

IL TRONCO ROMA-NAPOLI DELL'AUTOSTRADA DEL SOLE E LA LOCALIZZAZIONE DELLE INDUSTRIE

I rapporti tra la distribuzione delle attività industriali e i mezzi e le vie di comunicazione appaiono molto stretti in ogni parte del mondo, sia dove queste hanno preceduto lo sviluppo industriale ed hanno contribuito a promuoverlo, sia dove è stata la presenza dell'industria a determinare la costruzione di nuove arterie stradali e ad incrementare i traffici. L'interdipendenza tra i due fenomeni è così notevole che riesce oltremodo difficile stabilire in quale misura l'uno abbia influenzato l'altro.

L'Autostrada del Sole, che si sviluppa lungo l'asse centrale della penisola, costituisce un fatto di grande importanza geografica non solo per le grandiose trasformazioni che ha prodotto direttamente sul paesaggio, ma anche per le conseguenze geografiche di cui si è rivelata capace, integrando funzionalmente la rete stradale precedente, agendo sulla localizzazione delle industrie e sui processi di urbanizzazione che hanno interessato le grandi e medie città servite dalla nuova arteria e accentuando il grado di mobilità della popolazione. Essa ha richiamato nelle valli longitudinali appenniniche una considerevole corrente di traffico, che è in graduale aumento, e le ha vivificate economicamente e socialmente.

Può riuscire, perciò, interessante studiare i complessi rapporti di correlazione tra la nuova arteria autostradale appenninica e lo sviluppo industriale della zona attraversata e illustrare le orme che l'industrializzazione in atto lascia ai suoi lati nei vari tratti del percorso (1).

(1) *Primi effetti economici dell'Autostrada del Sole*, inchiesta diretta dall'Ing. G. Pellegrini, «Quaderni di Autostrade», n. 13, Roma, FIREMA, 1965, pp. 95. V. anche L. TOCCHETTI, *I costi e i benefici nella politica stradale*, in «Atti della Soc. Ital. di Economia dei Trasporti, Tavola Rotonda del 28 aprile 1965», pp. 87-104.

Il nostro esame si limiterà al tronco compreso fra Roma e Napoli, il quale presenta un maggiore interesse per il fatto che, nelle parti estreme, ricade nella sfera di influenza diretta di due grandi città e, nel tratto centrale, percorre valli povere, le quali un tempo erano servite da strade piuttosto disagiati e ora rientrano nell'area di intervento della Cassa per il Mezzogiorno, e attraversa la pianura di Terra di Lavoro, fittamente abitata, fornita già di una efficiente rete stradale, anche se non priva di strozzature in corrispondenza dei molti centri abitati.

E' opportuno però precisare che l'autostrada si comporta piuttosto come una ferrovia che come una normale strada per autovetture, per quanto riguarda la localizzazione delle attività economiche e la formazione di nuclei residenziali e di centri urbani satelliti. E ciò soprattutto a causa della notevole distanza tra due uscite successive, per cui è possibile riscontrare analogie con le stazioni ferroviarie più che con i normali incroci stradali.

Il tipo di sviluppo economico legato all'autostrada non sembra quindi riportarsi né a quello « equilibrato », realizzabile a lungo termine con l'espansione simultanea, sul piano territoriale e settoriale, delle varie attività economiche, né a quello « non equilibrato », che propone la creazione e il potenziamento dei poli di sviluppo e l'incremento di particolari settori produttivi. Esso prelude ad una soluzione nuova, cioè alla formazione di assi di sviluppo che producono la diffusione di attività economiche, differenziate ed integrate tra loro, su fasce territoriali piuttosto strette (2).

Scopo di questa nota è seguire il potenziamento delle attività industriali nell'area direttamente servita dall'Autostrada Roma-Napoli e di considerarne i molteplici fattori.

Questo tratto dell'Autostrada del Sole parte dal raccordo anulare a sud-est della capitale e percorre la Valle del Sacco fino a Ceprano e, successivamente, quella del Liri. Seguendo poi il solco tra il Roccamonfina e le prime montagne appenniniche sfocia nella Pianura Campana e raggiunge il Volturno a Capua, da dove

(2) Per il concetto di sviluppo « equilibrato » e « non equilibrato », di grande interesse appare il saggio di F. CAFFE, *T. Schtovsky*, nel vol. *Economisti moderni*. Milano, Garzanti, 1962, pp. 148-167. Per la nozione di « asse di sviluppo », v. P. POTTIER, *Axes de communication et développement économique*, in « *Rev. Economique* », Parigi, genn. 1963, pp. 58-132.

si dirige verso Napoli con una grande curva, per servire il capoluogo di Terra di Lavoro.

Il suo tracciato ricalca a grandi linee quello della Via Casilina, che, aperta già al tempo dei Romani per collegare Roma con la antica Capua, passava per l'ampia valle che si interpone tra l'Antiappennino Laziale e l'Appennino Abruzzese e attraversava il Volturno in corrispondenza della cittadina di *Casilinum*, dalla quale prese il nome e sulle cui rovine sorse poi la Capua medioevale.

La Casilina ha svolto nel corso dei secoli importanti funzioni di collegamento tra Roma e alcuni centri famosi per la storia politica e religiosa dell'Italia, quali Anagni e Cassino, Pontecorvo e Benevento, ed ha assicurato le comunicazioni tra lo Stato Pontificio ed il Regno di Napoli (3). Essa, però, si è rivelata sempre più incapace di soddisfare le esigenze del crescente traffico moderno e di favorire lo sviluppo delle regioni attraversate, le quali si sono venute a trovare sempre più fuori delle grandi correnti commerciali.

L'autostrada, attraversando una regione economicamente depressa, che dava pochi segni di risveglio, ha avuto la duplice funzione di richiamare nuove correnti di traffico in transito e di migliorare i rapporti tra le valli appenniniche interne e le parti più vitali del Paese, costituendo, così, un notevole fattore di sviluppo economico.

