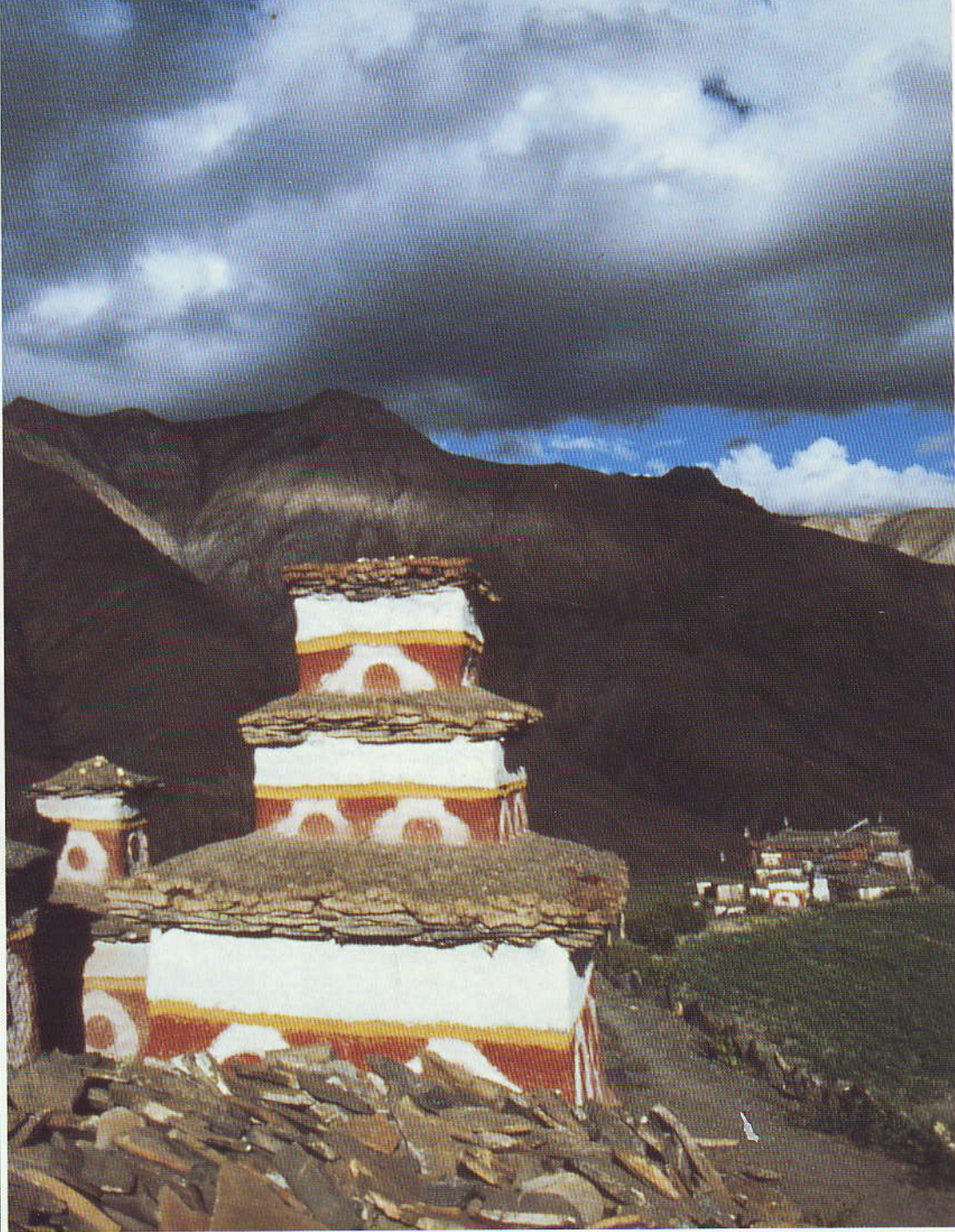


L'UNIVERSO

GEOGRAFIA, CARTOGRAFIA, STUDI URBANI, TERRITORIALI E AMBIENTALI



ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE
Firenze

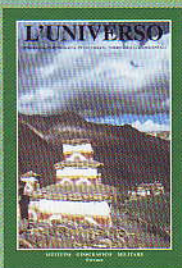
L'UNIVERSO

Geografia, cartografia, studi urbani, territoriali e ambientali

Direttore responsabile
Magg. Gen. Matteo Facciorusso

Coordinatore di redazione
Andrea Cantile

Redazione
Rodolfo Nacci
Andrea Masturzo
Giancarlo Margiacchi
Adele Monaco



Direzione, redazione e pubblicità:
Istituto Geografico Militare
Via Cesare Battisti, 10 - 50122 - Firenze
Telefoni: 055/2732242 - 2732233
Telefax: 055/282172
Telegrafico: «GEOMILES» - FIRENZE
E-mail: igmuni@tin.it

Ufficio abbonamenti:
Sezione Vendite dell'I.G.M.
Viale Strozzi, 10 - 50129 - Firenze
Telefono 055/480672 - Telefax 055/489743

Abbonamenti:
in Italia, annuale 1999, £ 46 000; all'estero, annuale 1999, £ 56 000; cumulativo con il «Bollettino di geodesia e scienze affini» £ 74 000 (Italia), £ 88 000 (estero); numeri singoli, anche arretrati, £ 9 000.

Gli abbonamenti decorrono dall'inizio dell'anno.
Per le spedizioni aeree all'estero si applicano i sovrapprezzi vigenti.

L'importo va versato sul c.c.p. n. 315507 intestato a Istituto Geografico Militare - Amministrazione.

Collaborazione:
la rivista privilegia articoli che, per il pregio del contenuto, abbiano il carattere di contributi originali e inediti nel campo della geografia, della cartografia e degli studi urbani, territoriali e ambientali; pubblica recensioni bibliografiche, brevi notizie e relazioni su congressi e convegni, inerenti alle materie di interesse.

Gli autori sono responsabili delle idee espresse e dell'originalità dei lavori inviati, nonché dell'esattezza dei dati e delle teorie citati.

Pubblicità a pagamento:
4ª pagina di copertina a colori £ 2 000 000; 2ª e 3ª pagina di copertina a colori £ 1 500 000, in bianco e nero £ 1 000 000; pagina interna a colori £ 750 000, in bianco e nero £ 500 000; mezza pagina o colonna a colori £ 350 000, in bianco e nero £ 200 000 (I.V.A. compresa).

Pubblicazione bimestrale registrata presso il Tribunale di Firenze (n. 32 del 15 luglio 1948).

Fotolito: Officine I.G.M. - Firenze

TUTTI I DIRITTI DI
RIPRODUZIONE
RISERVATI

ISSN:00410409409



Associato all'USPI
Unione Stampa
Periodica Italiana

SOMMARIO

Nuove città e nuovi territori: la città diffusa veneta

F. INDOVINA - M. SAVINO

572



Dalla trasformazione della città emerge un nuovo modello insediativo in cui le funzioni economiche e le pratiche sociali, tipicamente urbane, sono disperse su un territorio ben più vasto, caratterizzato da discontinuità fisica, bassa densità abitativa e diversa organizzazione. L'analisi dell'area del Veneto centrale, esempio italiano di città diffusa, ricostruisce lo sviluppo storico-economico di tale modello urbano, evidenzia le diseconomie che si sono verificate e focalizza i nodi problematici della città.

