

**AREE METROPOLITANE, COMPENSORI, BACINI DI TRAFFICO.
RISULTATI DI UNA RICERCA**

Premessa. — Scopo di questa nota è di mostrare come i compensori generali di programmazione, istituiti o proposti in una quindicina di Regioni e province autonome, e i bacini di traffico per l'organizzazione dei trasporti pubblici siano utilizzabili ai fini della misurazione delle aree e regioni metropolitane, intendendo queste ultime aggregato come costituito dalle aree metropolitane e dalle rispettive zone d'influenza (1).

Per fare ciò verranno utilizzati taluni risultati e spunti ricavati dalle ricerche condotte di recente da chi scrive in ordine ai compensori e ai bacini di traffico, nonché in materia di sviluppo metropolitano in Italia (2).

L'esperienza compensoriale. — L'idea di utilizzare i compensori generali di programmazione ai fini della misurazione dello sviluppo metropolitano è basata sul fatto che l'organizzazione compensoriale ha tre «radici» tutte riconducibili ad elementi significativi per lo sviluppo metropolitano stesso, e cioè:

- a) l'organizzazione di taluni servizi di primario interesse sociale, fino a certi livelli di centralizzazione, su scala supercomunale, i cosiddetti servizi «di area vasta». I servizi presi in considerazione sono risultati essenzialmente quelli dell'istruzione, della sanità e dei trasporti locali e infraregionali. Per i primi due, il livello al quale, in concreto, ci si è fermati è quello della scuola media superiore (poi organizzato attraverso i distretti scolastici) e delle unità sanitarie locali;
- b) l'istanza urbanistica per una pianificazione degli usi del territorio a scala intercomunale;
- c) la ricerca della dimensione minima dell'aggregato, adatta ad una programmazione economica finalizzata al «riequilibrio territoriale» — e, in effetti, noi troviamo questo obiettivo in tutte le leggi regionali istitutive dei compensori — nonché la discesa «a cascata», dal livello centrale a quelli regionale e sub-regionale dei compensori, del punto nel quale avviare concretamente una programmazione democratica e partecipata, nella quale le forze operanti nella fase di formazione del piano fossero anche quelle chiamate a realizzare il piano stesso.

(1) Giova avvertire che, nelle pagine che seguono, per evitare ambiguità di significato e ripetizioni, quando si parlerà di «Regioni» storico-amministrative si userà la iniziale maiuscola, mentre quando si parlerà di «regioni» come aggregato metropolitano si userà la minuscola.

(2) Le ricerche in questione sono le seguenti: *Aree metropolitane, compensori e bacini di traffico*, in «Trasporti», Padova, 1980, 20, pp. 27-70, e 21, pp. 3-73; *Aspetti economici dell'esperienza compensoriale*, in «Quaderni St. Ric. Geogr. Ec. Reg.», Genova, 1976-79, 8, pp. 345-411; *I bacini di traffico. Aspetti economici e territoriali*, in «Atti delle Giornate di Studio sui Bacini di Traffico» (Univ. Padova, 24-25 ottobre 1980), Padova, 1981, pp. 65-87.

Dati sull'organizzazione comprensoriale. — Resta da vedere se i dati della esperienza effettivamente compiuta con l'organizzazione comprensoriale nelle diverse Regioni storico-amministrative presentano connotati in qualche modo coerenti con le premesse, e, quindi, se essi sono utilizzabili anche ai fini del riconoscimento dello sviluppo metropolitano.

La risposta, nonostante talune disinvolture di carattere elettoralistico, qua e là trasparenti, è affermativa.

Prima che il processo di formazione dei comprensori generali di programmazione si arrestasse nell'attesa della riforma delle autonomie locali, allora ritenuta imminente, otto Regioni — Piemonte, Lombardia, Veneto, Liguria, Emilia Romagna, Umbria, Lazio e Sardegna — e la provincia autonoma di Trento, avevano costituito i comprensori generali di programmazione. Altri due comparti regionali — la Valle d'Aosta e la provincia autonoma di Bolzano — avevano affidato le funzioni del comprensorio rispettivamente alle comunità montane e alle comunità di valle. E quattro avevano proposte ufficiali di delimitazione comprensoriale presentate o dalle giunte o da qualche gruppo consiliare (Friuli-Venezia Giulia, Toscana, Abruzzo, Campania).

Nel complesso di questi comparti regionali — che chiameremo, d'ora in avanti, per brevità, qualche volta, « comprensorizzati » — i comprensori formati o proposti sono 279, contro 70 province, e scendono a 266 contro 68 province se non si tiene conto dei casi della Valle d'Aosta e della provincia di Bolzano. Nel primo caso, la popolazione media comprensoriale è intorno a 140.000 unità, nel secondo è superiore a 160.000. In entrambe le circostanze, le cifre sono doppie o più che doppie rispetto alla popolazione media delle contee degli Stati Uniti d'America (3).