In corrispondenza dell'incrocio tra l'antica Casilina e le strade che discendono le principali valli appenniniche si sono venuti a formare anche i più importanti nodi stradali, presso i quali si verificano considerevoli modificazioni geografiche. Meritano di essere ricordati soprattutto gli incroci di Valmontone e Colleferro, al servizio della vasta area tra Palestrina e Velletri, quello di Frosinone, non solo perché interessa direttamente il capoluogo della provincia, ma anche perché formato dalla trasversale appenninica che da Latina e Terracina porta ad Avezzano, Sulmona e Pescara, e quello di Caianello, dove convergono strade provenienti dalla pianura e dalla valle del Volturno, alla confluenza naturale delle

(3) Cfr. anche D. STERPOS, *Comunicazioni stradali attraverso i tempi. Roma-Capua*. Roma, Soc. Autostrade, 1959, pp. 300; ID., *Comunicazioni stradali attraverso i tempi. Capua-Napoli*. Roma, Soc. Autostrade, 1966, pp. 112.

direttrici di traffico tra il Lazio meridionale, la Campania, il Molise e l'Abruzzo.

Più a sud si susseguono a breve distanza i raccordi di Capua e di Caserta, il primo all'incrocio della Casilina con l'Appia presso Sparanise, dove vanno sorgendo grandi complessi industriali, gli altri ad ovest ed a sud di Caserta, al servizio del territorio gravitante intorno al capoluogo di provincia e in collegamento con le arterie appenniniche che, passando per Campobasso e Benevento, raggiungono il litorale molisano ed il Tavoliere di Puglia. Una fitta rete di strade serve la pianura di Terra di Lavoro e registra una grande intensità di traffico di autovetture e di autocarri.

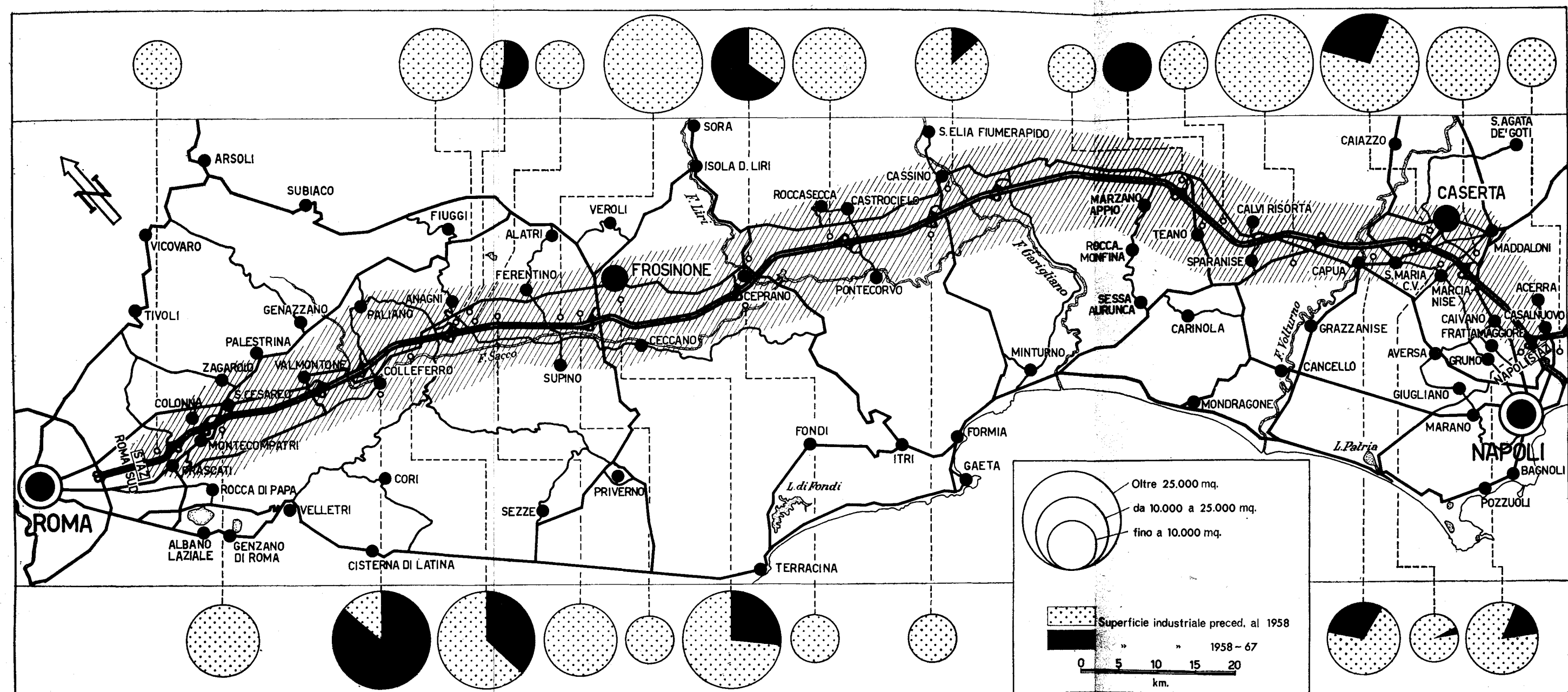
L'autostrada ha termine alle porte della metropoli partenopea, presso Casoria, centro dalla crescente fortuna; e, mentre attende ancora un autonomo collegamento con l'autostrada per Salerno e Reggio Calabria, trova la sua continuazione in quella per la Puglia, già aperta al traffico nei tronchi terminali (4). Completa il quadro delle comunicazioni nel solco della valle del Liri-Sacco la linea ferroviaria di Cassino, che segue il tracciato dell'autostrada, con diramazioni per Isernia-Campobasso e per Avezzano-Sulmona.

