanti. La saldatura con la regione torinese discende dalla presenza di un comune sistema infrastrutturale (e conseguentemente dagli effetti gravitazionali).

Seconda ipotesi: non di meno, la morfologia, i caratteri culturali e linguistici, le potenzialità di ulteriore valorizzazione turistica potrebbero sostenerne l’identità. La piattaforma regionale Valle d’Aosta potrebbe effettivamente costituire un bacino naturale omogeneo e unitario sotto molteplici punti di vista: in particolare, la sua già consolidata vocazione come importante area “libera” per la valorizzazione turistica e ambientale, potrebbero consigliare di tenerla ai margini dagli assi portanti dei sistemi confinanti (**Seconda ipotesi: Regione 3 – Valle d’Aosta, Tavola 7**)

3. Valsesia / Piemonte settentrionale – Regione policentrica e poligonale

Esprime l’aggregazione delle attuali Province di Vercelli, Biella, Novara, e VCO, allo scopo di raggiungere una massa critica di insediamenti urbani in grado di perseguire una sorta di equilibrio funzionale rispetto all’attrazione esercitata da Torino e, sia pure parzialmente, da Milano. Più in particolare, si rafforzerebbe la de-polarizzazione del sistema torinese, come già rilevato a proposito della Regione del Tanaro. Rispetto all’attuale esasperata disaggregazione provinciale (con la creazione di nuove entità provinciali, per esempio, il comune di Vercelli è giunto a contare circa un quarto dell’intera provincia, mentre in precedenza raggiungeva circa un ottavo) si prevede quindi il perseguimento di una polarizzazione alternativa.

Nella sia pur articolata diffusione dei centri urbani (incluso Varese, attualmente in Lombardia), si individuano funzioni urbane emergenti già rilevanti nel quadrilatero Novara-Vercelli-Biella-Varese, ovvero le potenziali “polarizzazioni” dei servizi superiori, razionalizzando al tempo stesso i servizi intermedi offerti dai centri successivi nella gerarchia urbana e potenzialmente “capoluoghi” di Comunità territoriali (Domodossola, Verbania, Varallo, Borgomanero).

I territori di Domodossola e Verbania (con Omega e Arona) svolgerebbero una funzione qualificata di aree di interesse nazionale per il ricupero e la salvaguardia ambientale e storico-culturale, e quindi per la valorizzazione turistica. Si tratta, infatti, delle vallate fra le più prestigiose dell’intero arco alpino (Valsesia, Valle Anzasca, Val d’Ossola, e loro valli laterali).

Le direttrici di supporto collegano la “nuova” regione in senso orizzontale con il sistema torinese e quello milanese, in senso verticale con la Svizzera attraverso il Sempione a Nord, e con il sistema del Tanaro a Sud (**Regione 4 nella Seconda ipotesi**).

4. La Grande Milano - Sistema metropolitano esteso

Il disegno sottende il ribaltamento della tendenza verso l’espansione concentrica dell’area metropolitana, riducendo la gravitazione eccessiva sulla città meneghina. Il decentramento dei servizi verrà a determinarsi per la costituzione dell’asse di sviluppo in direzione meridionale, mediante direttrici di supporto quali quella prevista dal progetto del Corridoio dei Due Mari Genova-Rotterdam. Infatti, la componente metropolitana del sistema che include i centri satelliti (Pavia, Vigevano, Tortona e Busto Arsizio)²⁹ si sviluppa lungo la direttrice sud-occidentale, sostanziando la potenzialità funzionale del corridoio dei Due Mari in un sistema metropolitano integrato in grado di proporsi quale regione cardine di sviluppo europeo.

La forma della “nuova” regione è infatti allungata in senso latitudinale, prefigurando una strategia territoriale volta a perseguire un’accessibilità europea reticolare e policentrica, allo scopo di valorizzare i centri satelliti di cui sopra. Inoltre, l’asse portante si configura quale raccordo tra le nuove regioni Ligure, a sud, e Insubrica, a nord, in grado di costituirne l’elemento trainante per una loro inclusione nella nuova mobilità europea.

²⁹ Cui eventualmente potrà essere accorpata la regione urbana di Monza e Brianza (esclusa dalla Legge n. 137 del 2012).

La riduzione gravitazionale sull'area metropolitana determinata dalla costituzione delle nuove regioni illustrate di seguito, ossia quelle “del Garda” e della Padania Occidentale, nella seconda ipotesi, favorirà il nuovo ruolo europeo della metropoli meneghina, permettendone la valorizzazione economica nei suoi settori elettivi, senza trascurare altre potenzialità quali quella culturale, tra cui spicca il sito Unesco (S. Maria delle Grazie), e quella ambientale legata alle risorse fluviali che contraddistinguono l'area metropolitana.

L'aggregazione delle Comunità di Lodi, Piacenza e Crema appare coerente rispetto alle ipotesi funzionali ora delineate. Si tratta di tre sistemi che nella seconda ipotesi rientrano nella **Regione 8, Padania Occidentale**)

5. Insubria - Sistema diffuso pedemontano

L'obiettivo è ridurre la gravitazione verso il Milanese, contenendo il congestionamento e il degrado ambientale, e interrompere il flusso di “smottamento” delle valli prealpine sulla pianura milanese. Si configura come una struttura pedemontana comprendente i bacini e i territori delle valli alpine e dei laghi fra i maggiori del paese che, perseguendo l'obiettivo di valorizzare-conservare le aree montane, si prospetta una significativa valorizzazione economica (e occupazionale).

La “nuova” regione si configura infatti come una struttura disseminata di centri minori (Sesto Calende, Lecco, Chiavenna, Sondrio, Bormio, Edolo) e sostanzialmente integrata, che fa riferimento a Bergamo³⁰, polo urbano posto in una posizione favorevole per l'accessibilità stradale, e al distretto cultural-paesaggistico delle Comunità Territoriali di Como, Varese e dei tanti altri “diamanti” patrimoniali presenti. Non a caso, l'area è disseminata di numerosi siti Patrimonio dell'Umanità già riconosciuti dall'Unesco (Crespi d'Adda, la Val Camonica, la Ferrovia Retica Albula-Bernina, Monte San Giorgio, I Longobardi in Italia-Castrum di Castelseprio-Torba), che attualmente risultano isolati e che verrebbero a costituire il nodo di un sistema patrimoniale della nuova regione in grado di produrre sviluppo in prospettiva ambientalista. Come è già stato ricordato, se la crisi odierna rappresenta una discontinuità storica che apre nei fatti una *seconda globalizzazione*, è necessario pensare a una nuova crescita diversa, di nuova generazione, dove il *genius loci* assume una dimensione economica ben più importante, dinamica, strategica e incisiva rispetto al passato, che si muove a una velocità accelerata e rappresenta per questo un motore capace di ridefinire l'idea di futuro della nostra economia (**Regione 6 nella seconda ipotesi**).

6. Liguria

Il sistema è ovviamente dettato dalle condizioni geomorfologiche, date da una striscia costiera e da scarse penetrazioni vallive nelle montagne retrostanti.

La costa è fortemente polarizzata su Genova, fatta eccezione di La Spezia, il cui territorio si trova al di là di un contrafforte dell'Appennino Ligure che partendo dal Monte Penna – tra i più elevati di quell'Appennino – scende di sbieco verso il mare. A sua volta, il Golfo di La Spezia e il suo retroterra sono una regione naturale diversa da quella ligure che appartiene a maggior diritto alle vallate dell'Appennino tosco-emiliano. Peraltro la Lunigiana (Provincia di Massa-Carrara) fa ormai parte del retroterra di La Spezia su cui gravita per i più importanti servizi urbani. La stessa La Spezia ha ormai maturato strette interrelazioni economiche con la Versilia, favorite dall'accessibilità naturale

Il sistema ligure, a dispetto della sua linearità formale, possiede una struttura concentrica, dominato dall'Area metropolitana di Genova, il cui “conurbato” – che nei fatti si estende fino a Savona, a occidente, e Sestri Levante, a oriente – è di qualità urbana relativamente elevata. E' da rilevare inoltre come il sistema genovese non presenti una forza di “polarizzazione” nei confronti di territori esterni a quelli contenuti nella proposta, fatta eccezione dei Sistemi locali di Ovada e di Novi Ligure (attualmente in Piemonte), strettamente gravitanti sul Genovese anche per via

³⁰ L'elevata consistenza demografica dell'eco-sistema potrebbe far presagire per il futuro una sua articolazione in due eco-sistemi urbani (Varese-Como e Lecco-Bergamo).

ferroviaria e stradale. Per le stesse ragioni, a questi si aggiunge, nella **seconda ipotesi**, la Comunità di Novi Ligure (**Regione 7 nella Seconda ipotesi**).

7. del Garda – Sistema policentrico radiale

E' fondante, da un punto di vista strategico, la valorizzazione (parzialmente inespressa) delle potenzialità urbane dei centri che lo compongono (le polarità urbane di Verona e Brescia, e le Comunità Territoriali di Mantova e Legnago), in funzione di un riequilibrio territoriale che depolarizzi, anche in questo caso, il Milanese.

Ciò è perseguibile dal momento che la nuova regione possiede una infrastruttura autostradale che si pone come elemento radiale di coesione e di accessibilità tra Verona, Brescia e Mantova. Il ruolo di Legnago, inoltre, area economicamente dinamica nell'ambito agricolo e manifatturiero, si pone quale *trait d'union* tra l'economia agricola e industriale presente nelle tre attuali province coinvolte.

A tutto questo vanno aggiunte le potenzialità ambientali e culturali dell'intero territorio in cui spicca la regione lacustre gardesana e i siti riconosciuti dall'Unesco "I Longobardi in Italia-S. Salvatore-S. Giulia, Area archeologica Capitolium" nel Bresciano e la stessa città di Mantova.

Il sistema territoriale così determinato potrà costituire un insieme funzionale e composito dove si intrecciano attori e istituzioni cementate da valori condivisi in una prospettiva *place-based* che valorizza il *genius loci*. Quest'ultimo può svolgere, infatti, il ruolo di catalizzatore potenziale di sviluppo, occupazione e, conseguentemente, di competitività integrando aree a differente dinamismo economico. In altre parole, competitività, sostenibilità ambientale, innovazione socio-culturale rappresentano *asset* strategici sui quali puntare in funzione di un riequilibrio territoriale (**Regione 9 nella Seconda ipotesi**).

8. Dolomiti

L'ipotesi di un'unica regione dolomitica è motivata principalmente dalle identiche condizioni territoriali degli ambiti provinciali coinvolti. Le attuali Province di Trento, Bolzano e Belluno - appartengono infatti alla piattaforma dolomitica e sono co-protagoniste del riconoscimento delle Dolomiti come Patrimonio Mondiale dell'Umanità. In tal senso, essendo co-gestori del bene UNESCO, stanno sperimentando, unitamente alla parte dolomitica del Friuli, una strategia di *governance* territoriale.

L'area appartiene al più ampio spazio alpino ed è quindi accomunata dalle vicende che storicamente hanno visto le Dolomiti quale terra di scambio e confronto di etnie, di linguismi e culture (basti pensare alla co-presenza della cultura tedesca nelle valli sudtirolesi, di quella ladina che trova nella confluenza delle tre province il suo cuore identitario, di quella italiana nel Trentino e nel Bellunese), poi teatro bellico e infine luogo di scomposizione "geopolitica" con l'avvento degli Stati nazionali.

La modernizzazione post bellica ha significato la prima decadenza delle Alpi in quanto spazio dotato di forti autonomie locali. Dopo l'avvento degli Stati nazionali, il territorio alpino è stato frammentato e suddiviso a tavolino seguendo i segni "naturalisti" dei fiumi o delle creste. I confini sono così diventati, da spazio di relazione, delle barriere invalicabili. Le singole parti alpine sono diventate per lo più subalterne ai moderni centri di governo regionali, spesso di pianura, distanti ed estranei alla montagna. E' il caso della provincia di Belluno nel Veneto, di quella di Sondrio in Lombardia, del Verbano in Piemonte, ma altresì della Carnia in Friuli.

Non a caso, il destino delle uniche aree non "governate dalla pianura" è quello di non subire il grave spopolamento delle zone alte e il declino dell'economia montana. Sono le regioni che, per motivi storici ormai noti, hanno mantenuto integra la propria autonomia decisionale, amministrativa e finanziaria. Non si tratta soltanto di un problema di bilanci economici, quanto piuttosto del fatto che le politiche e gli interventi delle province autonome sono interamente volte alla montagna e alle sue specifiche dinamiche. In tal senso, i dati che confrontano la situazione socio-economica delle tre province evidenziano come Trento e Bolzano, pur presentando problemi affini (quali la

tendenza della popolazione all'invecchiamento, lo spopolamento delle terre alte, difficili collegamenti intervallivi e forte concentrazione abitativa nelle valli), mantengono comunque un livello di vitalità e dinamicità interna nettamente superiore al Bellunese .

Nonostante queste differenze, insite per lo più nelle diversità statutarie autonome, la “nuova” regione proposta ha caratteristiche, anche socioeconomiche, assolutamente affini proprio in virtù della specificità montana/dolomitica e delle incidenze che le dimensioni altimetriche, climatiche, ecologiche e idrogeologiche hanno sulle forme dell'abitare.

I comuni caratteri paesaggistici, le dinamiche ambientali, le imponenti risorse di acqua e legno, (attualmente strategiche in quanto fonti di energie rinnovabili) ne restituiscono l'immagine di uno spazio votato al turismo non solo invernale, e alle innovazioni legate alla *green economy*. Il sistema manifatturiero, per le province autonome maggiormente connesso all'artigianato e alla relazione con le risorse territoriali endogene, è nel Bellunese concentrato essenzialmente sul distretto dell'occhialeria che consente di mantenere il primato dell'export anche rispetto ai territori limitrofi.

L'intera area possiede un sistema urbano che si concentra nelle valli con simili forme insediative e caratteri edilizi “legati” alla specificità montana stessa. L'armatura urbana complessiva trova nei poli di Trento e Bolzano la maggior concentrazione di servizi di rango superiore, anche grazie alla presenza delle Università e del corridoio Verona-Brennero che fa della Valle dell'Adige una delle zone più densamente abitata delle Alpi. Vi è da considerare che l'ipotesi di “nuova” regione, che assume una adeguata massa critica sia in termini di dimensione territoriale (circa 17000 mq), sia demografica (1.200.000 abitanti), potrebbe costituire un rafforzamento della maglia urbana che, interamente “intrapina”, costituirebbe, nel suo insieme, un laboratorio per un rapporto più equilibrato tra città e montagna (**Regione 11 nella Seconda ipotesi**).

Nella **Seconda ipotesi** la sub area Alto Adige è distinta non tanto per differenze morfologiche, quanto piuttosto per le diversità delle sue radici culturali, etniche e linguistiche, che hanno una grande influenza sul più generale governo del territorio e sul sistema socioeconomico. L'unità politico-amministrativa che costituisce il Trentino-Alto Adige congiunge in effetti due realtà storiche e culturali profondamente diverse. In Alto Adige sono tuttora assai stretti i legami con il Tirolo settentrionale, anche grazie agli scambi culturali e del mondo universitario, oltre alla cooperazione su questioni strategiche che, con il Trentino, si è concretizzata con la formazione dell'Euregio Tirolo - Alto Adige – Trentino nell'ambito della politica europea di coesione territoriale.

Poco più dei due terzi degli abitanti dell'Alto Adige sono di madrelingua tedesca, ovvero una lingua che rimane l'idioma insegnato a scuola. Non solo, il numero dei Comuni a maggioranza tedescofona è più alto rispetto a quelli in cui prevale la popolazione italoфона, la quale si concentra a Bolzano.

L'Alto Adige si distingue inoltre per le modalità gestionali del territorio agricolo. Grazie all'istituto del “maso chiuso”, cioè l'indivisibilità della proprietà terriera, che passava in successione al solo primogenito, ha impedito il frazionamento delle proprietà consentendo nel tempo il mantenimento delle prospere aziende agricole. Ancora oggi, l'agricoltura montana sudtirolese è la più prospera d'Italia.

La “buona” regione presenta un'armatura urbana alquanto debole, dettata in larga misura dalla morfologia della stessa area alpina. Fondante è una potenziale strategia di razionalizzazione e di valorizzazione e recupero ambientale (**Regione 12 – Alto Adige, nella Seconda ipotesi**).

9. Veneto – Struttura diffusa

L'area compresa tra Padova, Vicenza, Treviso e Venezia possiede un'antica e consolidata integrazione, sebbene lo sviluppo industriale dei decenni che hanno chiuso il XX secolo abbia fatto declinare la funzione “dominante” esercitata tradizionalmente da Venezia. L'area è andata così trasformandosi in una sorta di *continuum* indifferenziato (da struttura policentrica a diffusa), ovvero

un insieme di città medie, una struttura reticolare come pochi altri sistemi presenti in Italia. I centri di servizi sarebbero gli attuali capoluoghi, peraltro equidistribuiti sul territorio, punti di riferimento per una struttura economica che, nonostante il superamento del modello distrettuale e la congiuntura sfavorevole, riesce a funzionare e a crescere adeguando le modalità produttive e i mercati di riferimento.

La rete autostradale, di recente potenziata, specialmente lungo la direttrice est-ovest, costituisce l'elemento centrale delle relazioni territoriali in quanto rappresenta l'elemento predominante di coesione interna e di relazione verso l'esterno. La presenza di un diffuso tessuto scientifico e culturale, la cui progressiva integrazione è in corso, a partire dalla rete delle università, assicura le condizioni necessarie per l'elaborazione di riflessioni sul futuro e la loro pronta applicazione.

L'ipotesi di una regione a struttura diffusa viene avanzata pur ritenendo preferibile la creazione di una forte area metropolitana composta dal territorio già di pertinenza di Venezia, Padova e Treviso le cui capacità – produttive, finanziarie, scientifiche, culturali – potrebbero raccogliere l'eredità del rapporto tra l'isola e la terraferma favorendo lo sviluppo dei sistemi locali presenti e di una più forte identità locale e costituire elemento di promozione e traino dell'economia delle odierne regioni del nord est (**Regione 13 nella Seconda ipotesi**).

10. Friuli / Julia – Regione policentrica

Il mantenimento dell'estensione dell'attuale Regione è giustificato dalla posizione geografica, dall'esiguità demografica, dalla netta differenziazione interna, dalla presenza su tre dei quattro lati di chiari limiti sia naturali (il mare a sud) che politici (le repubbliche di Austria e di Slovenia rispettivamente a Nord e ad Est, con le quali non è prevedibile alcuna integrazione amministrativa transfrontaliera).

La morfologia e le vicende storiche hanno portato a una netta distinzione in due parti. Quella superiore, montana, con una ridotta popolazione (circa un ventesimo del totale regionale), è più vasta del distretto territoriale di Tolmezzo, inglobando le aree comprese nelle Prealpi Carniche (oggi nella provincia pordenonese) e nelle Prealpi Giulie (al confine con la Slovenia), e mostra limitate capacità produttive e forte contrapposizione con il resto del territorio (in misura tale che se le vie di comunicazione lo consentissero potrebbe costituire l'estremità orientale della regione 11). Quella inferiore, diffusa tra le colline, la piana e la fascia costiera, si delinea come un vasto corridoio – coincidente con l'area di collegamento tra il nord Italia e l'Europa centro orientale – al cui interno i sistemi locali si sono sviluppati con una forte apertura verso (ma anche dipendenza da) l'esterno, in particolare in direzione occidentale, verso le zone del Veneto, quindi Conegliano e Portogruaro.

L'elaborazione di un'amministrazione policentrica, centrata sui poli di Tolmezzo, Pordenone, Udine e Trieste trova ulteriore giustificazione nell'assenza di poli urbani trainanti (due sole città sopra i 100 mila abitanti, cui seguono quattro con popolazione compresa tra le 20 e le 50 mila unità), nella rete infrastrutturale interna – sviluppata prevalentemente nella sola parte inferiore – nei percorsi di sviluppo del secondo Novecento, nella nuova situazione geopolitica e – infine – nell'esigenza di superamento dell'anacronistica contrapposizione tra Friuli e Venezia Giulia (**Regione 14 nella Seconda ipotesi**).

11. Emilia / La grande Bologna – Sistema policentrico con Area metropolitana

L'asse portante di questa nuova entità regionale è rappresentato dall'area metropolitana di Bologna e dal suo rapporto con il forte sistema urbano della Via Emilia, un pedemonte dove da più di due millenni si è andato formando un sistema economico, sociale e politico permanente e dove Bolognese, Modenese e Reggiano insieme vengono riconosciuti come un cuore economico, sociale, politico e culturale della Terza Italia per i numerosi distretti industriali, con importati e dinamici sistemi locali di lavoro incentrati sui centri urbani maggiori.

L'armatura urbana, distesa prevalentemente lungo la via Emilia da Rimini a Piacenza, ha espresso un modello policentrico equilibrato dove solo Bologna ha via via raggiunto una dimensione metropolitana che nell'ultimo decennio si è andata indebolendo in quanto la sua area d'influenza ha visto il formarsi alle due corone di comuni che la circondano, senza avanzare verso la sua montagna in marcato ritardo. Qualità della vita e benessere sono comunque diffusi nella comunità e nel sistema territoriale (quasi 2,2 milioni per 8.700 kmq) grazie a una distribuzione più egualitaria della ricchezza. Il pedemonte e la campagna urbanizzati sono ancora il crogiolo dello sviluppo guidato da reti di piccola e media impresa dell'industria leggera, con un denso reticolo di centri urbani e produttivi. Alta collina e montagna, articolati in piccoli municipalità, se accorpatisi possono potenziare le risorse ambientali, culturali e naturalistiche, ed essere attrattori di nuovi stili di vita facendo massa critica della loro specificità con l'area urbanizzata e industriale, grazie alle intense relazioni in atto nel pedemonte, alle abbondanti economie esterne e alla ricchezza di beni collettivi che il capitale umano e sociale potrà e vorrà condividere.

