

LATINA:

evoluzione spontanea e orientamento programmato di una città pioniera

L'insediamento pioniero ed i suoi caratteri urbani. — L'esame dei caratteri strutturali e funzionali della città di Latina, nelle tendenze evolutive che li hanno condotti all'assetto odierno e che li vedono inseriti in un'ampia prospettiva di organizzazione territoriale e di sviluppo economico a livello interregionale, offre al geografo una problematica di assoluta peculiarità e, pertanto, di grande interesse.

Infatti, è possibile affermare che in Italia, paese di antichissimo popolamento, i principali centri ed agglomerati urbani trovano la propria origine in remoti insediamenti, sorti inizialmente per scopi militari e politico-amministrativi, oppure con funzioni commerciali, alla convergenza o lungo l'itinerario di importanti vie di comunicazione, oppure, anche, come nuclei di polarizzazione spontanea, demografica ed economica, in ambienti rurali; Latina, al contrario, ha avuto origine nel quarto decennio del nostro secolo, e in un sito che, almeno in epoca storica, non aveva certamente mai ospitato alcun insediamento umano caratterizzato da un sia pur minimo grado di complessità (1). Ma, ciò che è ancor più

(1) Quest'ultima precisazione si rende necessaria poiché Latina è sorta nel luogo di un preesistente nucleo insediativo, Quadrato, che assumeva, nei primi anni della bonifica, la funzione di centro di servizi, prima soltanto sanitari, ma in seguito anche tecnici, direzionali e residenziali. Ciò per non considerare, poi, la tradizione che attribuiva all'antica città volsca di *Sessa Pometia* (da cui *Ager pometinus* o *pontinus*) il sito di un casale, Sessano, esistente, ancora nel primo periodo della bonifica, nel luogo dell'attuale Borgo Podgora, circa 6 km a nord-ovest di Latina. In proposito, si veda R. ALMAGIA', *La regione pontina nei suoi aspetti geografici*, nel vol. IST. DI STUDI ROMANI, *La bonifica delle Paludi Pontine*, Roma, Casa Editr. L. Da Vinci, 1935, pp. 51-66; cfr. p. 61, nota 3.

rilevante, la nuova città si veniva a localizzare in una regione sottratta in quegli anni al dominio di squallide e malsane distese paludose, sino ad allora vera e propria area subecumenica « interna » (2), solo temporaneamente abitata, durante il periodo ottobre-giugno, da piccoli gruppi di individui provenienti dalle zone del Subappennino Laziale, i quali, per svolgere modeste attività di allevamento e di utilizzazione del bosco, trovavano precaria dimora in capanne circolari di paglia e frasche, più o meno addensate nelle radure della macchia (3).

Non rientra nei fini di questo articolo esaminare le vicende delle bonifiche pontine, intorno alle quali si è venuta creando, peraltro, un'amplissima bibliografia, in parte anche di interesse geografico (4); di conseguenza, si richiederà l'attenzione solo su quegli aspetti, più o meno rilevanti, dell'opera di risanamento idraulico e di valorizzazione integrale dell'Agro Pontino che presentino una più stretta connessione con il fenomeno urbano in esame.

Per l'esecuzione di lavori di bonifica nella regione pontina erano stati istituiti, rispettivamente nel 1862 e nel 1919, il « Consorzio della Bonificazione Pontina » e il « Consorzio di Bonifica di Piscinara »; tra il 1926 ed il 1927, con l'unificazione delle funzioni commissariali dei due consorzi nella persona di N. Prampolini (decisione politica cui corrispondeva l'inizio di un poderoso impegno finanziario da parte del governo del tempo) la bonifica pontina entrava in una fase attiva; tale primo orientamento si con-

(2) Per la definizione dei limiti di tale area, individuabili già in epoca romana, si veda A. BIANCHINI, *Storia e poleografia della Regione Pontina nell'antichità. Etruschi, Volsci e Romani nel Lazio meridionale*, Roma, A. Signorelli, 1939, pp. 227; cfr. pp. 8-11; l'A., comunque, ritiene valida l'ipotesi di un progressivo deterioramento delle condizioni idrogeologiche della regione stessa, in secoli a noi più vicini.

(3) Le radure, nelle quali si venivano a formare, talora, villaggi temporanei capaci di ospitare ciascuno anche oltre un centinaio di persone, erano dette *lestre* (da cui il nome alle capanne che costituivano i villaggi medesimi); il maggiore contributo al loro popolamento era fornito da abitanti dei territori di Filetino, Trevi nel Lazio, Veroli, Guarcino, Alatri, Vico. In proposito, si vedano: R. ALMAGIA', *La regione pontina nei suoi aspetti geografici*, cit., pp. 62-65; M. DE MANDATO, *La primitività nell'abitare umano*, Torino, Bocca, 1933, pp. 130; cfr. pp. 60-90.

(4) In proposito, si rimanda a C.N.R., *Collana di Bibliografie Geografiche delle Regioni Italiane*, vol. I, *Lazio*, a cura di E. MIGLIORINI, Napoli, Pironti Ed., 1959, pp. 190; cfr. pp. 127-132. Fra gli scritti recenti, si veda R. L. GENTILCORE, *La bonificazione dell'Agro Pontino: obiettivi e compimenti (1928-1966)*, in « L'Universo », Firenze, 1971, pp. 1391-1419.

cretava nella realizzazione, proprio in funzione delle opere idrauliche, di un'organica rete stradale, il cui tessuto doveva restare fondamentale per la successiva distribuzione degli insediamenti, a carattere sia accentrato sia sparso, e che doveva costituire la modificazione forse più vistosa apportata dall'uomo all'ambiente naturale nella regione pontina (5).

Uno dei punti nodali di tale sistema viario, risultante, per di più, in posizione centrale rispetto all'area di bonifica, veniva a individuarsi nella località detta Quadrato, ove già da qualche anno sorgevano un'infermeria dell'Istituto Antimalarico Pontino ed alcuni fabbricati appartenenti alla Società Anonima Fondi Rustici e Bonifiche Pontine; questi ultimi rappresentavano il primo nucleo di un'azienda agraria che la Società aveva avuto in progetto di costituire con i terreni circostanti di sua proprietà, ma la cui realizzazione aveva trovato un ostacolo insuperabile nelle avverse condizioni ambientali. Nel 1927 vivevano, dunque, a Quadrato soltanto sei persone; alla fine di quell'anno, però, la località veniva raggiunta dai bonificatori, che, data la sua posizione al centro, come si è detto, dell'area in cui erano in corso allora i lavori, vi creavano un agglomerato di servizio, comprendente officine, magazzini, rimesse, case cantoniere, edifici per l'alloggio dei dirigenti, degli specialisti e degli operai e un grande complesso destinato all'impiego del tempo libero, dotato, fra l'altro, di una sala cinematografica (6).

E' opportuno, ora, cercare di individuare, in maniera il più possibile chiara, i caratteri di questo insediamento, che si vorrebbe definire « preliminare », ed i suoi rapporti con il centro urbano destinato a sorgere nel medesimo sito, in stretta consequenzialità temporale e in apparente successione funzionale.

Innanzitutto, è necessario porre i due fenomeni insediativi in

(5) R. ALMAGIA', *Le trasformazioni del paesaggio geografico nella regione pontina*, in « Atti Congr. Internaz. di Geogr. di Varsavia, 1934 », IV, Varsavia, 1938, pp. 178-188; cfr. pp. 185-186.

(6) Riguardo all'origine ed alla struttura del centro di Quadrato, oltre che al suo ruolo di notevole importanza per i lavori di bonifica nell'intera regione, si veda: C. ROMAGNOLI, *Ricordo del « Quadrato »*. *Il villaggio operaio che visse tre anni e scomparve generando una città: 1929-1932*, in « Econ. Pontina », Latina, 1962, n. 3, pp. 9-18; T. STABILE, *Quadrato anno zero - Littoria 1932 - Latina 1962*, Latina, Tip. Aurora, 1962, pp. 220.

un contesto geografico dalla fisionomia affatto particolare, ma non per questo meno nettamente delineata: nel contesto, si vuol dire, di una tipica « regione pioniera » (7). La bonifica dell'Agro Pontino mirava, infatti, non al semplice riassetto idrogeologico della regione, ma all'eliminazione di quella che si è già definita una zona subecumenica interna, allo scopo di accrescere la capacità di popolamento di un'ampia fascia territoriale nel versante peninsulare tirrenico, e di consentire, pertanto, il decongestionamento demografico di aree economicamente sottosviluppate (alcune province lombarde, emiliane, ma soprattutto venete) dell'Italia nord-orientale, aree destinate a fornire i maggiori contributi alla prima immigrazione nelle terre di recente conquista.

Si trattava, naturalmente, di una forma moderna di pionierismo, determinata e caratterizzata non certo da iniziative e da movimenti spontanei di singoli individui o di piccoli gruppi umani, ma da una ben precisa volontà politico-economica, cioè da quella programmazione operativa ad alto livello, sostenuta da adeguati mezzi tecnici e finanziari, che sola, nel nostro secolo, può consentire, o imporre, l'avanzamento dell'uomo verso le residue zone anecumeniche e subecumeniche, tutte, ormai, in condizioni ambientali repulsive, o quanto meno poco favorevoli, nei confronti del popolamento (8).

E' chiara, per conseguenza, la natura di insediamento pioniero del centro di Quadrato; si presenta ora il problema di stabilire se tale centro, con localizzazione identica rispetto alla futura città, abbia assunto esso stesso, per fisionomia formale ed orientamento

(7) « L'extension de l'oekoumène continue de s'accomplir par la pénétration de groupes humains pionniers dans des secteurs de la planète encore peu habités. Une région pionnière peut se définir comme l'un de ces secteurs en cours d'incorporation à l'oekoumène »: con questa definizione, perfettamente attinente alla situazione della regione pontina negli anni intorno al 1930, P. MONBEIG dà inizio al capitolo dedicato a *Les franges pionnières*, nel vol. *Encyclopédie de la Pléiade, Géographie Générale*, Parigi, Gallimard, 1966, pp. 974-1006. Nella poco nutrita bibliografia di carattere istituzionale relativa a questo ramo specifico della geografia umana il saggio del Monbeig assume valore fondamentale, affiancandosi al meno recente lavoro di I. BOWMAN, *The Pioneer Fringe*, New York, American Geogr. Soc., 1931 pp. IX, 361.