Sulla base delle condizioni socio-economiche, il territorio attraversato dall'Autostrada del Sole si può dividere in tre parti, le quali assumono caratteristiche diverse per quanto riguarda la struttura professionale della popolazione e la distribuzione e la densità delle attività industriali.

Quella compresa tra il raccordo anulare di Roma e il territorio di Anagni si allunga per una quarantina di chilometri e risente la forte attrazione della capitale, sebbene non goda delle agevolazioni che hanno promosso lo sviluppo industriale più a sud, nell'area di intervento della Cassa per il Mezzogiorno.

Quella tra Anagni ed il Volturno si sviluppa per circa 120 km.: era quasi priva di industrie fiorenti ed ha conosciuto un considerevole sviluppo industriale grazie alle agevolazioni fiscali, agli

(4) L. TOCCHETTI, *L'Autostrada Napoli-Bari*, in «La Provincia di Napoli», Napoli, n. 3, 1964, pp. 39-47; ID., *La grande viabilità nell'area di Napoli*, ibid., n. 1, 1966, pp. 63-71.



LA SUPERFICIE INDUSTRIALE AI MARGINI DELL'AUTOSTRADA DEL SOLE.

incentivi di carattere creditizio e agli aiuti della Cassa per il Mezzogiorno (5).

Il territorio tra Capua e Napoli, già abbastanza ben provvisto di strade e di altre infrastrutture e densamente abitato, ha una certa tradizione industriale ed è partito da condizioni più vantaggiose per uno sviluppo economico accelerato.

Facendo riferimento a queste tre parti della zona servita dalla autostrada, ci sforzeremo di seguire lo sviluppo industriale di ciascuna di esse, di considerarne la distribuzione degli stabilimenti industriali, in rapporto con l'autostrada e con altri fattori di localizzazione, di accennare alle conseguenze geografiche che l'industria vi ha prodotto. Alcune utili osservazioni si possono fare in base all'esame dei vari tipi di aziende sorte lungo l'autostrada nel periodo 1958-66 e del numero di addetti suddivisi per settore (6). I nuovi insediamenti industriali obbediscono a criteri moderni e presentano una certa varietà: essi sono scaturiti da un notevole grado di maturità degli imprenditori, che si apprezza nelle piccole e medie aziende, per le quali le scelte sono state operate dall'intuito e dall'esperienza del singolo operatore economico, forse ancor più che nelle grandi, dovute a studi coordinati.

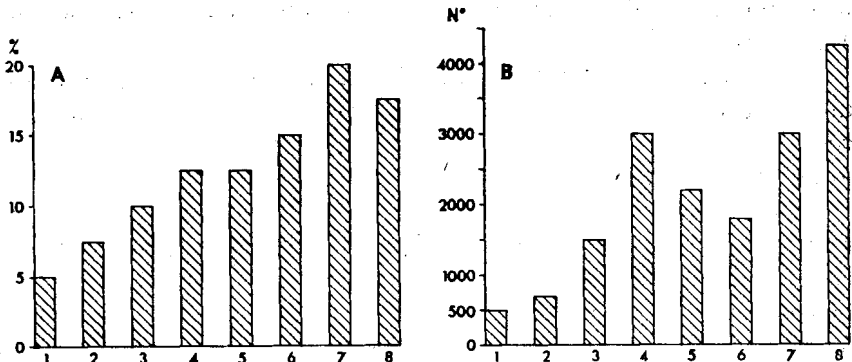
Lo sviluppo industriale poggia solo in parte sulle aziende trasferite da altre località, essendo esse il 22% di quelle fiorite durante il periodo considerato nell'area servita dall'autostrada, ed ha interessato maggiormente il tratto che rientra nelle valli interne, dove ha trovato posto il 45% degli stabilimenti con più di 100 addetti (7).

Tale fatto appare strettamente legato all'apertura della grande arteria autostradale ed è molto significativo in quanto la zona

(5) G. ACKLEY e L. DINI, *Agevolazioni fiscali e creditizie per lo sviluppo industriale dell'Italia Meridionale*, in « Moneta e Credito », Roma, 1960, n. 49, pp. 25-51. V. anche F. VÖCHTING, *Considerazioni sull'industrializzazione del Mezzogiorno*, ibid., 1958, n. 42, pp. 195-248.

(6) L'Autostrada del Sole fu progettata nel 1955. I lavori iniziarono nel 1956 e il tronco Roma-Napoli poté essere inaugurato nel settembre del 1962. Nella nostra indagine abbiamo creduto opportuno, concordando con L. TOCCHETTI (*I costi e i benefici*, ecc., cit.), ritenere potenzialmente « influenzate » dall'autostrada le industrie sorte ai suoi margini dopo il 1958.

(7) Da Roma a Napoli, nella fascia territoriale servita dall'autostrada, le unità locali sorte dopo il 1958 con addetti fino a 25 sono 52, con 25-50 addetti sono 64 e con 50-100 addetti, 16; le unità locali con un numero di addetti superiore a 100 sono 37, in gran parte ubicate nell'area industriale di Frosinone.



A — RIPARTIZIONE PERCENTUALE NEI DIVERSI RAMI INDUSTRIALI DELLE IMPRESE INSTALLATE TRA IL 1958 E IL 1966.

B — NUMERO DEGLI OCCUPATI NELLE IMPRESE INSTALLATE TRA IL 1958 E IL 1966 RIPARTITI SECONDO I DIVERSI RAMI INDUSTRIALI.

1, carta; 2, macchinari elettrici; 3, metallurgia e meccanica; 4, tessuti e abbigliamento; 5, alimentari; 6, chimica, plastica e farmaceutica; 7, laterizi, cemento, ecc.; 8, varie.

servita dall'autostrada era essenzialmente agricola e presentava pochissimi insediamenti industriali prima del 1958.