Le infrastrutture viarie sono numerose (stradali, ferroviarie e aeroportuali), prima fra tutte la SS9 via Emilia di fondazione romana, a cui si affiancarono la ferrovia Milano-Bologna e negli anni sessanta l'A1 - Autostrada del Sole, l'A22 - Autostrada del Brennero: tutto questo a conferma di un primato che Bologna ha acquisito dalla rete ferroviaria a partire dalla Bologna-Firenze e dalla Milano-Bologna. Infatti la stazione ferroviaria di Bologna conserva la sua posizione strategica nel raccordo nord-sud anche per le linee del treno ad alta velocità che ricalcano i collegamenti a lunga percorrenza con quasi tutta l'Italia e per molte destinazioni straniere (Parigi, Monaco ecc.). Sono attive anche linee ferroviarie secondarie che la collegano parzialmente con le città maggiori della montagna (Porretta Terme) e con le aree industriali locali (Sassuolo).

La nuova Regione può costituire un'opportunità per l'economia fieristica, che ad oggi presenta dei poli tra i più importanti a livello nazionale e internazionale, ma in sofferenza per fattori di minacce competitive e di debolezze del sistema. A ciò si accompagna una marcata vocazione al turismo congressuale, urbano e culturale che potrebbe conoscere una organizzazione sistemica istituzionale, non recepita dalla Regione Emilia-Romagna.

L'ambiente sociale non è più conformato alle esigenze dell'industria ma piuttosto del territorio in una logica di sostenibilità, che richiede processi ed empatie partecipative più ampie dal punto di vista sociale e territoriale, aspetto che in nuovo ambito regionale potrebbe mettere a fuoco. Giova sottolineare che questa nuova entità regionale è confermata dalle Unità di paesaggio: Collina reggiana modenese, Collina bolognese, Pianura bolognese modenese reggiana, Dorsale appenninica in area emiliana, Montagna del Frignano e Canusiana, Montagna bolognese.

Si presenta come un ulteriore vantaggio per questo nuovo ambito regionale una maggiore attenzione per ri-localizzare tutta una serie di attività produttive che si sono allontanate dal territorio e recuperare specificità manifatturiere artigianali e servizi indeboliti. Soprattutto nell'ambito del sistema delle infrastrutture di comunicazioni e nelle reti di conoscenze innovative e creative la nuova regione si pone come un ambito di aggregazione ottimale.

L'entità regionale è concepita come coagulazione possibile di un insieme di centri, volta a favorire una ri-polarizzazione delle specificità locali presenti. La maggior parte dei sistemi locali territoriali sono di pianura, un tempo esclusivamente agricoli, e ancora storicamente orientati verso la filiera agro-alimentare, partendo dalla trasformazione, lavorazione e vendita dei prodotti di origine agricola, grazie anche alla presenza di una grande disponibilità di corsi d'acqua (Po, Adda, Oglio, Serlio, Trebbia ecc., oltre una fitta rete idrografica di natura artificiale, costituita da canali e navigli). Gli spazi urbani e rurali, pur mantenendo i segni di questa vocazione agricola, presentano un notevole sviluppo artigianale di eccellenza e industriale (meccanica), legato questo ultimo principalmente all'avvento della Terza Italia. La somma di tutti questi saper fare (legati al passato e contemporanei) può raggiungere quindi quella massa critica territoriale, che giustifica l'insediamento di buona parte dei servizi superiori attualmente concentrati nel Milanese e nel Bolognese, da cui è strategico diminuire la dipendenza.

Un ulteriore elemento di potenziale strategia è costituito dal Paesaggio (rurale, agricolo e urbano) a partire dalle Unità di paesaggio che hanno il compito di collegare organicamente tra loro i diversi oggetti del territorio (sistemi, zone, elementi, categorie, classi e tipologie) e le disposizioni normative ad essi riferite. Pianura e Po costituiscono il DNA di questo sistema agricolo, di risorgiva, rurale, ricco di industrie e urbanizzato: la pianura piacentina e quella parmense si collegano a quella della fascia fluviale del Po, superando così il confine storico-politico e amministrativo nella nuova regione, e va a ricomporsi con quello della pianura cremasca e della pianura cremonese-casalasca, i nove ambiti rurali e agricoli di valorizzazione ambientale del Lodigiano che esprimono dei sistemi rurali di eccellenza insieme alla pianura; il settore della collina e della montagna appenninica completa il contesto (OltrePo pavese insieme alla collina piacentina-parmense, la montagna piacentina-parmense e la dorsale appenninica in area emiliana) che potrebbe trovare un ulteriore sostegno e approfondimento nelle riflessioni da tempo dedicate alle aree interne. A ciò si collega tutto un patrimonio di maestrie di tipo tangibile e intangibile (città storiche, artigianato artistico, cultura musicale, enogastronomia, turismo culturale in grado di supportare la competizione internazionale).

Nella **seconda ipotesi** l'entità regionale è concepita come coagulazione possibile di tre centri (Cremona e Piacenza e Parma), dove i primi due necessitano di essere de-gravitazionati, Cremona rispetto al Milanese e Piacenza rispetto al Milanese e all'Emilia (Parma e Bologna), per favorire una ri-polarizzazione che le specificità locali presenti potrebbe ampiamente permettere nel territorio delle attuali Province di Cremona, Lodi e Piacenza (una superficie di poco più di 5.100 kmq). Una visione che comprenda anche Parma come terzo centro (900.000 abitanti e 8.600 kmq), antica capitale del ducato di Parma e Piacenza, potrebbe ipotizzare una forte identità territoriale legata a una serie di funzioni di terziario avanzato in un quadro internazionale e di strategie future, come sede dell'Autorità Europea per la Sicurezza Alimentare (2002, EFSA) non ancora ben decollata, dell'Agenzia Interregionale per il fiume Po (AIPO, già Magistrato per il Po) e dell'Autorità di bacino del fiume Po (1990, AdbPo), agenzie legate al settore agricolo e alla gestione e sviluppo del bacino padano, elementi permanenti in questi sistemi territoriali e straordinariamente cruciali nello scenario futuro.

I territori delle attuali tre Province (Cremona, Lodi e Piacenza) raggiungono infatti una massa critica di popolazione (900.000 abitanti) e di attività produttive che possono motivare l'insediamento tra Lombardia meridionale e Emilia-Romagna settentrionale di quei servizi superiori al momento assenti e che invece potrebbero avviare processi di livello superiore nello sviluppo di una internazionalizzazione endogena a tale nuovo ambito regionale. La presenza di Parma, poi, grazie alla sua marcata economia tra agricoltura e industria, parte intrinseca di quella Terza Italia, presenta numerosi distretti manifatturieri agricoli-meccanici, parte di cluster sempre più ampi anche in questa fase di crisi economica strutturale. L'industria meccanica parmense vanta il primato nazionale nella produzione di impianti per la trasformazione industriale delle derrate agricole e può essere considerato il polo agroalimentare nazionale per eccellenza.

L'armatura urbana della "nuova" regione è assai diffusa (la componente antropica di quasi 1.300.000 abitanti può essere considerata sufficientemente elevata) e nel contempo definisce un asse lungo l'infrastruttura autostradale, la A1 (prima spina dorsale nazionale), da sud-est a nord-ovest che segue l'orientamento della via Emilia, e l'A4 (a fianco del versante destro del corso del Po per poi attraversarlo in direzione di Cremona): si tratta di un *continuum* di centri lungo la A1 quali Parma, Fidenza, Firenzuola d'Arda, Pontenure, Piacenza, Codogno, e Lodi, poi integrato a Piacenza con un sistema provinciali di comunicazioni a raggiera verso Sud in direzione dell'Appennino piacentino (Bobbio, Bettola) e da Parma con l'A15. Di fatto questo sistema "lineare" si mostra completato da un impianto viario a livello provinciale e comunale a favore dei centri capoluogo e dei centri minori.

Un ulteriore elemento di raccordo è altresì costituito dalla candidatura a Patrimonio dell'Umanità Unesco come patrimonio intangibile dell'opera lirica italiana che rafforzerebbe una

risorsa presente in particolare a Parma e Cremona (**Regione 8 – Padania Occidentale, Seconda ipotesi**).

12. Romagna – Sistema policentrico

La “nuova” regione Romagna va a riconoscere l’antica regione storica, le cui forti caratteristiche unitarie, storico-culturali-linguistiche sono di fatto una identità ancora condivisa dalle comunità locali e in fase di riconoscimento istituzionale anche nelle scelte politiche della Regione Emilia-Romagna nel suo sforzo di riordino regionale. Infatti la Regione, sulla base di un dialogo sociale con il proprio capitale territoriale, ha definito una provincia Romagna composta dalle tre province di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini, su cui insistono otto Ambiti Territoriali Ottimali che in parte corrispondono già ad Unioni di Comuni, con l'esclusione dei Comuni di Ravenna e Rimini, comportamento di marcata debolezza civile. Non viene preso in considerazione l'Ambito Imolese (10 comuni per un totale di circa 100.000 abitanti, Borgo Tossignano, Casalfiumanese, Castel del Rio, Fontanelice, Castel Guelfo di Bologna, Castel San Pietro, Dozza, Medicina, Mordano e Imola, che raccoglie a livello comunale 68.000 unità) che ricade nel Bolognese, ma che ha sempre affermato e preteso in più occasione un'autonomia nei confronti del capoluogo provinciale (distretto sanitario autonomo e dibattito nell’ambito della città metropolitana di Bologna sin dal 1990 con la legge n.142).

La Romagna dal punto di vista naturale presenta un persistente confine a nord, costituito dal fiume Reno (in passato Reno-Primario e confine con il Ferrarese), a nord-ovest dal fiume Sillaro per tutto il suo percorso sino al mare Adriatico, lo spartiacque appenninico per scendere verso est poco a sud di Gabicce. I 94 km di costa adriatica di pertinenza rappresentano una risorsa turistica importante a livello internazionale, la cui aggregazione potrebbe raggiungere una massa critica più efficace ed efficiente per affrontare la crisi attuale, a condizione che ci sia una reale partecipazione del capitale umano e sociale.

La nuova regione si presta ad affrontare un problema persistente e diffuso in settori *star* dell’economia nazionale, cioè turismo e cultura, che presentano una forte frammentazione ormai insostenibile nel confronto internazionale. Il distretto turistico di Rimini, il più importante a livello nazionale e di grande attrazione a livello internazionale soprattutto per il turismo balneare, e il polo turistico-culturale di Ravenna insieme a maggiori e medi poli urbani di turismo balneare e culturale potrebbero formare un sistema integrato in grado di essere veramente competitivo nel contesto internazionale dei prossimi decenni.

Un elemento di raccordo è altresì costituito dalla presenza di un importante sito Patrimonio Unesco (Ravenna) a cui si affiancano una grande ricchezza di luoghi della cultura (MIBAC) e di risorse intangibili da valorizzare.

Il sistema di comunicazioni si presenta basato sull’autostrada A14 Adriatica, che da Bologna (in raccordo con A1) parallela alla via Emilia e alla linea ferroviaria raggiunge Rimini e poi prosegue lungo la costa adriatica sino a Taranto. I collegamenti sono garantiti anche da due strade statali, la SS9 Via Emilia (Rimini-Piacenza) e la SS16 Adriatica (Padova- Otranto), che collega lungo la costa Pesaro-Rimini-Ravenna,). In questo sistema, Rimini assume una posizione di porta del territorio, peraltro sin dall’antichità, in quanto qui arriva la via Flaminia da Roma, nasce la via Emilia e passa la via Romea. Nel complesso il sistema di comunicazione presenta diverse debolezze nelle aree interne ed eccentriche rispetto all’asse pedemontano attraversato dalla via Emilia.

La regione si presta altresì ad essere una grande e importante sfida nel quadro internazionale del turismo culturale e delle nuove frontiere della qualità della vita e del benessere, prestandosi ad essere un attore di riferimento piattaforma transregionale adriatico-ionica nell’ambito delle politiche europee.

L’esigenza di ridare unità a sistemi territoriali con caratteristiche di omogeneità funzionale intrecciate con “coalizioni di attori” e istituzioni cementate da valori condivisi è fondamentale nel caso dell’area deltizia del Po, composta dal Polesine attuale e dal Ferrarese (oltre 4.400 kmq). Terre di bonifica, lagune e barene, si tratta di un’area pianeggiante con isoipse che non arrivano ai 10 m e

in alcuni casi inferiori al livello del mare. Terra di acque salmastre e di fiumi (oltre il Po, anche l'Adige e il Reno, il Canal Bianco e il Cavo Napoleonico) con problematiche di carattere idraulico che si mostrano sempre più insostenibile sulla base delle bonifiche storiche che già negli anni Settanta mostravano la loro debolezza strutturale e sociale. Dopo 500 anni di divisione, si impone la necessità di un'altra visione di questo ambito territoriale, che ricomponga la regione deltizia del Po, un unicum ambientale e culturale nel quadro mediterraneo, al momento area marginale nello scenario economico, regionale e nazionale.

L'armatura urbana segue gli antichi cordoni litoranei e l'insediamento diffuso in seguito alle opere di bonifica è in molti casi abbandonato (la componente antropica è di circa 600.000 abitanti retaggio di un popolamento debole e processi di emigrazione). Emerge lo sviluppo della fascia costiera ferrarese (la regione turistica ferrarese a partire dagli anni sessanta) vocata a un turismo balneare di tipo residenziale. L'economia si basa sull'attività agricola e terziaria (commercio, turismo balneare e urbano, servizi); l'industria legata all'agroalimentare e alla meccanica presenta una debole imprenditorialità privata endogena a favore di grandi imprese produttive esogene.

Il polo urbano di Ferrara attualmente svolge una funzione periferica, mentre si presta a poter formare un nodo portante con potenzialità per valorizzare le energie economico-culturali e la vocazione verso un turismo anch'esso culturale, innovativo e creativo, legato ad un patrimonio naturalistico ed espressione di una realtà anfibia. La presenza di una città come Ferrara, connessa con l'intero Polesine, può facilitare l'affermazione di un sistema comune che potrebbe rafforzare questa specificità ambientale e culturale nello scenario internazionale. Dal punto di vista paesaggistico rappresenta una realtà geografica di grande pregio, in quanto è la più importante area umida nazionale e tra le più importanti a scala mediterranea. Il paesaggio mostra una forte congruità in tutto l'ambito considerato, costituito delle unità di paesaggio della bonifica estense, ferrarese, bolognese (che ricade in parte in Romagna) e della Costa Nord per l'Emilia-Romagna e per il Veneto delle Bonifiche del Polesine occidentale, del Polesine orientale-corridoio dunale sulla Romena e Delta e lagune Po.

Un elemento di raccordo è altresì costituito dalla candidatura a Patrimonio Unesco dell'intero delta del Po, dopo decenni di diatribe tra le due amministrazioni regionali, quelle provinciali e comunali per una gestione condivisa dell'area protetta. Il riconoscimento della parte emiliana-romagnola per il suo valore culturale e in relazione alla città di Ferrara non è stata un fattore di valorizzazione economica, ambientale e culturale. Attualmente si è avviata la candidatura da parte del Veneto come bene della biosfera, condivisa anche dall'Emilia-Romagna, che ha deciso di sciogliere l'ente Parco nelle nuove politiche di tagli alla spesa pubblica.

Le infrastrutture viarie sono costituite dalla direttrice est-ovest, la Strada Statale 434 "Transpolesana", che ad oggi collega Verona con Rovigo, ma di cui è pianificato il prolungamento fino all'innesto con la SS "Romena", all'altezza di Adria. La direttrice di attraversamento nord-sud è invece rappresentata dall'autostrada A13 (Bologna-Padova), dalla SS 16 "Adriatica" che collega Padova a Ferrara, passando per la città di Rovigo. A est vi è l'attraversamento, sempre in direttrice nord-sud, della già citata SS67 "Romena" che collega Venezia a Ravenna (**Seconda ipotesi – Regione 10, del Delta e Regione 16, Romagna**).

13. Tirrenia - Sistema policentrico, diffuso, lineare

Il sistema, internamente ed esternamente connesso dalle linee autostradale e ferroviaria tirreniche, già si presenta come un continuum urbanizzato di buona qualità, di cui potrebbe valorizzare il livello di integrazione volgendo in centripete le relazioni funzionali centrifughe che attualmente manifesta verso il Nord-est (Genovese) e l'Ovest (Firenze).

E' inoltre dotato di una consistenza demografiche che già oggi tende a raggiungere soglie di area vasta necessarie all'efficienza e all'economicità di numerosi servizi erogati dai capoluoghi regionali. Significativa è altresì l'omogeneità (e conseguentemente il livello potenziale di interazione futura) delle specializzazioni economiche, prevalentemente legate alla collocazione costiera: si tratta, in particolare, del "distretto" lineare della cantieristica, con ragguardevole

posizionamento internazionale, che ingloberebbe la qualificata offerta tecnologica del polo pisano. La stessa specializzazione turistica (Versilia, area parco di San Rossore, costa livornese) potrebbe massimizzare l'interazione fra l'offerta balneare, le diverse città d'arte (da Volterra a Sarzana) e le aree pregiate della Lunigiana, del parco delle Apuane, della Garfagnana, sino ai comuni collinare dell'entroterra pisano, già sede di una rilevante offerta ricettiva e di produzioni agro-alimentari di qualità.

Si tratta, in sintesi, di un continuum urbanizzato di elevata qualità. Esistono tutte le premesse per lo sviluppo di un sistema urbano integrato, la cui autonomia funzionale esige che lo sviluppo sia concepito come “distacco” dalla integrazione funzionale con Firenze, malgrado la relativa vicinanza al capoluogo (superamento della subalternità) (**Regione 17 – Seconda ipotesi**)

14. La Grande Firenze - Sistema metropolitano

L'esigenza è quella di circoscrivere l'effetto gravitazionale prodotto dalla realtà urbana fiorentina, impedendo che la concentrazione di ulteriori servizi rischi di rendere “insostenibile” la qualità urbana raggiunta e l'efficienza dei servizi stessi. L'asse portante è dato da un'area “intensiva” sviluppata lungo la direttrice Pistoia-Firenze-Arezzo, su cui dovrebbe consumarsi un processo di depolarizzazione. Si tratta, in sostanza, dell'unione dell'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia (in progetto da un ventennio e sulla quale esiste condivisione delle amministrazioni e delle collettività locali) con i sistemi locali imperniati su Arezzo.

Ciò ricompone, in un quadro coerente con i principali assi di traffico, l'unità ecologica dell'Alto e del Medio Valdarno, restituendo una regione articolata e pregiata sotto il profilo di svariate specializzazioni economiche. Ciò potrebbe favorire un processo di “demoltiplicazione” dei comuni satelliti della polarità fiorentina e un'articolazione ancor più policentrica e sostenibile di quella attuale, che pure è considerevole. Da Ovest in direzione Est/Sud-est, infatti, è assai fitto il tessuto di sistemi locali significativamente identitari e funzionalmente definiti: la Valdnievole; l'area pistoiese; quella protese; l'area empoiese diramata verso la Valdelsa; la Val di Sieve e Mugello; infine, lungo la direttrice della A1, le comunità del Valdarno superiore (Figline-Incisa e Monteverchi-San Giovanni Valdarno) e gli articolati sub-sistemi aretini (**Regione 18, Seconda ipotesi**).

15. Etruria – Sistema lineare

Si tratta di una regione storicamente e culturalmente “determinata”, imperniata, nel rimando all'Etruria, sullo spazio genetico di una regione naturale quale la Maremma, di cui ricompone sostanzialmente la parte toscana e settentrionale e la sottostante Maremma laziale. A vocazione primaria e a rischio di marginalizzazione lungo l'intera storia della modernizzazione industriale, la Maremma eredita oggi un'elevatissima qualità ambientale, in quanto sede di eco-sistemi pregiati e assai diversi (si pensi solo all'area umida di Orbetello) e di un preziosissimo patrimonio culturale, tuttora in attesa di una valorizzazione pari alle potenzialità.

La tradizionale “insularità” maremmana, delimitata a Ovest dall'eco-sistema montano dell'Amiata, viene connessa nella regione proposta con il sistema senese, che da un lato ne è un prolungamento naturale con la Val d'Orcia (San Quirico), l'Amiata senese (Abbadia San Salvatore) e il versante occidentale della Val di Chiana (Montepulciano), dall'altro è polo urbano demograficamente povero ma assai ricco di funzioni superiori. E' questa una regione dove la reale natura di “diamante diffuso” si unisce con un assetto tipicamente policentrico, anche se caratterizzato da bassa densità demografica e modestia delle specializzazioni locali. Questo fatto, costituisce, da un lato, un fattore favorente lo sviluppo di una più adeguata rete di servizi locali e, dall'altro lato, si pone come una condizione anch'essa favorevole per lo sviluppo di servizi sovra-locali, da implementare entro un quadro maggiormente razionalizzato rispetto all'attuale.

La qualità urbana è attualmente di medio livello, ma potrebbe facilmente arrivare a essere considerata alta, con una mirata strategia di polarizzazione. Il patrimonio storico-culturale

rappresentato dall'asse e dalle due città portanti è di altissimo livello, perfettamente accostata da un elevatissimo valore ambientale (**Regione 19, Seconda ipotesi**).

16. Umbria – Sistema lineare e diffuso

Questo sistema – che sarebbe lineare e al tempo stesso diffuso – presenta un'armatura urbana dispersa, tuttavia quella proposta è l'unica vera alternativa per far sì che si avvii uno sviluppo autonomo da Roma, da un lato, e da Firenze dall'altro. Vasto e poco popoloso, al suo interno si rileva la presenza di molte aree “libere”, con elementi paesistici e storici di notevole importanza, legati soprattutto alla Valle del Tevere.