Gli Anasazi: un mistero ancora insoluto

MARIO MARCHIORI

592



I pur numerosi studi di geologia, archeologia e antropologia, oggi disponibili sugli Anasazi, non fanno completamente luce sull'intera vicenda storica dello scomparso popolo che visse tra il 200 ed il 1300 d.C. nel sud-ovest degli Stati Uniti.

Carovane dell'Himalaia in Dolpo e Mustang

MASSIMO CAMMELLI

604



I Buthia, comunità di etnia tibetana presente nelle regioni sudhimalaiane dell'India e del Nepal, dove vivono a quote superiori ai 4000 m, rappresentano, dopo l'annessione del Tibet alla Cina, l'ultimo relitto di cultura tibetana originaria. L'articolo approfondisce l'incontro con i Buthia del Mustang e del Dolpo e ne esamina le possibilità di sopravvivenza nei delicati meccanismi di sviluppo economico e culturale.



Incontro con i Kamsá.

Sibundoy, Ande colombiane

GIORGIO MARIO MANZINI

623

L'articolo descrive l'evoluzione dell'affascinante mondo culturale dei kamsá, fortemente legato all'ambiente naturale, nello scontro-incontro con la modernizzazione.

**La foca monaca mediterranea:
una speranza appesa a un filo**

MARCELLA PESCE

638

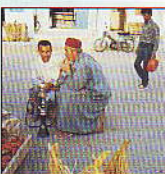


Una reale determinazione ad agire piuttosto che vani proclami sono necessari, secondo l'autrice, al fine di evitare l'estinzione del più antico genere di Pinnipede esistente, oggi ridotto a non più di 300-400 individui.

**La Tunisia centromeridionale
tra oasi e deserto**

ADELE QUARANTA

656



L'analisi socio-economica della Tunisia evidenzia, all'interno di un quadro generale tipico del mondo maghrebino, i numerosi elementi di modernità introdotti dal

vivace paese nordafricano

**Cetara: antico paese di pescatori della
costiera amalfitana ancora escluso dai
flussi turistici convenzionali**

LUISA CHELOTTI

670



Cetara può essere considerato l'ultimo vero villaggio di pescatori della Costiera Amalfitana.

Il paese ha sviluppato, in seguito ai numerosi contatti con le genti

del nord-africa, una struttura urbanistica particolare dove la caratteristica copertura a vele delle case ricorda quelle dei tetti arabi.

**La conservazione e il restauro
delle carte**

NATHALIE RAVANEL

683



Il restauro delle carte geografiche antiche assume grossa rilevanza per le conservatorie specializzate.

L'articolo descrive le caratteristiche dei materiali utilizzati, le tecniche di stampa adoperate e i danni verificatisi, nel tempo, a quelle pregevoli carte. Da esperta del settore, l'autrice passa poi a descrivere le tecniche di restauro ed i metodi di conservazione.

RUBRICHE

L'UNIVERSO *Primo piano* **695**

Il geografo del 2000

L'UNIVERSO *Notizie* **698**

L'UNIVERSO *Segnalazioni bibliografiche* **704**

L'UNIVERSO *Carte e plastici I.G.M.* **710**

L'UNIVERSO *Geofilatelia* **711**

In copertina: *i chorten di Saldang.*
Foto Massimo Cammelli





Nuove città e nuovi territori: la città diffusa veneta

FRANCESCO INDOVINA*
MICHELANGELO SAVINO*

Foto: Stefania Uberti

*Istituto Universitario di Architettura - Venezia



Negli ultimi vent'anni lo studio della città e del territorio si è intensamente dedicato alla fine della città e alla sua radicale frantumazione in forme insediative sempre diverse: forme che hanno stimolato la creatività degli studiosi nell'individuazione di nuovi eponimi che indicassero soprattutto la cesura dei processi tradizionali di costruzione della città e l'inizio di una nuova fase di urbanizzazione.

Numerosi studi hanno cercato di descrivere il fenomeno, esaltando le peculiarità dei singoli territori e delle singole realtà regionali, finendo, spesso, con il perdere di vista la natura dell'oggetto di studio, che non può non essere, al di là delle differenti fenomenologie che possono essere riconosciute sul territorio, il complesso di relazioni e di interdipendenze tra fenomeni sociali ed economici che producono e trasformano quelle forme.

Così se da un lato è pur vero che le nuove forme di urbanizzazione tendono a presentarsi come diverse (se non opposte) alla città, nella discontinuità fisica, nella dissoluzione della sua densità, nella diversa organizzazione e ricomposizione delle sue parti, è anche vero che quella che è andata costituendosi sempre meno sembra distinguersi dalla città nel suo funzionamento, nella sua organizzazione economica e sociale.

Il cambiamento radicale che sembra leggersi oggi nella formazione dei nuovi territori, piuttosto che essere il segno della scomparsa della città, rappresenta forse una sua possibile (ma non unica ed esclusiva) evoluzione che muove da nuove regole di uso del territorio: un uso allargato che favorisce la dispersione sul territorio di attività e di funzioni che erano tradizionalmente concentrate senza che mutino sostanzialmente le loro modalità di uso e di consumo; un uso che alimenta e si alimenta di un'elevata mobilità (soprattutto con mezzo privato); un uso



che altera il valore e il significato tradizionale dei luoghi; un uso che distribuisce sul territorio in modo quasi omogeneo (e con solo qualche debole elemento di specializzazione) residenza, servizi e produzione, con molti connotati funzionali di tipo urbano (dalle grandi attrezzature commerciali, alle grandi infrastrutture sportive, agli uffici pubblici con aree di influenza molto ampia, ecc.).

È proprio per queste presenze che l'intero territorio è assimilabile ad una città ed è l'uso che gli abitanti di questo territorio fanno dell'intero territorio che ne definisce il connotato urbano. Questo nonostante che densità, intensità e continuità non siano di tipo urbano.

Di queste nuove forme urbane, il Veneto centrale, l'area estesa tra Vicenza e Mestre, tra la zona pedemontana e la bassa padovana, rappresenta un esempio



*Chiesa e piazza centrale a Resana (Treviso).
Nelle pagine di apertura: centro commerciale
«la Castellana» tra urbanizzazione a bassa
densità (Paese, Treviso); in basso a sinistra,
residenza e attività produttive nel territorio di
Casale sul Sile (Treviso); al centro, residenza
e attività produttiva nei pressi del casello
autostradale della A28 (Mogliano Veneto,
Treviso); a destra, centro direzionale e
commerciale «I Giardini del sole»,
Castelfranco Veneto (Treviso).*

paradigmatico, che erroneamente altri autori hanno voluto riconoscere in altre (se non in tutte) regioni del nostro paese, come nel nord e nel sud dell'Europa, confondendo spesso i processi di suburbanizzazione e di diffusione residenziale con il fenomeno di trasformazione della campagna in città diffusa.