Il numero di oltre 17.000 nuovi posti di lavoro, in essa creati, e quello di circa 170 nuove unità aziendali costituiscono utili elementi per comprendere l'espansione dell'industria ai lati della autostrada negli otto anni posteriori alla sua costruzione.

Se consideriamo i tipi delle nuove industrie, arriviamo alla constatazione che esse sono diverse da quelle tradizionali dei rami alimentare, tessile e dell'abbigliamento e rientrano in prevalenza nel ramo chimico-farmaceutico, che ha subito uno straordinario sviluppo recente nel Lazio, e in modo particolare nel territorio di Latina, e in quello dei minerali non metalliferi, il cui potenziamento è legato all'edilizia, la quale a sua volta dipende dallo sviluppo economico e generale e favorisce l'occupazione di cospicue forze di lavoro per le costruzioni e per le installazioni di impianti.

La rivoluzione industriale ha rinnovato non solo le strutture economiche tradizionali della zona, ma anche i criteri di produzione, ed ha avuto conseguenze sociali considerevoli. Per quanto riguarda i mercati di assorbimento della produzione delle industrie sorte

nella zona servita dall'autostrada, si può stimare che l'82% dei prodotti sia assorbito dal mercato interno (circa un terzo trova collocazione sul luogo e nelle regioni vicine); il resto è destinato all'esportazione.

Questa è diretta per la terza parte verso i paesi del Mercato Comune (elettrodomestici, prodotti tessili e dell'abbigliamento), per circa la quinta parte verso l'Africa (materie plastiche, esplosivi, macchinari) e per quantità inferiori verso gli altri paesi dell'Europa, verso il Medio Oriente e l'America.

Della zona servita dall'autostrada il tratto più vicino alla capitale (40 km.) è il meno provvisto di industrie, sebbene non sia privo di punti di distribuzione, di cui i più notevoli sono quelli al termine dell'autostrada e presso il raccordo di S. Cesareo. La loro ubicazione dipende essenzialmente dalla grande disponibilità di spazio a prezzi moderati, dalla facilità di rifornimenti, dalla vicinanza del grande mercato di assorbimento della capitale, e anche dalla facile pubblicità mediante grandi cartelli visibili agli automobilisti.

Tra i nuclei industriali il principale è senza dubbio quello di Colleferro, il cui cementificio, sorto già dagli inizi del secolo (1916), è stato ampliato varie volte, e pure dopo la costruzione dell'autostrada. Quest'ultimo ampliamento ne ha raddoppiato la capacità produttiva annua, che si aggira ora su un milione di tonnellate.

Degno di menzione è anche il nuovo stabilimento di Zagarolo per la fabbricazione di apparecchiature elettriche (radio). C'è però da notare che delle aree destinate agli insediamenti industriali ed ai relativi servizi solo la quinta parte risulta occupata dopo l'apertura dell'autostrada e che le nuove forze di lavoro assorbite nello stesso periodo si aggirano intorno a 800, pari a meno della decima parte di quelle occupate in tutta la zona servita dall'autostrada da Roma a Napoli.

E' significativo anche ricordare che dell'aumento della potenza installata in tale zona (145.000 kW.) solo il 6% concerne questo primo tratto, a conferma del suo basso grado di industrializzazione e del suo limitato ritmo di sviluppo industriale.

Le cause di ciò possono ricercarsi nel fatto che siamo fuori della zona d'intervento della Cassa per il Mezzogiorno e che la capitale ha preferito destinare agli insediamenti industriali aree

più vicine, meglio servite dai mezzi di trasporto e più ricche di infrastrutture (8).

Nella zona servita dal successivo tronco dell'autostrada (113 km.), da Anagni a Sparanise la situazione si presenta molto diversa, in quanto lo sviluppo industriale è stato più notevole grazie alle agevolazioni ed agli incentivi statali, ed ha trasformato profondamente il paesaggio. Della superficie attuale di 250.000 mq., occupata dall'industria, solo un settimo lo era anteriormente alla costruzione dell'autostrada. Le aree maggiormente interessate dall'industria sono quelle di Anagni e di Frosinone per la maggiore azione attrattiva di questi due centri e per la disponibilità di forze di lavoro. Importanti stabilimenti industriali (fibre sintetiche, materiali da costruzione) sono ubicati nel territorio di Paliano, ma in una zona vicinissima ad Anagni, dove si è andato formando un moderno centro residenziale dotato di efficienti servizi; in quello di Anagni, che vanta il più importante impianto europeo per la costruzione di blocchi cementizi presso-vibrati, un complesso farmaceutico e varie industrie minori; in quello di Ferentino, dove si producono laterizi, elementi prefabbricati per solai e tubi di cemento, nonché una quantità notevole di birra (9); in quello di Frosinone, che si è arricchito di un fiorente nucleo industriale.

L'industria di questo capoluogo di provincia presenta una maggiore varietà, dato che, accanto al ramo alimentare (carni insaccate, latticini, ecc.), assumono una certa importanza quello meccanico (caldaie, motori elettrici, elicotteri) e quello chimico e petrolchimico (gomma, lavorazione di oli minerali, materassi Permaflex). Nuclei industriali minori e complessi isolati o singoli stabilimenti di recente impianto si rinvengono nella macchia di Sgurgola (esplosivi), a Ceprano (macchine tipografiche, reti metalliche, marmitte per autovetture), dove esiste anche una vecchia e nota cartiera, a Ceccano (munizioni, esplosivi), a Roccasecca (ceramiche sanitarie), a Cassino (carta, macchinari elettrici), a

(8) Della provincia di Roma sono ammesse a fruire dei benefici fiscali le zone che fanno parte della bonifica pontina, cioè i comuni di Anzio, Nettuno, Ariccia, Lanuvio e Pomezia. Cfr. A. MORI, *Il limite della zona d'intervento della Cassa per il Mezzogiorno come fattore d'attrazione e localizzazione industriale*, in « Riv. Geogr. Ital. », Firenze, 1965, pp. 19-41.