L'asse portante – sostanzialmente compreso tra Perugia e Terni – avrebbe un “alone” di piccoli centri che graviterebbero su di esso. L'organizzazione urbana, in ragione della elevata qualità storico-culturale degli insediamenti, assurgerebbe facilmente a livelli di piena efficienza se progettata in modo unitario (**Regione 20, Seconda ipotesi**).

17. Marche – Sistema urbano diffuso

Il territorio marchigiano presenta nettamente sin dall'antichità una forte identità con un insediamento urbano “diffuso” ancora oggi tra i più importanti in Italia. La regione è caratterizzata da un insediamento urbano diffuso e “a pettine”, ovvero un asse lineare lungo la fascia costiera e lungo gli assi perpendicolari dei bacini fluviali, struttura peraltro ricalcata anche dai principali assi di comunicazione viaria e ferroviaria.

La distribuzione della popolazione all'interno degli attuali confini provinciali marchigiani è sufficientemente uniforme, non consentendo di proporre particolari ottimizzazioni in termini di riorganizzazione dei servizi. Ciò è dovuto anche dalla particolare morfologia regionale, caratterizzata da unità di paesaggio sufficientemente omogenee ed uniformi lungo gli assi fluviali che dall'Appennino umbro-marchigiano scendono verso la costa.

Questa conformazione del territorio ha influito anche sulla distribuzione delle attività produttive e sulla configurazione dei sistemi locali del lavoro, che identificano bacini di autocontenimento del lavoro attorno agli attuali capoluoghi di provincia e a pochi centri con popolazione superiore ai 15.000 abitanti o con una consolidata tradizione manifatturiera come ad esempio Fabriano. L'industria marchigiana, caratterizzata dalla piccola media impresa e da forme di aggregazione distrettuale consolidate, si concentra particolarmente lungo il litorale e nei fondovalle e contribuisce per un quinto al PIL regionale. Molto inferiore è il contributo dell'agricoltura, per ovvie ragioni connesse alla percentuale consistente di terreno collinare, mentre è prevalente il contributo del terziario e dei servizi alla persona.

L'area costiera è parte di una più ampia piattaforma transregionale adriatico-ionica a forte connotazione turistica, che potrebbe beneficiare ampiamente di un'eventuale integrazione nelle politiche di promozione territoriale, sia con le aree a nord che con quelle a sud della regione. Il tema della macro-regione adriatico-ionica è strategico in un'ottica di lungo periodo sia per l'attrazione di fondi europei, che per il consolidamento dell'immagine dell'area sui mercati turistici internazionali. Resta al momento ancora da sciogliere il nodo circa il territorio della attuale provincia di Pesaro Urbino, che potrebbe essere aggregato alla Romagna. Per operare questo tipo di scelta, oltre alla verifica circa l'efficienza nella organizzazione dei servizi amministrativi, occorre però uno studio approfondito sia della dimensione socio-culturale che di quella morfologico paesaggistica.

In conclusione le Marche sono caratterizzate da un territorio morfologicamente complesso, con una accessibilità poco ramificata ed ampie porzioni di territorio che possono essere definite “liminali” (**Regione 21, Seconda ipotesi**).

18. Roma Capitale – Sistema metropolitano

La “nuova” regione tende a “isolare” per quanto possibile Roma Capitale, fortemente polarizzata, frenando una indiscriminata “diffusione” e la parallela concentrazione di servizi e infrastrutture

nell'area metropolitana, aggredendo fasce di comuni limitrofi che andrebbero così a rappresentare l'*hinterland* cittadino. Si tratta di un sistema concentrico con forte necessità di “depolarizzazione”.

L'asse portante è rappresentato dal comune di Roma, che aggregerebbe alcuni poli secondari. Al suo interno vi sarebbero pochi aree “libere”, ma di grande interesse storico-culturale (**Regione 22, Seconda ipotesi**).

19. Ciociaria - Sistema diffuso

L'obiettivo è quello di “emancipare” da Roma i territori laziali che hanno i requisiti per autonomizzarsi, per il tramite di un'azione di ricupero e di sviluppo (peraltro mai attuata, nonostante le progettualità contenute in numerosi documenti ufficiali regionali e provinciali). L'aggregazione alle regioni di alcuni comuni dell'Alto Casertano (inclusi nella sub-area Teano Caianello) discende dal fatto che gravitano prevalentemente sul Cassinate e la piccola conurbazione Formia-Gaeta, rappresentando per questo una zona di rilevante integrazione funzionale.

I tentativi già compiuti di andare in questa direzione, grazie all'inclusione di parte di queste province nell'area del “Mezzogiorno”, hanno dato in effetti risultati contrastanti. Segnali positivi si sono avuti in relazione alle attività industriali e commerciali, rispetto alle quali sono stati registrati rilevanti incrementi. Roma Capitale continua tuttavia a rappresentare il centro di attrazione fondamentale per tutti i servizi superiori. In questo quadro emerge la possibilità di favorire una connessione funzionale fra i centri del Frusinate e del versante pontino, divisi da un contrafforte appenninico. L'integrazione delle due aree si rende necessaria al fine di raggiungere una massa critica e un livello di servizi in tempi relativamente ristretti.

La struttura del sistema che ne risulta sarebbe policentrica, o meglio diffusa. L'intero sistema urbano è dotato di un insieme di sistemi ambientali che ne arricchiscono la funzionalità. Verso l'esterno il sistema presenta direttrici di supporto alquanto semplici: a Nord sono infatti evidenti i legami con il sistema romano; a Sud, due direttrici, una costiera e un'altra più interna, connettono il sistema rispettivamente con Napoli e Caserta (**Regione 23, Seconda ipotesi**).

20. Abruzzo – Sistema metropolitano alternativo (di riequilibrio)

Fin dagli anni '60 del secolo scorso la conurbazione Pescara-Chieti è stata indicata come nodo di un sistema metropolitano emergente, in funzione di riequilibrio dell'area romana (Progetto '80). Tale funzione è sembrata consolidarsi con il completamento dell'asse autostradale A 24-A 25 ma è stata frenata dall'insufficiente sviluppo del terziario avanzato e della logistica integrata. A causa di ciò, il sistema produttivo è rimasto troppo a lungo ancorato al dualismo fra distretti “maturi” di piccola impresa (tessile-abbigliamento) nel Nord della regione, scarsamente innovativi, e insediamenti esogeni di grandi dimensioni nel Sud (meccanico, vetrario), scarsamente integrati sul territorio.

L'entrata a regime, sia pure lenta, dell'interporto di Val Pescara e il progetto di polo tecnologico *automotive* in Val di Sangro, in fase di realizzazione, appaiono in grado di trasformare e rilanciare il tessuto industriale, favorendone l'integrazione regionale e le relazioni interregionali. In aggiunta, il nuovo piano regolatore del porto di Ortona dovrebbe consentire l'attestamento dei flussi di merci provenienti dal versante tirrenico (Civitavecchia) lungo la trasversale autostradale e il collegamento *ro-ro* con la costa balcanica (porto di Ploče, Croazia). La nuova struttura logistica potrà supportare la riconversione e dei comparti obsoleti e l'internazionalizzazione dei comparti a spiccata vocazione locale (agro-alimentare), in forte sviluppo.

La bassa consistenza demografica è compensata, da un lato, dall'esteso impegno di territorio a fini di protezione e valorizzazione ambientale (parchi nazionali) e, dall'altro, da un'armatura urbana policentrica costituita da città medie e piccole, diffusa sull'intero spazio regionale, come dimostra l'elevato numero (9) di comunità territoriali. In più, il riequilibrio delle aree interne potrebbe trarre, dalla ricostruzione nelle aree colpite dal sisma del 2009, la spinta per il consolidamento di un sistema urbano di saldatura (L'Aquila-Avezzano-Sulmona-Castel di Sangro) (**Regione 24, Seconda ipotesi**).

21. Napoletano / La Campania Felix – Sistema metropolitano

Come per Roma, si tratta di “alleggerire” la pressione sul centro metropolitano. Appare dunque opportuno favorire un’integrazione del territorio napoletano con l’area del Casertano, e un’espansione verso l’area a Nord-ovest di Napoli, caratterizzata da un *continuum* urbanizzato e densamente popolato.

Accanto all’asse Napoli-Caserta non bisogna, peraltro, sottostimare le prime penetrazioni vallive del pre-appennino campano, sia verso Avellino che verso Benevento. In Campania tende, infatti, a delinarsi spontaneamente una propensione alla metropolizzazione, che configura lo spazio regionale come un “pentagono”, definito dai cinque capoluoghi di provincia. E’ comunque un fatto che l’integrazione sistemica all’interno del territorio campano è da ricercarsi nell’ambito della Provincia di Caserta, ritrovandosi a Nord-ovest di Napoli l’area di espansione maggiormente prossima e libera, pur in un *continuum* urbanizzato e densamente popolato. L’asse Napoli-Caserta (un sistema unitario) dovrà essere oggetto di una politica di razionalizzazione.

E’ peraltro significativo aggiungere, a proposito dell’attuale regione campana, ma congiuntamente di altre aree del Mezzogiorno, che l’ipotesi di un ridisegno dell’architettura istituzionale deve tener conto che, a partire dall’Unità nazionale, si è finito con lo stemperare le storiche, pre-esistenti suddivisioni tra Campania interna e Campania costiera, tra Abruzzo costiero e montano, tra le “tre Calabrie” e le “tre Puglie”, espressione di un consolidato senso di appartenenza locale e di altrettante antiche “identità” (**Regione 25, Seconda ipotesi**).

22. Campania

Già storicamente separata dalla Campania Felix, comprende due sistemi insediativi, il Sannio meridionale, da un lato, e la Piana del Sele (con il Cilento) dall’altro. E’ sull’integrazione di questi territori che può fondarsi la strategia di creare in Campania un sistema alternativo rispetto al Napoletano, il cui asse portante è dato dall’integrazione lineare Nord-Sud

Il sistema in oggetto, sin dalla formazione del Regno di Napoli - e successivamente del Regno delle due Sicilie - storicamente ha fatto parte di un territorio connesso al “Napoletano”. In riferimento, quindi, alla nuova regione qui individuata come “Campania” e comprendente essenzialmente le zone interne dell’attuale Regione Campania, si rileva che il Sannio, coerentemente con quanto ipotizzato, si può integrare con la rete urbana del Tavoliere e, dall’altro, con la più esile armatura urbana del Molise, dando luogo a un assetto integrato, che include al suo interno l’intera area del Sannio storico.

E’ peraltro da rilevare che l’area salernitana costituisce un punto di riequilibrio alternativo rispetto al Napoletano, così come lo è il Casertano, tenendo conto - per un più moderno assetto territoriale - di tre direttrici: a) Salerno-Avellino-Benevento; b) Salerno, con la ipotizzabile realizzazione della Città del Vallo di Diano; c) Salerno e la Piana del Sele, integrando il Cilento. Si sottolinea, inoltre, che le sub-aree del Vallo di Diano e del Cilento rientrano, per il loro particolare valore paesaggistico, nel *Parco Nazionale del Cilento e del Vallo di Diano* (**Regione 26, Seconda ipotesi**)

23. Daunia

La “nuova” Daunia propone un’aggregazione, attorno a Foggia, sia dei territori delle precedente provincia, sia di aree periferiche collocate attualmente nel Molise e in Campania, allo scopo di “rispondere” alle debolezze dell’attuale Foggiano, ovvero un sistema territorialmente coerente, ma che soffre per la presenza di una “periferia” scarsamente connessa alla piana del Tavoliere, soprattutto per le criticità correlate al dissesto idrogeologico.

Unire nella Daunia territori periferici che soffrirebbero ancora più per la lontananza dal centro sia amministrativo che della regia strategica del territorio (individuabile in Foggia), segnerebbe quest’area come destinata a “nuove povertà”. Non sono peraltro ipotizzabili scenari strategici di inclusione delle periferie geografiche attraverso il potenziamento del sistema infrastrutturale, proprio per la presenza dei monti del sub-appennino dauno che segnano soluzioni di

continuità non diversamente superabili. Già nel passato è stata attivata un'importante infrastruttura viaria, la pedemontana, che con direzione nord-sud mirava a proporre un asse di penetrazione alla base del gradino montuoso, da cui far partire le strade di collegamento con i centri collinari e montani. Criticità geomorfologiche (frane), nonché economiche (per la necessità di opere d'arte stradali significative) hanno portato alla sospensione di questa importante arteria nei pressi di Castelluccio dei Sauri. Il risultato è stato il fallimento di una politica di sviluppo industriale nell'area di Candela ed Ascoli Satriano (pur vicine all'asse autostradale per Napoli), nonché di una politica turistica di valorizzazione del parco naturale proposto nelle aree collinari e montane (l'area dei boschi subappenninici). Differenti considerazioni possono trarsi per la zona a nord, in cui infrastrutture importanti, quali la viabilità di penetrazione da Lucera verso Campobasso, hanno consentito la riduzione degli effetti delle criticità morfologiche e del dissesto idrogeologico.

Pertanto, preso atto anche che l'attuale Molise si presenta, com'è noto, debole demograficamente e con un'armatura urbana inconsistente, può assumere un valore strategico aggregare lo stesso in parte alla Puglia settentrionale (Termoli, ma altresì Campobasso).

Conseguentemente, il territorio di Benevento potrebbe essere riaggregato alla Grande Napoli (con parte del Circello e parte di Ariano Irpino), unendo alla Daunia solo le residue porzioni del Circello prossime al Subappennino Dauno Centrale (Faeto e Biccari) nonché la parte residuale dell'Alta Irpinia ricadente in Ariano Irpino, attualmente gestita anche in Puglia per le tematiche idrauliche ed idrogeologiche (dall'Autorità di Bacino Puglia).

Il sistema, se opportunamente organizzato, può raggiungere quella massa critica che giustifica l'insediamento di servizi superiori attualmente concentrati a Foggia, da cui ridurre la dipendenza (per il territorio del Subappennino). I territori montani attuali vengono così meglio ad aggregarsi raggiungendo quella dimensione di popolazione e di attività produttive che giustifica il potenziamento di alcune infrastrutture, quali quella stradale trasversale (la pedemontana con andamento nord-sud) e l'insediamento di funzioni e servizi superiori tuttora concentrati a Foggia o Bari. Tale strategia può potenziare gli insediamenti produttivi nelle aree alla base del gradino collinare, qualora ben connesso trasversalmente, nonché la valorizzazione naturalistica dei centri urbani e dei boschi dei comuni collinari e montani.

Il Gargano mantiene, in questa regione, una propria autonomia geografica, comunque rimanendo ben collegato con Foggia per le funzioni strategiche non allocabili nell'entroterra per le peculiarità paesaggistiche del territorio.

L'armatura urbana della "nuova" regione è così assai diffusa e nel contempo individua due direttrici portanti lungo la viabilità autostradale per il nord (verso Pescara-Milano) e verso ovest (Napoli-Roma). Un *continuum* di centri nodali importanti attorno a Foggia, quali Cerignola, Ariano Irpino, Campobasso, Lucera, Termoli, in cui si incastellano due sistemi naturalistici di importanza primaria, quali quello del Paco del Gargano e dei Boschi del Sub-Appennino Dauno.

L'infrastruttura autostradale, sia verso nord che verso ovest, e marginalmente il collegamento con il porto di Manfredonia (che, insieme a Barletta, potrebbe consentire un decongestionamento del porto di Bari), può rendere questo sistema integrato ed in grado di ben connettere il proprio sistema industriale con le altre regioni, divenendo momento cruciale per i collegamenti verso est, per la stretta correlazione attivabile con il corridoio paneuropeo 8 e la possibile realizzazione di una nuova linea ferroviaria ad Alta Capacità Napoli-Foggia-Bari (**Regione 27, Seconda ipotesi**).

24. Puglia

Il sistema presenta una vivace dinamica demografica ed economica, con un tessuto commerciale ed industriale significativo come si evince dal numero di imprese e dalle specializzazioni, concentrazioni e cluster produttivi. La qualità urbana è piuttosto elevata e costituisce un potenziale per fare di Bari e della sua area metropolitana un polo di riequilibrio dell'intero Mezzogiorno continentale.

Il territorio si distingue per le caratteristiche idrauliche e geomorfologiche, che individuano un confine a nord che si estende lungo il fiume Ofanto, inglobando però tutta la piana alla sinistra idraulica dello stesso avvicinandosi al mare. Il confine verso ovest segue invece la destra idraulica del fiume e coincide con l'innalzamento dell'altopiano murgiano. La nuova Puglia fonderebbe così la fascia costiera, in cui Bari assume il ruolo di cerniera, con la fascia pedemurgiana, con quella dell'Alta Murgia e parte della Murgia dei Trulli, escludendo i territori murgiani tra Fasano, Cisternino e Martina Franca che potrebbero associarsi, anche per le caratteristiche ambientali, al litorale brindisino e all'arco ionico tarantino, territori questi che verrebbero inglobati nella regione meridionale salentina.

Il sistema si presenta fortemente correlato ed omogeneo anche in riferimento alle componenti ideologiche e botanico-vegetazionali. Il sistema delle aree protette individua dei forti legami grazie ai siti di rilevanza naturalistica dell'Alta Murgia ad ovest, dell'Ofanto a nord e del Basento a sud. Quest'ultimo che rappresenta il secondo sito paesaggistico della provincia di Bari ad aver ottenuto il riconoscimento di "Meraviglia Italiana" (quella del Basento è un'area boschiva naturale che si trova ai confini dei territori dei comuni di Putignano, Noci, Castellana Grotte ed Alberobello, quindi in zona trulli). Sono riconosciute importanti relazioni tra questa area (con i caratteristici boschi di fragno) e il sistema della Valle d'Itria, a loro volta collegati con il sistema ambientale delle gravine dell'arco ionico.

Venendo alle caratteristiche territoriali che caratterizzano la nuova regione, si nota che la Puglia Centrale presenta un'estesa fascia costiera dalla foce dell'Ofanto fino a Fasano (a sud del quale si sviluppa il litorale brindisino corrispondente alla piana degli ulivi secolari) e un sistema interno, caratterizzato dalla fascia pedemurgiana, con lo sviluppo di una sequenza di gradoni che rappresenta una fascia di transizione dal paesaggio orticolo costiero a quello arboricolo e poi boschivo murgiano. La conformazione morfologica presenta i legami trasversali costituiti da una fitta rete di corsi d'acqua che si diramano verso la costa, veri corridoi ecologici e di connessione tra i sistemi costiero e murgiano, tipici dei processi erosivi che hanno caratterizzato la regione e che, insieme a doline ed inghiottoi, generano un paesaggio la cui vista esprime i grandi valori associati a tali componenti. Le lame si snodano nel territorio, a luoghi lambendo ed a luoghi attraversando i centri abitati, nonché costituendo reticoli carsici di grande valore storico, per la presenza di insediamenti rupestri che hanno caratterizzato il nostro passato. L'Alta Murgia occupa nella regione un ruolo importante e si connette al sistema ambientale del materano, verso il quale è auspicabile possa estendersi la nuova regione, anche per le tematiche correlate al sistema economico di cui si dirà a parte. Ai segni naturali si uniscono quelli antropici, caratteristici della pastorizia e delle pratiche agricole: costruzioni a secco quali trulli, muri, e poi masserie da campo e per pecore (iazzi), realizzati lungo la fitta rete dei solchi della transumanza; quindi cappelle rurali e chiese rupestri, cisterne e neviere. Questi valori si riscontrano, secondo un continuum leggibile sul territorio, anche nelle figure territoriali della Murgia dei Trulli e dell'Arco ionico tarantino, anche se questi ultimi sono stati accorpati alla Terra d'Otranto, l'antica regione storico-geografica che includeva anche una porzione del materano.

La "nuova" regione può peraltro estendersi al territorio materano, con il quale sussistono non solo relazioni ambientali, ma anche economiche. Il triangolo Matera-Altamura-Gravina, fonde bene queste peculiarità.

Il sistema regionale estende e nel contempo contiene l'effetto grande città (assegnato a Bari) sull'intero territorio. La proposta delle altre regioni, la Daunia e il Salento, riduce la gravitazione di questi territori su Bari e nel contempo ne esalta la propensione a ramificarsi verso le aree limitrofe ed interne, quelle a nord, con le grandi realtà urbane di Trani, Barletta ed Andria, strategiche per un potenziamento del tessuto industriale regionale, e le realtà agricole e artigianali dell'entroterra. Il triangolo Matera-Gravina-Altamura viene, con tale regione, fortemente esaltato nelle sue potenzialità, contribuendo al rilancio dell'economia locale e fornendo così grande valore aggiunto all'economia dei luoghi che possono così esaltare anche l'economia del Parco Nazionale dell'Alta Murgia, spesso visto come ostacolo allo sviluppo (**Regione 28, Seconda ipotesi**).

25. Salento

È il modello ideal-tipico di una possibile politica urbana nel Mezzogiorno. Le tre città – Taranto, Brindisi e Lecce – non possiedono di per sé dimensioni demografiche ed economiche rilevanti, e solo attraverso una loro coalizione e un affrancamento dalle dipendenze rispetto a Bari è prefigurabile l'attivazione di un processo di sviluppo soddisfacente. La strategia territoriale è pertanto quella dell'integrazione funzionale delle tre città, per il tramite di un asse portante che le unisca. Si tratta di una penisola felice, ampliata a nord, rispetto all'originaria Terra d'Otranto, potendosi includere alcuni territori murgiani, la Valle d'Itria e il litorale, nonché l'entroterra di Fasano.