Una premessa necessaria

È forse utile prendere le mosse da ciò che la città diffusa non è: essa si distingue sia dalla campagna urbanizzata che dall'urbanizzazione diffusa.

Mentre campagna urbanizzata e urbanizzazione diffusa appartengono alla stessa famiglia di fenomeni di organizzazione dello spazio e la differenza tra le due forme di organizzazione spaziale è, in un certo

senso, «quantitativa», con la città diffusa l'organizzazione dello spazio compie uno scarto e la differenza non è solo di quantità ma anche di qualità: la città diffusa appartiene ad una diversa famiglia di fenomeni. Mentre i precedenti possono venire riferiti ai fenomeni di evoluzione e trasformazione della campagna, che vede più o meno lentamente densificarsi i nuclei abitati che la punteggiano, ma sostanzialmente non registra un sostanziale mutamento delle principali funzioni economiche e delle pratiche sociali che la contraddistinguono, la città diffusa presenta sì anch'essa una densità non urbana, ma le funzioni economiche e le pratiche sociali che vi si distinguono se all'inizio sembrano completare e ricomporsi in quelle che sono le peculiarità della campagna, con il tempo finiscono con il sostituirle, assumendo connotati fortemente urbani, cosicché la città diffusa va ascritta alla tipologia dei fenomeni di carattere urbano, o meglio alla fenomenologia città proprio per i suoi elementi organizzativi, funzionali e d'uso.

Detto in modo molto schematico, se fosse possibile definire la città soltanto ed esclusivamente per i suoi elementi morfologici (densità, intensità e assenza di soluzione di continuità) allora i fenomeni di organizzazione dello spazio che qui si analizzano non potrebbero essere attribuiti al fenomeno urbano; ma se, al contrario,

la città dovesse essere caratterizzata anche per le particolari e specifiche funzioni che la strutturano, per la dotazione di attrezzature e servizi, per le relazioni sociali ed economiche che vi si svolgono, per una sua specifica cultura, allora forse il termine città diffusa risulta idoneo a descrivere una particolare forma di organizzazione dello spazio, anche se differente nei suoi connotati morfologici rispetto alla città.

In termini identificativi, possiamo assumere che la città diffusa è quella forma di organizzazione dello spazio nella quale sono presenti elementi della costituzione fisica della città, ma che non presenta i caratteri di densità, intensità e soluzione di continuità tipici della città. La città diffusa, cioè, non è costituita soltanto di residenza, per di più monofamiliare e isolata, ma anche da diverse altre forme di residenze, fino ai quartieri di edilizia economica e popolare, da infrastrutture e reti; da aree produttive industriali ed artigianali da attrezzature e servizi (collettivi, privati e pubblici), da zone di specializzazione, da spazi pubblici, ecc.

Questi elementi, tuttavia, non sono «concentrati» ma diffusi su un territorio ampio, si riscontrano soluzione di continuità del costruito, e sono caratterizzati, in generale, da una bassa densità e intensità nell'uso del suolo.

L'eponimo, piuttosto che una sorta di contraddizione, appare invece dotato di una buona intelligibilità: è infatti riassuntivo degli aspetti di carattere funzionale, economico e sociale (che sono quelli della città) e quelli morfologici predominanti, dove il carattere diffuso (quasi in opposizione agli attributi generalmente ascritti alla città) restituisce la soluzione di continuità che contraddistingue questa nuova organizzazione insediativa.

Aver distinto un aspetto morfologico da uno sociale, economico e culturale, come elementi distintivi della città, significa anche far riferimento da una parte ad un elemento costante e stabile, quello morfologico, e dall'altra ad un elemento variabile e differenziato, quello economico, sociale e culturale.





Martellago (Venezia). Sostituzioni di funzioni e compresenza di attività residenziali e produttive.

Nella pagina a lato: particolare della carta IGM scala 1:25 000, «Bassano del Grappa», aggiornamento 1968.

Alcune condizioni per lo sviluppo

Le forme insediative sviluppatasi nel Veneto nel corso degli ultimi anni (con alcune discontinuità territoriali) hanno dato adito a diverse interpretazioni, letture e descrizioni, che sarebbe difficile riassumere nella loro ricchezza di argomentazioni.

Si può a ragione affermare che, come già agli inizi degli anni Settanta appariva a numerosi osservatori, il sistema territoriale nelle sue caratteristiche strutturali, in parte inerziali rispetto ad un passato anche remoto, in parte ridefinite, riorganizzate e rifunzionalizzate rispetto ai moderni processi di produzione industriale, ha costituito uno dei principali ingredienti dello sviluppo economico regionale: non semplice supporto ma una delle condizioni essenziali al consolidamento ed all'evoluzione del sistema produttivo.

Il settore primario, nella sua evoluzione economica e sociale, ha svolto un ruolo decisivo nella costruzione di alcu-

ne condizioni decisive allo sviluppo della città diffusa: una tradizione veneta di forte presenza antropica nei territori rurali, che si è tradotta nella presenza significativa di un capitale fisso edilizio, che contraddistingue il Veneto da altre regioni del nord-Italia, dove il sistema insediativo contadino appare, a confronto, più rarefatto; una maggiore eterogeneità (rispetto ad altre regioni) nella proprietà dei suoli agricoli, dove alla presenza di grandi aziende agricole si affianca anche una notevole frammentazione della proprietà, che nel tempo è andata anche aumentando con successivi appoderamenti e frazionamenti; la costruzione e la manutenzione costante negli anni di una rete di collegamenti, principalmente interpoderali, ma capillare e debolmente gerarchizzata, organizzato su pochi grandi assi di collegamento regionale e su centri e poli urbani di dimensioni contenute; investimenti in capitale fisso sociale notevole, conservato e rinnovato nel tempo, legato non solo alla regimazione di fiumi e torrenti, ma

anche al controllo delle acque di superficie e alla protezione dagli impaludamenti; investimenti legati alle grandi bonifiche avviate nel corso di questo ultimo secolo, in breve il quasi esclusivo investimento finanziario nell'agricoltura che fino alla metà del XX secolo ha rappresentato la principale se non unica voce dell'economia regionale.

Ma al settore agricolo e alle tradizioni della società contadina, il sistema deve anche altre condizioni di carattere sociale ed economico, quali la forte coesione sociale e il ruolo strutturante della famiglia allargata nella divisione del lavoro come nel sostegno economico ai suoi membri; la formazione di una rendita che con l'integrazione di altri redditi finisce con il costituire quella base finanziaria alle radici della micro-imprenditorialità e condizione di partenza del sistema produttivo regionale basato sulla piccola e media impresa; la forte tenuta di un sistema estremamente diffuso sul territorio della beneficenza e assistenza, delle istituzioni culturali e ricreative, che oltre a svolgere una funzione essenziale di socializzazione, di formazione di consenso politico, costituisce anche la base per la formazione di quel capitale sociale e di fiducia reciproca che ha costituito un pre-requisito dello sviluppo economico degli ultimi anni; ed infine una cospicua quantità di forza lavoro che si rende disponibile grazie alla trasformazione del settore agricolo, all'innovazione tecnologica e all'acquisizione di maggiore efficienza della conduzione e della produzione agricola.