(9) T. DE ROCCHI STORAI, *Aspetti geografici dell'industria della birra in Italia*, in « Riv. Geogr. Ital. », Firenze, 1967, pp. 324-352.

Caianello (carpenteria pesante, freni elettromagnetici) e a Teano (esplosivi).

A sud di Anagni si è avvertito più netto il passaggio da uno stadio di mancanza pressoché assoluta di industrie ad uno di media attività industriale, dato che solo pochi centri (ad es. Ceprano) potevano vantare una qualche tradizione artigianale o industriale prima della costruzione dell'autostrada. Nei pressi della stazione autostradale di Capua, dove si incontrano l'Appia e la Casilina, e che è stata collocata a nord del Volturno, sono stati riconosciuti i fattori più favorevoli alla creazione del nucleo industriale di Sparanise, che si va rapidamente ingrandendo. Ivi infatti è sorto il complesso Pozzi, costituito da 4 stabilimenti specializzati per la produzione di elettrodomestici, di vernici e di articoli sanitari e capace di dar lavoro a ben 4000 addetti, in gran parte provenienti da centri a nord del Volturno. Tale complesso non è rimasto un episodio isolato, in quanto ha già cominciato ad attirare altri stabilimenti (manufatti di cemento).

Nei comuni direttamente serviti dal tronco autostradale compreso tra Anagni e Capua le nuove forze di lavoro assorbite dopo il 1958 assommano a 8400 unità, pari al 47% di quelle complessive della zona servita dall'autostrada da Roma a Napoli, per cui la potenza installata per unità lavorativa è sensibilmente superiore (3800 kW.) rispetto alla media generale: è una prova del più alto grado di meccanizzazione e delle maggiori dimensioni delle aziende fiorite ai lati di quel tronco dell'autostrada.

Il diverso livello di industrializzazione raggiunto nelle zone relative al primo e al secondo tratto di essa è legato essenzialmente al fattore politico. Infatti nella politica degli incentivi, che tende ad attenuare e addirittura ad eliminare gli squilibri interregionali e settoriali e a favorire una più omogenea distribuzione territoriale delle industrie, bisogna inquadrare il rapido sviluppo della seconda zona, in cui il nucleo industriale della valle del Sacco (10) e il complesso di Sparanise costituiscono i risultati più appariscenti degli interventi (11).

(10) CENTRO DI RICERCHE E DI STUDI ECONOMICI, *Note descrittive del progetto preliminare di piano regolatore del nucleo di industrializzazione « Valle del Sacco »*. Frosinone, La Tipografica, 1966, pp. 37.

(11) La provincia di Frosinone fu inclusa fra i territori ammessi a fruire delle

Un fatto di notevole interesse geografico è rappresentato dal sorgere di nuclei residenziali presso gli insediamenti industriali del fondovalle, che si contrappongono ai vecchi centri di poggio e di pendio situati sui rilievi ad altezze diverse e spesso piuttosto lontani dal tracciato dell'autostrada. Ne scaturiscono una diversa distribuzione della popolazione e l'intensificarsi delle attività economiche nelle zone meno elevate, come prova anche la ricchezza di elementi nuovi inseriti nel paesaggio.

Centri residenziali vanno formandosi a Paliano, nei pressi del complesso Delfion, dove cinque edifici a quattro piani ospitano circa 350 persone, e ad Anagni, in contrada S. Bartolomeo. Qui è stato costruito recentemente un gruppo di dieci palazzi a 4-5 piani, dove vivono circa 80 famiglie, in maggioranza di impiegati e di maestranze degli attigui stabilimenti industriali. La piccola borgata, lontana dall'antico centro di Anagni ed isolata nella campagna, costituisce un significativo elemento di contrasto e di rottura nel paesaggio e non manca di impressionare l'osservatore. Notevole interesse desta anche l'area industriale di Frosinone, per la sua espansione demografica ed urbana. La città, che nel corso degli ultimi dieci anni si è disordinatamente accresciuta in pianura,

agevolazioni fiscali e creditizie con apposita legge del 1948. I provvedimenti previsti a favore del Mezzogiorno riguardano:

a) *agevolazioni creditizie*: le industrie che vogliono creare, ampliare o trasformare uno stabilimento nel territorio fissato dalla legge possono ottenere un mutuo a medio termine della ISVEIMER;

b) *contributi a fondo perduto*: la Cassa per il Mezzogiorno, onde favorire il sorgere di piccole e medie industrie nei comuni con popolazione non superiore ai 200.000 abitanti, concede contributi per opere murarie, per la costruzione di stabilimenti, per raccordi ferroviari e stradali, per acquedotti e fognature, per allacciamenti alle reti di distribuzione di energia elettrica;

c) *agevolazioni fiscali*: lo Stato concede la riduzione a metà dell'imposta sull'entrata per i macchinari e i materiali nazionali occorrenti, l'esonerazione dall'imposta di ricchezza mobile per dieci anni sul reddito prodotto da stabilimenti impiantati entro il 1965, nonché la riduzione delle imposte di registro ed ipotecarie per tutti gli atti di compravendita riguardanti nuove iniziative industriali;