(8) I caratteri prevalenti del pionierismo in epoca moderna e contemporanea risultano chiaramente individuati nella prima parte, di impostazione problematica generale, di un recente volume italiano: G. CORNA PELLEGRINI, *Per una geografia delle città pioniere. Hassi Messaoud, centro petrolifero del Sahara algerino*, Milano, 1971, pp. 142 (Pubbl. Univ. Catt., Saggi e Ricerche, serie III, Scienze Geogr., 4).

funzionale, carattere urbano, o, quanto meno, se abbia dato inizio ad un processo di evoluzione insediativa da considerarsi all'origine del successivo fatto urbano.

Il centro di Quadrato assumeva, come si è visto, nell'ambito delle opere di bonifica, importanti funzioni di servizio e residenziali, le quali tutte raggiungevano piena efficienza nei primi mesi del 1929; da allora, per circa tre anni, Quadrato diveniva il vero elemento propulsore dei lavori nella regione pontina, ospitando, senza soluzione di continuità, una popolazione non facilmente valutabile, a causa delle continue rotazioni di una manodopera sottoposta, per le difficili condizioni sanitarie, ad un rapido logoramento, ma, nel complesso, di una certa consistenza.

Nodo fondamentale delle comunicazioni relative alla bonifica (9), Quadrato era centro di attività terziarie, il cui svolgimento risultava essenziale rispetto ad un'ampia area territoriale circostante. Quando a ciò si aggiunga che dal punto di vista edilizio Quadrato denotava, fin dall'origine, caratteri non certo di precarietà, ma anzi di assoluta stabilità, si può essere indotti ad attribuire, già a questo primo insediamento, la fisionomia di « città pioniera » (10).

In realtà, una simile conclusione risulterebbe accettabile soltanto qualora si potesse considerare l'evoluzione del centro di Quadrato come inserita in un contesto di umanizzazione della regione pontina; al contrario, le funzioni di Quadrato restarono limitate ad una fase di « pre-umanizzazione », da intendersi come insieme di attività volte a determinare condizioni ambientali favorevoli al popolamento ed alla conseguente organizzazione di un sistema produttivo.

Frattanto, nel 1931, la bonifica dell'Agro Pontino veniva

(9) Fin dal 1929 convergevano nel centro di Quadrato le strade provenienti da Cisterna e da Sermoneta, mentre da esso si dipartivano le strade, per un primo periodo in costruzione, verso Fogliano e Capograssa (l'odierno Borgo San Michele); Quadrato costituiva, inoltre, quello che si poteva definire il capolinea della ferrovia elettrica a scartamento ridotto che, seguendo un percorso anulare, raggiungeva la cava di pozzolana di Sessano (l'odierno Borgo Podgora), il raccordo con la rete ferroviaria di Stato (presso la stazione di Sermoneta-Bassiano) e l'importante cava di pietra del Monticchio di Sermoneta, ai piedi del Lepini.

(10) Per l'analisi dei caratteri tipici degli insediamenti urbani in regioni pioniere, rimando fin d'ora a G. CORNA PELLEGRINI, *Per una geografia delle città pioniere*, cit., pp. 3-31.

definitivamente orientata verso un carattere di integralità; infatti, poiché, nonostante il procedere dei lavori di risanamento idraulico, nessuna iniziativa per il miglioramento dei terreni dal punto di vista agrario e per la creazione di aziende veniva assunta da parte dei maggiori proprietari (in genere enti o società), si decideva, in sede governativa, di procedere alla colonizzazione per appoderamento, affidandone l'organizzazione all'Opera Nazionale Combattenti (O.N.C.). Il 28 settembre 1931 (11) un primo lotto di fondi espropriati, per una superficie complessiva di circa 18.000 ha, veniva ufficialmente attribuito all'O.N.C., e nei mesi successivi avevano inizio imponenti lavori per il dissodamento dei terreni e per la costruzione di fabbricati colonici e di strade poderali. Contemporaneamente, il Commissariato per le Migrazioni Interne iniziava, nelle regioni dell'Italia nord-orientale, la selezione delle famiglie coloniche da inviare nei territori bonificati; fra l'ottobre e il novembre del 1932 circa 450 nuclei familiari raggiungevano, così, l'Agro Pontino e si stabilivano immediatamente nei poderi loro assegnati (12).

La prima struttura insediativa della regione pontina denotava pertanto, con estrema evidenza, il forte prevalere dell'*habitat* disperso; di conseguenza, si rendeva necessaria la creazione di centri elementari di servizio, per il coordinamento delle attività agricole, situati in posizioni nodali rispetto alla struttura della rete viaria. Avevano così origine i « borghi », sorti intorno alle sedi delle singole aziende agrarie fra le quali era stato suddiviso il territorio colonizzato.

La notevole estensione dell'area colonizzata richiedeva, tuttavia, l'insediamento di centri dalla struttura più complessa, che i pianificatori del tempo non esitarono a definire urbana; tale definizione fu accettata e fatta propria anche da geografi (13), ma forse senza un'approfondita riflessione sull'opportunità, o meno,

(11) Data di pubblicazione del relativo decreto nella Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia.

(12) Per numero di provenienze, i più consistenti apporti immigratori si devono attribuire, in questa prima fase, alle province di Rovigo, Venezia, Treviso, Padova, Vicenza, Verona, Brescia.

(13) Si veda R. ALMAGIA', *Le trasformazioni del paesaggio geografico nella regione pontina*, cit., pp. 184-185.

dell'uso di tale termine. Certamente oggi, attraverso l'esame dell'evoluzione spontanea dei centri in questione, ma soprattutto alla luce dei progressi di carattere metodologico compiuti dalla geografia urbana, risulta più agevole istituire una differenziazione tra l'insediamento di Latina — la cui natura di città, sin dall'origine, si cercherà di mettere in evidenza in seguito — e gli insediamenti di Sabaudia e di Pontinia, i quali, senz'altro identici al primo nella volontà di una decisione politica, non consentono, dal punto di vista geografico, l'individuazione di una fisionomia propriamente urbana. Diverso e più complesso, soprattutto in seguito al recente processo di industrializzazione, è il problema relativo agli ulteriori insediamenti di Aprilia e di Pomezia, con localizzazione, del resto, affatto marginale rispetto alla regione pontina.

Prima di analizzare la funzione urbana dell'insediamento di Latina, è opportuno concludere l'esame dei suoi rapporti con il centro preesistente di Quadrato, riaffermando che l'innegabile situazione di stretta conseguenza temporale non sottintende affatto una relazione evolutiva dall'uno all'altro individuo formale-funzionale. Latina non si inserisce sulla struttura del vecchio centro operaio, e a conferma di ciò si deve ricordare come tutti gli edifici di Quadrato (14) siano stati demoliti all'atto della fondazione della nuova città (15).

L'esame dei caratteri strutturali del centro originario di Latina, e dei suoi rapporti con il territorio circostante, mostra chiaramente la peculiare fisionomia non di città formalizzatasi in un processo di evoluzione insediativa normale, ma di città volontaristicamente collocata in un ambiente di ancora debole, perché recente, umanizzazione, con un ruolo polarizzante di organizzazione del popolamento e delle attività economiche dell'*Umland*: la fisionomia, dunque, tipica di una città pioniera.

Innanzitutto, nel primo nucleo urbano le funzioni ammini-

(14) Sola eccezione, l'infermeria dell'Istituto Antimalarico Pontino, la quale, con parziali ampliamenti e adattamenti progressivi, ha svolto fino all'inizio degli anni '60 le funzioni di Ospedale Civile.

(15) La decisione di costruire la nuova città, la cui denominazione originaria fu « Littoria », veniva presa nell'aprile 1932; la posa della prima pietra e l'inaugurazione avvenivano, rispettivamente, il 30 giugno e il 18 dicembre del medesimo anno.



LA FASE INIZIALE DELLA COSTRUZIONE DI LATINA.

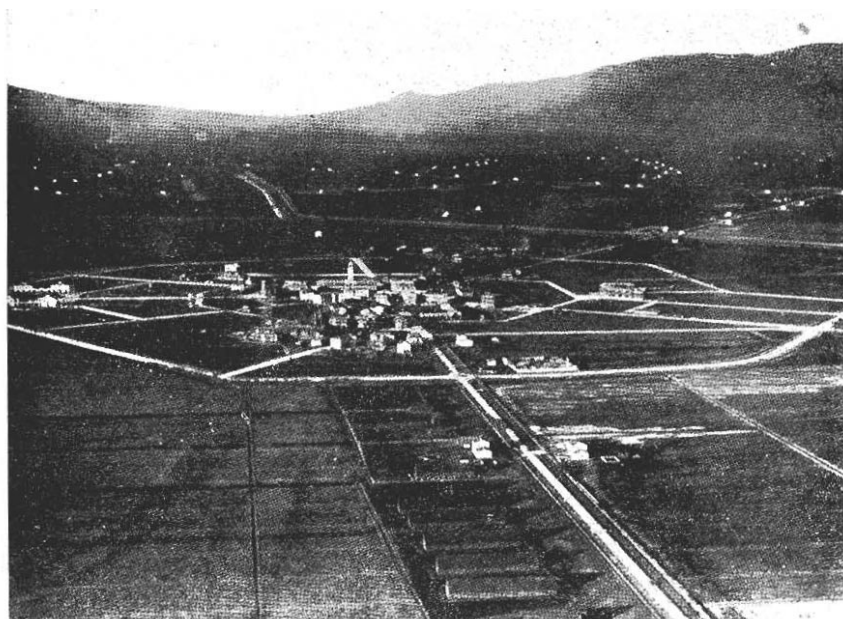
(Da « Le Vie d'Italia », 1933).

strative (16), e terziarie in genere, venivano ad esplicarsi anteriormente alla funzione insediativa: nel giorno dell'inaugurazione della città risultavano completati, infatti, soltanto una ventina di edifici di carattere pubblico, e, nel periodo immediatamente successivo, il fatto residenziale permaneva strettamente limitato a consentire lo svolgimento delle attività direzionali.