La stessa organizzazione creditizia (banche cattoliche, casse di risparmio, casse rurali, credito cooperativo) che giocano un ruolo decisivo nella diffusione omogenea delle condizioni generali per lo sviluppo delle attività imprenditoriali e nel mantenimento di uno stretto legame tra industrializzazione e rapporti sociali tradizionali della società contadi-

na veneta, trovano proprio in questo sistema sociale un elemento fondativo non del tutto secondario.

Un sistema sociale che si appoggia ad una rete di piccoli e medi centri urbani, di impianto storico, che rappresentano «nodi di servizi» alle famiglie e alle imprese e che dal nucleo originario (ancora riconoscibile in molte frazioni segnato a volte dalla presenza della sola chiesa e del campanile, elemento che più di altri punteggia il territorio in maniera simbolica ed emblematica; a volte invece rafforzato dalla presenza di una villa padronale e delle relative dipendenze che organizzano l'ordito dei campi e dei percorsi interpoderali) e che nel corso del tempo acquisiscono maggiori funzioni, anche in seguito alle politiche a sostegno del sistema insediativo policentrico che la regione promuove, attraverso le politiche di infrastrutturazione del territorio e dotazione di servizi.

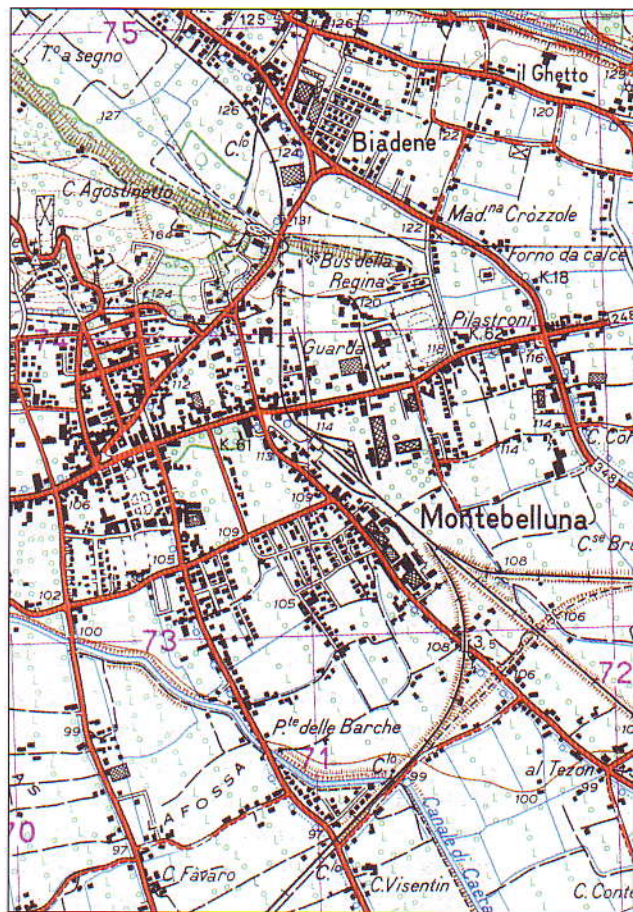
A centri di origine storica che non a caso rappresentano oggi punti focali dell'organizzazione insediativa metropolitana dell'area centrale veneta (come Monselice, Marostica, Bassano del Grappa, Castelfranco Veneto, Cittadella, Conegliano) si aggiungono centri che nel tempo rafforzano il loro ruolo e diventano i punti di maggiore addensamento dell'urbanizzato (come Piazzola sul Brenta, Camposampiero, Dolo, Mirano, Mogliano Veneto), mentre altri centri, per fenomeni di concentrazione di attività tipicamente metropolitane e per la loro localizzazione (prossima ai capoluoghi e ai nodi infrastrutturali principali, come Montebelluna Maggiore o Torri di Quartesolo ai due estremi di Vicenza; Mestrino, Vigodarzere, Ponte di Brenta, Limena, ormai nodi della periferia padovana; Paese, Quinto di Treviso, Silea, S. Biagio di Callalta, attorno ai quali si organizzano le aree maggiormente urbanizzate prossime a Treviso; Mira e



Particolare della carta IGM scala 1:25 000, «Thiene», aggiornamento 1969.

A lato: particolare della carta IGM scala 1:25 000,

«Montebelluna», aggiornamento 1968.



Oriago, Spinea, Marcon, appendici metropolitane della conurbazione me-strina), oppure crescono per la presenza di attività produttive che ne fanno poli di distretti industriali (come Thiene, Montebelluna e Trivignano, Susegana, Oderzo) o centri di servizi banali di aree particolarmente dinamiche dal punto di vista produttivo (Borgorico, Santa Maria di Sala, Spresiano).

Sul piano economico, la città diffusa è fortemente legata allo sviluppo della piccola e media impresa, le cui origini sono fortemente legate ad alcune delle condizioni offerte da questa società così fortemente legata all'agricoltura (in parte come evoluzione sia di lavori a domicilio che di attività artigianali e,

talvolta, utilizzazione e mutuaione di esperienze e relazioni costruite in un lavoro di fabbrica), oltre a trovare stimoli nelle spinte al decentramento produttivo manifestatesi nel corso degli anni Settanta.

La piccola impresa tende a localizzarsi in modo diffuso. Non è motivata ad agglomerarsi poiché presenta scarse necessità di integrazione con altre imprese e modesti sono i servizi richiesti; si tratta, per lo più, di imprese legate da un rapporto di esclusività (di «dipendenza») con una impresa più grande (magari non la prima della catena terzista), frutto di un complesso processo di decentramento produttivo nel territorio. Una parte di queste imprese, nel tempo, trova una

propria collocazione di mercato (anche attraverso la vendita diretta al consumatore), affrancandosi, anche se solo in parte, dalla dipendenza dalle imprese più grandi.

Si tratta di una delle componenti che dagli anni Ottanta ha dato luogo alla crescita dell'economia di piccole e medie imprese. Nel tempo alcune aree tendono a trasformarsi in sistemi distrettuali di carattere complesso, soprattutto in seguito ad una specializzazione produttiva di alcuni ambiti territoriali (per le calzature nella Riviera del Brenta; dello scarponne e delle attrezzature sportive a Montebelluna e Trivignano; per gli elettrodomestici a Susegana e Conegliano; per i mobili tra Oderzo e l'area del Livenza), che facilita la diffusione dell'innovazione tecnologica; introduce elementi di forte specializzazione e di segmentazione del processo produttivo; porta alla creazione di servizi alle imprese altamente specializzati.

Negli anni del consolidamento e sviluppo di questa particolare forma assunta dal sistema produttivo industriale si crea una compenetrazione molto stretta tra sistema di produzione e territorio: il sistema di produzione con il decentramento ingloba nel trasporto interno di fabbrica le infrastrutture viarie che collegano i reparti decentrati, ma non solo. Si tratta di un rapporto che lega la comunità alla vita stessa dell'impresa, tra queste e la società di insediamento si determina una sorta di simbiosi sociale: l'impresa è la fonte del guadagno, la società la «fornitrice» di lavoro in una sorta di «solidità» di interessi, dato che il buono andamento dell'impresa risulta fondamentale per la società. Questo vale per la singola impresa e per l'intera struttura delle imprese piccole e medie soprattutto quando tendono a configurarsi come distretto.