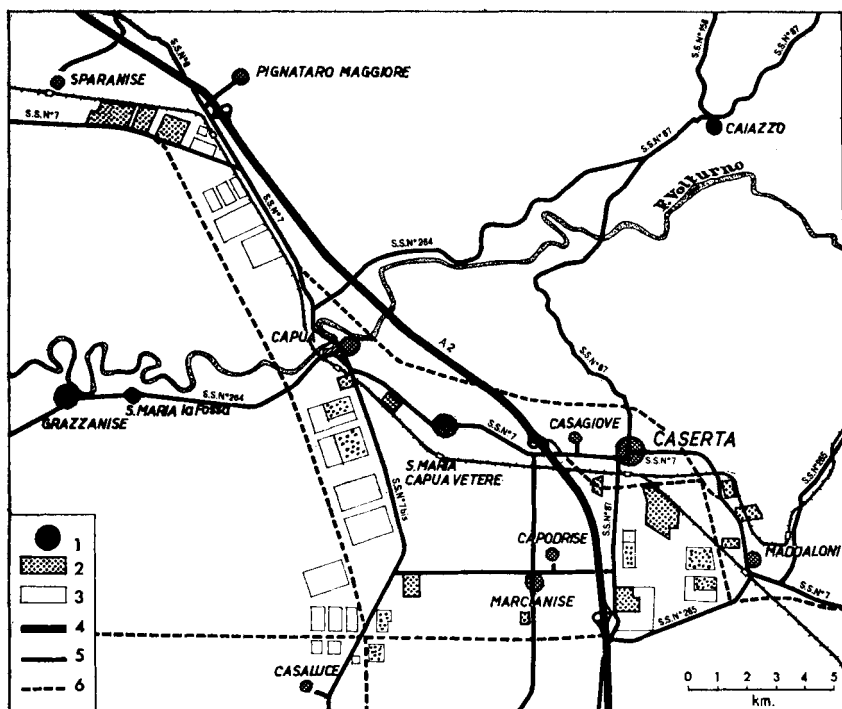
d) *agevolazioni doganali*: esenzione dal pagamento di dazi doganali e riduzione a metà dell'imposta generale sull'entrata relativa a materiali e macchinari importati dall'estero.

Il Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno ha fissato, inoltre, le modalità per la creazione delle aree di sviluppo industriale, per cui un territorio può essere qualificato « area di sviluppo » quando sia sufficientemente omogeneo e pianeggiante e comprenda più comuni, anche se appartenenti a province diverse, con meno di 200.000 abitanti. (A. NITTO, *Le agevolazioni per lo sviluppo industriale del Mezzogiorno*. Roma, Scambi e Dogane, 1962, pp. 128).

dispone oggi di un piano regolatore che prevede di destinare vaste aree all'edilizia popolare ed economica, a nord e a sud-ovest della stazione ferroviaria, nei pressi del raccordo autostradale ed in contrada Castagno, in prossimità dell'incrocio della Casilina con la strada dei Monti Lepini. Si è cercato in tal modo di organizzare il fondovalle, collegando con la fascia industriale, che si stende ai lati dell'autostrada ed è limitata dal fiume Sacco e dalla ferrovia, la zona in corso di urbanizzazione che si sviluppa trasversalmente alla valle alternando piccoli quartieri a zone verdi attrezzate. Lo svantaggio iniziale, legato talvolta alla mancanza di infrastrutture, è stato così compensato dalla possibilità di utilizzare in modo più razionale lo spazio a disposizione e di coordinare gli interventi, con conseguenze non trascurabili sul piano urbanistico e sociale.

Negli ultimi 40 km. l'Autostrada del Sole attraversa il piano campano, dove gli insediamenti industriali e residenziali non rappresentano più episodi isolati, ma si susseguono a catena in un territorio altamente valorizzato e ben fornito di infrastrutture. Essa serve due aree di forte addensamento della popolazione, in cui le tradizioni artigiane e industriali sono antiche, e assume pertanto un ruolo assai differente da quello segnalato per le zone precedentemente considerate.

Infatti, se più a nord l'autostrada ha contribuito a ridurre il tempo per raggiungere Roma e Napoli, e quindi i costi di trasporto, dando vitalità soprattutto alla provincia di Frosinone, che sembrava dovesse essere esclusa da un intenso processo di sviluppo economico, in Terra di Lavoro e nell'area di Napoli la vicinanza al grande centro di assorbimento dei prodotti e di rifornimento delle materie prime e l'efficienza delle strade convergenti nell'arco partenopeo creano condizioni tali da svincolare quasi del tutto il territorio dall'autostrada e da limitare notevolmente la forza attrattiva di essa sugli insediamenti industriali. E' perciò malagevole vedere fino a qual punto la formazione di nuclei industriali ed il sorgere di stabilimenti isolati siano da attribuirsi alla autostrada o piuttosto al normale sistema viario regionale. Un fatto però è indubbio, e cioè che nel triangolo Caserta Nord-Maddaloni-Caserta Sud si sta attuando un interessante processo di industrializzazione, legato parzialmente alla presenza dell'uscita