L'esame delle componenti culturali ed insediative evidenzia da solo l'identità di tale regione, ben definita anche dalle altre componenti. Il gradino di Fasano ed Ostuni ne rappresenta il confine a nord, che ben si unisce poi alla piana di Brindisi, in cui si nota una netta variazione nelle componenti geomorfologiche (il territorio, divenuto sub-pianeggiante, non è più attraversato dalle caratteristiche lame e gravine del territorio di Fasano ed Ostuni). Anche le componenti idrologiche (corsi d'acqua e reticolo idrografico), presenti nei territori a nord di Fasano ed Ostuni, divengono sempre più blandi fino quasi a scomparire nella Piana brindisina. Tale cambiamento lo si osserva anche per il sistema delle componenti botanico-vegetazionali e quello delle aree protette: è chiara questa transizione, che offre all'agricoltura ampi spazi in cui il territorio viene "segnato" dalle ampie distese di seminativo, a luoghi interrotte da boschi di ulivi, estesi vigneti e frutteti. Qui comincia il territorio della vite, molto significativo nella zona di Mesagne, Latiano e che si correla poi verso sud nella provincia di Lecce, con le aree del vigneto d'eccellenza, dislocato nei comuni di Salice Salentino, Guagnano, Veglie, San Donaci, San Pancrazio Salentino, Leverano, Copertino. Qui i segni dell'uomo e delle colture hanno il sopravvento e ben si legano con il Tavoliere Salentino, specie nella zona a nord, in cui si individuano le figure territoriali della campagna leccese, il paesaggio del vigneto d'eccellenza, la murgia salentina e il paesaggio dunare costiero ionico (con la fascia costiera di Porto Cesareo e il sistema naturalistico a cavallo delle provincie di Lecce e Taranto).

Le componenti botanico-vegetazionali e i segni della natura ancora intatta che si snoda lungo la fascia costiera circondano il Salento meridionale e custodiscono un entroterra a luoghi ancora intatto, come in corrispondenza delle serre salentine e del parco dei Paduli. Ma sono i gradini morfologici dell'Arco Ionico, di Fasano ed Ostuni, nonché la costa, gli elementi che definiscono i confini di questa regione peninsulare, i cui caratteri naturalistici ed insediativi presentati nelle figure definiscono un unicum particolare. Questi ambiti e la costa delimitano un territorio specifico, ma non lo isolano ed anzi lo pongono in forte legame e con importanti relazioni economiche con la Puglia centrale, attraverso la fitta rete infrastrutturale desumibile dall'esame delle componenti culturali ed insediative. Il reticolo infrastrutturale è leggibile anche nelle componenti dei valori percettivi, in cui la rete infrastrutturale stessa assume contorni paesaggistici, laddove viene a definire una fitta rete di strade panoramiche e paesaggistiche, punteggiata dai luoghi panoramici. Questi elementi caratterizzano il territorio meridionale come un unico parco naturale, con la fascia costiera da Taranto, poi Porto Cesareo (Torre Columena e Punta Prosciutto), a Leuca e Otranto, quindi a Brindisi (Saline di Punta della Contessa e poi Torre Guaceto) e fino a Ostuni-Fasano (con il parco delle dune costiere) caratterizzata da imponenti valori naturalistici, ed un entroterra come luogo di transizione verso siti di minore, ma pur sempre significativa, naturalità, nonché transizione verso le aree della promozione economico-sociale della sub-regione.

Il territorio eccelle per l'articolata offerta di un patrimonio culturale composito (composto da beni materiali e immateriali e pregevole artigianato artistico) oggetto di interesse di turismo diversi (naturalistico, rurale, agroalimentare, culturale, creativo), come sottolinea l'elevato quoziente di localizzazione di strutture ricettive e ristorative, che segnalano eccellenze specifiche lungo le coste ionica ed adriatica.

Le polarità urbane assumono funzioni strategiche, con le città di Taranto, Lecce e Brindisi che possono assumere nuovi ruoli strategici per lo sviluppo ed il rilancio dei sistemi portuali, industriali e turistici in grado di cambiare il volto di questa porzione di territorio. Negativa sarebbe una forte disaggregazione dei sistemi territoriali, come nell'area di Lecce, che merita di conservare unitarietà e non essere frammentata in sistemi locali che ormai hanno esaurito la propria spinta propulsiva.

Lecce dovrebbe mantenere un ruolo di città centrale e, solo se necessario, si potrebbe ipotizzare la creazione di un unico distretto territoriale - il Salento delle Serre - il cui confine zonale può essere schematicamente indicato dall'allineamento Otranto-Gallipoli. Concorrono a precisare questa individualità geografica fatti fisici, esaltati da un ventaglio di ondulazioni sub-collinare fagliate, dal paesaggio della pietra e da fatti umani puntualizzati in particolare dal disegno poleografico con un infittirsi di piccoli centri e da un'economia legata a settori tradizionali (oliveto, seminativo e tabacco; artigianato fattosi impresa con la PMI negli anni 80-90), o ggi soprattutto sostenuta da un dinamico turismo rurale. La forza imprenditoriale di Maglie e Casarano, declinata in questi ultimi anni a seguito della crisi, delocalizzazione e dismissione delle piccole e medie imprese locali, non giustifica una loro singola definizione territoriale (**Regione 29, Seconda ipotesi**).

26. Basilicata

L'area si caratterizza per una pronunciata debolezza demografica e soprattutto per una dispersione degli insediamenti collocati all'interno di una natura impervia e difficilmente accessibile, tanto da poter identificare un unico asse portante - la Valle del Basento e le aree limitrofe - con una estensione che comprende il tratto da Potenza fino a Matera. L'obiettivo deve, quindi, essere quello di integrare i due principali centri urbani appena menzionati, così da poter innescare un profondo sviluppo del Metaponto lucano. In particolare, l'asse portante, di forma lineare, dovrebbe svolgere un ruolo di catalizzatore urbano non solo dei territori in esso compresi, ma anche delle aree esterne. La funzione dell'asse portante, potrebbe dar vita ad una sezione secondaria composta dai territori di Melfi-Rionero-Arella che si collegano rapidamente a Potenza.

E' inoltre possibile identificare diversi sotto-sistemi ambientali - le cui peculiarità necessitano di una gestione autonoma al fine di una loro giusta valorizzazione - che sono: l'area del Vulture, quella della Alta Valle dell'Agri, l'Alta Valle del Sinni e La Piana del Metaponto. Quest'ultima, merita particolare approfondimento dati gli importanti e numerosi siti archeologici, come quello di Metapontum, Eracle, Siris e altre città archeologiche minori. Un'area le cui caratteristiche comportano una gestione unitaria al fine di svilupparne funzionalità e valorizzarne il patrimonio.

La gestione unitaria, o per meglio dire "coordinata e speciale" è, poi, necessaria anche per quei sistemi ambientali che si collocano a cavallo tra la Basilicata e le aree urbane limitrofe, come ad esempio la Valle Alta dell'Ofanto, il Golfo del Policastro e l'area del Pollino.

La definizione dell'asse portante e dei sotto-sistemi ambientali è funzionale alla creazione di un sistema infrastrutturale che faciliterebbe l'accesso sia interno che esterno. Difatti, le direttrici lungo la Valle dell'Agri, della Valle del Sinni e Potenza permettono un facile collegamento interno (ad esempio da Potenza si potrebbe raggiungere facilmente, Melfi, la Valle dell'Agri e del Sinni, oppure Maratea, Lauria e Lagonegro), ma soprattutto esterno, in quanto sarebbe possibile accedere molto più velocemente ad esempio al Vallo di Diano, all'Autostrada Salerno-Reggio e tutto il sistema Barese. A queste direttrici andrebbero aggiunte poi le connessioni presenti nei sistemi adiacenti che implementerebbero esponenzialmente la qualità e il livello multidimensionale della struttura infrastrutturale della Basilicata (**Regione 30, Seconda ipotesi**).

27. Calabria

La conformazione geografica della Calabria mal si presta a un'integrazione territoriale, a cui si aggiunge una struttura urbana debole sia a livello demografico sia economico. Diventa, dunque

indispensabile distinguere i territori delle province di Cosenza e Catanzaro (oltre che Crotone e Vibo Valentia) da quello dell'attuale provincia di Reggio, allo scopo di favorire un'efficienza urbana.

In tal senso, le province di Cosenza, Catanzaro, Crotone e Vibo Valentia costituirebbero un unico sistema urbano, i cui principali segmenti si potrebbero suddividere in Catanzaro-Lamezia, Cosenza e il territorio settentrionale, la Valle del Crati, l'area che comprende Castrovillari-Cassano e quella di Corigliano-Rossano, così da formare un'area "diffusa", anziché policentrica, che circonda il sistema montuoso della Sila.

Inoltre, in un'ottica di valorizzazione del patrimonio ambientale e culturale dell'area, soprattutto al fine di promuovere il settore turistico e terziario-culturale, è possibile individuare dei sotto-sistemi territoriali speciali, le cui peculiarità richiedono un'attenzione e una gestione mirata e specifica. Il primo è sicuramente il sotto-sistema della Costa calabro-tirrenica che include il Golfo del Policastro fino al Golfo di S. Eufemia e il retroterra montano della "Catena costiera". Segue il sotto-sistema di Capo Vaticano che va da Tropea fino a Pizzo e Nicotera, includendo anche l'altopiano di Zungri e il comprensorio collinare di Vibo Valentia.

Il sotto-sistema della Sibaritide, invece, sebbene corrisponda a parte all'area dell'asse portante, ossia quella porzione di territorio che include la Piana di Sibari da Cassano-Castrovillari fino a Corigliano-Rossano, presenta una tale ricchezza ambientale e storico-culturale da richiedere una progettazione di insieme indipendente e di dettaglio.

Un ulteriore sotto-sistema è quello della Costa calabro ionica, composta dalla striscia di costa che arriva fino al Golfo di Squillace, il quale a sua volta potrebbe essere suddiviso in due diverse unità territoriali: il comprensorio di Cirò (includendo il territorio costiero e il suo retroterra collinare che va da Torrente Trionto al fiume Neto) e la regione del Marchesato (che, invece, partirebbe dal fiume Neto fino all'inizio della costiera di Squillace). Si aggiungerebbe, poi, il sotto-sistema del Golfo di Squillace, che parte appunto dal Golfo fino a Punta Stilo, così suddiviso in base alle sue caratteristiche geografiche e paesaggistiche. Si ritrovano, infine, i sotto-sistemi montani della Sila e delle Serre, altamente interessanti dal punto di vista paesaggistico ed ambientale.

Un'organizzazione territoriale così descritta necessita inevitabilmente di un adeguato sistema infrastrutturale "circolare" (intorno alla Sila) al fine di implementare le funzioni e le capacità dei principali centri di servizio, Cosenza e Catanzaro, e allo stesso tempo sviluppare anche nei poli più estremi dell'asse portante, ossia Crotone, Corigliano-Rossano e Castrovillari-Cassano e Vibo Valentia, dei centri di servizio autonomi. A tal fine, diventa fondamentale, la creazione e lo sviluppo di direttrici infrastrutturali trasversali che si aggiungerebbero alle litoranee tirrenica e ionica e all'asse autostradale. In particolare, si dovrà costituire una fitta rete di direttrici interne capaci di collegare il sistema silano, il sistema delle Serre e la "Catena costiera" (**Regione 31, Seconda ipotesi**).

Seconda ipotesi: considerate le caratteristiche geografiche e urbane dell'area in oggetto, la creazione di un sistema urbano dello Stretto permetterebbe di incrementare e fortificare le connessioni del centro urbano di Reggio con quello di Messina. Allo stesso tempo si potrebbe valorizzare propriamente il patrimonio storico-culturale-paesistico dell'area.

L'asse principale corrisponderebbe all'area costiera calabra e sicula dello Stretto, con un prolungamento secondario che va verso Gioia Tauro-Rosarno e verso la costa ionica in Calabria, e verso Milazzo-Barcellona per quanto al versante siciliano. Così progettato, l'asse avrebbe una funzione policentrica, sebbene composta da due centri urbani stellari uniti tramite il sistema di attraversamento dello stretto.

Considerato l'elevato prestigio storico-culturale dell'area diventa necessario individuare dei sotto-sistemi atti a recuperare, valorizzare e diffondere tale patrimonio. In tal senso, un primo sotto-sistema è quello della Locride, che corrisponde all'area costiera che va da Punta Stilo a Capo Spartivento, in cui è sito uno dei più importanti insediamenti storici della Magna Grecia, ma che nel

corso degli anni è stato soggetto a insediamenti urbani disordinati, spoliamento dei boschi e terremoti.

Altro sotto-sistema è quello della Piana di Gioia Tauro, sul versante tirrenico, che include Capo Vaticano, le Serre, il crinale che connette quest'ultime all'Aspromonte, l'Aspromonte stesso, e l'area marittima che va da Nicotera a Palmi. Attualmente, l'area si distingue per gli agrumeti e uliveti famosi, ma di recente si sta avviando un tentativo di industrializzazione legato alla costruzione di un porto. Il terzo sotto-sistema è quello, appunto, dell'Aspromonte che definisce la linea di espansione di quello che è stato individuato come l'asse portante del sistema dello Stretto.

Si aggiungano poi il sotto-sistema di Val Demone, composto da una lunga striscia di costa potenzialmente da valorizzare, e quello della penisola di Milazzo, scomponibile in due entità (Golfi di Patti e di Milazzo)

In questo sistema territoriale le direttrici di supporto sono essenzialmente quelle costiere, che garantiscono le comunicazioni tra le diverse unità del sistema. A queste, andrebbe affiancato un sistema infrastrutturale capace di collegare anche le aree montane dell'Aspromonte così da assicurare una più elevata accessibilità da e verso i diversi punti del sistema dello Stretto (**Regione 32 – dello Stretto, Seconda ipotesi**).

28. Sicilia Ionica – Sistema policentrico

Asse portante del sistema sarebbe l'intera piana catanese, i centri di servizio portanti di Messina, Catania, Siracusa e, possibilmente, Ragusa ed Enna. Da monocentrico diverrebbe policentrico, da cui consegue che una intelligente redistribuzione funzionale dei ruoli fra questi centri produrrebbe un rafforzamento complessivo di un segmento rilevante dell'attuale territorio siciliano. L'attuale marginalità dei territori lungo la costa "africana" – poco frequentata e conosciuta, - presenta indubbe potenzialità che ne verrebbero valorizzate.

E' peraltro inutile sottolineare come l'importante patrimonio archeologico disseminato in tutto il territorio del sistema e che si insinua nelle aree interne garantirebbe un suo adeguato sviluppo e una più coerente utilizzazione (**Regione 33, Seconda ipotesi**).

29. Sicilia occidentale – Sistema metropolitano / policentrico

L'asse portante si ritrova nel nodo metropolitano di Palermo, attorno al quale si articola un'area di diffusione urbana che ha i suoi principali riferimenti nei centri urbani del Trapanese, in Agrigento e Caltanissetta, verso cui decentrare strutture e funzioni, allo scopo di trasformare nel tempo una struttura diffusa in policentrica (analogamente alla regione 28) (**Regione 34, Seconda ipotesi**).

30. Sardegna settentrionale – Sistema policentrico

Il sistema policentrico della Sardegna settentrionale è strutturato sull'armatura urbana storica composta da Sassari (centro urbano di rango superiore) e quelli di Tempio Pausania e Nuoro. Su questo impianto si innestano, più di recente, le polarità costiere di Olbia-Arzachena e Orosei-Siniscola a Est e quella di Alghero a Ovest, emerse con la riconfigurazione dei servizi di mobilità (porti e aeroporti) e con l'evoluzione economico-territoriale del Nord Sardegna dell'ultimo quarantennio.

Nel sistema si delinea un quadro di complementarità manifatturiera e di servizi in grado di definire, in maniera significativa nel medio periodo, una evoluzione di crescita economica più che accelerata rispetto all'insieme territoriale regionale. Gli elementi strutturali e innovativi dell'economia locale fanno capo al consolidamento dei sistemi turistici costieri, alla nucleazione di polarità radicate per il turismo culturale e naturalistico delle aree interne (Olivenza, Mamoiada, Barbagie, Ogliastra), alle attività manifatturiere a carattere distrettuale di Tempio-Calangianus, Orosei, Thiesi, Berchidda-Gallura interna, Buddusò e, più a sud, di Tortolì. A questi quadranti più dinamici, fanno da contraltare le crisi profonde che interessano le attività manifatturiere di base (soprattutto del petrolchimico) dei poli di Macomer, Ottana e Porto Torres che segnano

drammaticamente il passo sul piano funzionale e, soprattutto, sul potenziale del capitale sociale innovativo.

Il consolidamento del sistema verso la costa nord-orientale pare destinato a completarsi in ragione della prossima ultimazione della SS Sassari-Olbia che (entro il 2017) disegnerà la configurazione triangolare formata con la SS 131 (Cagliari-Macomer-Sassari) e la SS 131Bis (Abbasanta-Nuoro-Siniscola-Olbia). I tre vertici del triangolo paiono promuovere un riequilibrio delle relazioni produttive fra versante orientale e versante occidentale e, d'altro canto, estendere la dimensione delle opportunità anche alla sub-regione dell'Ogliastra, contesto critico e che rappresenta la naturale area di integrazione dell'intero versante orientale isolano. Infatti, le esperienze politiche promosse negli ultimi anni dai comuni dell'Ogliastra dimostrano una compattezza d'insieme che spinge a mantenerli uniti e nel congiunto settentrionale dell'isola e ciò nonostante l'asse viario che nei prossimi anni conetterà Arbatax e Tortolì a Cagliari (**Regione 35, Seconda ipotesi**).

31. Sardegna meridionale – Sistema metropolitano

Il sistema della Sardegna meridionale è polarizzato intorno all'area metropolitana di Cagliari che aggrega circa il 30% della popolazione regionale tra centro urbano e comuni di prima e seconda cintura. La concentrazione delle attività manifatturiere più vitali e dei servizi regionali più rari fa sì che l'influenza del capoluogo regionale si estenda verso le principali diramazioni costiere occidentali e orientali del suo golfo e, soprattutto, lungo la pianura centrale del Campidano grazie all'asse viario della SS 131 per giungere al polo urbano di Oristano. Quest'ultimo, snodo terziario soprattutto a servizio dell'intorno rurale, nell'ultimo quindicennio ha fortemente rafforzato le relazioni produttive e di servizio verso Nord con il sistema sub-costiero del Montiferru e della Planargia. Verso Ovest, lo stesso modello relazionale può essere attribuito allo storico sistema urbano di Iglesias, per il quale gli elementi di riconversione economica legati al turismo naturalistico e culturale non hanno finora compensato il crollo del sistema minerario e la crisi profonda del sistema industriale.

Considerazioni simili possono farsi per il sistema dei comuni costieri e interni del Sulcis gravitante su Carbonia, snodo nel quale si addensano i servizi del terziario di base (commerci) e pubblico-amministrativo (pretura, ospedali, ecc.). In questo caso la dimensione degli addetti ancora operanti nelle industrie di base giustifica l'enucleazione dell'area ma rende evidente, stante il carattere strutturale della crisi industriale e ambientale, la necessità di ripensare la connessione del quadrante alla polarità sub-regionale cagliaritano anche per agevolare l'integrazione degli elementi storici dell'economia locale. Un approccio, questo tipo, che si è progressivamente rivelato efficace nel Sarrabus che, intorno alle polarità microubane di Villasimius (maturo centro del turismo internazionale) e Muravera (importante snodo di produzione agro-industriale) trova le ragioni di un buon dinamismo demografico ed economico, legato anche alla capacità di collaborazione sistemica dimostrata dai comuni dell'area, evidenziata dai dati dell'ultimo ventennio (**Regione 36, Seconda ipotesi**).

LE "NUOVE REGIONI": UNA PERIMETRAZIONE POSSIBILE - 31



APPENDICE 2 – SECONDA IPOTESI 36 REGIONI - IL DETTAGLIO

Di seguito è riportata l'elencazione delle 36 possibili nuove entità regionali, integrata con alcuni commenti sintetici e l'esplicitazione dei problemi che richiedono, come già ricordato, una soluzione (**Tavola 6**). In particolare, nella **Tavola 4** e nell'**Appendice 3** sono evidenziati i problemi di attribuzione – e quindi di delimitazione – emersi nel corso delle elaborazioni. I nomi delle regioni sono ovviamente indicativi e quindi da definire.

1. del Tanaro – *Regione policentrica, diffusa, lineare.*

Il sistema, se opportunamente organizzato, può raggiungere quella massa critica di utenti che giustifica l'insediamento di buona parte dei servizi superiori attualmente concentrati nel Torinese, da cui ridurre la dipendenza. I territori delle attuali tre Province (Cuneo, Asti e Alessandria) raggiungono infatti una massa critica di popolazione e di attività produttive che giustifica l'insediamento nel Piemonte meridionale di quei servizi superiori tuttora concentrati a Torino.

L'armatura urbana della “nuova” regione è assai diffusa (l'entità della popolazione complessiva è peraltro elevata, superando 1 milione e 200 mila abitanti) e nel contempo definisce un asse portante lungo il corso del Tanaro: una sorta di città lineare, ovvero un *continuum* di centri quali Fossano, Savigliano, Bra, Alba, Asti, Alessandria, che si integra a occidente con i sistemi pedemontani di Cuneo, Mondovì, Saluzzo e, ad oriente, con il Casalese. Nel contempo, l'infrastruttura autostradale in via di completamento rende questo sistema “lineare” sostanzialmente integrato, che unisce lo scarso rilievo dei centri capoluogo e la disseminazione dei centri minori, in grado quindi di riequilibrare la polarizzazione verso Torino.

Un elemento di raccordo è altresì costituito dall'area di candidatura a Patrimonio Unesco Langhe-Monferrato-Roero, indubbio fattore di valorizzazione economica, ambientale e culturale, che si accompagna alle numerose vallate alpine.

Nel contempo, le propaggini orientali del sistema (Sistemi locali di Tortona e Novi Ligure), la cui gravitazione verso i centri urbani dell'Alessandrino è pressoché irrilevante, ricadrebbero ragionevolmente nella “nuova” regione milanese, in ragione altresì – e soprattutto – del consolidamento del corridoio infrastrutturale del Due Mari (Genova-Rotterdam).