Ed è possibile affermare che il sistema produttivo costituisca ancora oggi il

collante in una società in transizione che tende a perdere la sua originaria coesione sociale e che, a differenza di quanto si è portati a credere, favorisce l'integrazione al suo interno di gruppi provenienti dall'esterno (e in particolare extra-comunitari, che negli ultimi anni hanno risolto un problema di carenza di forza lavoro, soprattutto in alcuni settori produttivi – come il conciario – e nei posti di lavoro a bassa specializzazione e a bassa remunerazione), che riescono però ad inserirsi all'interno dei rapporti sociali di produzione ormai consolidati e strutturanti la comunità locale, cosa che non è avvenuta negli anni passati, con altri gruppi di «nuovi venuti»¹ che sono risultati, comunque, esterni ai rapporti di produzione che strutturano la comunità locale.

Esistono, riassumendo, delle precondizioni senza le quali l'avvio dell'urbanizzazione della campagna, primo gradino per lo sviluppo della città diffusa non sembra possibile. È proprio a partire da questo dato che si spiega la non omogenea diffusione del fenomeno. E ancora come tale fenomeno interessi, in modo particolare, alcune zone del vecchio continente, mentre il resto del mondo sembra ancora caratterizzata dal processo di concentrazione.

Morfologie

Di certo, la costruzione del territorio negli ultimi anni è stata funzionale al rafforzamento del sistema produttivo e la definizione di città diffusa sta ad indicare proprio la stretta integrazione tra forme e meccanismi del processo produttivo e trasformazione del sistema insediativo, oltreché l'adattamento dell'urbanizzazione all'evoluzione della cultura dell'abitare, lavorare, al divertirsi, insomma alle diverse esigenze manifestate dalla società locale.



Campagna urbanizzata a Dosson (Casale sul Sile, Treviso).

Sono soprattutto lo sviluppo della casa e della fabbrica a dare il segno di questo cambiamento.

Da un lato, per movimenti endogeni alla città diffusa (legati anche alla parallela diffusione dei posti di lavoro) e dall'altro per movimenti provocati da alcune spinte centrifughe dalla città concentrata, la popolazione insediata in questi nuovi territori cresce notevolmente.

Non è privo di conseguenze, infatti, il fatto che molta della popolazione che si muove verso la città diffusa o che, piuttosto, vi si trattiene preferendola alla città «compatta», percepisca i costi di insediamento come più contenuti, e la qualità complessiva dell'abitare «migliore»: in particolare la possibilità di acquistare una casa in proprietà, con tipologie a bassa densità e disponibilità di spazio aperto, che risponde ad un'ideologia abitativa profondamente radicata nella società locale (anche quella inurbatasi negli anni

di sviluppo dei capoluoghi regionali), oltre ad essere stata favorita (come già detto) dall'evoluzione della residenza contadina tradizionale appare preferibile. Nel corso degli ultimi venticinque anni, si è potuto assistere alla ristrutturazione di vecchie abitazioni agricole, quindi alla costruzione di nuove abitazioni (spesso completamente o parzialmente autocostruite) su aree agricole di proprietà (della famiglia) non urbanisticamente attrezzate, al di là di una spesso modesta, infrastrutturazione viaria.

Al miglioramento della casa (più spaziosa, più moderna, più tecnologicamente dotata, ecc.), però, non corrisponde un miglioramento dell'abitare per quanto riguarda i servizi. Proprio la connotazione diffusa e, in un certo senso, anarchica di questo sviluppo edilizio non avrebbe permesso, anche se si fosse voluto (e così non era), un adeguamento dei servizi collettivi.

Le politiche comunali, anche attraverso l'attuazione degli stessi strumenti urbanistici (oltre che con la diretta realizzazione di insediamenti di edilizia economia e popolare o la realizzazione di aree produttive integrate e di iniziativa pubblica) e nell'applicazione delle leggi regionali, hanno favorito la diffusione e le hanno permesso di conseguire anche la massima efficienza:

- favorendo l'insediamento di attività produttive ovunque se ne manifestasse la richiesta, secondo i bisogni del sistema economico e secondo le razionalità individuali degli operatori, degli imprenditori e delle famiglie coinvolte nel processo produttivo;
- incentivando la dispersione insediativa della popolazione, anche in stretta relazione alla distribuzione delle attività



produttive del territorio, e alla domanda di investimento immobiliare che la società locale ha espresso;

- con la realizzazione delle diverse reti tecnologiche oltre che delle opere di infrastrutturazione (che, ad esempio, hanno trasformato sentieri interpoderali in «assi» di lottizzazioni non sempre urbanisticamente adeguate ed organizzate), che per alcuni versi hanno reso il territorio indifferente alle logiche insediative delle famiglie;

- creando servizi e attrezzando anche i nuclei abitati di minore taglia demografica e di contenuta dimensione, riproponendo, a piccola scala, il modello presentato dalle politiche regionali di rafforzamento del sistema insediativo policentrico; garantendo, nei limiti delle capacità di programmazione e realizzazione comunale, la debita infrastrutturazione e urbanizzazione primaria delle aree.

Nei limiti delle competenze comunali appunto, un grande impegno che, privo di una visione complessiva del territorio, che non è stata garantita nemmeno dalla pianificazione regionale, ha creato:

- sistemi di collegamento stradale spesso inadeguati al traffico pesante o all'incessante flusso di spostamento di merci e semilavorati tra le diverse imprese e i diversi laboratori, coinvolti in un ciclo produttivo fortemente segmentato; sicuramente poco capace e sicuro per i numerosi spostamenti degli addetti tra i diversi comuni della regione e all'interno dei territori comunali, come risulta assolutamente poco adeguato ai tanti e sempre meno sistematici spostamenti delle persone e delle famiglie all'interno del territorio per le diverse funzioni della vita quotidiana, come per il divertimento;
- un sistema produttivo estremamente frammentato (a volte a ridosso degli abitati), con condizioni di accessibilità non sempre ottimali², con difficili relazioni con i grandi sistemi infrastrutturali di carattere territoriale, localizzate secondo una logica che nel medio periodo ha dimostrato la sua fallacia; aree produttive che non sempre garantiscono opportunità di ampliamento, favorendo processi di rilocalizzazione, a volte di sostituzione, altre di precoce dismissione (come già si coglie lungo alcuni tracciati stradali a sud-ovest di Treviso);
- la creazione di condizione di insediamento per funzioni diverse (e non sempre compatibili fra loro, come sta dimostrand