Latina si configurava, tuttavia, nelle concezioni urbanistiche del tempo, come « città rurale » (17), definizione che il moderno pensiero geografico consente di attribuire solo a determinati centri,

(16) L'area d'influenza amministrativa del nuovo insediamento, in un primo tempo limitata al territorio comunale, era destinata a subire, nello spazio di due anni, un decisivo ampliamento, con l'istituzione (4 ottobre 1934) della provincia di Littoria; era questo un ulteriore atto di volontà politica, tendente a consolidare le funzioni urbane del centro capoluogo.

(17) AMMIN. PROV. DI LITTORIA, *Urbanistica rurale dell'era fascista nell'Agro Pontino*, in « Materie prime d'Italia e dell'Impero. Rass. mineraria mensile », Roma, 1940, n. 12, pp. 15 e segg. (relaz. presentata al « I Congr. Naz. di Urbanistica, Roma, 5-7 aprile 1937 »).



IL PRIMO NUCLEO DELLA «CITTA' PIONIERA».

(Da «Le Vie d'Italia», 1933).

dalla struttura economica essenzialmente primaria, ma di rilevante consistenza demografica, tipici, ad es., di talune aree agricole, peninsulari ed insulari, del Mezzogiorno italiano (18): ad agglomerati, dunque, dalle caratteristiche enormemente differenti rispetto a quelle, sia originarie che attuali, del capoluogo pontino, il quale sorgeva, piuttosto, come «città di servizi» in funzione dell'organizzazione produttiva, sia pure con orientamento allora esclusivamente agricolo, di un'ampia regione circostante.

E proprio l'inserimento in un contesto di economia rurale, pianificata a livelli intensivi con la conseguente tendenza alla dispersione dell'*habitat*, giustifica la modesta incidenza iniziale della popolazione urbana sulla compagine demografica della stessa

(18) Si veda in proposito, ad es., R. MONHEIM, *Die Agrostadt im Siedlungsgefüge Mittelsiziliens. Untersucht am Beispiel Gangi*, Bonn, 1969, pp. 130 («Bonner Geogr. Abhandl.», 41).

unità amministrativa elementare, il comune (13,1% ancora nel 1936). Anche la struttura di tale compagine, quale si può considerare dall'esame dei dati analitici del censimento del 1936, viene a confermare il carattere pioniero non solo dell'insediamento urbano, ma dello stesso popolamento rurale, con una sensibile prevalenza della popolazione di sesso maschile in età lavorativa giovane (44,3% degli abitanti del comune fra i 14 e i 35 anni, di cui 27,3% uomini; soltanto 14,8% degli abitanti al di sopra dei 45 anni) ed una forte incidenza della popolazione attiva (65,6% sulla popolazione complessiva comunale); per non considerare, poi, la notevole omogeneità delle provenienze, specie nella prima fase del popolamento nei territori conquistati alla palude (19).

Situata in posizione di equidistanza fra le estreme propaggini della catena dei Lepini e la fascia costiera sul Tirreno, Latina assumeva, nell'ambito della regione di recente bonifica, il ruolo di località centrale, altra caratteristica, questa, propria delle città pioniere, mentre la disposizione reciproca del centro urbano e dei circostanti centri elementari di raccolta e di servizio (i borghi) dava luogo al configurarsi di uno schema insediativo avvicicabile, almeno in apparenza, al tipo esagonale del Christaller.

Proprio la localizzazione originaria del centro di Latina potrebbe ingenerare, peraltro, un dubbio circa la sua funzionalità urbana; infatti, la situazione rispetto alle principali vie di comunicazione dell'intera regione laziale non si presentava delle più favorevoli, né era destinata a subire sostanziali miglioramenti, mentre nelle regioni pioniere è caratteristica peculiare delle città di determinare un potenziamento degli assi di comunicazione in prossimità dei quali esse vengono ad insediarsi. Tuttavia, a prescindere dalla nodalità rispetto alla rete viaria di bonifica (20), Latina poté subito disporre di un agevole collegamento con le vie Appia e Litoranea, mentre, quasi contemporaneamente alla

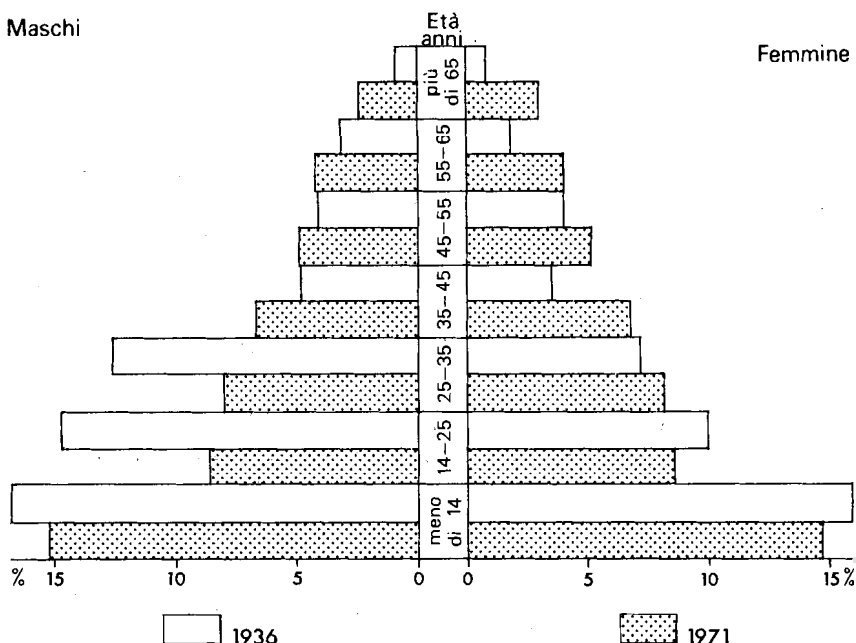
(19) Naturalmente, taluni caratteri strutturali della popolazione risultano attenuati, rispetto, ad es., ad un centro minerario in ambiente artico o desertico, dall'utilizzazione agraria del territorio periurbano, con la conseguente opportunità di insediarsi nuclei familiari già costituiti, pur selezionati, sulla base della loro composizione, in maniera da assicurarne l'efficienza produttiva.

(20) Condizione questa, peraltro, fondamentale nella funzione originaria della città quale polo di gravitazione interna per un'*enclave* territoriale bonificata, vera e propria « regione omogenea » dal punto di vista sia antropico che economico.

LATINA

Maschi

Femmine



LA STRUTTURA PER CLASSI DI ETÀ' DELLA POPOLAZIONE DEL COMUNE

DI LATINA NEL CONFRONTO TRA GLI ANNI 1936 E 1971.

Si osservi la tipica figura « pioniera » della piramide relativa al 1936, con quasi il 45% della popolazione in età lavorativa giovane (14-35 anni), in netta prevalenza maschile, e con meno del 15% al di sopra dei 45 anni.

sua fondazione, si procedeva all'attrezzamento di un nucleo di servizio (Latina Scalo) sulla principale direttrice ferroviaria regionale.

In ogni caso, lo stesso sviluppo spontaneo del centro, il cui esame costituisce la seconda parte di questo articolo, potrà chiarire il processo evolutivo da città pioniera a città plurifunzionale.

Lo sviluppo formale e funzionale della città e la dinamica della sua compagine demografica. — Un primo, consueto approccio all'individuazione dei caratteri formali della città conduce l'attenzione del geografo sulla struttura topografica dell'abitato, nelle diverse fasi del suo sviluppo; il che, tuttavia, limita spesso l'osservazione del paesaggio urbano a vedute zenitali, di tipo sia

cartografico che fotografico, mentre a questo, come ad ogni altro paesaggio geografico, non deve mancare un attento esame « dal terreno » (21).

Latina sorgeva, nel 1932, con un impianto topografico a schema radiocentrico, giustificato dagli urbanisti del tempo (22), in maniera forse non del tutto convincente, con il sito di incrocio, peraltro ortogonale, fra due assi stradali (23), ma certo meglio giustificabile, da un punto di vista geografico, per il ruolo di località centrale che il nuovo individuo urbano veniva ad assumere rispetto alla regione pontina bonificata.

La pianta di tipo radiale ha conferito alla città una tendenza espansiva « a macchia d'olio », la quale, limitata in direzione nord-orientale da un tratto del Canale delle Acque Medie, ed alterata lungo le principali direttrici stradali da protendimenti e disseminazioni, ha condotto l'agglomerato urbano a superare largamente i limiti di superficie previsti dalla pianificazione iniziale, mantenendo, invece, per la discreta consistenza degli spazi interni non edificati, una densità demografica nettamente inferiore ai livelli originariamente programmati (24).

L'espansione dell'area urbana si è verificata, dunque, attraverso la progressiva edificazione di una serie di anelli poligonali concentrici, per cui la figura complessiva della città ha conservato un carattere geometrico piuttosto regolare. Già il progetto originario, tuttavia, prevedeva alcune eccezioni alla regolarità di un

(21) In proposito, si vedano: K. LYNCH, *L'immagine della città*, Padova, Marsilio Ed., III ediz., 1971, pp. 249; G. CORNA PELLEGRINI, *Paesaggio urbano e naturale: un difficile incontro*, in « Vita e Pensiero », Milano, 1971, n. 3, pp. 155-158.