Fra le dimensioni dei comprensori esistono, indubbiamente, forti differenze. Nelle medie regionali si passa da un massimo del Piemonte di circa 300.000 abitanti a un minimo — considerando a parte l'eccezione delle comunità montane della Valle d'Aosta, la cui popolazione è, naturalmente, piuttosto limitata (16.000 unità, in media) — di circa 40.000 abitanti nella provincia autonoma di Trento.

Tuttavia, la variabilità delle dimensioni demografiche trova spiegazione del fatto che:

- a) dove si è dato maggior peso alla organizzazione dei servizi detti « di area vasta », e segnatamente a quelli scolastici e sanitari, la dimensione è risultata generalmente piccola, e ha teso verso i limiti poi assegnati territorialmente ai distretti scolastici e alle unità sanitarie locali;
- b) dimensioni almeno tendenzialmente limitate si registrano nelle Regioni storico-amministrative caratterizzate dall'assenza di grandi centri, e dalla prevalente presenza di centri piccoli;
- c) lo stesso è accaduto, generalmente, dove è stato attribuito un peso prevalente alla radice urbanistica della organizzazione comprensoriale, e, quindi, all'analisi particolareggiata del territorio, specialmente là dove non esistono grandi centri;
- d) comprensori demograficamente piccoli si registrano, di massima, nelle zone a forte prevalenza montana. In questi territori, a causa della bassa densità demografica, la ricerca di dimensioni di popolazione elevate avrebbe reso inaccessibili, o poco accessibili, i servizi comprensoriali e il livello comprensoriale di governo;

(3) I dati relativi alla popolazione residente, sui quali si basa la esposizione svolta in questo e nei successivi paragrafi, sono relativi al 1971, anno dell'ultimo censimento per il quale sono disponibili le statistiche degli attivi nell'industria e nel terziario, e alla fine del 1977.

- e) compensori di grande dimensione demografica si riscontrano in corrispondenza dei maggiori centri metropolitani, e, in media, nelle Regioni caratterizzate dalla presenza di grandi aggregati urbani;
- f) dove si è dato peso rilevante alla organizzazione dei trasporti pubblici locali e infraregionali di persone si è osservata una tendenza alla dilatazione delle unità compensoriali;
- g) analogo risultato si rende evidente quando prevale il momento della programmazione economica e del riequilibrio territoriale.

Circa quest'ultimo punto, va ancora aggiunto che il riequilibrio territoriale, in realtà, ha potuto essere tenuto presente, come obiettivo, in notevole misura, già all'interno dei compensori, là dove ci si è trovati ad operare intorno a centri urbani medi e minori. Mentre ha dovuto essere in prevalenza portato a livello inter-compensoriale, e quindi regionale, là dove esistono grandi centri e grandi aree metropolitane. Come si può vedere comparando il variare della densità industriale e terziaria (numero di attivi nell'industria e nel terziario per km² di superficie) all'interno dei compensori, e fra i compensori della stessa Regione storico-amministrativa.

Bacini di traffico. — L'idea di utilizzare i bacini di traffico ai fini della misurazione dello sviluppo metropolitano è basata sulla circostanza che:

- a) le unità territoriali in questione, dove sono costituite, tengono conto delle linee di trasporto dei flussi di pendolari per lavoro e studio, e di queste linee, di massima, si servono sovente altri movimenti gravitazionali (per acquisti, servizi, ecc.);
- b) da tempo, la teoria del livello ottimale delle aree metropolitane ha individuato, proprio nella organizzazione dei trasporti urbani e sub-urbani o (con qualche ambiguità di linguaggio in più) extra-urbani, oppure nelle reti di approvvigionamento idrico, gli elementi ai quali affidarsi principalmente per la delimitazione delle aree.

Inoltre, i bacini di traffico — con la eccezione di quelli piemontesi, che derivano direttamente dai compensori generali di programmazione — costituiscono un accorpamento di compensori, e talvolta un più funzionale riaccorpamento di comuni e compensori. E, di massima, nella maggior parte dei casi, sorgono in un momento in cui è possibile tenere meglio conto di altre significative zonizzazioni del territorio regionale, dalle comunità montane ai distretti scolastici, alle unità sanitarie locali.

In effetti i bacini di traffico costituiscono, generalmente, la più ampia delle unità circoscrizionali costituite negli ultimi anni dalle Regioni.