do la difficile convivenza (soprattutto in termini di congestione e di elevata promiscuità di flussi di traffico) tra attività commerciali, terziarie ed anche industriali in alcuni agglomeramenti formati lungo alcuni importanti tracciati stradali – dando origine alle strade mercato³ o ai parchi commerciali e terziari⁴ –, nei pressi di alcuni «non luoghi» che si sono invece imposti come «luoghi cospicui» della recente urbanizzazione⁵ o nei pressi di alcuni servizi e attività produttive secondo convenute economie di agglomerazione (che sembrano ancora rilevanti nel determinare processi di densificazione di funzioni e urbanizzazione). La città diffusa ha dato luogo a nuovi «non luoghi» di socializzazione, come i caselli autostradali, i parcheggi dei grandi centri commerciali, gli stessi centri commerciali e grandi strutture di divertimento, ecc. Tali trasformazioni e innovazioni, tuttavia, non hanno cancellato la necessità di disporre di più tradizionali «luoghi» di riconoscimento, magari meno strutturanti l'essere sociale (così la piazza svolge un ruolo diverso, ma essa resta un luogo canonico, magari di passaggio, per l'aggregazione dei giovani, per la manifestazione dell'essere sociale, ecc.), ma comunque buoni per l'esercizio dell'esibizione dello status sociale e del suo dinamismo. Dal punto di vista funzionale un «centro» costituisce il luogo dove la popolazione diffusa può risolvere alcune delle sue esigenze di vita quotidiana. Anche con la crescita di centri commerciali e grandi supermercati sparsi nel territorio, fonti di approvvigionamento per la maggior parte delle famiglie diffuse, resta una serie molto ampia di funzioni, anche commerciali, ai quali un centro dà risposte;

- la localizzazione dei grandi contenitori e delle grandi funzioni commerciali e terziarie, invece, quando cerca una collocazione alternativa alla città «concentrata» e consolidata, tende a privilegiare i



Centro commerciale Auchan, alla periferia di Mestre (Venezia): nuove e vecchie tipologie a confronto. Sotto: nuove lottizzazioni a Marcon (Venezia). Nella pagina a lato: aree produttive di nuovo impianto: un Pip a Veduggio (Treviso).

grandi assi di collegamento, i nodi infrastrutturali o nuove centralità territoriali date dalla compresenza di attività produttive di un certo rilievo, parchi o centri commerciali, centri terziari, aree, in breve che si impongono come nuovi luoghi centrali del sistema insediativo, in cui le attività di servizio si presentano di dimensione tale da poter servire quote consistenti della popolazione insediata nell'area, presentando uno spiccato connotato urbano-metropolitano;





Marcon (Venezia): il MacDrive nei pressi del centro commerciale Valecenter, luogo di divertimento.

– un sistema insediativo residenziale di elevata qualità edilizia (non direi altrettanto della qualità architettonica), ma che ha portato «indifferentemente» al consolidamento di alcuni centri minori, all'ispessimento di alcuni agglomerati residenziali periferici, al recupero (non sempre rispettoso delle preesistenze e dei vincoli edificatori)⁶ delle residenze sparse tipiche dell'appoderamento mezzadrile, allo sviluppo di lottizzazioni, non sempre lungo i tracciati stradali principali, spesso appoggiate alla rete stradale minore e interpodereale, adeguata alle nuove esigenze di accessibilità residenziale, ma così inserita spesso all'interno dei percorsi di attraversamento territoriale, come alternativa possibile alla congestione dei grandi assi territoriali;

– tra case, campi, laboratori e industrie, poi troneggiano i diversi grandi contenitori dei centri commerciali, dei centri del

divertimento, che per quanto «tipologie atipiche», risultano oramai alcuni degli elementi maggiormente «tipici» e distintivi (soprattutto per le singolari relazioni di scala con il contesto) dell'insediamento diffuso⁷; su questi grandi contenitori il giudizio è discorde, mentre maggiore unanimità si registra nella rilevazione della forte congestione che piuttosto provocano e sulla creazione di «nuovo senso» dello spazio pubblico a cui danno adito, ma non è un discorso da affrontare in questa sede.

Il territorio regionale appare fortemente segnato da questi processi di trasformazione, nei quali si registra non mancanza di governo, ma piuttosto una forma di governo debole, estremamente flessibile alle insorgenti esigenze dei diversi operatori, ma debole soprattutto rispetto agli effetti che forme di insediamento, di sviluppo economico e della stessa politica hanno prodotto.

Diseconomie

Non è un caso che oggi questo sistema territoriale presenti alcune disfunzioni, dunque.

Congestione, innanzitutto e delle infrastrutture, principalmente. È caso più noto, più sentito dall'opinione pubblica, più politicamente sfruttato: una congestione altrettanto diffusa: lungo i principali assi di collegamento territoriale, ma anche sulla rete minore di distribuzione territoriale, mentre non sembrano subire alcuna evoluzione i diversi progetti di potenziamento della rete ferroviaria, per quel che potrebbe contribuire nel ridurre il grande traffico di attraversamento che interessa la regione o fornire alcune parziali soluzioni al trasporto delle merci in un sistema produttivo che per le sue particolarità non potrà rinunciare, nel breve periodo e con elevati costi, al trasporto su gomma

Congestione che, in verità, inizia a manifestarsi anche nella veloce saturazione delle aree produttive, nella moltiplicazione delle attività e quindi in un aumento della competitività, nelle scarse possibilità di ampliamento degli impianti, nell'impossibilità di realizzare forme di diversificazione produttiva o di commercializzazione o favorire l'insediamento di attività produttive complementari; nel mancato insediamento di attività e operatori provenienti dall'esterno, e via discorrendo. Uno sviluppo che si presenta caotico e scarsamente regolato, carico di quelle esternalità negative dello stesso sviluppo, che altro non sono che le manifestazioni dei veri costi di questo sistema insediativo:

– in termini di tempo necessario a muoversi e soprattutto a spostarsi per le diverse funzioni quotidiane, che nel sistema insediativo diffuso impongono comunque il ricorso al mezzo privato e al dislocamento di qualche chilometro, per

l'approvvigionamento domestico, per la fruizione dei servizi, ecc.;

– in termini di ridotta accessibilità delle diverse parti del territorio e soprattutto dei punti salienti del territorio (perché all'interno di questo sistema tendono comunque a riformarsi delle centralità e delle corone, come anche delle periferie, per quanto sia difficile poi individuarle morfologicamente che socialmente) e quindi in una sorta di differenziazione di qualità, di dotazione di servizi (e si parla sempre di servizi «banali»), di valori e di prezzi immobiliari tra le diverse parti di un territorio convenzionalmente considerato omogeneo e indifferente;

– in termini di costi di insediamento residenziale che iniziano a manifestarsi, seppur rimanendo convenienti rispetto ai valori immobiliari della città consolidata; d'altronde il lento esaurirsi delle condizioni che hanno favorito lo sviluppo dell'insediamento residenziale (il frazionamento della proprietà agricola, o il riutilizzo della residenza rurale, poi debitamente trasformata) fanno supporre che ci sia una maggiore motivazione, una più descrivibile razionalità nella scelta insediativa, di quanto non lo fosse nella fase precedente dello sviluppo insediativo (dai processi di espulsione della città, alla scelta volontaristica di una abitazione nel diffuso, ad una tradizione culturale radicata, ma resa ormai inerziale nel corso degli ultimi anni dai processi di costruzione del territorio);