2. La Grande Torino – *Sistema metropolitano*

Il sistema riflette e nel contempo vuole contenere l'effetto città sull'intero territorio dell'attuale Piemonte, riducendo la gravitazione eccessiva su Torino, la cui offerta di servizi, nella fase di deindustrializzazione in corso ormai da alcuni lustri, risulta sovradimensionata rispetto alla popolazione dell'Area metropolitana (e peraltro sottodimensionata per l'utenza esterna ai confini provinciali).

La componente “forte” (o metropolitana) del sistema include i centri satelliti (Chivasso, Carignano, Pinerolo, Avigliana, Rivarolo ecc.) disposti a stella attorno alla conurbazione centrale. La forma della “nuova” regione è quindi stellare, con struttura monocentrica e una qualità urbana sostanzialmente elevata, prefigurando peraltro una strategia territoriale volta verso una forma maggiormente reticolare e policentrica, allo scopo di valorizzare i centri satelliti di cui sopra ed accrescerne l'interazione reciproca. L'asse portante si configura con una triplice direzione di raccordo (Pinerolo-Rivarolo, Avigliana-Chivasso, Lanzo-Carmagnola) che prefigura appunto la forma reticolare la quale, a livello metropolitano, si accompagna a quella concentrica. Queste si accompagnano alle direttrici di supporto infrastrutturale verso nord (Ivrea e Vercelli), verso est (Casale e Asti) e verso sud (Cuneo e Liguria).

Le vallate alpine costituiscono dei sottosistemi ambientali, che si accompagnano a quelli che riguardano il Po: circondario di Carignano, a Sud, da Settimo a Casale, lambendo il sistema collinare del Monferrato.

3. Valle d'Aosta

Seppure di debole armatura urbana, la morfologia, i caratteri culturali e linguistici, le potenzialità di ulteriore valorizzazione turistica ne sostengono l'identità. La regione costituisce un bacino naturale omogeneo e unitario sotto molteplici punti di vista e, nonostante una popolazione di poco superiore ai 120.000 abitanti e l'ipotesi (prefigurata nella Tabella 4) di saldatura con la regione torinese, con la quale è connessa da un sistema infrastrutturale e gravitazionale, la sua già consolidata vocazione come importante area "libera" per la valorizzazione turistica e ambientale, consigliano di tenerla ai margini dagli assi portanti dei sistemi confinanti. Si tratta, infatti, di funzioni di interesse prioritario a livello nazionale.

4. Valsesia / Piemonte settentrionale – Regione policentrica e poligonale

Esprime l'aggregazione delle attuali Province di Vercelli, Biella, Novara, e VCO, allo scopo di ottenere una massa critica di insediamenti urbani in grado di perseguire una sorta di equilibrio funzionale rispetto all'attrazione esercitata da Torino e, sia pure parzialmente, da Milano. Più in particolare, si rafforzerebbe la de-polarizzazione del sistema torinese, come già rilevato a proposito della Regione del Tanaro. Rispetto all'attuale esasperata disaggregazione provinciale (con la creazione di nuove province, per esempio, il comune di Vercelli è giunto a contare circa un quarto dell'intera provincia, mentre prima era circa un ottavo) si prevede quindi il perseguimento di una polarizzazione alternativa.

Nella sia pur articolata diffusione dei centri urbani (includendo Varese, attualmente in Lombardia), si individuano funzioni urbane emergenti già importanti nel quadrilatero Novara-Vercelli-Biella-Varese, ovvero le potenziali "polarizzazioni" dei servizi superiori, razionalizzando al tempo stesso i servizi intermedi offerti dai centri successivi nella gerarchia urbana e potenzialmente "capoluoghi" di Comunità territoriali (Domodossola, Verbania, Varallo, Borgomanero).

I territori di Domodossola e Verbania (con Omega e Arona) svolgerebbero una funzione qualificata di aree di interesse nazionale per il ricupero e la salvaguardia ambientale e storico-culturale, e quindi per la valorizzazione turistica. Si tratta, infatti, delle vallate fra le più prestigiose dell'intero arco alpino (Valsesia, Valle Anzasca, Val d'Ossola, e loro valli laterali).

Le direttrici di supporto collegano la "nuova" regione in senso orizzontale con il sistema torinese e quello milanese, in senso verticale con la Svizzera attraverso il Sempione a nord, e con il sistema del Tanaro a sud.

5. La Grande Milano - Sistema metropolitano esteso

Il disegno sottende il ribaltamento della tendenza verso l'espansione concentrica dell'area metropolitana, riducendo la gravitazione eccessiva sulla città meneghina. Il decentramento dei servizi verrà a determinarsi per la costituzione dell'asse di sviluppo in direzione meridionale, mediante direttrici di supporto quali quella prevista dal progetto del Corridoio dei Due Mari Genova-Rotterdam. Infatti, la componente metropolitana del sistema che include i centri satelliti (Pavia, Vigevano, Tortona, Novi Ligure e Busto Arsizio)³¹ si sviluppa lungo la direttrice sud-occidentale, sostanziano la potenzialità funzionale del corridoio dei Due Mari in un sistema metropolitano integrato in grado di proporsi quale regione cardine di sviluppo europeo.

La forma della "nuova" regione è infatti allungata in senso latitudinale, prefigurando una strategia territoriale volta ad un'accessibilità europea reticolare e policentrica, allo scopo di valorizzare i centri satelliti di cui sopra. Inoltre, l'asse portante si configura quale raccordo tra le nuove regioni Ligure, a sud, e Insubrica, a nord, in grado di costituirne l'elemento trainante per una loro inclusione nella nuova mobilità europea.

³¹ Cui eventualmente potrà essere accorpata la regione urbana di Monza e Brianza (esclusa dalla Legge n. 137 del 2012).

La riduzione gravitazionale sull'area metropolitana determinata dalla costituzione delle nuove regioni illustrate di seguito, ossia quelle “del Po occidentale” e “del Garda”, favorirà il nuovo ruolo europeo della metropoli meneghina, permettendone la valorizzazione economica nei suoi settori elettivi, senza trascurare altre potenzialità quali quella culturale, tra cui spicca il sito Unesco (S. Maria delle Grazie), e quella ambientale legate alle risorse fluviali che contraddistinguono l'area metropolitana.

6. Insubria - Sistema diffuso pedemontano

L'obiettivo è ridurre la gravitazione verso il Milanese, contenendo il congestionamento e il degrado ambientale, e interrompere il flusso di “smottamento” delle valli prealpine sulla pianura milanese. Si configura come una struttura pedemontana comprendente i bacini e i territori delle valli alpine e dei laghi fra i maggiori del paese che, perseguendo l'obiettivo politico di valorizzare-conservare le aree montane, si prospetta alla valorizzazione economica (e sotto il profilo occupazionale) facendo leva sulle funzioni ambientali.

Infatti, si configura come una struttura disseminata da centri minori (Sesto Calende, Lecco, Chiavenna, Sondrio, Bormio, Edolo) e sostanzialmente integrata, che fa riferimento a Bergamo³², polo urbano posto in una posizione favorevole per l'accessibilità stradale, e al distretto cultural-paesaggistico delle Comunità Territoriali di Como, Varese e dei tanti altri “diamanti” patrimoniali presenti. Infatti, l'area è disseminata da numerosi siti Patrimonio dell'umanità già riconosciuti dall'Unesco (Crespi d'Adda, la Val Camonica, la Ferrovia Retica Albula-Bernina, Monte San Giorgio, I Longobardi in Italia-Castrum di Castelseprio-Torba), che attualmente risultano isolati e che verrebbero a costituire il nodo di un sistema patrimoniale della nuova regione in grado di produrre sviluppo in prospettiva ambientalista. Come è già stato ricordato, se la crisi odierna rappresenta una discontinuità storica che apre nei fatti una *seconda globalizzazione*, è necessario pensare a una nuova crescita diversa, di nuova generazione, dove il valore e il *genius loci* assume una dimensione economica ben più importante, dinamica, strategica e incisiva rispetto al passato, che si muove a una velocità accelerata e rappresenta per questo un motore capace di ridefinire l'idea di futuro della nostra economia.

7. Liguria

Il sistema è ovviamente dettato dalle condizioni geomorfologiche, date da una striscia costiera e da scarse penetrazioni vallive nelle montagne retrostanti.

La costa è fortemente polarizzata su Genova, fatta eccezione di La Spezia, il cui territorio si trova al di là di un contrafforte dell'Appennino Ligure che partendo dal Monte Penna – tra i più elevati di quell'Appennino – scende di sbieco verso il mare. A sua volta, il Golfo di La Spezia e il suo retroterra sono una regione naturale diversa da quella ligure e che appartiene a maggior diritto alle vallate dell'Appennino tosco-emiliano. Peraltro la Lunigiana (Provincia di Massa-Carrara) fa ormai parte del retroterra di La Spezia su cui gravita per i più importanti servizi urbani. La stessa La Spezia ha ormai maturato strette interrelazioni economiche con la Versilia, favorite dall'accessibilità naturale

Il sistema ligure, a dispetto della sua linearità formale, possiede una struttura concentrica, dominato dall'Area metropolitana di Genova, il cui “conurbato” – che nei fatti si estende fino a Savona, a occidente, e Sestri Levante, a oriente – è di qualità urbana relativamente elevata. E' da rilevare inoltre come il sistema genovese non presenti una forza di “polarizzazione” nei confronti di territori esterni a quelli contenuti nella proposta, fatta eccezione del Sistema locale di Ovada (attualmente in Piemonte), strettamente gravitante sul Genovese anche per via ferroviaria.

³² L'elevata consistenza demografica dell'eco-sistema potrebbe far presagire per il futuro una sua articolazione in due eco-sistemi urbani (Varese-Como e Lecco-Bergamo).

8. Padania occidentale / Le Città del Po – Sistema policentrico poligonale

L'entità regionale è concepita come coagulazione possibile di tre centri (Cremona e Piacenza e Parma), dove i primi due necessitano di essere de-gravitazionati, Cremona rispetto al Milanese e Piacenza rispetto al Milanese e all'Emilia (Parma e Bologna), per favorire una ri-polarizzazione che le specificità locali presenti potrebbe ampiamente permettere nel territorio delle attuali Province di Cremona, Lodi e Piacenza (una superficie di poco più di 5.100 kmq). Una visione che comprenda anche Parma come terzo centro (900.000 abitanti e 8.600 kmq), antica capitale del ducato di Parma e Piacenza, potrebbe ipotizzare una forte identità territoriale legata a una serie di funzione di terziario avanzato in un quadro internazionale e di strategie future, come sede dell'Autorità Europea per la Sicurezza Alimentare (2002, EFSA) non ancora ben decollata, dell'Agenzia Interregionale per il fiume Po (AIPO, già Magistrato per il Po) e dell'Autorità di bacino del fiume Po (1990, AdbPo), agenzie legate al settore agricolo e alla gestione e sviluppo del bacino padano, elementi permanenti in questi sistemi territoriali e straordinariamente cruciali nello scenario futuro.

La maggior parte dei sistemi locali territoriali sono di pianura, un tempo esclusivamente agricoli, e ancora storicamente orientati verso la filiera agro-alimentare, partendo dalla trasformazione, lavorazione e vendita dei prodotti di origine agricola, grazie anche alla presenza di una grande disponibilità di corsi d'acqua (Po, Adda, Oglio, Serlio, Trebbia ecc., oltre una fitta rete idrografica di natura artificiale, costituita da canali e navigli). Gli spazi urbani e rurali, ora, pur mantenendo i segni di questa vocazione agricola, presentano un notevole sviluppo artigianale di eccellenza e industriale (meccanica), legato questo ultimo principalmente all'avvento della Terza Italia. Nel Piacentino la struttura dell'economia è prevalentemente industriale con piccole e medie imprese, per lo più manifatturiere, seguita dal settore commerciale, e dalla produzione di servizi alle imprese. La somma di tutti questi saper fare (legati al passato e contemporanei) può raggiungere quindi quella massa critica territoriale, che giustifica l'insediamento di buona parte dei servizi superiori attualmente concentrati nel Milanese e nel Bolognese, da cui è strategico diminuire la dipendenza. I territori delle attuali tre Province (Cremona, Lodi e Piacenza) raggiungono infatti una massa critica di popolazione (900.000 abitanti) e di attività produttive che possono motivare l'insediamento tra Lombardia meridionale e Emilia-Romagna settentrionale di quei servizi superiori al momento assenti e che invece potrebbero avviare processi di livello superiore nello sviluppo di una internazionalizzazione endogena a tale nuovo ambito regionale. La presenza di Parma, poi, grazie alla sua marcata economia tra agricoltura e industria, parte intrinseca di quella Terza Italia, presenta numerosi distretti manifatturieri agricoli-meccanici, parte di cluster sempre più ampi anche in questa fase di crisi economica strutturale. L'industria meccanica parmense vanta il primato nazionale nella produzione di impianti per la trasformazione industriale delle derrate agricole e può essere considerato il polo agroalimentare nazionale per eccellenza.

L'armatura urbana della "nuova" regione è assai diffusa (la componente antropica di quasi 1.300.000 abitanti può essere considerata sufficientemente elevata) e nel contempo definisce un asse lungo l'infrastruttura autostradale, la A1 (prima spina dorsale nazionale), da sud-est a nord-ovest che segue l'orientamento della via Emilia, e l'A4 (a fianco del versante destro del corso del Po per poi attraversarlo in direzione di Cremona): si tratta di un *continuum* di centri lungo la A1 quali Parma, Fidenza, Firenzuola d'Arda, Pontenure, Piacenza, Codogno, e Lodi, poi integrato a Piacenza con un sistema provinciale di comunicazioni a raggiera verso Sud in direzione dell'Appennino piacentino (Bobbio, Bettola) e da Parma con l'A15. Di fatto questo sistema "lineare" si mostra completato da un impianto viario a livello provinciale e comunale a favore dei centri capoluogo e dei centri minori.

Un ulteriore elemento di potenziale strategia è costituito dal Paesaggio (rurale, agricolo e urbano) a partire dalle Unità di paesaggio che hanno il compito di collegare organicamente tra loro i diversi oggetti del territorio (sistemi, zone, elementi, categorie, classi e tipologie) e le disposizioni normative ad essi riferite. Pianura e Po costituiscono il DNA di questo sistema agricolo, di risorgiva, rurale, ricco di industrie e urbanizzato: la pianura piacentina e quella parmense si collegano a quella

della fascia fluviale del Po, superando così il confine storico-politico e amministrativo nella nuova regione, e va a ricomporsi con quello della pianura cremasca e della pianura cremonese-casalasca, i nove ambiti rurali e agricoli di valorizzazione ambientale del Lodigiano che esprimono dei sistemi rurali di eccellenza insieme alla pianura; il settore della collina e della montagna appenninica completa il contesto (OltrePo pavese insieme alla collina piacentina-parmense, la montagna piacentina-parmense e la dorsale appenninica in area emiliana) che potrebbe trovare un ulteriore sostegno e approfondimento nelle riflessioni da tempo dedicate alle aree interne. A ciò si collega tutto un patrimonio di maestrie di tipo tangibile e intangibile (città storiche, artigianato artistico, cultura musicale, enogastronomia, turismo culturale in grado di supportare la competizione internazionale).

Un ulteriore elemento di raccordo è altresì costituito dalla candidatura a Patrimonio dell'Umanità Unesco come patrimonio intangibile dell'opera lirica italiana che rafforzerebbe una risorsa presente in particolare a Parma e Cremona.

9. del Garda – Sistema policentrico radiale

E' fondante, da un punto di vista strategico, la valorizzazione (parzialmente inespressa) delle potenzialità urbane dei centri che lo compongono (le polarità urbane di Verona e Brescia, e le Comunità Territoriali di Mantova e Legnago), in funzione di un riequilibrio territoriale che depolarizzi, anche in questo caso, il Milanese.

Ciò è perseguibile dal momento che la nuova regione possiede una infrastruttura autostradale che si pone come elemento radiale di coesione e di accessibilità tra Verona, Brescia e Mantova. Il ruolo di Legnago, inoltre, area economicamente dinamica nell'ambito agricolo e manifatturiero, si pone quale *trait d'union* tra l'economia agricola e industriale presente nelle tre attuali province coinvolte.

A questo vanno aggiunte le potenzialità ambientali e culturali dell'intero territorio in cui spicca la regione lacustre gardesana e i siti riconosciuti dall'Unesco "I Longobardi in Italia-S. Salvatore-S. Giulia, Area archeologica Capitolium" nel bresciano e la stessa città di Mantova.

Il sistema territoriale così determinato potrà costituire un insieme funzionale e composito dove si intrecciano attori e istituzioni cementate da valori condivisi in una prospettiva *place-based* che valorizza il *genius loci*. Infatti, quest'ultimo può svolgere il ruolo di catalizzatore potenziale di sviluppo, occupazione e, conseguentemente, di competitività integrando aree a differente dinamismo economico. In altre parole, competitività, sostenibilità ambientale, innovazione socio-culturale rappresentano *assets* strategici sui quali puntare in funzione di un riequilibrio territoriale.

10. Padania orientale / del Delta / Polesine – Sistema policentrico

L'esigenza di ridare unità a sistemi territoriali con caratteristiche di omogeneità funzionale intrecciate con "coalizioni di attori" e istituzioni cementate da valori condivisi è fondamentale nel caso dell'area deltizia del Po, composta dal Polesine attuale e dal Ferrarese (oltre 4.400 kmq). Terre di bonifica, lagune e barene, si tratta di un'area pianeggiante con isoipse che non arrivano ai 10 m e in alcuni casi inferiori al livello del mare. Terra di acque salmastre e di fiumi (oltre il Po, anche l'Adige e il Reno, il Canal Bianco e il Cavo Napoleonico) con problematiche di carattere idraulico che si mostrano sempre più insostenibile sulla base delle bonifiche storiche che già negli anni Settanta mostravano la loro debolezza strutturale e sociale. Dopo 500 anni di divisione, si impone la necessità di un'altra visione di questo ambito territoriale, che ricomponga la regione deltizia del Po, un unicum ambientale e culturale nel quadro mediterraneo, al momento area marginale nello scenario economico, regionale e nazionale.

L'armatura urbana segue gli antichi cordoni litoranei e l'insediamento diffuso in seguito alle opere di bonifica è in molti casi abbandonato (la componente antropica è di circa 600.000 abitanti retaggio di un popolamento debole e processi di emigrazione). Emerge lo sviluppo della fascia costiera ferrarese (la regione turistica ferrarese a partire dagli anni sessanta) vocata a un turismo balneare di tipo residenziale. L'economia si basa sull'attività agricola e terziaria (commercio,

turismo balneare e urbano, servizi); l'industria legata all'agroalimentare e alla meccanica presenta una debole imprenditorialità privata endogena a favore di grandi imprese produttive esogene.

I poli urbani di Ferrara e Rovigo attualmente svolgono una funzione periferica, mentre si prestano a poter formare un asse portante bi-polare con potenzialità per valorizzare le energie economico-culturali e la vocazione verso un turismo anch'esso culturale, innovativo e creativo, legato ad un patrimonio naturalistico ed espressione di una realtà anfibia. La presenza di una città come Ferrara, connessa con l'intero Polesine, può facilitare l'affermazione di un sistema comune che potrebbe rafforzare questa specificità ambientale e culturale nello scenario internazionale. Dal punto di vista paesaggistica rappresenta una realtà geografica di grande pregio, in quanto è la più importante area umida nazionale e tra le più importanti a scala mediterranea. Il paesaggio mostra una forte congruità in tutto l'ambito considerato, costituito delle unità di paesaggio della bonifica estense, ferrarese, bolognese (che ricade in parte in Romagna) e della Costa Nord per l'Emilia-Romagna e per il Veneto delle Bonifiche del Polesine occidentale, del Polesine orientale-corridoio dunale sulla Romea e Delta e lagune Po.

Un elemento di raccordo è altresì costituito dalla candidatura a Patrimonio Unesco dell'intero delta del Po, dopo decenni di diatribe tra le due amministrazioni regionali, quelle provinciali e comunali per una gestione condivisa dell'area protetta. Il riconoscimento della parte emiliana-romagnola per il suo valore culturale e in relazione alla città di Ferrara non è stata un fattore di valorizzazione economica, ambientale e culturale. Attualmente si è avviata la candidatura da parte del Veneto come bene della biosfera, condivisa anche dall'Emilia-Romagna, che ha deciso di sciogliere l'ente Parco nelle nuove politiche di tagli alla spesa pubblica.

Le infrastrutture viarie sono costituite dalla direttrice est-ovest, la Strada Statale 434 "Transpolesana", che ad oggi collega Verona con Rovigo, ma di cui è pianificato il prolungamento fino all'innesto con la SS "Romea", all'altezza di Adria. La direttrice di attraversamento nord-sud è invece rappresentata dall'autostrada A13 (Bologna-Padova), dalla SS 16 "Adriatica" che collega Padova a Ferrara, passando per la città di Rovigo. A est vi è l'attraversamento, sempre in direttrice nord-sud, della già citata SS67 "Romea" che collega Venezia a Ravenna.

11. Trentino / Dolomiti

L'ipotesi di un'unica regione dolomitica è motivata principalmente dalle identiche condizioni territoriali degli ambiti provinciali coinvolti. Le attuali Province di Trento - Bolzano e Belluno - appartengono infatti alla piattaforma dolomitica e sono co-protagoniste del riconoscimento delle Dolomiti come Patrimonio Mondiale dell'Umanità. In tal senso, essendo co-gestori del bene UNESCO, stanno sperimentando, unitamente alla parte dolomitica del Friuli, una strategia di *governance* territoriale.

L'area appartiene al più ampio spazio alpino ed è quindi accomunata dalle vicende che storicamente hanno visto le Dolomiti quale terra di scambio e confronto di etnie, di linguismi e culture (basti pensare alla co-presenza della cultura tedesca nelle valli sudtirolesi, di quella ladina che trova nella confluenza delle tre province il suo cuore identitario, di quella italiana nel Trentino e nel Bellunese), poi teatro bellico e infine luogo di scomposizione "geopolitica" con l'avvento degli Stati nazionali.