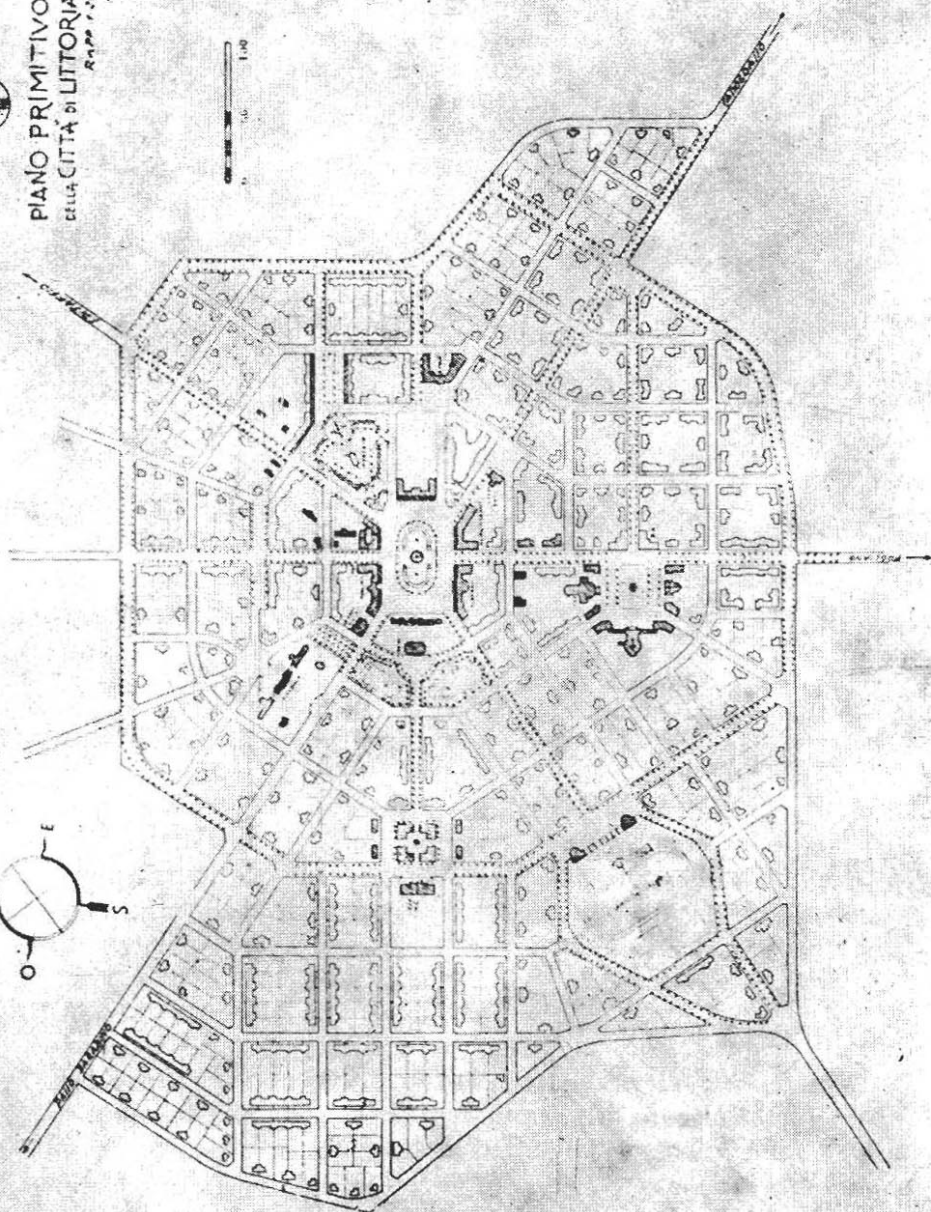
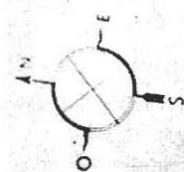
(22) AMMIN. PROV. DI LITTORIA, *Urbanistica rurale dell'era fascista nell'Agro Pontino*, cit. Si ricorda, a questo punto, che la città di Latina disponeva, già all'atto della fondazione, di un Piano Regolatore, tendente a disciplinarne la successiva espansione; tale Piano, relativo, peraltro, alla sola area urbana e non all'intero territorio comunale, giunse alla definitiva approvazione nel 1935.

(23) Si trattava della strada che, proveniente da Cisterna, raggiungeva Borgo Piave e di qui proseguiva verso Latina, e dell'altra che, dal costruendo scalo ferroviario, attraversata la città, si dirigeva verso Fogliano.

(24) Il Piano Regolatore del 1935 prevedeva per l'area urbana, a livello di massima espansione topografica e demografica, una superficie di 225 ha, per una popolazione di 50.000 ab., con una densità di 220-230 ab./ha; l'evoluzione spontanea della città ha condotto, invece, l'abitato ad estendersi su una superficie di 475 ha, con una popolazione di circa 55.000 ab. e una densità di soli 115 ab./ha; in proposito, si veda COM. DI LATINA, *Relazione al Piano Regolatore Generale*, a cura di V. GRANATO, Latina, La Tipolitografica, 1971, pp. 127; cfr. pp. 10 e 126.



PIANO PRIMITIVO
DELLA CITTÀ DI LITTORIA
Scala 1:500



ARCH. ORIOLO FREZZOTTI

IL PIANO REGOLATORE ORIGINARIO DI LATINA.
(Da «Economia Pontina», 1962).



L'ODIERNO AGGLOMERATO URBANO VISTO DA NORD-EST.

Si osservi il limite settentrionale, particolarmente netto, segnato dal Canale delle Acque Medie.

(fot. E. Paratore)

simile impianto, con una più vasta zona di urbanizzazione nel settore occidentale.

L'evoluzione spontanea dell'agglomerato, peraltro, ha visto contenuta fortemente questa tendenza iniziale di sviluppo, che si è venuta piuttosto intensificando, con direzione nord-occidentale, in una propaggine di forma allungata avente per asse la Via Pontina, mentre analoghi protendimenti, dalla figura maggiormente compatta, appaiono lungo le direttrici stradali sud-orientale (per Terracina) e meridionale (per Sabaudia). In direzione sud-occidentale, invece, lungo la Via del Mare, che conduce a Capo Portiere e al Lido di Latina, si è avuta, in anni recentissimi, la disseminazione, pur entro limiti spaziali definiti, di una serie di nuclei residenziali di tipo già suburbano, con una forte incidenza delle abitazioni unifamiliari e tuttora nettamente separati, rispetto ai margini della città, da aree non edificate.

Una differenziazione interna, formale e funzionale, dell'agгло-



I QUARTIERI CENTRALI VISTI DA SUD-OVEST.

Si rileva chiaramente il contrasto tra l'edilizia originaria, di tipo monumentale, e quella recente, con funzione abitativa.

(fot. E. Paratore)

merato urbano si presenta, nelle linee generali, estremamente semplice. Infatti, l'intenso sviluppo edilizio del dopoguerra, e in particolare degli anni '60, necessariamente orientato verso il soddisfacimento delle esigenze residenziali di una popolazione in forte e continuo incremento, ha consentito l'individuazione, nel nucleo urbano meno recente, di un quartiere omogeneo con funzione preminente di centro direzionale e di affari, il quale, sul 13,8% dell'area urbana, ospita sì il 19,4% della popolazione, ma ben il 52,1% delle sedi di attività commerciali, amministrative, finanziarie, associative, turistico-alberghiere e, in genere, dei servizi dell'intera città (25). Gli altri quartieri presentano in comune la caratteristica fondamentale di un'assoluta prevalenza della fun-

(25) COM. DI LATINA, *Relazione al Piano Regolatore Generale*, cit.; cfr. pp. 120-121 e 127. Non è possibile, tuttavia, definire in maniera corretta questo quartiere come il tipico *Central Business District* (CBD) della letteratura geografica anglosassone, soprattutto per la rilevante, ed essenziale, presenza di funzioni amministrative, metodologicamente non considerabili come «centrali».

zione residenziale, la quale, per essersi definita in maniera spontanea, denuncia un grave fattore di squilibrio nella carenza di strutture terziarie. Né l'esistenza di insediamenti industriali lungo le propaggini stradali di nord-ovest e di sud-est e nell'estrema fascia periferica settentrionale consente, per le motivazioni locali e le caratteristiche dimensionali degli insediamenti stessi, di definire tali settori urbani come quartieri industriali.

Dal punto di vista edilizio ed architettonico, la struttura dell'agglomerato urbano risulta maggiormente composita. Una notevole omogeneità caratterizza, ancora, il quartiere centrale, dove permangono, a conferire al paesaggio urbano una fisionomia davvero particolare, le costruzioni originarie dal solenne aspetto « piacentiniano » (26); ciò, nonostante l'inserzione di taluni edifici moderni, dalle caratteristiche planimetriche e volumetriche del tutto differenti, specie nel settore sud-occidentale del quartiere medesimo. Nei rimanenti quartieri il tessuto edilizio risulta quanto mai disorganico, per la giustapposizione di isolati a sfruttamento intensivo, con costruzioni assai spinte in altezza, e di complessi (a diverso livello qualitativo, ma con prevalenza dell'edilizia popolare meno recente) improntati, al contrario, ad un'utilizzazione estensiva del territorio urbano; senza considerare come l'espansione edilizia abbia determinato l'inglobamento, in un contesto già così poco uniforme, di alcuni edifici della città pioniera sorti originariamente in posizione decentrata, come, ad es., il monumentale Palazzo di Giustizia, nel settore nord-orientale. Caratteri particolari assume, infine, l'espansione edilizia nell'area suburbana situata lungo la Via del Mare (v. sopra).

Un'ultima osservazione circa l'aspetto formale della città riguarda i rapporti di contatto e di passaggio fra ambiente urbano e ambiente rurale; nonostante la sua espansione a macchia d'olio, l'agglomerato di Latina conserva, fuorché lungo gli assi stradali di cui si è detto in precedenza, una figura dai contorni ben definiti, potendosi parlare, pertanto, di una linea (piuttosto che di una

(26) Dal nome dell'architetto romano Marcello Piacentini (1881-1960), ben noto per la tendenza a quella scenografia urbana dalle forme monumentali che trovò piena affermazione, in Italia, durante il periodo fascista, autore della ristrutturazione dei centri di Bergamo e di Brescia e della zona dei Borghi (Via della Conciliazione) a Roma, e delle sistemazioni generali, sempre nella capitale, della Città Universitaria e del complesso dell'Esposizione Universale (E.U.R.).

frangia) di transizione fra città e campagna, fenomeno questo particolarmente evidente nel settore nord-orientale, in direzione di Latina Scalo.

Passando, ora, all'esame dello sviluppo funzionale di Latina, è necessario, in primo luogo, richiamarsi al ruolo originario della città come centro direzionale, sotto gli aspetti tecnico-organizzativo ed amministrativo, della regione pontina bonificata. Le funzioni decisionali e di coordinamento hanno subito, da allora, un costante incremento, non solo per la progressiva intensificazione delle attività agricole nell'*Umland*, ma anche, e principalmente, per l'evoluzione delle strutture economiche nella più vasta area di influenza amministrativa corrispondente al territorio provinciale, con l'insorgere di importanti attività nei settori industriale e turistico.