– in termini di costi di urbanizzazione che ricadono sulla collettività, per quanto questi siano tra i costi meno percepiti dall'opinione pubblica. In un sistema di questo tipo è inutile dire quali possano essere i costi in termini di dotazione di servizi (e non è un caso che in questi ultimi due anni si sia posta in termini drammatici la questione della razionalizzazione e riorganizzazione dei servizi alla popolazione, quali ad esempio quelli

sanitari, che da tempo hanno creato momenti di grave difficoltà al governo regionale, e non solo di consenso politico); o piuttosto l'aumento vertiginoso dei costi di costruzione e gestione dei servizi a rete; o ancora l'aumento dei costi e l'abbassamento complessivo di efficienza del sistema di trasporto pubblico, legato soprattutto alla dispersione della domanda e alle scarse possibilità di integrazione con altri sistemi. In termini di consumo del suolo, anche questo è un problema che non appare, ai più, in tutta la gravità dei suoi effetti, per quanto tra i costi ambientali che questo sistema insediativo ha provocato e sta provocando appaia come quello, per certi versi minore. In alcuni distretti industriali, infatti, non si è dato sviluppo se non a costi di elevata compromissione dell'ambiente. Molti dei danni all'ambiente (inquinamento dei corsi d'acqua, scarico di materiali tossici o comunque nocivi, sono stati provocati da chiare forme di illegalità e di evasione alle norme: sicuramente è un costo del quale lo stesso sistema produttivo non sarà disposto al debito risarcimento o all'assunzione di responsabilità (se non a costi che ricadranno sulla collettività in termini di disoccupazione e dismissione degli impianti come è d'altronde successo a Porto Marghera) e che le istituzioni non saranno in grado di risolvere nel breve periodo.

Proprio osservando i costi di congestione o piuttosto l'aumento dei costi di insediamento e l'aggravarsi dei costi ambientali, appare chiaro che i distretti, ma complessivamente tutto il sistema insediativo diffuso, registra un progressivo azzeramento di alcuni dei vantaggi competitivi o piuttosto al consumo in maniera irreversibile di uno dei fattori del suo successo (il territorio, per l'appunto).

Ma oggi il problema si pone in termini più generali e collettivi. Non si tratta



solo dell'elevato consumo di suolo che la diffusione ha provocato, ma si parla di inquinamento atmosferico prodotto da un crescente tasso di motorizzazione delle famiglie e da un aumento degli spostamenti; dalla mono-modalità del sistema di trasporto delle merci; rispetto a questi costi il sistema insediativo che è andato sviluppandosi nel Veneto ha provocato una sorta di amplificazione (come nel caso dei vantaggi competitivi) dei processi di erosione delle risorse naturali.

È possibile governare la città diffusa?

La questione del governo della città diffusa pone, principalmente, due questioni: come organizzare meglio la struttura territoriale in ordine alla dotazione dei servizi; quale livello di gover-

*Nuove residenze a Peseggia
(Scorzè, Venezia).*



no. Vale la pena di prendere le mosse da due osservazioni di fatto.

L'esistenza della città diffusa è resa possibile solo da una rilevante mobilità, che data, appunto, la connotazione diffusa non potrà che essere prevalentemente individuale, privata e automobilistica. Non si tratta soltanto delle mobilità casa-lavoro e casa-scuola, ma tutta la mobilità quotidiana tende ad aumentare, in un certo senso tutto è distante.

La seconda osservazione riguarda la constatazione che in molte delle situazioni diffuse, ad un periodo nel quale prevaleva l'elemento diffusivo, tende a sostituirsi una fase che, pur nel mantenimento delle caratteristiche proprie del diffuso (bassa intensità e densità), lascia intravedere processi agglomerativi. Ad un territorio fittamente punteggiato da insediamenti singoli succede un'organizzazione spaziale più densa, gli insediamenti tendono

ad agglomerarsi soprattutto lungo alcune arterie, che sono quelle che meglio realizzano i collegamenti tra i diversi capisaldi della rete diffusa. In un certo senso la città diffusa si addensa come città lineare; si tratta di primi accenni, che tuttavia meritano di essere osservati. Probabilmente a questa tendenza agglomerativa non sono estranei gli insediamenti residenziali di tipo pubblico e la localizzazione di servizi, soprattutto per le imprese.

Si tratta di una tendenza di rilevante importanza: essa tende ad affermare la funzionalità dell'agglomerazione in ordine sia alle convenienze per quanto riguarda alcuni servizi collettivi, sia alle stesse convenienze individuali sul piano della socializzazione e della vita quotidiana.

In sostanza le convenienze diffuse, sia delle famiglie che delle imprese, rilevate sono di breve durata. Esse sono state importanti sia sul piano direttamente produttivo per l'affermazione della piccola e media impresa, sia sul piano del consumo familiare per il miglioramento dell'abitazione. Ma superata la fase che è possibile definire di «affermazione» (sia per l'impresa che per le famiglie), sono emersi i limiti di una tale struttura localizzativa che nel dinamismo delle pratiche sociali della città diffusa hanno trovato una tendenziale soluzione in processi in qualche modo agglomerativi.

È proprio il successo, per così dire, della città diffusa che ha determinato la tendenza agglomerativa; non si tratta, tuttavia, di un processo contraddittorio con il connotato diffuso, ma piuttosto rende più funzionale la città diffusa, offre elementi di coagulo morfologico quale riflesso di concentrazione di persone, servizi, attività e funzioni. Va sottolineata



Municipio e nuove edificazioni residenziali a Borgoricco (Padova).

to, cioè, che gli elementi osservati non senza modificare i connotati specifici del diffuso, tendono a rafforzare l'elemento sostantivo della locuzione città diffusa.

Il governo delle trasformazioni urbane della città diffusa dovrebbe aiutare a rafforzare questa tendenza. La via maestra per aiutare questo processo è la dotazione di infrastrutture, soprattutto di mobilità collettiva, e la crescita del capitale fisso sociale nella sua complessità. Se il capitale fisso sociale costituisse la condizione generale del processo di produzione lo sarebbe anche nel senso della funzionalità urbana.

Un tale indirizzo non riduce la compromissione del territorio, ormai quasi completamente coinvolto, a larghe maglie, nel processo di urbanizzazione, ma darebbe alla città diffusa l'ossatura solida per il suo miglioramento del contesto sociale e delle *performances* delle attività economiche.

Questo arricchimento non può, né deve, avere lo scopo di gerarchizzare il territorio, ma piuttosto quello di rafforzare i capisaldi della rete e i processi di agglomerazione in atto.

La città diffusa appare, inoltre, molto sotto dotata per quanto attiene i servizi (per esempio quelli culturali). Spesso la sua popolazione supera per dimensione quella di una media città e talvolta di una medio-grande città, ma le dotazioni di servizi non sono paragonabili. Questa distorsione dovrebbe essere corretta. In assenza di un adeguamento di questi servizi il contesto culturale della città diffusa risulterebbe inadeguata al livello di sviluppo economico raggiunto dalla stessa città diffusa. A questo scopo la rete dei centri e i capisaldi della rete possono e dovrebbero giocare un ruolo di rilievo.