La modernizzazione post bellica ha significato la prima decadenza delle Alpi in quanto spazio dotato di forti autonomie locali. Dopo l'avvento degli Stati nazionali, il territorio alpino è stato frammentato e suddiviso a tavolino seguendo i segni "naturalisti" dei fiumi o delle creste. I confini sono così diventati, da spazio di relazione, delle barriere invalicabili. Le singole parti alpine sono diventate per lo più subalterne ai moderni centri di governo regionali, spesso di pianura, distanti ed estranei alla montagna. E' il caso della provincia di Belluno nel Veneto, di quella di Sondrio in Lombardia, del Verbano in Piemonte, ma altresì della Carnia in Friuli.

Non a caso, il destino delle uniche aree non "governate dalla pianura" sono quelle che non subiscono il grave spopolamento delle zone alte e il declino dell'economia montana. Sono le regioni che, per i noti motivi storici ormai noti, hanno mantenuto integra la propria autonomia decisionale,

amministrativa e finanziaria. E non è solo un problema di bilanci economici, quanto piuttosto del fatto che le politiche e gli interventi delle province autonome sono interamente volte alla montagna e alle sue specifiche dinamiche. In tal senso, i dati che confrontano la situazione socio-economica delle tre province evidenziano come Trento e Bolzano, pur presentando problemi affini (quali la tendenza della popolazione all'invecchiamento, lo spopolamento delle terre alte, difficili collegamenti intervallivi e forte concentrazione abitativa nelle valli), mantengono comunque un livello di vitalità e dinamicità interna nettamente superiore al Bellunese .

Nonostante queste differenze, insite per lo più nelle diversità statutarie autonome, la “nuova” regione proposta ha caratteristiche, anche socioeconomiche, assolutamente affini proprio in virtù della specificità montana/dolomitica e delle incidenze che le dimensioni altimetriche, climatiche, ecologiche e idrogeologiche hanno sulle forme dell'abitare.

I comuni caratteri paesaggistici, le dinamiche ambientali, le imponenti risorse di acqua e legno, (attualmente strategiche in quanto fonti di energie rinnovabili) ne restituiscono l'immagine di uno spazio votato al turismo non solo invernale, e alle innovazioni legate alla *green economy*. Il sistema manifatturiero, per le province autonome maggiormente connesso all'artigianato e alla relazione con le risorse territoriali endogene, è nel Bellunese concentrato essenzialmente sul distretto dell'occhialeria che consente di mantenere il primato dell'export anche rispetto ai territori limitrofi.

L'intera area possiede un sistema urbano che si concentra nelle valli con simili forme insediative e caratteri edilizi “legati” alla specificità montana stessa. L'armatura urbana complessiva trova nei poli di Trento e Bolzano la maggior concentrazione di servizi di rango superiore, anche grazie alla presenza delle Università e del corridoio Verona-Brennero che fa della Valle dell'Adige una delle zone più densamente abitata delle Alpi. Vi è da considerare che l'ipotesi di “nuova” regione, che assume una adeguata massa critica sia in termini di dimensione territoriale (circa 17000 mq), sia demografica (1.200.000 abitanti), potrebbe costituire un rafforzamento della maglia urbana che, interamente “intrapina”, costituirebbe, nel suo insieme, un laboratorio per un rapporto più equilibrato tra città e montagna.

12. Alto Adige

Nel quadro generale della regione delle Dolomiti la sub area Alto Adige è distinta non tanto per differenze morfologiche, quanto piuttosto per le diversità delle sue radici culturali, etniche e linguistiche, che hanno una grande influenza sul più generale governo del territorio e sul sistema socioeconomico. L'unità politico-amministrativa che costituisce il Trentino-Alto Adige congiunge in effetti due realtà storiche e culturali profondamente diverse. In Alto Adige sono tuttora assai stretti i legami con il Tirolo settentrionale, anche grazie agli scambi culturali e del mondo universitario, oltre alla cooperazione su questioni strategiche che, con il Trentino, si è concretizzata con la formazione dell'Euregio Tirolo - Alto Adige – Trentino nell'ambito della politica europea di coesione territoriale.

Poco più dei due terzi degli abitanti dell'Alto Adige sono di madrelingua tedesca, ovvero una lingua che rimane l'idioma insegnato a scuola. Non solo, il numero dei Comuni a maggioranza tedescofona è più alto rispetto a quelli in cui prevale la popolazione italoфона, la quale si concentra a Bolzano.

L'Alto Adige si distingue inoltre per le modalità gestionali del territorio agricolo . Grazie all'istituto del “maso chiuso”, cioè l'indivisibilità della proprietà terriera, che passava in successione al solo primogenito, ha impedito il frazionamento delle proprietà consentendo nel tempo il mantenimento delle prospere aziende agricole. Ancora oggi, l'agricoltura montana sudtirolese è la più prospera d'Italia.

Più simili tra loro, anche in questo caso, sono le realtà trentina e bellunese, storicamente legate alle proprietà collettive (le Regole) e alle forme autonome delle Magnifiche Comunità di valle, che oggi trovano adeguato riscontro nelle nuove forme di intercomunicabilità, e nelle forme di cooperativismo che hanno garantito nel tempo un'adeguata coesione sociale e favorito le forme

di cooperazione con il territorio bellunese per garantire equilibrio qualitativo nella fornitura di servizi al cittadino.

La “buona” regione presenta un’armatura urbana alquanto debole, dettata in larga misura dalla morfologia della stessa area alpina. Fondante è una potenziale strategia di razionalizzazione e di valorizzazione e recupero ambientale.

13. Veneto – Struttura diffusa

L’area compresa tra Padova, Vicenza, Treviso e Venezia possiede un’antica e consolidata integrazione, sebbene lo sviluppo industriale dei decenni che hanno chiuso il XX secolo abbia fatto declinare la funzione “dominante” esercitata tradizionalmente da Venezia. L’area è andata così trasformandosi in una sorta di *continuum* indifferenziato (da struttura policentrica a diffusa), ovvero un insieme di città medie, una struttura reticolare come pochi altri sistemi presenti in Italia. I centri di servizi sarebbero gli attuali capoluoghi, peraltro equidistribuiti sul territorio, punti di riferimento per una struttura economica che, nonostante il superamento del modello distrettuale e la congiuntura sfavorevole, riesce a funzionare e a crescere adeguando le modalità produttive e i mercati di riferimento.

La rete autostradale, di recente potenziata, specialmente lungo la direttrice est- ovest, costituisce l’elemento centrale delle relazioni territoriali in quanto rappresenta l’elemento predominante di coesione interna e di relazione verso l’esterno. La presenza di un diffuso tessuto scientifico e culturale, la cui progressiva integrazione è in corso, a partire dalla rete delle università, assicura le condizioni necessarie per l’elaborazione di riflessioni sul futuro e la loro pronta applicazione.

L’ipotesi di una regione a struttura diffusa viene avanzata pur ritenendo preferibile la creazione di una forte area metropolitana composta dal territorio già di pertinenza di Venezia, Padova e Treviso le cui capacità – produttive, finanziarie, scientifiche, culturali – potrebbero raccogliere l’eredità del rapporto tra l’isola e la terraferma favorendo lo sviluppo dei sistemi locali presenti e di una più forte identità locale e costituire elemento di promozione e traino dell’economia delle odierne regioni del nord est.

14 – Friuli / Julia – Regione policentrica

Il mantenimento dell’estensione dell’attuale Regione a Statuto speciale è giustificato dalla posizione geografica, dall’esiguità demografica, dalla netta differenziazione interna, dalla presenza su tre dei quattro lati di chiari limiti sia naturali (il mare a sud) che politici (le repubbliche di Austria e di Slovenia rispettivamente a nord e a est, con le quali non è prevedibile alcuna integrazione amministrativa transfrontaliera).

La morfologia e le vicende storiche hanno portato a una netta distinzione in due parti. Quella superiore, montana, con una ridotta popolazione (circa un ventesimo del totale regionale), è più vasta del distretto territoriale di Tolmezzo, inglobando le aree comprese nelle Prealpi Carniche (oggi nella provincia pordenonese) e nelle Prealpi Giulie (al confine con la Slovenia), e mostra limitate capacità produttive e forte contrapposizione con il resto del territorio (in misura tale che se le vie di comunicazione lo consentissero potrebbe costituire l’estremità orientale della regione 11). Quella inferiore, diffusa tra le colline, la piana e la fascia costiera, si delinea come un vasto corridoio – coincidente con l’area di collegamento tra il nord Italia e l’Europa centro orientale – al cui interno i sistemi locali si sono sviluppati con una forte apertura verso (ma anche dipendenza da) l’esterno, in particolare in direzione occidentale, verso le zone del Veneto, quindi Conegliano e Portogruaro.

L’elaborazione di un’amministrazione policentrica, centrata sui poli di Tolmezzo, Pordenone, Udine e Trieste trova ulteriore giustificazione nell’assenza di poli urbani trainanti (due sole città sopra i 100 mila abitanti, cui seguono quattro con popolazione compresa tra le 20 e le 50 mila unità), nella rete infrastrutturale interna – sviluppata prevalentemente nella sola parte inferiore

– nei percorsi di sviluppo del secondo Novecento, nella nuova situazione geopolitica e – infine – nell’esigenza di superamento dell’anacronistica contrapposizione tra Friuli e Venezia Giulia.

15. Emilia / La grande Bologna – Sistema policentrico con Area metropolitana

L’asse portante di questa nuova entità regionale è rappresentato dalla stessa area metropolitana di Bologna e dal suo rapporto con il forte sistema urbano della Via Emilia, un pedemonte dove da più di due millenni si è andato formando un sistema economico, sociale e politico permanente e dove Bolognese, Modenese e Reggiano insieme vengono riconosciuti come un cuore economico, sociale, politico e culturale della Terza Italia per i numerosi distretti industriali, con importati e dinamici sistemi locali di lavoro incentrati sui centri urbani maggiori.

L’armatura urbana, distesa prevalentemente lungo la via Emilia da Rimini a Piacenza, ha espresso un modello policentrico equilibrato dove solo Bologna ha via via raggiunto una dimensione metropolitana che nell’ultimo decennio si è andata indebolendo in quanto ha visto la sua area d’influenza fermarsi alle due corone di comuni che la circondano, senza avanzare verso la sua montagna in marcato ritardo. Comunque qualità della vita e benessere sono diffusi nella comunità e nel sistema territoriale (quasi 2,2 milioni per 8.700 kmq) a livelli elevati grazie ad una distribuzione più egualitaria della ricchezza. Il pedemonte e la campagna urbanizzati sono ancora il crogiolo dello sviluppo guidato da reti di piccola e media impresa dell’industria leggera, con un denso reticolo di centri urbani e produttivi. Alta collina e montagna, separati dai confini provinciali e articolati in piccoli municipalità, accorpatisi possono potenziare le risorse ambientali, culturali e naturalistiche, attrattori importanti per i nuovi stili di vita facendo massa critica della loro specificità con l’area urbanizzata e industriale, grazie alle intense relazioni in atto nel pedemonte, alle abbondanti economie esterne e alla ricchezza di beni collettivi che il capitale umano e sociale potrà e vorrà condividere.

Le infrastrutture viarie sono numerose (stradali, ferroviarie e aeroportuali) prime fra tutte la SS9 via Emilia di fondazione romana, a cui si affiancarono la ferrovia Milano-Bologna e negli anni sessanta l’A1 Autostrada del Sole, l’A22 Autostrada del Brennero a conferma di un primato, che Bologna ha acquisito dalla rete ferroviaria a partire dalla Bologna-Firenze e Milano-Bologna. Infatti la stazione ferroviaria di Bologna conserva la sua posizione strategica nel raccordo nord-sud anche per le linee del treno ad alta velocità che ricalcano i collegamenti a lunga percorrenza con quasi tutta l’Italia e per molte destinazioni straniere (Parigi, Monaco ecc.). Sono attive anche linee ferroviarie secondarie che collegano parzialmente con le città maggiori della montagna (Porretta Terme) e con le aree industriali locali (Sassuolo).

La nuova Regione può costituire un’opportunità per l’economia fieristica, che ad oggi presenta dei poli tra i più importanti a livello nazionale e internazionale, nel quadro del settore terziario e dei settori economici dei territori, ma in sofferenza per fattori di minacce competitive e di debolezze del sistema. A ciò si accompagna una marcata vocazione al turismo congressuale, urbano e culturale che potrebbe conoscere una organizzazione sistemica istituzionale, non recepita dalla Regione Emilia-Romagna.

L’ambiente sociale non è più conformato alle esigenze dell’industria ma piuttosto del territorio in una logica di sostenibilità, che richiede processi ed empatie partecipative più ampie dal punto di vista sociale e territoriale, aspetto che in nuovo ambito regionale potrebbe mettere a fuoco. Giova sottolineare che questa nuova entità regionale è confermata dalle Unità di paesaggio: Collina reggiana modenese, Collina bolognese, Pianura bolognese modenese reggiana, Dorsale appenninica in area emiliana, Montagna del Frignano e Canusiana, Montagna bolognese.

Si presenta come un ulteriore vantaggio per questo nuovo ambito regionale una maggiore attenzione per ri-localizzare tutta una serie di attività produttive che si sono allontanate dal territorio e recuperare specificità manifatturiere artigianali e servizi indeboliti. Soprattutto nell’ambito del sistema delle infrastrutture di comunicazioni e nelle reti di conoscenze innovative e creative la nuova regione si pone come un ambito di aggregazione ottimale.

16. Romagna – Sistema policentrico “quadrangolare”

La nuova regione Romagna va a riconoscere l'antica regione storica, le cui forti caratteristiche unitarie, storico-culturali-linguistiche sono di fatto una identità ancora condivisa dalle comunità locali e in fase di riconoscimento istituzionale anche nelle scelte politiche della Regione Emilia-Romagna nel suo sforzo di riordino regionale. Infatti la Regione, sulla base di un dialogo sociale con il proprio capitale territoriale, ha definito una provincia Romagna composta dalle tre province di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini, su cui insistono otto Ambiti Territoriali Ottimali che in parte corrispondono già ad Unioni di Comuni, con l'esclusione dei Comuni di Ravenna e Rimini, comportamento di marcata debolezza civile. Non viene preso in considerazione l'Ambito Imolese (10 comuni per un totale di circa 100.000 abitanti, Borgo Tossignano, Casalfiumanese, Castel del Rio, Fontanelice, Castel Guelfo di Bologna, Castel San Pietro, Dozza, Medicina, Mordano e Imola, che raccoglie a livello comunale 68.000 unità) che ricade nel Bolognese, ma che ha sempre affermato e preteso in più occasione un'autonomia nei confronti del capoluogo provinciale (distretto sanitario autonomo e dibattito nell'ambito della città metropolitana di Bologna sin dal 1990 con la legge n.142).

La Romagna dal punto di vista naturale presenta un persistente confine a nord, costituito dal fiume Reno (in passato Reno-Primaro e confine con il Ferrarese), a nord-ovest dal fiume Sillaro per tutto il suo percorso sino al mare Adriatico, lo spartiacque appenninico per scendere verso est poco a sud di Gabicce. I 94 km di costa adriatica di pertinenza rappresentano una risorsa turistica importante a livello internazionale, la cui aggregazione potrebbe raggiungere una massa critica più efficace ed efficiente per affrontare la crisi attuale, a condizione che ci sia una reale partecipazione del capitale umano e sociale. La Romagna storica comprende anche il territorio di Pesaro e Urbino oggi nelle Marche e che nel 2006 ha visto sette comuni dell'alta Valmarecchia (Casteldelci, Maiolo, Novafeltria, Pennabilli, San Leo, Sant'Agata Feltria e Talamello) votare il referendum di annessione alla Regione Emilia-Romagna con esito positivo e passare alla provincia di Rimini (legge 117 del 3 agosto 2009 grazie all'art. 132 della Costituzione).

Questa nuova entità regionale raggiunge dei valori importanti sia per superficie (quasi 7670 kmq di cui 2565 kmq di Urbino-Pesaro) che popolazione (1.150.000 abitanti, di cui 367.000 di Urbino-Pesaro) con due assi densamente urbanizzati e collegati dal polo urbano riminese, costituiti il primo dalla città lineare della costa (da Marina Romea-Ravenna a Fano) e il secondo dalla città lineare pedemontana lungo la via Emilia (da Rimini a Imola); solo Urbino risulta eccentrico rispetto a questa armatura urbana. Un persistente insediamento diffuso nelle aree tra ciosa costiera e nel pedemonte è legato ad un'economia agricola importante e caratterizzata da un artigianato marcato e da piccole e medie industrie, più recente e con una massa critica inferiore rispetto all'Emilia. La presenza di distretti manifatturieri legati al settore moda hanno di fatto già integrato il territorio sulla base dei sistemi locali di lavoro, tanto che tutto questo sistema viene indicato come distretto romagnolo del fashion, a cui si collegano distretti manifatturieri e dedicati ai servizi nati in funzione dello sviluppo turistico e poi evoluti in funzione dei mercati internazionali con produzioni di nicchia di altissima qualità.

La nuova regione si presta ad affrontare un problema persistente e diffuso in settori *star* dell'economia nazionale, cioè turismo e cultura, che presentano una forte frammentazione ormai insostenibile nel confronto internazionale. Il distretto turistico di Rimini, il più importante a livello nazionale e di grande attrazione a livello internazionale soprattutto per il turismo balneare, e il polo turistico-culturale di Ravenna insieme a maggiori e medi poli urbani di turismo balneare e culturale potrebbero formare un sistema integrato in grado di essere veramente competitivo nel contesto internazionale dei prossimi decenni.

Un elemento di raccordo è altresì costituito dalla presenza di importanti siti Patrimonio Unesco (Ravenna e Urbino) a cui si affiancano una grande ricchezza di luoghi della cultura (MIBAC) e di risorse intangibili da valorizzare.

Il sistema di comunicazioni si presenta basato sull'autostrada A14 Adriatica, che da Bologna (in raccordo con A1) parallela alla via Emilia e alla linea ferroviaria raggiunge Rimini e

poi prosegue lungo la costa adriatica sino a Taranto. I collegamenti sono garantiti anche da due strade statali, la SS9 Via Emilia (Rimini-Piacenza) e la SS16 Adriatica (Padova- Otranto), che collega lungo la costa Pesaro-Rimini-Ravenna,). In questo sistema, Rimini assume una posizione di porta del territorio, peraltro sin dall'antichità, in quanto qui arriva la via Flaminia da Roma, nasce la via Emilia e passa la via Romea. Nel complesso il sistema di comunicazione presenta diverse debolezze nelle aree interne ad eccentriche rispetto all'asse pedemontano attraversato dalla via Emilia.

La regione Romagna si presta ad essere una grande e importante sfida nel quadro internazionale del turismo culturale e delle nuove frontiere della qualità della vita e del benessere, prestandosi ad essere un attore di riferimento piattaforma transregionale adriatico-ionica nell'ambito delle politiche europee.

Dal punto di vista paesaggistico, si può evidenziare una spiccata congrueza : parte meridionale della Costa Nord (Ravenna) e Costa Sud, Bonifica romagnola, Pianura Romagnola, 19 A imolese, e Collina della Romagna centro settentrionale centro meridionale, Montagna romagnola e Dorsale appenninica in area romagnola e bolognese. A ciò l'ambito A Montefeltro e B Pesarese possono essere congrui con le altre unità di paesaggio..

17. Tirrenia - Sistema policentrico, diffuso, lineare

Il sistema, internamente ed esternamente connesso dalle linee autostradale e ferroviaria tirreniche, già si presenta come un continuum urbanizzato di buona qualità, di cui potrebbe valorizzare il livello di integrazione volgendo in centripete le relazioni funzionali centrifughe che attualmente manifesta verso il Nord-est (Genovese) e l'Ovest (Firenze).

E' inoltre dotato di una consistenza demografiche che già oggi tende a raggiungere soglie di area vasta necessarie all'efficienza e all'economicità di numerosi servizi erogati dai capoluoghi regionali. Significativa è altresì l'omogeneità (e conseguentemente il livello potenziale di interazione futura) delle specializzazioni economiche, prevalentemente legate alla collocazione costiera: si tratta, in particolare, del "distretto" lineare della cantieristica, con ragguardevole posizionamento internazionale, che ingloberebbe la qualificata offerta tecnologica del polo pisano. La stessa specializzazione turistica (Versilia, area parco di San Rossore, costa livornese) potrebbe massimizzare l'interazione fra l'offerta balneare, le diverse città d'arte (da Volterra a Sarzana) e le aree pregiate della Lunigiana, del parco delle Apuane, della Garfagnana, sino ai comuni collinare dell'entroterra pisano, già sede di una rilevante offerta ricettiva e di produzioni agro-alimentari di qualità.

Si tratta, in sintesi, di un continuum urbanizzato di elevata qualità. Esistono tutte le premesse per lo sviluppo di un sistema urbano integrato, la cui autonomia funzionale esige che lo sviluppo sia concepito come "distacco" dalla integrazione funzionale con Firenze, malgrado la relativa vicinanza al capoluogo (superamento della subalternità)

18. La Grande Firenze - Sistema metropolitano

L'esigenza è quella di circoscrivere l'effetto gravitazionale prodotto dalla realtà urbana fiorentina, impedendo che la concentrazione di ulteriori servizi rischi di rendere "insostenibile" la qualità urbana raggiunta e l'efficienza dei servizi stessi. L'asse portante è dato da un'area "intensiva" sviluppata lungo la direttrice Pistoia-Firenze-Arezzo, su cui dovrebbe consumarsi un processi di depolarizzazione. Si tratta, in sostanza, dell'unione dell'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia (in progetto da un ventennio e sulla quale esiste condivisione delle amministrazioni e delle collettività locali) con i sistemi locali imperniati su Arezzo.