La fisionomia funzionale della città permane, dunque, essenzialmente terziaria, e ciò ha finito per determinare l'individuazione in tal senso del ruolo di Latina nelle ipotesi di assetto territoriale della regione laziale; solo nel periodo più recente (v. oltre) nuovi orientamenti, relativi alla struttura regionale del settore secondario, hanno aperto una diversa prospettiva nell'evoluzione delle funzioni del capoluogo pontino, nel contesto di un'organizzazione riequilibrante della fascia territoriale compresa fra Latina e l'agglomerazione romana, lungo un asse che non si discosta troppo dal tracciato attuale della linea ferroviaria Roma-Formia-Napoli.

Il settore commerciale, che nel 1971 assorbiva ben il 23,2% della consistenza degli addetti ad attività economiche nel territorio comunale (27), denuncia, oltre al fenomeno di violenta concentrazione nel quartiere « direzionale » e, pertanto, di distribuzione assai poco omogenea rispetto all'intero agglomerato urbano, una struttura dimensionale fortemente frammentata, con l'assoluta prevalenza degli esercizi di vendita al minuto e la sempre più rilevante assenza di un nucleo di polarizzazione (28).

Per meglio comprendere la vera e propria polverizzazione delle attività commerciali, si tenga presente che, nel comune di

(27) I dati relativi alla struttura occupazionale del comune di Latina sono tratti dal 5° censimento generale dell'industria e del commercio (1971).

(28) Tale nucleo non può certamente essere rappresentato dall'unico mercato coperto, in posizione eccessivamente congestionata, privo di spazi di servizio e di parcheggio e, naturalmente, di ogni possibilità di espansione.

Latina, ciascun addetto a questo settore economico opera al servizio di una frazione della popolazione totale pari a sole 20,7 unità (29). E ciò, nonostante le carenze riscontrabili in taluni quartieri periferici di espansione edilizia intensiva più o meno recente, specie nelle sezioni nord-occidentale e sud-orientale della città, mentre l'addensamento degli esercizi nel nucleo interno assume caratteri di estrema evidenza, anche formale, lungo alcune delle vie che si dipartono dalla centrale Piazza del Popolo, con una penetrazione nel tessuto urbano circostante limitata, peraltro, a poche centinaia, se non addirittura decine, di metri.

Ad un capoluogo di provincia, sorto con la vocazione di località centrale e caratterizzato da un intenso sviluppo topografico e demografico spontaneo sulla base di una crescente funzionalità terziaria, si attaglia, in linea teorica, un ruolo nodale rispetto al settore dei trasporti e dei servizi connessi in genere con i movimenti di viaggiatori e di merci. Nel caso di Latina, al contrario, una situazione infrastrutturale che denuncia gravi carenze della rete viaria, l'ubicazione decentrata di una ormai vecchia ed insufficiente gemmazione ferroviaria (Latina Scalo) (30), l'assenza di impianti aeroportuali destinati all'utilizzazione civile determinano, per il settore in esame, una debole capacità di assorbimento delle forze di lavoro nel comune (3,9% nel 1971) e, con maggiore evidenza, nella città. Del resto, nell'ambito dell'organizzazione degli spazi urbani è possibile individuare una sola area funzionale adibita ai trasporti: si tratta di un « terminale » per autocorriere, situato nelle immediate vicinanze del centro, in posizione ben poco favorevole rispetto allo sviluppo della rete viaria della città ed agli innesti, in essa, delle principali direttrici stradali extra-urbane, privo delle più elementari attrezzature di servizio e limitato, nelle proprie capacità di espansione, dalle strutture edilizie circostanti.

(29) L'incremento degli addetti al commercio, nell'ultimo ventennio, si presenta, anche in termini di valori assoluti, particolarmente rilevante: da 798 unità nel 1951 e da 1738 unità nel 1961 (i dati si riferiscono al 3° e al 4° censimento generale dell'industria e del commercio) a 3783 unità nel 1971.

(30) Il « borgo » di Latina Scalo venne costruito fra il 1933 ed il 1934, appunto come centro ferroviario al servizio della nuova città capoluogo; in proposito, si veda C. ROMAGNOLI e G. BORTOLOTTI, *I borghi di Latina. Il villaggio di Latina Scalo* in « Econ. Pontina », Latina, 1966, n. 2, pp. 19-26.

La funzione industriale di Latina ha assunto solo negli anni più recenti una propria evidenza, pur nell'ambito di fenomeni di localizzazione e di sviluppo per la maggior parte spontanei, ed una notevole consistenza, se non dimensionale, almeno occupazionale (9777 addetti al settore secondario, pari al 60,1% delle forze di lavoro attive nel comune, nel 1971) (31). La forte incidenza dei settori artigianale ed edilizio pone in termini più realistici la situazione dell'industria manifatturiera, qualora si intendano compresi entro tale definizione gli stabilimenti o impianti che occupino più di 10 addetti; l'affermazione di un processo evolutivo recente del settore secondario, comunque, resta valida quando si consideri che le unità locali al di sopra di tale livello dimensionale risultavano appena 8 (con 346 addetti) nel 1951, e non più di 28 (con 1886 addetti) nel 1961, mentre il loro numero era salito, nel 1970, a 67 (con 6152 addetti), operanti prevalentemente nei rami metalmeccanico, alimentare, chimico, tessile, della produzione di materiali da costruzione e della lavorazione del legno (32).

La distribuzione spaziale degli insediamenti industriali nel comune di Latina si può delineare in quattro agglomerati, tre dei quali interessano l'area urbana; i loro caratteri, peraltro, di scarsa concentrazione ed omogeneità, ne rendono problematica, soprattutto sotto l'aspetto formale, la stessa precisa delimitazione, e ne suggeriscono la più corretta denominazione di « addensamenti » (33).

Un primo insieme di stabilimenti (circa 15, con prevalenza delle riparazioni meccaniche) si dispone nella fascia periferica settentrionale della città, contribuendo ad accentuare l'immediatezza della transizione dall'ambiente urbano all'ambiente rurale; due altri addensamenti trovano una più evidente motivazione

(31) Ai censimenti dell'industria e del commercio del 1951 e del 1961 gli addetti al settore secondario risultavano, sempre nell'intero comune di Latina, rispettivamente 1715 e 5907.

(32) COM. DI LATINA, *Relazione al Piano Regolatore Generale*, cit.; cfr. tab. alla p. 35.

(33) Per l'individuazione dei quattro addensamenti industriali attualmente di maggiore rilievo nel comune di Latina e per la definizione del loro carattere di spontaneità, si veda CONSORZIO PER L'AREA DI SVILUPPO INDUSTRIALE DEL LAZIO: ROMA-LATINA, *Piano Regolatore Territoriale - Relazione*, Roma-Milano, O.T.E.-TEKNE, 1971, pp. 232; cfr. pp. 86-88.

locazionale inserendosi entro quei protendimenti tentacolari della figura urbana che si sono individuati lungo le strade verso Borgo Piave (strada statale n. 148, oltre 30 stabilimenti: mobilifici, fabbriche di ceramiche e materiali da costruzione, officine di riparazione) e Borgo San Michele (strada statale n. 156, 10 stabilimenti: confezioni, materiali per l'edilizia). Al di fuori dell'area urbana si colloca, invece, il quarto addensamento industriale, di Latina Scalo (con una decina di stabilimenti: particolarmente rilevante il ramo alimentare), il cui fattore elementare di localizzazione è rappresentato dalla prossimità all'infrastruttura ferroviaria.

Se, dunque, a nessuno di questi addensamenti (con una parziale eccezione per l'ultimo) può venire attribuito il carattere di unità funzionale, trattandosi soltanto dell'inserzione di elementi individuali, più o meno isolati, in un contesto urbano e suburbano prevalentemente residenziale, una tendenza alla vera e propria « industrializzazione del paesaggio » si incomincia a rilevare, forse, lungo la Strada Mediana in direzione di Terracina, con taluni insediamenti (nei rami degli alimenti per l'infanzia, dell'elettromeccanica e dell'arredamento) di consistenza dimensionale notevole.

Dall'esame della struttura funzionale della città di Latina non può restare esclusa la componente turistica, la quale presenta, anzi, una tematica di grandissimo interesse sia per l'assetto dell'organismo urbano in espansione, sia in una più ampia considerazione dei problemi territoriali su scala provinciale e regionale. E' necessario, innanzi tutto, distinguere nettamente due tipi di funzioni turistiche: l'una, esercitata dal centro urbano, con carattere di trasferimento e, principalmente, di affari; l'altra, esercitata durante il periodo estivo dalla gemmazione costiera di Latina Lido, con carattere, evidentemente, balneare.

L'agglomerazione di Latina Lido occupa, con figura topograficamente lineare, la fascia litoranea compresa fra Capo Portiere e Foce Verde, ma il carattere di spontaneità, che ancora una volta ne ha accompagnato lo sviluppo, ha determinato qui conseguenze addirittura gravi sotto gli aspetti urbanistico, ecologico e, nel senso integrale, geografico. Infatti, una vera e propria « barriera » edilizia, per di più assolutamente disomogenea dal

punto di vista formale, si eleva a ridosso di un'infrastruttura stradale ormai del tutto inadeguata all'intensità del traffico nei mesi di punta, la quale, a sua volta, fiancheggia immediatamente un arenile ristretto, pesantemente degradato da utenze di consistenza massiva ed a livello qualitativo modesto (34). Le attrezzature ricettive di carattere alberghiero risultano, nel complesso, piuttosto limitate (35), poiché i flussi turistici estivi, quantitativamente di gran lunga i più notevoli, si orientano prevalentemente verso sistemazioni in alloggi privati, di proprietà o in affitto, quando non assumono una frequenza di pendolarità giornaliera con centri dell'entroterra pontino e della stessa area romana.

Un'intensità almeno in apparenza superiore rispetto alla stessa evoluzione e differenziazione dei caratteri funzionali ha assunto, fin dall'origine della città, lo sviluppo della compagine umana, indice, questo, di una situazione ubicativa che, pur inizialmente determinata da volontà politico-economiche di vertice e sostenuta da un popolamento artificiale, si è rivelata, successivamente, in grado di esprimere una forte dinamica demografica, con l'apporto determinante di ulteriori flussi di immigrazione.