La città diffusa, infine, soffre di un *deficit* rilevante di governo. La sua dimensione, intesa come ambito territo-

riale, si estende su più entità di governo (amministrazioni comunali), i quali non possono che avere un'ottica parziale, mentre la sua funzionalità presuppone un unico punto di vista (quello, appunto, della «complessiva», la cosa non sembri paradossale, città diffusa) o almeno una forte integrazione tra i diversi ambiti di governo. È noto che le amministrazioni comunali implicate tentano processi di collaborazione, ma è altrettanto evidente come alla fine tendono a prevalere elementi concorrenziali e di «indipendenza» (con *spill-over* spesso di rilevante peso). Né gli organi di governo sovra-determinati hanno capacità e sensibilità di operare quelle integrazioni funzionali e fornire quegli indirizzi (che non siano pura genericità) necessari ad un miglioramento della condizione diffusa.

La questione del livello di governo sembra una questione di grande rilievo ma di quasi impossibile soluzione: essa infatti si scontra, contemporaneamente, con una sorta di indifferenza e con la difesa di prerogative precostituite e giustificate da una precedente organizzazione dello spazio. Non si tratta tanto di mettere in campo ulteriori elementi di ingegneria istituzionale, le istituzioni sembrano soccombere sotto il peso delle loro riforme, ma piuttosto di attivare processi di

pianificazione a larga scala e mettere in campo politiche coerenti. Sembra necessario, tuttavia, affermare che la città diffusa richieda oggi un vero livello di governo complessivo senza il quale le pur rilevanti energie rischiano di essere coartate dal deficit di funzionalità e di organizzazione.

Che di questa dimensione del problema oggi ci sia scarsa consapevolezza rende la soluzione del problema ancora più complessa.

Poscritto

Il termine «città diffusa» ha avuto molta fortuna, sia in Italia che all'estero.

Tale successo non corrisponde ad una perfetta comprensione del fenomeno.

Come si è cercato di chiarire nelle pagine precedenti, la città diffusa è un fenomeno meno «diffuso» di quanto convenzionalmente si è portati a credere: scambiare come «città diffusa» quella sorta di «marmellata» edilizia sparsa sul territorio, che risponde ad un'articolazione del mercato immobiliare non solo costituisce un errore analitico, ma riduce di molto la capacità di intervento in questi territori. □

N O T E

¹Le difficoltà di inserimento della popolazione proveniente dal Mezzogiorno d'Italia appare dovuta ad una scarsa propensione della comunità locale ad accogliere i nuovi venuti (perché restano «estranei» alla società locale, essendo nella maggior parte dei casi impiegata nel settore dei servizi pubblici e nell'istruzione), oltre che alla scarsa propensione ad un pieno

inserimento dei nuovi venuti in queste comunità per alcuni versi ancora «chiuse», e non solo per i forti legami conservati con le regioni di origine, piuttosto per la palese volontà di rendere la permanenza in queste nuove comunità quanto più possibile limitata e non definitiva, elementi malamente percepiti dalle comunità di accoglienza.

²Ne siano un esempio alcune aree produttive industriali di nuovo impianto create nel comune di Preganziol (Treviso) dove il collegamento all'Autostrada A28 liberalizzata o alla SS 13 Pontebbana o Terraglio è affidata a percorsi stradali di sezione stretta, inferiore ai 5 m, non sempre rettilinei, con obbligo di attraversamento di alcuni nuclei abitati. O ancora alcune nuove aree industriali create nel distretto calzaturiero della Riviera del Brenta (a sud del Naviglio) le cui relazioni infrastrutturali sono legate a strade statali in attesa di potenziamento (tra le quali la stessa SS 11 Venezia-Padova) o a strade provinciali di recente realizzazione ma già sature.

³Il processo di addensamento che si registra in alcuni tratti della SS. 47 Padova-Bassano (nel tratto in territorio comunale di Limena; o tra Rosà e Bassano del Grappa) è tipico di queste forme di densificazione; come anche della forte congestione che hanno provocato e anche dei costi collettivi, che solo adesso la popolazione inizia a percepire in termini di tempi di attesa, di privata fruizione della stessa strada e delle parti urbane che ne vengono attraversate, di inquinamento atmosferico e acustico.

⁴La cui origine, meno spontanea anzi pianificata e attentamente «negoziata» tra amministrazioni e promotori – soprattutto i termini di opere ed oneri di urbanizzazione – avrebbe dovuto (potuto) fornire garanzie di minore congestione, di infrastrutturazione adeguata ad assorbire la grande quantità di traffico che questi magneti di spostamenti non sistematici in breve tempo hanno provocato. I casi dello Auchan di Mestre (e del blocco della Tangenziale e delle sue uscite anche in ore di «abituale» morbida), delle Piramidi di Torre di Quartesolo nei pressi di Vicenza, del Rally di S. Biagio di Callalta a pochi chilometri da Treviso e della Cittàmercato di Padova prossima alla ormai centrale e nevralgica Stanga, sono nella nostra regione noti e discussi da tempo.

⁵Fra tutti si può citare ad esempio i caselli autostradali (Padova Est, Padova Ovest ne sono due vistosi esempi) che se in alcune aree tendono a divenire luoghi di «aggregazione sociale» o di «incontro» – in

qualsiasi senso si voglia intenderlo – sono indubbiamente divenuti punti territoriali del diffuso importanti, ad esempio, per gli spostamenti per lavoro e studio, veri nodi di interscambio modale per i pendolari, per quanto assolutamente non attrezzati e tecnicamente impropri. A questi si devono aggiungere altri punti, quali alcuni particolari centri di divertimento o di ritrovo (il bar, la sala giochi, un particolare ristorante, un'edicola, ecc.) più convenzionali nella loro funzione, ma del tutto particolari nella localizzazione, che tende, quest'ultima, a dissolvere uno dei sensi più tipici della città, quale è quello della densità, della vicinanza.

⁶Si è trattato in alcuni casi di vere e proprie sostituzioni, con lo sviluppo, poi, di un'edilizia completamente slegata dai processi produttivi del settore primario, che era uno dei principi che aveva guidato nella legge regionale n. 24 del 1985 all'individuazione di norme e criteri per l'edificazione, recupero e tutela dell'edilizia nelle aree agricole.

⁷Risulta quanto mai difficile esprimere giudizi su questi grandi contenitori: da un lato l'artificiosità di questi edifici (accompagnati da forme architettoniche spesso insolite per i contesti in cui si collocano, ma all'interno dei quali tendono ad essere presto «assorbiti», divenendo velocemente «convenzionali») ne fa elementi emblematici della recente trasformazione dell'occupazione dello spazio, ma anche punti focali della nuova urbanizzazione e organizzazione territoriale; dall'altro la centralità assunta nella vita delle famiglie e nel quotidiano uso del territorio, finisce con dare loro dignità di nuovi «spazi pubblici», di nuove realtà dell'aggregazione sociale, i cui aspetti (le forme di impatto sociale, le conseguenze sul vivere sociale e sui tradizionali spazi della vita collettiva – quali l'immancabile piazza con chiesa e campanile che seppure debolmente comunque strutturano il tessuto edilizio e organizzano la vita delle comunità locali del territorio «diffuso» – nelle nuove organizzazioni territoriali venutesi a formare) sono ancora tutte da approfondire e valutare.