Ciò ricomponne, in un quadro coerente con i principali assi di traffico, l'unità ecologica dell'Alto e del Medio Valdarno, restituendo una regione articolata e pregiata sotto il profilo di svariate specializzazioni economiche. Ciò potrebbe favorire un processo di "demoltiplicazione" dei comuni satelliti della polarità fiorentina e un'articolazione ancor più policentrica e sostenibile di quella attuale, che pure è considerevole. Da Ovest in direzione Est/Sud-est, infatti, è assai fitto il

tessuto di sistemi locali significativamente identitari e funzionalmente definiti: la Valdinievole; l'area pistoiese; quella protese; l'area empoiese diramata verso la Valdelsa; la Val di Sieve e Mugello; infine, lungo la direttrice della A1, le comunità del Valdarno superiore (Figline-Incisa e Montevarchi-San Giovanni Valdarno) e gli articolati sub-sistemi aretini.

19. Etruria – Sistema lineare

Si tratta di una regione storicamente e culturalmente “determinata”, imperniata, nel rimando all'Etruria, sullo spazio genetico di una regione naturale quale la Maremma, di cui ricomponesse sostanzialmente la parte toscana e settentrionale e la sottostante Maremma laziale. A vocazione primaria e a rischio di marginalizzazione lungo l'intera storia della modernizzazione industriale, la Maremma eredita oggi un'elevatissima qualità ambientale, in quanto sede di eco-sistemi pregiati e assai diversi (si pensi solo all'area umida di Orbetello) e di un preziosissimo patrimonio culturale, tuttora in attesa di una valorizzazione pari alle potenzialità.

La tradizionale “insularità” maremmana, delimitata a Ovest dall'eco-sistema montano dell'Amiata, viene connessa nella regione proposta con il sistema senese, che da un lato ne è un prolungamento naturale con la Val d'Orcia (San Quirico), l'Amiata senese (Abbadia San Salvatore) e il versante occidentale della Val di Chiana (Montepulciano), dall'altro è polo urbano demograficamente povero ma assai ricco di funzioni superiori. E' questa una regione dove la reale natura di “diamante diffuso” si unisce con un assetto tipicamente policentrico, anche se caratterizzato da bassa densità demografica e modestia delle specializzazioni locali. Questo fatto, costituisce, da un lato, un fattore favorente lo sviluppo di una più adeguata rete di servizi locali e, dall'altro lato, si pone come una condizione anch'essa favorevole per lo sviluppo di servizi sovra-locali, da implementare entro un quadro maggiormente razionalizzato rispetto all'attuale.

La qualità urbana è attualmente di medio livello, ma potrebbe facilmente arrivare a essere considerata alta, con una mirata strategia di polarizzazione. Il patrimonio storico-culturale rappresentato dall'asse e dalle due città portanti è di altissimo livello, perfettamente accostata da un elevatissimo valore ambientale.

20. Umbria – Sistema lineare e diffuso

Questo sistema – che sarebbe lineare e al tempo stesso diffuso – presenta un'armatura urbana dispersa, tuttavia quella proposta è l'unica vera alternativa per far sì che si avvii uno sviluppo autonomo da Roma, da un lato, e da Firenze dall'altro. Vasto e poco popoloso, al suo interno si rileva la presenza di molte aree “libere”, con elementi paesistici e storici di notevole importanza, legati soprattutto alla Valle del Tevere.

L'asse portante – sostanzialmente compreso tra Perugia e Terni – avrebbe un “alone” di piccoli centri che graviterebbero su di esso. L'organizzazione urbana, in ragione della elevata qualità storico-culturale degli insediamenti, assurgerebbe facilmente a livelli di piena efficienza se progettata in modo unitario.

21. Marche – Sistema urbano diffuso

Il territorio marchigiano presenta nettamente sin dall'antichità una forte identità con un insediamento urbano “diffuso” ancora oggi tra i più importanti in Italia.

La regione è caratterizzata da un insediamento urbano diffuso e “a pettine”, ovvero un asse lineare lungo la fascia costiera e lungo gli assi perpendicolari dei bacini fluviali, struttura peraltro ricalcata anche dai principali assi di comunicazione viaria e ferroviaria.

La distribuzione della popolazione all'interno degli attuali confini provinciali marchigiani è sufficientemente uniforme, non consentendo di proporre particolari ottimizzazioni in termini di riorganizzazione dei servizi. Ciò è dovuto anche dalla particolare morfologia regionale, caratterizzata da unità di paesaggio sufficientemente omogenee ed uniformi lungo gli assi fluviali che dall'Appennino umbro-marchigiano scendono verso la costa.

Questa conformazione del territorio ha influito anche sulla distribuzione delle attività produttive e sulla configurazione dei sistemi locali del lavoro, che identificano bacini di autocontenimento del lavoro attorno agli attuali capoluoghi di provincia e a pochi centri con popolazione superiore ai 15.000 abitanti o con una consolidata tradizione manifatturiera come ad esempio Fabriano. L'industria marchigiana, caratterizzata dalla piccola media impresa e da forme di aggregazione distrettuale consolidate, si concentra particolarmente lungo il litorale e nei fondovalle e contribuisce per un quinto al PIL regionale. Molto inferiore è il contributo dell'agricoltura, per ovvie ragioni connesse alla percentuale consistente di terreno collinare, mentre è prevalente il contributo del terziario e dei servizi alla persona.

L'area costiera è parte di una più ampia piattaforma transregionale adriatico-ionica a forte connotazione turistica, che potrebbe beneficiare ampiamente di un'eventuale integrazione nelle politiche di promozione territoriale, sia con le aree a nord che con quelle a sud della regione. Il tema della macro-regione adriatico-ionica è strategico in un'ottica di lungo periodo sia per l'attrazione di fondi europei, che per il consolidamento dell'immagine dell'area sui mercati turistici internazionali. Resta al momento ancora da sciogliere il nodo circa il territorio della attuale provincia di Pesaro Urbino, che potrebbe essere aggregato alla Romagna. Per operare questo tipo di scelta, oltre alla verifica circa l'efficienza nella organizzazione dei servizi amministrativi, occorre però uno studio approfondito sia della dimensione socio-culturale che di quella morfologico paesaggistica.

In conclusione le Marche sono caratterizzate da un territorio morfologicamente complesso, con una accessibilità poco ramificata ed ampie porzioni di territorio che possono essere definite "liminali".

22. Roma Capitale – Sistema metropolitano

La "nuova" regione tende a "isolare" per quanto possibile Roma Capitale, fortemente polarizzata, frenando una indiscriminata "diffusione" e la parallela concentrazione di servizi e infrastrutture nell'area metropolitana, aggredendo fasce di comuni limitrofi che andrebbero così a rappresentare l'*hinterland* cittadino. Si tratta di un sistema concentrico con forte necessità di "depolarizzazione".

L'asse portante è rappresentato dal comune di Roma, che aggregerebbe alcuni poli secondari. Al suo interno vi sarebbero pochi aree "libere", ma di grande interesse storico-culturale.

23. Ciociaria - Sistema diffuso

L'obiettivo è quello di "emancipare" da Roma i territori laziali che hanno i requisiti per autonomizzarsi, per il tramite di un'azione di ricupero e di sviluppo (peraltro mai attuata, nonostante le progettualità contenute in numerosi documenti ufficiali regionali e provinciali). L'aggregazione alle regione di alcuni comuni dell'Alto Casertano (inclusi nella sub-area Teano Caianello) discende dal fatto che gravitano prevalentemente sul Cassinate e la piccola conurbazione Formia-Gaeta, rappresentando per questo una zona di rilevante integrazione funzionale.

I tentativi già compiuti di andare in questa direzione, grazie all'inclusione di parte di queste province nell'area del "Mezzogiorno", hanno dato in effetti risultati contrastanti. Segnali positivi si sono avuti in relazione alle attività industriali e commerciali, rispetto alle quali sono stati registrati rilevanti incrementi. Roma Capitale continua tuttavia a rappresentare il centri di attrazione fondamentale per tutti i servizi superiori: In questo quadro emerge la possibilità di favorire una connessione funzionale fra i centri del Frusinate e del versante pontino, divisi da un contrafforte appenninico. L'integrazione delle due aree si rende necessaria al fine di raggiungere una massa critica e un livello di servizi in tempi relativamente ristretti.

La struttura del sistema che ne risulta sarebbe policentrica, o meglio diffusa. L'intero sistema urbano è dotato di un insieme di sistemi ambientali che ne arricchiscono la funzionalità. Verso l'esterno il sistema presenta direttrici di supporto alquanto semplici: a Nord sono infatti evidenti i legami con il sistema romano; a Sud, due direttrici, una costiera e un altro più interna, connettono il sistema rispettivamente con Napoli e Caserta.

24. Abruzzo – Sistema metropolitano alternativo (di riequilibrio)

Fin dagli anni '60 del secolo scorso la conurbazione Pescara-Chieti è stata indicata come nodo di un sistema metropolitano emergente, in funzione di riequilibrio dell'area romana (Progetto '80). Tale funzione è sembrata consolidarsi con il completamento dell'asse autostradale A 24-A 25 ma è stata frenata dall'insufficiente sviluppo del terziario avanzato e della logistica integrata. A causa di ciò, il sistema produttivo è rimasto troppo a lungo ancorato al dualismo fra distretti "maturi" di piccola impresa (tessile-abbigliamento) nel Nord della regione, scarsamente innovativi, e insediamenti esogeni di grandi dimensioni nel Sud (meccanico, vetrario), scarsamente integrati sul territorio.

L'entrata a regime, sia pure lenta, dell'interporto di Val Pescara e il progetto di polo tecnologico *automotive* in Val di Sangro, in fase di realizzazione, appaiono in grado di trasformare e rilanciare il tessuto industriale, favorendone l'integrazione regionale e le relazioni interregionali. In aggiunta, il nuovo piano regolatore del porto di Ortona dovrebbe consentire l'attestamento dei flussi di merci provenienti dal versante tirrenico (Civitavecchia) lungo la trasversale autostradale e il collegamento *ro-ro* con la costa balcanica (porto di Ploče, Croazia). La nuova struttura logistica potrà supportare la riconversione e dei comparti obsoleti e l'internazionalizzazione dei comparti a spiccata vocazione locale (agro-alimentare), in forte sviluppo.

La bassa consistenza demografica è compensata, da un lato, dall'esteso impegno di territorio a fini di protezione e valorizzazione ambientale (parchi nazionali) e, dall'altro, da un'armatura urbana policentrica costituita da città medie e piccole, diffusa sull'intero spazio regionale, come dimostra l'elevato numero (9) di comunità territoriali. In più, il riequilibrio delle aree interne potrebbe trarre, dalla ricostruzione nelle aree colpite dal sisma del 2009, la spinta per il consolidamento di un sistema urbano di saldatura (L'Aquila-Avezzano-Sulmona-Castel di Sangro).

25. Napoletano / La Campania Felix – Sistema metropolitano

Come per Roma, si tratta di "alleggerire" la pressione sul centro metropolitano. Appare dunque opportuno favorire un'integrazione del territorio napoletano con l'area del Casertano, e un'espansione verso l'area a Nord-ovest di Napoli, caratterizzata da un *continuum* urbanizzato e densamente popolato.

Accanto all'asse Napoli-Caserta non bisogna, peraltro, sottostimare le prime penetrazioni vallive del pre-appennino campano, sia verso Avellino che verso Benevento. In Campania tende, infatti, a delinearci spontaneamente una propensione alla metropolizzazione, che configura lo spazio regionale come un "pentagono", definito dai cinque capoluoghi di provincia. E' comunque un fatto che l'integrazione sistemica all'interno del territorio campano è da ricercarsi nell'ambito della Provincia di Caserta, ritrovandosi a Nord-ovest di Napoli l'area di espansione maggiormente prossima e libera, pur in un *continuum* urbanizzato e densamente popolato. L'asse Napoli-Caserta (un sistema unitario) dovrà essere oggetto di una politica di razionalizzazione.

E' peraltro significativo aggiungere, a proposito dell'attuale regione campana, ma congiuntamente di altre aree del Mezzogiorno, che l'ipotesi di un ridisegno dell'architettura istituzionale deve tener conto che, a partire dall'Unità nazionale, si è finito con lo stemperare le storiche, pre-esistenti suddivisioni tra Campania interna e Campania costiera, tra Abruzzo costiero e montano, tra le "tre Calabrie" e le "tre Puglie", espressione di un consolidato senso di appartenenza locale e di altrettante antiche "identità".

26. Campania

Già storicamente separata dalla Campania Felix, comprende due sistemi insediativi, il Sannio meridionale, da un lato, e la Piana del Sele (con il Cilento) dall'altro. E' sull'integrazione di questi territori che può fondarsi la strategia di creare in Campania un sistema alternativo rispetto al Napoletano, il cui asse portante è dato dell'integrazione lineare Nord-Sud

Il sistema in oggetto, sin dalla formazione del Regno di Napoli - e successivamente del Regno delle due Sicilie - storicamente ha fatto parte di un territorio connesso al "Napoletano". In

riferimento, quindi, alla nuova regione qui individuata come “Campania” e comprendente essenzialmente le zone interne dell’attuale Regione Campania, si rileva che il Sannio, coerentemente con quanto ipotizzato, si può integrare con la rete urbana del Tavoliere e, dall’altro, con la più esile armatura urbana del Molise, dando luogo a un assetto integrato, che include al suo interno l’intera area del Sannio storico.

E’ peraltro da rilevare che l’area salernitana costituisce un punto di riequilibrio alternativo rispetto al Napoletano, così come lo è il Casertano, tenendo conto - per un più moderno assetto territoriale - di tre direttrici: a) Salerno-Avellino-Benevento; b) Salerno, con la ipotizzabile realizzazione della Città del Vallo di Diano; c) Salerno e la Piana del Sele, integrando il Cilento. Si sottolinea, inoltre, che le sub-aree del Vallo di Diano e del Cilento rientrano, per il loro particolare valore paesaggistico, nel *Parco Nazionale del Cilento e del Vallo di Diano*.

27. Daunia

La “nuova” Daunia propone un’aggregazione, attorno a Foggia, sia dei territori delle precedente provincia, sia di aree periferiche collocate attualmente nel Molise e in Campania, allo scopo di “rispondere” alle debolezze dell’attuale Foggiano, ovvero un sistema territorialmente coerente, ma che soffre per la presenza di una “periferia” scarsamente connessa alla piana del Tavoliere, soprattutto per le criticità correlate al dissesto idrogeologico.

Unire nella Daunia territori periferici che soffrirebbero ancora più per la lontananza dal centro sia amministrativo che della regia strategica del territorio (individuabile in Foggia), segnerebbe quest’area come destinata a “nuove povertà”. Non sono peraltro ipotizzabili scenari strategici di inclusione delle periferie geografiche attraverso il potenziamento del sistema infrastrutturale, proprio per la presenza dei monti del sub-appennino dauno che segnano soluzioni di continuità non diversamente superabili. Già nel passato è stata attivata un’importante infrastruttura viaria, la pedemontana, che con direzione nord-sud mirava a proporre un asse di penetrazione alla base del gradino montuoso, da cui far partire le strade di collegamento con i centri collinari e montani. Criticità geomorfologiche (frane), nonché economiche (per la necessità di opere d’arte stradali significative) hanno portato alla sospensione di questa importante arteria nei pressi di Castelluccio dei Sauri. Il risultato è stato il fallimento di una politica di sviluppo industriale nell’area di Candela ed Ascoli Satriano (pur vicine all’asse autostradale per Napoli), nonché di una politica turistica di valorizzazione del parco naturale proposto nelle aree collinari e montane (l’area dei boschi subappenninici). Differenti considerazioni possono trarsi per la zona a nord, in cui infrastrutture importanti, quali la viabilità di penetrazione da Lucera verso Campobasso, hanno consentito la riduzione degli effetti delle criticità morfologiche e del dissesto idrogeologico.

Pertanto, preso atto anche che l’attuale Molise si presenta, com’è noto, debole demograficamente e con un’armatura urbana inconsistente, può assumere un valore strategico aggregare lo stesso in parte alla Puglia settentrionale (Termoli, ma altresì Campobasso).

Conseguentemente, il territorio di Benevento potrebbe essere riaggregato alla Grande Napoli (con parte del Circello e parte di Ariano Irpino), unendo alla Daunia solo le residue porzioni del Circello prossime al Subappennino Dauno Centrale (Faeto e Biccari) nonché la parte residuale dell’Alta Irpinia ricadente in Ariano Irpino, attualmente gestita anche in Puglia per le tematiche idrauliche ed idrogeologiche (dall’Autorità di Bacino Puglia).

Il sistema, se opportunamente organizzato, può raggiungere quella massa critica che giustifica l’insediamento di servizi superiori attualmente concentrati a Foggia, da cui ridurre la dipendenza (per il territorio del Subappennino). I territori montani attuali vengono così meglio ad aggregarsi raggiungendo quella dimensione di popolazione e di attività produttive che giustifica il potenziamento di alcune infrastrutture, quali quella stradale trasversale (la pedemontana con andamento nord-sud) e l’insediamento di funzioni e servizi superiori tuttora concentrati a Foggia o Bari. Tale strategia può potenziare gli insediamenti produttivi nelle aree alla base del gradino collinare, qualora ben connesso trasversalmente, nonché la valorizzazione naturalistica dei centri urbani e dei boschi dei comuni collinari e montani.

Il Gargano mantiene, in questa regione, una propria autonomia geografica, comunque rimanendo ben collegato con Foggia per le funzioni strategiche non allocabili nell'entroterra per le peculiarità paesaggistiche del territorio.

L'armatura urbana della "nuova" regione è così assai diffusa e nel contempo individua due direttrici portanti lungo la viabilità autostradale per il nord (verso Pescara-Milano) e verso ovest (Napoli-Roma). Un *continuum* di centri nodali importanti attorno a Foggia, quali Cerignola, Ariano Irpino, Campobasso, Lucera, Termoli, in cui si incastellano due sistemi naturalistici di importanza primaria, quali quello del Paco del Gargano e dei Boschi del Sub-Appennino Dauno.

L'infrastruttura autostradale, sia verso nord che verso ovest, e marginalmente il collegamento con il porto di Manfredonia (che, insieme a Barletta, potrebbe consentire un decongestionamento del porto di Bari), può rendere questo sistema integrato ed in grado di ben connettere il proprio sistema industriale con le altre regioni, divenendo momento cruciale per i collegamenti verso est, per la stretta correlazione attivabile con il corridoio paneuropeo 8 e la possibile realizzazione di una nuova linea ferroviaria ad Alta Capacità [Napoli-Foggia-Bari](#).

28. Puglia

Il sistema presenta una vivace dinamica demografica ed economica, con un tessuto commerciale ed industriale significativo come si evince dal numero di imprese e dalle specializzazioni, concentrazioni e cluster produttivi. La qualità urbana è piuttosto elevata e costituisce un potenziale per fare di Bari e della sua area metropolitana un polo di riequilibrio dell'intero Mezzogiorno continentale.

Il territorio si distingue per le caratteristiche idrauliche e geomorfologiche, che individuano un confine a nord che si estende lungo il fiume Ofanto, inglobando però tutta la piana alla sinistra idraulica dello stesso avvicinandosi al mare. Il confine verso ovest segue invece la destra idraulica del fiume e coincide con l'innalzamento dell'altopiano murgiano. La nuova Puglia fonderebbe così la fascia costiera, in cui Bari assume il ruolo di cerniera, con la fascia pedemurgiana, con quella dell'Alta Murgia e parte della Murgia dei Trulli, escludendo i territori murgiani tra Fasano, Cisternino e Martina Franca che potrebbero associarsi, anche per le caratteristiche ambientali, al litorale brindisino e all'arco ionico tarantino, territori questi che verrebbero inglobati nella regione meridionale salentina.

Il sistema si presenta fortemente correlato ed omogeneo anche in riferimento alle componenti ideologiche e botanico-vegetazionali. Il sistema delle aree protette individua dei forti legami grazie ai siti di rilevanza naturalistica dell'Alta Murgia ad ovest, dell'Ofanto a nord e del Basento a sud. Quest'ultimo che rappresenta il secondo sito paesaggistico della provincia di Bari ad aver ottenuto il riconoscimento di "Meraviglia Italiana" (quella del Basento è un'area boschiva naturale che si trova ai confini dei territori dei comuni di Putignano, Noci, Castellana Grotte ed Alberobello, quindi in zona trulli). Sono riconosciute importanti relazioni tra questa area (con i caratteristici boschi di fragno) e il sistema della Valle d'Itria, a loro volta collegati con il sistema ambientale delle gravine dell'arco ionico.

Venendo alle caratteristiche territoriali che caratterizzano la nuova regione, si nota che la Puglia Centrale presenta un'estesa fascia costiera dalla foce dell'Ofanto fino a Fasano (a sud del quale si sviluppa il litorale brindisino corrispondente alla piana degli ulivi secolari) e un sistema interno, caratterizzato dalla fascia pedemurgiana, con lo sviluppo di una sequenza di gradoni che rappresenta una fascia di transizione dal paesaggio orticolo costiero a quello arboricolo e poi boschivo murgiano. La conformazione morfologica presenta i legami trasversali costituiti da una fitta rete di corsi d'acqua che si diramano verso la costa, veri corridoi ecologici e di connessione tra i sistemi costiero e murgiano, tipici dei processi erosivi che hanno caratterizzato la regione e che, insieme a doline ed inghiottoi, generano un paesaggio la cui vista esprime i grandi valori associati a tali componenti. Le lame si snodano nel territorio, a luoghi lambendo ed a luoghi attraversando i centri abitati, nonché costituendo reticoli carsici di grande valore storico, per la presenza di insediamenti rupestri che hanno caratterizzato il nostro passato. L'Alta Murgia occupa nella regione

un ruolo importante e si connette al sistema ambientale del materano, verso il quale è auspicabile possa estendersi la nuova regione, anche per le tematiche correlate al sistema economico di cui si dirà a parte. Ai segni naturali si uniscono quelli antropici, caratteristici della pastorizia e delle pratiche agricole: costruzioni a secco quali trulli, muri, e poi masserie da campo e per pecore (iazzi), realizzati lungo la fitta rete dei solchi della transumanza; quindi cappelle rurali e chiese rupestri, cisterne e neviere. Questi valori si riscontrano, secondo un continuum leggibile sul territorio, anche nelle figure territoriali della Murgia dei Trulli e dell'Arco ionico tarantino, anche se questi ultimi sono stati accorpati alla Terra d'Otranto, l'antica regione storico-geografica che includeva anche una porzione del materano.