All'atto della fondazione la città — come si è detto — possedeva una capacità residenziale estremamente limitata; la grandissima maggioranza dei 6899 abitanti iscritti ai registri dell'anagrafe al 31 dicembre 1932 era insediata nei borghi, e principalmente nelle case coloniche di bonifica, dalla distribuzione

(34) I complessi problemi relativi alla ristrutturazione delle attività turistiche nel comune di Latina e nell'intera regione pontina, con particolare riferimento alla difesa ed alla valorizzazione dell'ambiente nella fascia costiera, vengono esaminati in: E.P.T. DI LATINA, *Memoria sul Lido di Latina e sul Comprensorio Turistico Pontino*, a cura di R. CEROCCHI, R. CARELLI, G. CAROLLO, A. MAZZOLA e P. G. SOTTORIVA, Latina, Ferrazza, 1969, pp. 57; COM. DI LATINA, *Relazione al Piano Regolatore Generale*, cit., pp. 46-51. Si veda, inoltre, E.P.T. DI LATINA, *Memo-ria sulla portualità turistica in provincia di Latina*, redatta e coordinata da P. G. SOTTORIVA, Latina, Ferrazza, 1972, pp. 57.

(35) La consistenza delle attrezzature alberghiere del comune di Latina, al 31 dicembre 1973, si presentava nei seguenti termini: 19 esercizi, con 582 camere, 1008 letti, 472 bagni e docce, per un'incidenza dei posti-letto sul totale provinciale pari al 14,5%, con un movimento, nell'intero anno, di 29.929 arrivi e 90.633 presenze (permanenza media, 3 giorni per utente). I dati sono stati cortesemente forniti dall'E.P.T. di Latina.

La capacità occupazionale dell'intero settore turistico-alberghiero, limitata a 196 addetti nel 1951 ed a 454 addetti nel 1961, raggiungeva nel 1971 i 642 addetti (3,9% delle forze di lavoro attive nel comune).

regolare nell'ambito del territorio comunale. Al successivo censimento nazionale (21 aprile 1936) la popolazione urbana risultava di sole 2577 unità, con un'incidenza del 13,1% rispetto alla popolazione dell'intero comune. Aveva già avuto inizio, peraltro, quel processo di concentrazione che, nonostante l'interposizione del periodo bellico, e pur con ritmi non del tutto regolari, doveva condurre la città ad assumere una consistenza notevole, valutabile, al censimento del 1971, in circa 54.800 abitanti, con la significativa incidenza del 70% rispetto all'unità amministrativa (si veda, anche per l'andamento del fenomeno nei periodi intermedi, la tab. 1).

TAB. 1

EVOLUZIONE DELLA POPOLAZIONE DI LATINA
FRA IL 1936 ED IL 1971

Anno	Popolazione residente ab.		Variazioni medie annue %		Incidenza della popolaz. urbana sulla popolaz. comunale (%)
	nel comune	nella città	nel comune	nella città	
1936	19.654	2.577	—	—	13,1
1951	35.187	14.588	+ 5,3	+ 31,1	41,4
1961	49.331	26.171	+ 4,0	+ 7,9	53,0
1971	78.210	54.800 (*)	+ 5,8	+ 10,9	70,0

(*) Dato risultante da una valutazione della compagine demografica urbana al censimento 1971, sulla base di indicazioni gentilmente fornite dagli uffici comunali, in mancanza del dato definitivo che sarà contenuto nel fascicolo regionale del Lazio.

Alla base del popolamento sia della città che del suo « intorno » rurale si deve porre (v. sopra) un flusso di immigrazione programmata dalle regioni dell'Italia nord-orientale, per cui, già nel 1932, la struttura demografica dell'intero comune risultava tipica degli insediamenti pionieri quanto ad estraneità ed omogeneità delle provenienze. In seguito, tale struttura si evolveva nel senso di una progressiva normalizzazione, dovuta sia al processo di sviluppo spontaneo della popolazione, sia alla sovrapposizione di nuovi flussi immigratori dalle regioni centro-meridionali ed insulari, con particolare evidenza per l'area montana e per la sezione meridionale

della stessa provincia di Latina (36); ma, ancora nel 1961, la componente primaria della popolazione di origine settentrionale conservava un'incidenza assai notevole (si veda, in proposito, la tab. 2).

TAB. 2

STRUTTURA DELLA POPOLAZIONE DEL COMUNE DI LATINA PER
LUOGHI DI ORIGINE, NEGLI ANNI 1932, 1936, 1951, 1961
(valori %)

Luoghi di origine	1932	1936	1951	1961
Comune di Latina	—	13,1	31,0	39,1
Altri comuni della provincia di Latina	5,1	12,1	13,8	11,3
Altre province dell'Italia centrale	4,8	10,4	9,1	9,2
Italia settentrionale	86,2	57,0	37,7	32,1
Italia meridionale e insulare	3,9	7,4	8,4	8,3

Fonte: T. STABILE, *Quadrato anno zero - Littoria 1932 - Latina 1962*, cit., p. 174.

Volendo, ora, esaminare l'andamento dell'evoluzione demografica nei suoi due elementi costitutivi del movimento naturale e del movimento artificiale, si deve rilevare, innanzitutto, nel periodo anteriore alla seconda guerra mondiale, l'alternanza fra il netto prevalere dei flussi di immigrazione durante gli anni della bonifica integrale (1932-1936) ed il subentrare di una fortissima

(36) Negli anni recenti, l'esame della struttura per provenienze del movimento di immigrazione nel comune di Latina rivela la fortissima prevalenza del Lazio (56% del totale), e pertanto dell'Italia centrale (62%), sull'Italia meridionale e insulare (23%; Campania 13%), sull'Italia settentrionale (10%; Piemonte 6%) e sull'estero (5%). Nell'ambito della sola regione laziale, la provincia di Latina fornisce il 60,5% dell'intero apporto migratorio, seguita dalle province di Roma (30%; capoluogo 19%), Frosinone (7%; capoluogo 5%), Viterbo (1,5%) e Rieti (1%). Dal punto di vista qualitativo, date le prevalenti funzioni amministrative e, in genere, direzionali svolte dalla città, i flussi di immigrazione denotano, per condizioni culturali e attività professionali, un elevato grado di selezione. I valori percentuali sopra riportati si riferiscono alle medie del triennio 1966-1968 e sono tratti da L. ISOLABELLA e P. SETTIMI, *Il fenomeno immigratorio nell'area di sviluppo industriale di Latina-Aprilia-Pomezia. Studio statistico relativo al triennio 1966-68* (Programma in convenzione con la Cassa per il Mezzogiorno per la Prov. di Latina e per Pomezia), Roma, ISSCAL, 1970, pp. 110 (« Esperienze e documenti », 19).

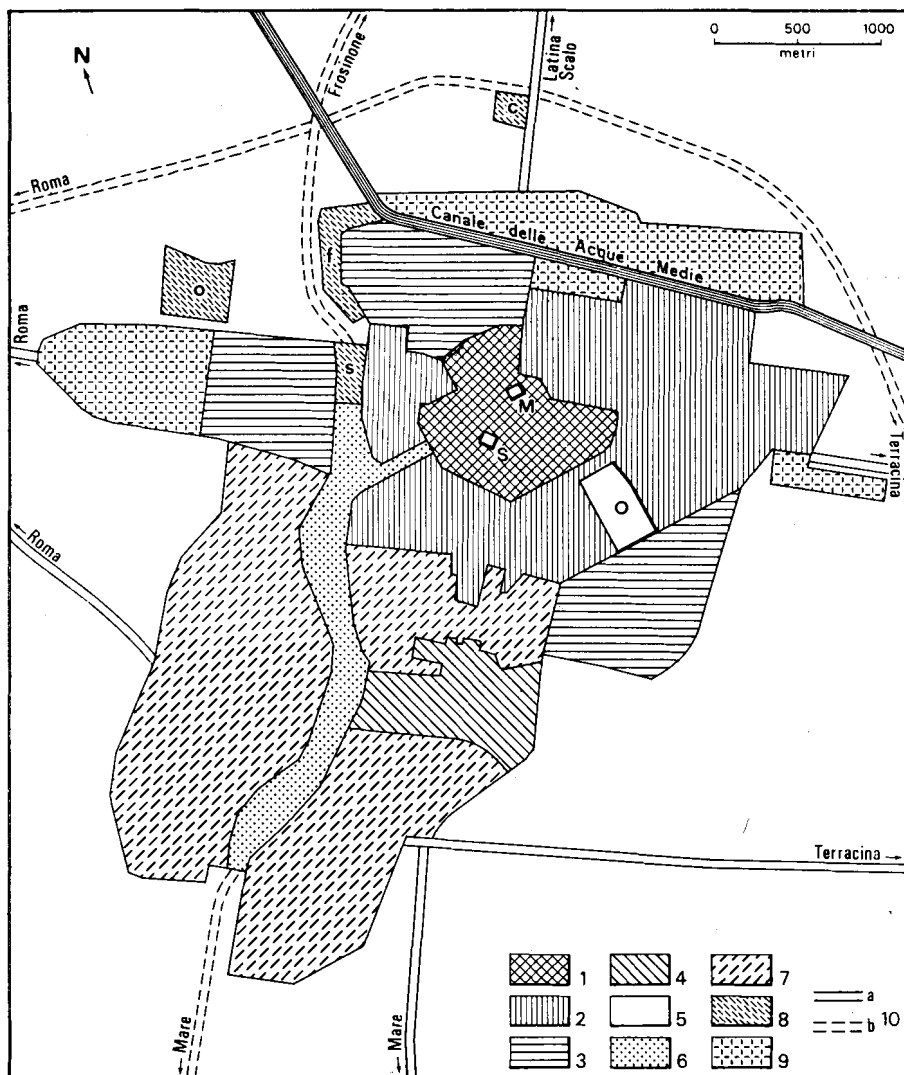
eccedenza del fattore di natalità negli anni successivi, quando una popolazione giovane, anche se strutturalmente non del tutto equilibrata, manifestava una spontanea tendenza all'espansione (37).

Nel dopoguerra, invece, mentre l'incremento naturale si andava attenuando, anche in conseguenza della progressiva deruralizzazione della compagine demografica, l'eccedenza del movimento migratorio, che si era venuta praticamente ad annullare fra il 1937 ed il 1945, ritornava sensibilmente positiva per il richiamo esercitato in un primo tempo dalle opere di ricostruzione e in un secondo tempo dallo sviluppo delle funzioni terziarie e, ancora più recentemente, delle attività secondarie dell'agglomerato urbano (38).