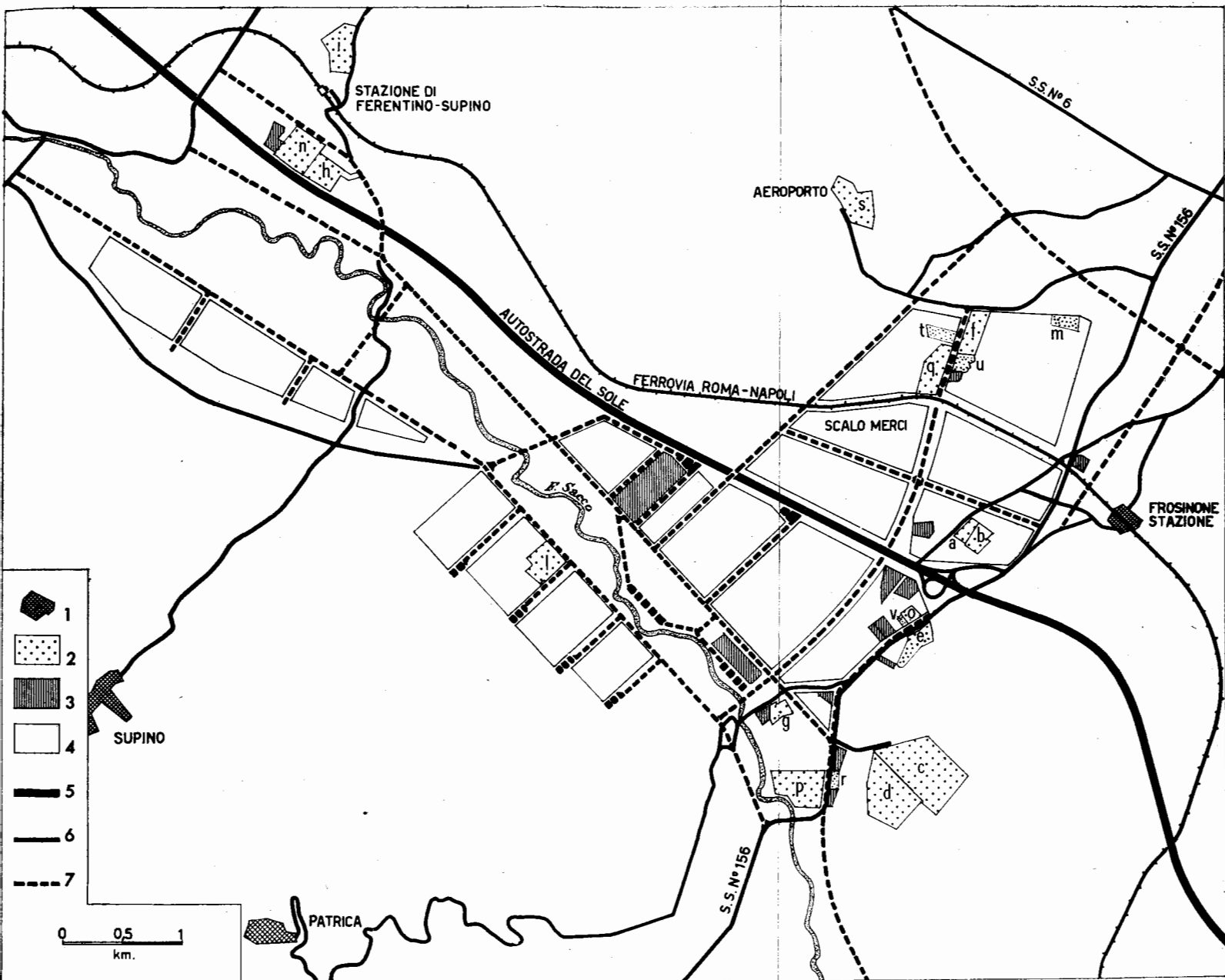
AREA DI SVILUPPO INDUSTRIALE DI CASERTA.

1, centri urbani; 2, principali aree industriali; 3, unità di lottizzazione; 4, Autostrada del Sole; 5, altre strade; 6, strade in costruzione o in progetto.

autostradale e al miglioramento della strada per Benevento che da essa ha origine (12).

I nuovi stabilimenti occupano complessivamente una superficie di 160.000 mq. ed impiegano 7000 addetti; numerosi complessi industriali di recente costruzione si annoverano a Capua (zucchero e prodotti farmaceutici), a S. Maria Capua Vetere (cuoio, tabacchi, paste alimentari), a Casagiove (paste alimentari, oli, materiali da costruzione), a Maddaloni (apparecchi telefonici, conserve di frutta e carne). Caserta è al centro della zona industrializzata di Terra di Lavoro, in cui si riscontrano un centinaio di aziende industriali

(12) D. RUOCCO, *Geografia industriale della Campania*. Napoli, Istituto di Geogr. Econ. dell'Univ., 1964, pp. 81.



NUCLEO DI INDUSTRIALIZZAZIONE DELLA VALLE DEL SACCO.

1, centri urbani; 2, industrie in funzione; 3, industrie in costruzione; 4, unità di lottizzazione; 5, Autostrada del Sole; 6, altre strade; 7, strade in costruzione o in progetto.

a, Permaflex (Frosinone); b, Italbed (Frosinone); c, B.P.D. (Ceccano); d, Sigme (Ceccano); e, Clipper Oil Italiana (Ceccano); f, M.T.C. (Frosinone); g, A. Iacobucci (Frosinone); h, Prinz Bräu (Ferentino); i, ItalFornaci (Ferentino); l, Novafias (Patrica); m, Brunsig Sud (Frosinone); n, Cemanit (Ferentino); o, Marmo Resina (Frosinone); p, Hen Med (Ceccano); q, Ilfem Sud (Frosinone); r, A.P.D. (Ceccano); s, Elicotteri Meridionali (Frosinone); t, Osim Plocco (Frosinone); u, Fimmi (Frosinone); v, CO.ME.PA. (Frosinone).

caratterizzate da una notevole varietà di produzione. Vi sono meglio rappresentati i rami dei materiali da costruzione (vetro, calce), dei prodotti alimentari (paste alimentari, zucchero, olio), di quelli chimico-farmaceutici e importanti stabilimenti meccanici per la fabbricazione di vagoni ferroviari ed apparecchi vari (telefoni, materiale elettrico).

Alle porte di Napoli vistose trasformazioni geografiche si rilevano nell'area di Casoria, dalla quale si originano direttrici verso Casavatore, Cardito, Arzano e Frattamaggiore. Il panorama industriale di quest'area suburbana di Napoli presenta una grande varietà di prodotti (cuscinetti a sfere, vernici, fibre sintetiche, materie plastiche), ma il fenomeno presenta caratteristiche peculiari in quanto il processo di industrializzazione trae origine e vigore soprattutto dal potenziamento dell'area industriale napoletana e sembra abbia risentito della rete di infrastrutture esistenti molto più che della costruzione dell'autostrada (13).