La “nuova” regione può peraltro estendersi al territorio materano, con il quale sussistono non solo relazioni ambientali, ma anche economiche. Il triangolo Matera-Altamura-Gravina, fonde bene queste peculiarità.

Il sistema regionale estende e nel contempo contiene l'effetto grande città (assegnato a Bari) sull'intero territorio. La proposta delle altre regioni, la Daunia e il Salento, riduce la gravitazione di questi territori su Bari e nel contempo ne esalta la propensione a ramificarsi verso le aree limitrofe ed interne, quelle a nord, con le grandi realtà urbane di Trani, Barletta ed Andria, strategiche per un potenziamento del tessuto industriale regionale, e le realtà agricole e artigianali dell'entroterra. Il triangolo Matera-Gravina-Altamura viene, con tale regione, fortemente esaltato nelle sue potenzialità, contribuendo al rilancio dell'economia locale e fornendo così grande valore aggiunto all'economia dei luoghi che possono così esaltare anche l'economia del Parco Nazionale dell'Alta Murgia, spesso visto come ostacolo allo sviluppo.

29. Salento

È il modello ideal-tipico di una possibile politica urbana nel Mezzogiorno. Le tre città – Taranto, Brindisi e Lecce – non possiedono di per sé dimensioni demografiche ed economiche rilevanti, e solo attraverso una loro coalizione e un affrancamento dalle dipendenze rispetto a Bari è prefigurabile l'attivazione di un processo di sviluppo soddisfacente. La strategia territoriale è pertanto quella dell'integrazione funzionale delle tre città, per il tramite di un asse portante che le unisca. Si tratta di una penisola felice, ampliata a nord, rispetto all'originaria Terra d'Otranto, potendosi includere alcuni territori murgiani, la Valle d'Itria e il litorale, nonché l'entroterra di Fasano.

L'esame delle componenti culturali ed insediative evidenzia da solo l'identità di tale regione, ben definita anche dalle altre componenti. Il gradino di Fasano ed Ostuni ne rappresenta il confine a nord, che ben si unisce poi alla piana di Brindisi, in cui si nota una netta variazione nelle componenti geomorfologiche (il territorio, divenuto sub-pianeggiante, non è più attraversato dalle caratteristiche lame e gravine del territorio di Fasano ed Ostuni). Anche le componenti idrologiche (corsi d'acqua e reticolo idrografico), presenti nei territori a nord di Fasano ed Ostuni, divengono sempre più blandi fino quasi a scomparire nella Piana brindisina. Tale cambiamento lo si osserva anche per il sistema delle componenti botanico-vegetazionali e quello delle aree protette: è chiara questa transizione, che offre all'agricoltura ampi spazi in cui il territorio viene "segnato" dalle ampie distese di seminativo, a luoghi interrotte da boschi di ulivi, estesi vigneti e frutteti. Qui comincia il territorio della vite, molto significativo nella zona di Mesagne, Latiano e che si correla poi verso sud nella provincia di Lecce, con le aree del vigneto d'eccellenza, dislocato nei comuni di Salice Salentino, Guagnano, Veglie, San Donaci, San Pancrazio Salentino, Leverano, Copertino. Qui i segni dell'uomo e delle colture hanno il sopravvento e ben si legano con il Tavoliere Salentino, specie nella zona a nord, in cui si individuano le figure territoriali della campagna leccese, il paesaggio del vigneto d'eccellenza, la murgia salentina e il paesaggio dunare costiero ionico (con la fascia costiera di Porto Cesareo e il sistema naturalistico a cavallo delle provincie di Lecce e Taranto).

Le componenti botanico-vegetazionali e i segni della natura ancora intatta che si snoda lungo la fascia costiera cinturano il Salento meridionale e custodiscono un entroterra a luoghi ancora intatto,

come in corrispondenza delle serre salentine e del parco dei Paduli. Ma sono i gradini morfologici dell'Arco Jonico, di Fasano ed Ostuni, nonché la costa, gli elementi che definiscono i confini di questa regione peninsulare, i cui caratteri naturalistici ed insediativi presentati nelle figure definiscono un unicum particolare. Questi ambiti e la costa delimitano un territorio specifico, ma non lo isolano ed anzi lo pongono in forte legame e con importanti relazioni economiche con la Puglia centrale, attraverso la fitta rete infrastrutturale desumibile dall'esame delle componenti culturali ed insediative. Il reticolo infrastrutturale è leggibile anche nelle componenti dei valori percettivi, in cui la rete infrastrutturale stessa assume contorni paesaggistici, laddove viene a definire una fitta rete di strade panoramiche e paesaggistiche, punteggiata dai luoghi panoramici. Questi elementi caratterizzano il territorio meridionale come un unico parco naturale, con la fascia costiera da Taranto, poi Porto Cesareo (Torre Columena e Punta Prosciutto), a Leuca e Otranto, quindi a Brindisi (Saline di Punta della Contessa e poi Torre Guaceto) e fino a Ostuni-Fasano (con il parco delle dune costiere) caratterizzata da imponenti valori naturalistici, ed un entroterra come luogo di transizione verso siti di minore, ma pur sempre significativa, naturalità, nonché transizione verso le aree della promozione economico-sociale della sub-regione.

Il territorio eccelle per l'articolata offerta di un patrimonio culturale composito (composto da beni materiali e immateriali e pregevole artigianato artistico) oggetto di interesse di turismo diversi (naturalistico, rurale, agroalimentare, culturale, creativo), come sottolinea l'elevato quoziente di localizzazione di strutture ricettive e ristorative, che segnala eccellenze specifiche lungo le coste ionica ed adriatica.

Le polarità urbane assumono funzioni strategiche, con le città di Taranto, Lecce e Brindisi che possono assumere nuovi ruoli strategici per lo sviluppo ed il rilancio dei sistemi portuali, industriali e turistici in grado di cambiare il volto di questa porzione di territorio. Negativa sarebbe una forte disaggregazione dei sistemi territoriali, come nell'area di Lecce, che merita di conservare unitarietà e non essere frammentata in sistemi locali che ormai hanno esaurito la propria spinta propulsiva.

Lecce dovrebbe mantenere un ruolo di città centrale e, solo se necessario, si potrebbe ipotizzare la creazione di un unico distretto territoriale - il Salento delle Serre - il cui confine zonale può essere schematicamente indicato dall'allineamento Otranto-Gallipoli. Concorrono a precisare questa individualità geografica fatti fisici, esaltati da un ventaglio di ondulazioni sub-collinare fagliate, dal paesaggio della pietra e da fatti umani puntualizzati in particolare dal disegno poleografico con un infittirsi di piccoli centri e da un'economia legata a settori tradizionali (oliveto, seminativo e tabacco; artigianato fattosi impresa con la PMI negli anni 80-90), o oggi soprattutto sostenuta da un dinamico turismo rurale. La forza imprenditoriale di Maglie e Casarano, declinata in questi ultimi anni a seguito della crisi, delocalizzazione e dismissione delle piccole e medie imprese locali, non giustifica una loro singola definizione territoriale.

30. Basilicata

L'area si caratterizza per una pronunciata debolezza demografica e soprattutto per una dispersione degli insediamenti collocati all'interno di una natura impervia e difficilmente accessibile, tanto da poter identificare un unico asse portante - la Valle del Basento e le aree limitrofe - con una estensione che comprende il tratto da Potenza fino a Matera. L'obiettivo deve, quindi, essere quello di integrare i due principali centri urbani appena menzionati, così da poter innescare un profondo sviluppo del Metaponto lucano. In particolare, l'asse portante, di forma lineare, dovrebbe svolgere un ruolo di catalizzatore urbano non solo dei territori in esso compresi, ma anche delle aree esterne. La funzione dell'asse portante, potrebbe dar vita ad una sezione secondaria composta dai territori di Melfi-Rionero-Arella che si collegano rapidamente a Potenza.

E' inoltre possibile identificare diversi sotto-sistemi ambientali - le cui peculiarità necessitano di una gestione autonoma al fine di una loro giusta valorizzazione - che sono: l'area del Vulture, quella della Alta Valle dell'Agri, l'Alta Valle del Sinni e La Piana del Metaponto. Quest'ultima, merita particolare approfondimento dati gli importanti e numerosi siti archeologici,

come quello di Metapontum, Eracle, Siris e altre città archeologiche minori. Un'area le cui caratteristiche comportano una gestione unitaria al fine di svilupparne funzionalità e valorizzarne il patrimonio.

La gestione unitaria, o per meglio dire "coordinata e speciale" è, poi, necessaria anche per quei sistemi ambientali che si collocano a cavallo tra la Basilicata e le aree urbane limitrofe, come ad esempio la Valle Alta dell'Ofanto, il Golfo del Policastro e l'area del Pollino.

La definizione dell'asse portante e dei sotto-sistemi ambientali è funzionale alla creazione di un sistema infrastrutturale che faciliterebbe l'accesso sia interno che esterno. Difatti, le direttrici lungo la Valle dell'Agri, della Valle del Sinni e Potenza permettono un facile collegamento interno (ad esempio da Potenza si potrebbe raggiungere facilmente, Melfi, la Valle dell'Agri e del Sinni, oppure Maratea, Lauria e Lagonegro), ma soprattutto esterno, in quanto sarebbe possibile accedere molto più velocemente ad esempio al Vallo di Diano, all'Autostrada Salerno-Reggio e tutto il sistema Barese. A queste direttrici andrebbero aggiunte poi le connessioni presenti nei sistemi adiacenti che implementerebbero esponenzialmente la qualità e il livello multidimensionale della struttura infrastrutturale della Basilicata.

31. Calabria

La conformazione geografica della Calabria mal si presta a un'integrazione territoriale, a cui si aggiunge una struttura urbana debole sia a livello demografico sia economico. Diventa, dunque indispensabile distinguere i territori delle province di Cosenza e Catanzaro (oltre che Crotone e Vibo Valentia) da quello dell'attuale provincia di Reggio, allo scopo di favorire un'efficienza urbana.

In tal senso, le province di Cosenza, Catanzaro, Crotone e Vibo Valentia costituirebbero un unico sistema urbano, i cui principali segmenti si potrebbero suddividere in Catanzaro-Lamezia, Cosenza e il territorio settentrionale, la Valle del Crati, l'area che comprende Castrovillari-Cassano e quella di Corigliano-Rossano, così da formare un'area "diffusa", anziché policentrica, che circonda il sistema montuoso della Sila.

Inoltre, in un'ottica di valorizzazione del patrimonio ambientale e culturale dell'area, soprattutto al fine di promuovere il settore turistico e terziario-culturale, è possibile individuare dei sotto-sistemi territoriali speciali, le cui peculiarità richiedono un'attenzione e una gestione mirata e specifica. Il primo è sicuramente il sotto-sistema della Costa calabro-tirrenica che include il Golfo del Policastro fino al Golfo di S. Eufemia e il retroterra montano della "Catena costiera". Segue il sotto-sistema di Capo Vaticano che va da Tropea fino a Pizzo e Nicotera, includendo anche l'altopiano di Zungri e il comprensorio collinare di Vibo Valentia.

Il sotto-sistema della Sibaritide, invece, sebbene corrisponda a parte all'area dell'asse portante, ossia quella porzione di territorio che include la Piana di Sibari da Cassano-Castrovillari fino a Corigliano-Rossano, presenta una tale ricchezza ambientale e storico-culturale da richiedere una progettazione di insieme indipendente e di dettaglio.

Un ulteriore sotto-sistema è quello della Costa calabro ionica, composta dalla striscia di costa che arriva fino al Golfo di Squillace, il quale a sua volta potrebbe essere suddiviso in due diverse unità territoriali: il comprensorio di Cirò (includendo il territorio costiero e il suo retroterra collinare che va da Torrente Trionto al fiume Neto) e la regione del Marchesato (che, invece, partirebbe dal fiume Neto fino all'inizio della costiera di Squillace). Si aggiungerebbe, poi, il sotto-sistema del Golfo di Squillace, che parte appunto dal Golfo fino a Punta Stilo, così suddiviso in base alle sue caratteristiche geografiche e paesaggistiche. Si ritrovano, infine, i sotto-sistemi montani della Sila e delle Serre, altamente interessanti dal punto di vista paesaggistico ed ambientale.

Un'organizzazione territoriale così descritta necessita inevitabilmente di un adeguato sistema infrastrutturale "circolare" (intorno alla Sila) al fine di implementare le funzioni e le capacità dei principali centri di servizio, Cosenza e Catanzaro, e allo stesso tempo sviluppare anche nei poli più estremi dell'asse portate, ossia Crotone, Corigliano-Rossano e Castrovillari-Cassano e

Vibo Valentia, dei centri di servizio autonomi. A tal fine, diventa fondamentale, la creazione e lo sviluppo di direttrici infrastrutturali trasversali che si aggiungereanno alle litoranee tirrenica e ionica e all'asse autostradale. In particolare, si dovrà costituire una fitta rete di direttrici interne capaci di collegare il sistema silano, il sistema delle Serre e la "Catena costiera".

32. dello Stretto

Considerate le caratteristiche geografiche e urbane dell'area in oggetto, la creazione di un sistema urbano dello Stretto permetterebbe di incrementare e fortificare le connessioni del centro urbano di Reggio con quello di Messina. Allo stesso tempo si potrebbe valorizzare propriamente il patrimonio storico-culturale-paesistico dell'area.

L'asse principale corrisponderebbe all'area costiera calabra e sicula dello Stretto, con un prolungamento secondario che va verso Gioia Tauro-Rosarno e verso la costa ionica in Calabria, e verso Milazzo-Barcellona per quanto al versante siciliano. Così progettato, l'asse avrebbe una funzione policentrica, sebbene composta da due centri urbani stellari uniti tramite il sistema di attraversamento dello stretto.

Considerato l'elevato prestigio storico-culturale dell'area diventa necessario individuare dei sotto-sistemi atti a recuperare, valorizzare e diffondere tale patrimonio. In tal senso, un primo sotto-sistema è quello della Locride, che corrisponde all'area costiera che va da Punta Stilo a Capo Spartivento, in cui è sito uno dei più importanti insediamenti storici della Magna Grecia, ma che nel corso degli anni è stato soggetto a insediamenti urbani disordinati, spoliazione dei boschi e terremoti.

Altro sotto-sistema è quello della Piana di Gioia Tauro, sul versante tirrenico, che include Capo Vaticano, le Serre, il crinale che connette quest'ultime all'Aspromonte, l'Aspromonte stesso, e l'area marittima che va da Nicotera a Palmi. Attualmente, l'area si distingue per gli agrumeti e uliveti famosi, ma di recente si sta avviando un tentativo di industrializzazione legato alla costruzione di un porto. Il terzo sotto-sistema è quello, appunto, dell'Aspromonte che definisce la linea di espansione di quello che è stato individuato come l'asse portante del sistema dello Stretto.

Si aggiungano poi il sotto-sistema di Val Demone, composto da una lunga striscia di costa potenzialmente da valorizzare, e quello della penisola di Milazzo, scomponibile in due entità (Golfi di Patti e di Milazzo)

In questo sistema territoriale le direttrici di supporto sono essenzialmente quelle costiere, che garantiscono le comunicazioni tra le diverse unità del sistema. A queste, andrebbe affiancato un sistema infrastrutturale capace di collegare anche le aree montane dell'Aspromonte così da assicurare una più elevata accessibilità da e verso i diversi punti del sistema dello Stretto.

33. Sicilia Ionica – Sistema policentrico

Asse portante del sistema sarebbe l'intera piana catanese, i centri di servizio portanti di Catania, Siracusa e, possibilmente, Ragusa ed Enna. Da monocentrico diverrebbe policentrico, da cui consegue che una intelligente redistribuzione funzionale dei ruoli fra questi centri produrrebbe un rafforzamento complessivo di un segmento rilevante dell'attuale territorio siciliano. L'attuale marginalità dei territori lungo la costa "africana" – poco frequentata e conosciuta, - presenta indubbe potenzialità che ne verrebbero valorizzate.

E' peraltro inutile sottolineare come l'importante patrimonio archeologico disseminato in tutto il territorio del sistema e che si insinua nelle aree interne garantirebbe un suo adeguato sviluppo e una più coerente utilizzazione.

34. Sicilia occidentale – Sistema metropolitano / policentrico

L'asse portante si ritrova nel nodo metropolitano di Palermo, attorno al quale si articola un'area di diffusione urbana che ha i suoi principali riferimenti nei centri urbani del Trapanese, in Agrigento e Caltanissetta, verso cui decentrare strutture e funzioni, allo scopo di trasformare nel tempo una struttura diffusa in policentrica (analogamente alla regione 33).

35. Sardegna settentrionale – Sistema policentrico

Il sistema policentrico della Sardegna settentrionale è strutturato sull'armatura urbana storica composta da Sassari (centro urbano di rango superiore) e quelli di Tempio Pausania e Nuoro. Su questo impianto si innestano, più di recente, le polarità costiere di Olbia-Arzachena e Orosei-Siniscola a Est e quella di Alghero a Ovest, emerse con la riconfigurazione dei servizi di mobilità (porti e aeroporti) e con l'evoluzione economico-territoriale del Nord Sardegna dell'ultimo quarantennio.

Nel sistema si delinea un quadro di complementarità manifatturiera e di servizi in grado di definire, in maniera significativa nel medio periodo, una evoluzione di crescita economica più che accelerata rispetto all'insieme territoriale regionale. Gli elementi strutturali e innovativi dell'economia locale fanno capo al consolidamento dei sistemi turistici costieri, alla nucleazione di polarità radicate per il turismo culturale e naturalistico delle aree interne (Olivenza, Mamoiada, Barbagie, Ogliastra), alle attività manifatturiere a carattere distrettuale di Tempio-Calangianus, Orosei, Thiesi, Berchidda-Gallura interna, Buddusò e, più a sud, di Tortolì. A questi quadranti più dinamici, fanno da contraltare le crisi profonde che interessano le attività manifatturiere di base (soprattutto del petrolchimico) dei poli di Macomer, Ottana e Porto Torres che segnano drammaticamente il passo sul piano funzionale e, soprattutto, sul potenziale del capitale sociale innovativo.

Il consolidamento del sistema verso la costa nord-orientale pare destinato a completarsi in ragione della prossima ultimazione della SS Sassari-Olbia che (entro il 2017) disegnerà la configurazione triangolare formata con la SS 131 (Cagliari-Macomer-Sassari) e la SS 131Bis (Abbasanta-Nuoro-Siniscola-Olbia). I tre vertici del triangolo paiono promuovere un riequilibrio delle relazioni produttive fra versante orientale e versante occidentale e, d'altro canto, estendere la dimensione delle opportunità anche alla sub-regione dell'Ogliastra, contesto critico e che rappresenta la naturale area di integrazione dell'intero versante orientale isolano. Infatti, le esperienze politiche promosse negli ultimi anni dai comuni dell'Ogliastra dimostrano una compattezza d'insieme che spinge a mantenerli uniti e nel congiunto settentrionale dell'isola e ciò nonostante l'asse viario che nei prossimi anni conetterà Arbatax e Tortolì a Cagliari.

36. Sardegna meridionale – Sistema metropolitano

Il sistema della Sardegna meridionale è polarizzato intorno all'area metropolitana di Cagliari che aggrega circa il 30% della popolazione regionale tra centro urbano e comuni di prima e seconda cintura. La concentrazione delle attività manifatturiere più vitali e dei servizi regionali più rari fa sì che l'influenza del capoluogo regionale si estenda verso le principali diramazioni costiere occidentali e orientali del suo golfo e, soprattutto, lungo la pianura centrale del Campidano grazie all'asse viario della SS 131 per giungere al polo urbano di Oristano. Quest'ultimo, snodo terziario soprattutto a servizio dell'intorno rurale, nell'ultimo quindicennio ha fortemente rafforzato le relazioni produttive e di servizio verso Nord con il sistema sub-costiero del Montiferru e della Planargia. Verso Ovest, lo stesso modello relazionale può essere attribuito allo storico sistema urbano di Iglesias, per il quale gli elementi di riconversione economica legati al turismo naturalistico e culturale non hanno finora compensato il crollo del sistema minerario e la crisi profonda del sistema industriale.

Considerazioni simili possono farsi per il sistema dei comuni costieri e interni del Sulcis gravitante su Carbonia, snodo nel quale si addensano i servizi del terziario di base (commerci) e pubblico-amministrativo (pretura, ospedali, ecc.). In questo caso la dimensione degli addetti ancora operanti nelle industrie di base giustifica l'enucleazione dell'area ma rende evidente, stante il carattere strutturale della crisi industriale e ambientale, la necessità di ripensare la connessione del quadrante alla polarità sub-regionale cagliaritano anche per agevolare l'integrazione degli elementi storici dell'economia locale. Un approccio, questo tipo, che si è progressivamente rivelato efficace nel Sarrabus che, intorno alle polarità microubane di Villasimius (maturo centro del turismo internazionale) e Muravera (importante snodo di produzione agro-industriale) trova le ragioni di un

buon dinamismo demografico ed economico, legato anche alla capacità di collaborazione sistemica dimostrata dai comuni dell'area, evidenziata dai dati dell'ultimo ventennio.