Per quanto riguarda, poi, la distribuzione della popolazione nel territorio comunale, estremamente vistoso si presenta il fenomeno di concentrazione demografica nell'area urbana, il quale trova la propria motivazione, oltre che nell'evoluzione funzionale

(37) Ancora nell'anno 1936 l'accrescimento complessivo della popolazione comunale, pari al 10,1%, era determinato in misura largamente prevalente (7,1%) dal saldo del movimento migratorio rispetto al saldo del movimento naturale (3%). Successivamente, un forte incremento dell'indice annuo di natalità (fino al 5,1% nel 1940), mentre l'indice di mortalità si manteneva stazionario (intorno allo 0,6-0,7%), compensava almeno in parte la forte flessione dell'eccedenza artificiale (intorno a valori annui dell'1%, ma addirittura negativa nel 1938). Il valore medio annuo dell'incremento complessivo, nell'insieme del periodo 1936-1940, resta, comunque, assai elevato (5,9%).

(38) Dopo il vero e proprio « crollo » del movimento demografico registrato durante il periodo bellico e culminato nel 1944 (con indici di natalità e mortalità pari, rispettivamente, all'1,4 ed all'1,3%; indici di immigrazione ed emigrazione pari, rispettivamente, allo 0,6 ed all'1,6%), già nel 1946 il movimento naturale ritornava forte (indici del 4 e dello 0,9%), mentre il movimento artificiale, pur denotando anch'esso una sensibile ripresa (indici del 7,2 e del 5,6%), presentava un saldo positivo ancora poco rilevante. Da allora, l'indice di natalità ha subito una progressiva, sensibile riduzione (3,8% nel 1948; 2,9% nel 1950; 2,5% nel 1952; 2% nel 1958, per stabilizzarsi, in seguito, su valori, pur sempre elevati, intorno al 2,3-2,4%), mentre l'indice di mortalità, già debole fin dagli anni della bonifica integrale, si è venuto a determinare intorno a valori medi annui dello 0,5-0,6%. Il movimento migratorio, limitato negli anni 1947-1950 (con valori positivi del 4,5-5% e negativi intorno al 2,5%, per eccedenze del 2-2,5%), ha visto, in seguito, rafforzarsi entrambe le proprie componenti, con maggiore evidenza, peraltro, dell'indice di immigrazione (stabilizzatosi, negli anni 1960-1970, su valori medi compresi fra il 6 ed il 6,5%) rispetto all'indice di emigrazione (oscillante, nel medesimo periodo, intorno ad un valore medio annuo del 3%). In conseguenza di una tale evoluzione, l'andamento medio degli indici annui di accrescimento della popolazione comunale si presenta caratterizzato da una flessione negli anni 1956-1960 (3,8%: movimento naturale giunto ai valori minimi; movimento artificiale in fase di ristagno) rispetto ai periodi precedenti (5,7% nel 1946-1950; 4,6% nel 1951-1955), e da una successiva ripresa (4,1% nel 1961-1965; 5,5% nel 1966-1970), sensibile specie negli anni più recenti.



LATINA FRA EVOLUZIONE SPONTANEA E SVILUPPO PROGRAMMATO.

1, quartiere centrale con prevalenti funzioni amministrative e commerciali; 2, quartieri residenziali con densità superiore a 90 ab./ha; 3, quartieri residenziali con densità inferiore a 90 ab./ha; 4, area di espansione edilizia recente; 5, aree attualmente utilizzate per servizi (O, ospedale; M, mercato coperto; S, stazione autolinee); 6, centro direzionale di piano; 7, aree di espansione residenziale programmata; 8, aree a destinazione programmata per servizi (o, ospedale; f, zona fieristica; s, stazione autolinee ed eliporto; c, centrale del latte); 9, agglomerati industriali ed artigianali; 10, direttrici viarie (a, attuali; b, di piano).

della città, nello stesso orientamento iniziale di umanizzazione della regione pontina, a carattere agricolo intensivo, con il conseguente raggiungimento, nello spazio di pochi anni dall'attuazione della bonifica integrale, di una vera saturazione delle capacità di popolamento dell'« intorno » rurale. Una conferma di tale fenomeno viene fornita dall'analisi della ripartizione dei flussi immigratori nelle diverse sezioni dell'insieme comunale, che mette in evidenza un assorbimento da parte del centro urbano valutabile nella misura del 75-80%, mentre nell'area extra-urbana esercitano una forza attrattiva in qualche modo apprezzabile, con valori fra il 2 ed il 6%, i centri di Latina Scalo, Borgo Sabotino e Borgo Piave (39).

Ben poco equilibrata si rivela, infine, la distribuzione della popolazione nell'ambito stesso della città, situazione, questa, determinata proprio dalla spontaneità dello sviluppo topografico -- nel senso di espansione ed integrazione edilizia -- e non certo dall'esistenza di quartieri con fisionomia omogenea di carattere secondario e terziario, sottratti, pertanto, alla funzione residenziale. Infatti, lo stesso quartiere centrale, l'unico dotato di una certa individualità funzionale amministrativa e di servizi, presenta una densità di popolazione fra le più elevate (160 ab./ha), preceduto soltanto dai quartieri immediatamente adiacenti nelle direzioni nord-orientale (230 ab./ha) e nord-occidentale (190 ab./ha); ciò a causa dell'inserzione, nel tessuto urbano preesistente, di un numero notevole di edifici moderni, dalle ampie capacità volumetriche protese in altezza. Le densità minori (fra i 50 ed i 60 ab./ha) si rilevano, invece, nel protendimento stradale lungo la Via Pontina e nell'area periferica settentrionale, non tanto a causa dell'esistenza di un certo numero di insediamenti industriali quanto della permanenza di tipi edilizi dalle proporzioni contenute (40). La precarietà di un tale assetto distributivo risulta, dunque, estremamente evidente, e la prevedibile ulteriore espansione demografica della città renderà ben presto urgente un'effettiva realizzazione delle

(39) L. ISOLABELLA e P. SETTIMI, op. cit.; cfr. tav. XXX; i dati, pur relativi al solo triennio 1966-1968, si possono considerare indicativi dell'andamento recente dei flussi di immigrazione nel territorio comunale.

(40) I dati relativi alla densità della popolazione urbana sono tratti da COM. DI LATINA, *Relazione al Piano Regolatore Generale*, cit., pp. 120-125.

scelte di decentramento già definite negli orientamenti di pianificazione urbana (v. oltre).

L'evoluzione dei rapporti fra l'organismo urbano ed il suo « intorno »: da un processo spontaneo all'inserimento nella pianificazione regionale. — Una considerazione preliminare deve tendere a porre in evidenza la progressiva diversificazione fra l'« intorno » territoriale e l'« intorno » economico della città di Latina, dovuta all'evoluzione delle funzioni urbane come al determinarsi di particolari situazioni gravitazionali nella struttura economica regionale e di modificazioni, solo apparentemente poco rilevanti, nell'assetto delle infrastrutture di comunicazione.

Latina, città pioniera con funzioni originarie direzionali e di servizi in un contesto politico-economico pianificato di bonifica integrale, trovava definita, nelle motivazioni stesse della fondazione e della particolare localizzazione, l'identità fra i limiti di un territorio circostante estremamente omogeneo per modificazioni ambientali e popolamento recenti e quelli di un'area d'influenza economica dalle caratteristiche, altrettanto uniformi, di utilizzazione agraria intensiva. La situazione centrale rispetto ad un sistema viario interno alla regione stessa di bonifica contribuiva ad un'ancor più precisa individuazione di tale identità, mentre la distanza, sia pure relativa, che divideva il nuovo centro urbano dalle direttrici allora fondamentali per il collegamento con Roma (linea ferroviaria Roma-Napoli, Via Appia) la sottraeva in gran parte alla forza di attrazione esercitata dalla capitale e ne escludeva un eventuale ruolo anche soltanto di decongestionamento residenziale nei confronti dell'agglomerazione romana (41).

L'istituzione, nel 1934, ed il successivo ampliamento, nel 1936 (42), della provincia di Latina, determinando un'estensione dell'area d'influenza amministrativa della città, la quale fra l'altro si veniva a trovare in posizione eccentrica rispetto all'insieme del territorio provinciale, costituiva un primo fattore di differenziazione gravitazionale dell'« intorno », soprattutto dal punto di vista della distribuzione delle attività commerciali.

(41) Il ruolo, per intendersi, della *new town* o, peggio, della « città dormitorio ».

(42) Con l'annessione, il 25 aprile, del nuovo comune di Aprilia, il cui territorio veniva distaccato dal Governatorato di Roma.

Il pur notevole potenziamento di questa essenziale funzione terziaria non ha mai consentito, infatti, al capoluogo di esercitare la propria attrazione sull'estremità nord-occidentale e su una ben più estesa sezione sud-orientale della provincia, gravitanti, rispettivamente, su Roma e Velletri e su Terracina, Fondi e Formia (43); l'area urbana di mercato, anche per i servizi di rango non elementare, viene dunque a identificarsi in un ristretto *Umland* di bonifica, con massima estensione in direzione sud-est fino a Sabaudia, e nella fascia pedemontana sud-occidentale della catena dei Lepini, fra Norma e Priverno.

Ma il principale elemento di squilibrio nei rapporti fra Latina ed il suo « intorno » si deve considerare la realizzazione, avvenuta fra il 1950 ed il 1952, di un collegamento stradale diretto con l'agglomerazione romana, rappresentato dalla strada statale n. 148, « Pontina ». Lungo questo asse viario, infatti, si sono venuti ad attrezzare, durante gli anni '60, gli agglomerati industriali di Pomezia e di Aprilia, i quali, pur denunciando i limiti di una struttura non certo ottimale, dovuta alla spontaneità del processo di evoluzione, oltre a pesanti carenze infrastrutturali, si trovano in condizioni di approvvigionamento e di commercializzazione dei prodotti senza dubbio migliori, nella situazione attuale del sistema regionale di comunicazioni, rispetto agli insediamenti industriali di Latina, se non altro per la maggiore vicinanza all'area urbana di Roma (44).