Dall'indagine condotta presso le singole aziende emerge che la localizzazione delle sedi industriali in tale area è determinata, oltre che dai trasporti e dalla politica degli incentivi, anche da fattori tecnici ed aziendali e dalla posizione geografica. Si può affermare che l'autostrada, affinché contribuisca efficacemente a risolvere i complessi problemi delle aree arretrate, presuppone una molteplicità di condizioni locali favorevoli integrate da incentivi e provvidenze. Poca importanza è stata attribuita dagli operatori economici ai fattori capitale e lavoro, dato che in un'area così ristretta i costi di lavoro non presentano differenze sostanziali, tali da far preferire un sito rispetto ad un altro. Né il capitale, fattore ritenuto ubiquitario per la sua mobilità, esercita un'influenza considerevole sul processo di localizzazione. Di un certo interesse appare, invece, la constatazione che il capitale è in gran parte immigrato, circostanza questa che torna a merito dell'intraprendenza di grossi nomi della finanza nazionale.

La pubblicità, che tra i fattori della localizzazione rientra nella categoria di quelli tecnici interni alle aziende, ha un peso non indifferente nella scelta del terreno, ma si tratta di una designa-

(13) Per lo sviluppo industriale dei sobborghi nord-orientali di Napoli cfr. E. MAZZETTI, *Il Nord del Mezzogiorno*. Milano, Edizioni di Comunità, 1966, pp. 236.

zione secondaria in seno ad un territorio più vasto già preferito in base ad altri elementi.

Per quanto riguarda la distanza media delle aziende situate lungo l'asse autostradale dai centri di rifornimento e dai mercati di consumo, l'indagine ha rilevato che i tre quarti di esse hanno i mercati e le aree di approvvigionamento ad oltre 100 km. di distanza, il 7% tra 50 e 100 km. e circa un quinto a meno di 50 chilometri.

La produzione destinata alle distanze minori è data dalle cosiddette merci povere (materiali da costruzione), mentre raggiungono località lontane i prodotti di maggiore pregio (apparecchi radio, elettrodomestici, medicinali). Nella ripartizione dei diversi modi di trasporto appare netta la prevalenza di quelli stradali e autostradali.

La distribuzione del traffico è marcatamente differenziata secondo la produzione. Si servono di trasporto misto stradale-autostradale le industrie elettromeccaniche, chimiche, farmaceutiche, mentre la ferrovia è utilizzata prevalentemente dalle industrie meccaniche. E' da notare che le imprese principali che operano in questo settore (O.M.C. e Fiore a Caserta e Westinghouse a Caianello) ricevono importanti commesse dalle Ferrovie dello Stato. Il trasporto su strade di minore importanza è effettuato di preferenza dalle industrie per l'edilizia.

Alcune delle industrie sorte tra Anagni e Frosinone rivelano caratteristiche particolari. Si tratta di stabilimenti isolati di grosse dimensioni a ciclo completo, dotati di vaste aree di servizio in vista di ulteriori espansioni e di ampi ed attrezzati autoparchi (Squibb, Italbed, Fintintex, CEAT, Permaflex, Scala). Sono complessi industriali modernissimi, la cui struttura rivela la precisa intenzione di utilizzare l'autostrada come principale via di trasporto.

A conclusione di questo studio sui rapporti tra Autostrada del Sole ed industrie della zona da essa attraversata, sembra interessante passare a considerare brevemente l'influenza che i nuclei industriali, sorti in tale ristretta fascia territoriale, vanno esercitando sul contesto economico delle regioni vicine. E' da segnalare, innanzitutto, che la industrializzazione, specialmente nella valle del Sacco, ma anche nella pianura di Terra di Lavoro, si trova

ancora in fase iniziale, a giudicare dal numero di stabilimenti in programma e dalle richieste di finanziamenti all'ISVEIMER. La continua proliferazione di stabilimenti induce a pensare ad una vera e propria reazione a catena tra le industrie di base e quelle collaterali, in un territorio ormai provvisto di adeguate infrastrutture e nel quale non tarderanno a verificarsi ulteriori radicali trasformazioni economiche e geografiche.

L'area industriale della valle del Sacco trova corrispondenza in quella di Latina sulla fronte tirrenica, e in quella di Pescara sulla fronte adriatica, come i minori nuclei sorti più a sud lungo l'autostrada possono avere i loro corrispettivi in altri nuclei nelle fasce periferiche o interne della penisola. Mentre è molto lontana nel tempo la realizzazione di un asse industriale Roma-Napoli, del tipo sostenuto da F. Compagna (14), si può probabilmente attribuire alle tre aree industriali di Latina, di Frosinone e di Pescara una funzione di equilibrio e di sviluppo nella fascia di saldatura dell'Italia meridionale con quella centrale. Per la particolare struttura orografica della penisola, la formazione simultanea di più aree o poli industriali, là dove le comunicazioni trasversali risultano più agevoli e meglio integrate con quelle longitudinali, sembra portare ad un processo di industrializzazione più adeguato alle condizioni fisiche e umane. In tale prospettiva l'area industriale della valle del Sacco e gli altri nuclei formatisi lungo l'Autostrada del Sole preludono ad uno sviluppo economico equilibrato delle regioni più direttamente interessate e del Mezzogiorno peninsulare, e l'autostrada, pertanto, oltre a favorire i collegamenti in senso nord-sud del nostro Paese, assume una importante funzione di sviluppo globale.

SUMMARY. — The « Autostrada del Sole », which stretches along the central axis of the peninsula, is extremely important for the changes produced on the landscape and for the geographic consequences which have derived. In this article the Author examines the economic development promoted by the thoroughfare along the Rome-Naples section and in particular considers the distribution of the industrial factories built between 1958 and 1966 with regard to the motor-road and to the other factors of localization.

(14) F. COMPAGNA, *La politica della città*. Bari, Laterza, 1967, pp. 260.