Quando a ciò si aggiunga la localizzazione, anch'essa più favorevole, sempre dal punto di vista delle comunicazioni con la capitale, dell'altro agglomerato industriale pontino, quello di Ci-

(43) Si vedano, in proposito: G. TRAVAGLIA, A. PELLEGRINI e L. PIERACCIONI, *Aree di mercato nella provincia di Latina*, in « Econ. Pontina », Latina, 1958, n. 6, pp. 10-15, e n. 7, pp. 14-21, studio eseguito come contributo alla costruzione della *Carta Commerciale d'Italia*, edita, sotto la direzione di G. TAGLIACARNE, dall'Unione Ital. delle Cam. di Comm., Ind. e Agr. (Milano, Giuffrè, 1960; II ediz., 1968); So.M.E.A., *Atlante economico-commerciale delle regioni d'Italia*, Roma, Ist. della Enciclopedia Ital., 1973, vol. II, *Atlante n. 7. Lazio*; cfr. pp. 553-563.

(44) Per un approccio geografico alla questione della struttura relazionale e industriale nel Lazio, v.: A. CELANT, *Problemi metodologici dell'analisi delle reti nella regione di Roma*, negli *Atti della Tavola Rotonda di geografia applicata sul tema « Poli, assi e aree di sviluppo economico, con particolare riguardo alle regioni sottosviluppate »*, suppl. al « Boll. Soc. Geogr. Ital. », Roma, 1972, pp. 177-193; P. MIGLIORINI, *Le aree di sviluppo industriale del Lazio: problemi di compatibilità con il piano di assetto territoriale*, *ibid.*, pp. 317-324.

sterna di Latina, e quando si consideri la notevole capacità di polarizzazione delle attività secondarie dimostrata, negli anni recenti, dalla « conurbazione » Formia-Gaeta, si dovrà formulare l'ipotesi che, in un'area amministrativamente omogenea, proprio la città capoluogo si trovi, riguardo a questo fondamentale settore economico, nelle prospettive di sviluppo meno favorevoli.

Una conferma di tale situazione può essere fornita dall'analisi dei movimenti pendolari che interessano la città di Latina. Se, da un lato, la funzionalità terziaria, con particolare riferimento al settore scolastico (45), costituisce un fattore di concentrazione, per quanto riguarda, invece; il pendolarismo degli addetti all'industria manifatturiera il bilancio si presenta addirittura negativo: mentre, infatti, affluiscono giornalmente a Latina circa 1600 lavoratori (provenienti per il 54% dalle regioni dei Monti Lepini ed Ausoni, per il 23% dalla sezione meridionale della regione pontina e per il 14% da altre province, ma solo per il 7% da Cisterna di Latina, per l'1,5% dalla parte meridionale della provincia e per lo 0,5% da Aprilia), ne defluiscono circa 2150, diretti per il 31% ad Aprilia, per il 30% a Cisterna, per il 29% a Latina Scalo e Sermoneta e per il 6% a Pomezia, mentre il restante 4% risulta dall'insieme di altre destinazioni (Castel Romano, Priverno, Pontinia, Sabaudia, Terracina) (46).

E, ancora, ai censimenti del 1971, la popolazione di Latina attiva nei settori extra-agricoli risulta di 22.530 persone, mentre i posti di lavoro nel comune, per i medesimi settori, non superano le 16.260 unità: pur considerando la tendenza del censimento industriale e commerciale a sottovalutare il numero complessivo degli addetti, ne deriverebbe uno scarto, in uscita, di oltre 6000 unità.

Appare, dunque, estremamente evidente come l'area del cosiddetto « triangolo industriale pontino » (Pomezia-Aprilia-Cisterna),

(45) Latina è sede, oltre che, naturalmente, di scuole elementari e di scuole medie inferiori, anche dei licei classico e scientifico, di un istituto magistrale, degli istituti tecnici industriale, commerciale e per geometri, degli istituti professionali per l'agricoltura e per l'industria e l'artigianato.

(46) I dati relativi ai movimenti pendolari che interessano la città di Latina sono ricavati da COM. DI LATINA, *Relazione al Piano Regolatore Generale*, cit., pp. 74-80; per quanto riguarda la manodopera industriale, essi corrispondono pienamente ai dati raccolti in una più ampia indagine effettuata da parte del Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale del Lazio, non pubblicata.

pur compresa, in parte, in una diversa circoscrizione provinciale (quella di Roma), eserciti un'intensa attrazione sulle stesse forze di lavoro della città capoluogo, e si giustifica come, negli orientamenti di programmazione regionale, si fosse venuta manifestando la tendenza al consolidamento della fisionomia prevalentemente terziaria, già delineatasi nell'evoluzione funzionale spontanea dell'individuo urbano pontino.

Diversi orientamenti, attivamente sostenuti dalle amministrazioni, dagli enti e dagli operatori economici locali, assegnano a Latina, invece, un ruolo di particolare rilievo nel contesto di ristrutturazione del settore secondario, sempre su scala regionale; la città, infatti, dovrebbe assumere una spiccata autonomia decisionale nell'ambito del Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale del Lazio (47), con funzione riequilibrante nei confronti della preponderanza attualmente esercitata dagli organismi politici e finanziari della capitale. Ma soprattutto il Piano Regolatore del Consorzio, a parte l'attrezzamento dell'agglomerato industriale di Latina Scalo, prevede la realizzazione di un'infrastruttura fondamentale, cioè di un asse stradale di sviluppo, con andamento subparallelo al tracciato della Via Appia, il quale, prendendo inizio dal Raccordo Anulare di Roma e dotato di una trasversale (Cisterna-Valmontone) di innesto con l'Autostrada del Sole, dovrebbe confluire nel previsto collegamento superstradale Latina-Frosinone. Con tale realizzazione, il sistema viario a servizio della regione pontina verrebbe a compiere un deciso salto di qualità, anche non prendendo in considerazione l'eventualità, più remota, di una prosecuzione fino a Latina del tracciato autostradale Civitavecchia-Roma.

Per la verità, nel periodo recentissimo, l'importanza dell'asse Roma-Latina, nel quadro della pianificazione territoriale del Lazio, sembra alquanto ridimensionata. Del resto, anche dal punto di vista geografico, non può essere trascurato il pericolo che una simile direttrice viaria, piuttosto che provocare il decentramento delle funzioni operative e decisionali dalla capitale, ne favorisca addirittura l'ulteriore concentrazione; l'esempio dei collegamenti

(47) Se ne veda il *Piano Regolatore Territoriale*, cit.

autostradali che si dipartono radialmente dalla « capitale economica », Milano, e che hanno costituito un poderoso fattore di agglomerazione delle strutture produttive, appare, in proposito, molto significativo (48).

Al contrario, si è rafforzato il progetto di uno « sbarramento » trasversale che, drenando i violenti flussi di immigrazione dalle regioni meridionali, impedisca loro di raggiungere, in maniera indiscriminata, le già sovraffollate periferie dell'area metropolitana di Roma; ed a tale scopo è chiara l'urgenza preliminare dell'arteria di scorrimento fra il capoluogo pontino e quello frusinate.

Nel frattempo, la città di Latina si accinge ad intraprendere una fase evolutiva di adeguamento al nuovo assetto di organizzazione territoriale. Le scelte in materia di pianificazione urbana (49) si propongono, innanzitutto, di contenere l'attuale espansione a macchia d'olio, per conferire invece all'agglomerazione uno sviluppo unidirezionale, proprio con andamento SO-NE. I futuri quartieri residenziali, caratterizzati da un'omogenea distribuzione delle attività commerciali e dei servizi, si estenderanno nel quadrante sud-occidentale dell'attuale fascia periurbana e saranno collegati in maniera efficiente con il nuovo centro direzionale, dalla struttura topografica tipicamente lineare; quest'ultimo, pur non escludendo interamente la funzione abitativa, ospiterà in prevalenza attività amministrative ed economico-finanziarie, attività commerciali ad alto livello di selezione e servizi generali, e sarà unito, a sua volta, al quartiere nucleare dell'attuale struttura radiocentrica.

In un contesto più ampio, l'area integrata Latina-Frosinone potrà contribuire decisamente al riequilibrio insediativo ed economico (con speciale riferimento al settore industriale) (50) del medio versante tirrenico, e, forse in prospettiva non troppo lon-

(48) So.M.E.A., *Atlante economico-commerciale delle regioni d'Italia*, cit., vol. I, p. 75.

(49) Si veda, ancora una volta, COM. DI LATINA, *Relazione al Piano Regolatore Generale*, cit., pp. 97-115.

(50) ASS. PROV. DEGLI INDUSTRIALI DI LATINA, *Effetti economico-sociali del processo di industrializzazione nella provincia di Latina*, Latina, Ferrazza, 1973, pp. 58, appendice statistica (Coll. di Studi e Documentaz., 4); cfr. p. 23.

tana, costituire l'elemento di saldatura per quella megalopoli romano-napoletana (51) che certo renderebbe molto più solido il complesso dell'armatura urbana nelle regioni peninsulari e nell'intero Paese.

SUMMARY. — Latina, formerly named Littoria, was built in a few months in 1932 and was an accomplishment of the same political will that had fulfilled the complete reclamation of the Pontinian region.

As it is situated in a territory then considered a subecumenical one the new urban centre embodied the characteristics and above all the functions which are typical of a « pioneer town ».

Its radial topographic plan caused an oil stain like expansion with some stretchings along the major roads while the human and economic structures normalized progressively, in comparison to the early settlement, by making the reclaimed area a part of a larger regional, geographic and economic context. In particular, close to the services sector which is still widely prevailing, the industrial role of this town is being pointed out in view of a new balance of the space organization in Latium.

In view of this purpose the plan for an urbanized transversal barrier formed by the axis Latina-Frosinone lately received a keener and keener interest. As a matter of fact it could convey the immigration currents from the southern regions toward the capital and in the meantime it should represent the link of that « Megalopolis of the Southern Italy » (Megalopoli del Sud) being considered as an indispensable condition to strengthen the urban framework in Southern Italy and in the whole country.

(51) Si veda, in proposito, F. COMPAGNA, *La politica della città*, Bari, Laterza, IV ediz., 1972, pp. 260; cfr. pp. 231-250.