Alcuni dati sui bacini di traffico. — I bacini di traffico vengono menzionati in almeno 10 legislazioni regionali sulla organizzazione dei trasporti pubblici locali e infraregionali, i trasporti relativamente ai quali sono stati trasferiti, o delegati, dallo Stato alle Regioni i poteri regolamentativi e amministrativi. In cinque Regioni (Lombardia, Friuli-Venezia Giulia, Liguria, Umbria e Piemonte) sono state anche definite le relative circoscrizioni, mentre in altre tre Regioni (Veneto, Emilia Romagna e Abruzzo) sono state adottate delimitazioni provvisorie fondamentalmente, salvo lievi modifiche, basate sulle province. Campania e Sicilia hanno invece rinviato le delimitazioni territoriali dei bacini ai piani regionali dei trasporti.

Altri tre comparti regionali — Sardegna e province autonome di Trento e Bolzano — hanno richiamato, in qualche modo, i compensori ai fini della organizzazione

dei trasporti locali. Mentre in almeno altre due Regioni (Marche e Puglia) sono in stadio avanzato gli studi per la formazione dei bacini.

Anche per i bacini di traffico, come già per i comprensori, sembra legittimo dare una risposta affermativa al quesito se, a parte le premesse concettuali, quanto è stato fatto sinora in materia di bacini di trasporto sia effettivamente suscettibile di utilizzo ai fini del riconoscimento dello sviluppo metropolitano.

Nelle cinque Regioni in cui si è proceduto alla delimitazione definitiva dei bacini, il numero di questi ultimi è complessivamente pari a 47, contro 25 province, e la popolazione media è di circa 360-370.000 unità.

La variabile delle medie regionali della popolazione dei bacini è sensibilmente minore di quella delle province: per i bacini di traffico si passa dalla media regionale più alta, di circa 460.000 abitanti, della Lombardia, alla media regionale più bassa, di circa 300.000 abitanti, del Piemonte (dove, come si è già detto, i bacini derivano, senza alcun accorpamento, direttamente dai comprensori di programmazione) (4). Mentre la media regionale più alta, nell'ambito della popolazione delle province, quella — ancora una volta — della Lombardia, è di ben 990.000 unità, contro le 310-311.000 unità della media provinciale della popolazione del Friuli-Venezia Giulia.

Generalmente, all'interno delle Regioni, la variabilità fra valori massimi e minimi di popolazione dei singoli bacini è comparabile a quella delle province.

Ancora: su 47 bacini costituiti, ben 37 si trovano nella classe di ampiezza fra 100 e 500.000 abitanti, e addirittura 30 si collocano fra 150 e 450-460.000 abitanti. Degli altri 100 bacini, quelli che denotano una popolazione più alta (e sono 7) appartengono tutti alle grandi aree metropolitane, mentre quelli che denotano una popolazione inferiore appartengono a zone in tutto o in larga misura montane.

Anche qui — come già per i comprensori — le unità territoriali delle aree montane sono tendenzialmente più piccole, quanto a popolazione, delle altre, pur essendo uguali, o maggiori, delle altre dal punto di vista della estensione. I motivi sono dello stesso ordine già visto per i comprensori.

Generalmente i bacini di traffico delle cinque Regioni in esame appaiono sufficienti a ricomprendere i continui territoriali di base delle aree metropolitane medie e minori. Mentre le grandi aree metropolitane si estendono su più bacini di traffico.

Quest'ultima circostanza può avere un significato positivo, nella prospettiva di una politica di sviluppo decentrato dei grandi aggregati metropolitani, se è accompagnata da una coerente articolazione del territorio in materia di programmazione economica generale. Essa, per altro, pone la necessità di qualche particolare forma di coordinamento fra i bacini di traffico della stessa area metropolitana.

Continui territoriali metropolitani di base. — In quale modo i dati della organizzazione comprensoriale e dei bacini di traffico possono essere utilizzati nello studio degli aggregati metropolitani del paese?

Il connotato minimo di un'area metropolitana è un territorio che, senza soluzioni di continuità, si caratterizzi con una densità industriale e terziaria, relativamente elevata, denoti una popolazione non inferiore a certi valori (per es. 100 o 150.000 unità), e dia luogo allo svolgimento, nel suo ambito, sia di funzioni di *leadership* in qualche settore dell'economia sia di servizi per le popolazioni e le imprese, ai più elevati livelli di centralizzazione.

(4) Per questo, mentre i comprensori del Piemonte sono i maggiori fra quelli delle Regioni che li hanno costituiti, i bacini di traffico piemontesi si collocano, mediamente, fra i meno popolosi.

I continui territoriali di base, cioè i connotati minimi, per l'esistenza di un'area metropolitana, nelle ricerche di cui si è detto all'inizio, possono identificarsi in un insieme di comuni tutti contigui, aventi una densità industriale e terziaria — cioè un numero di attivi nell'industria e nel terziario, per km² di superficie — non inferiore a 100, e una popolazione complessiva di non meno di 150.000 residenti.

Questi continui possono trovarsi in un solo comprensorio, oppure estendersi in più comprensori. Quelli delle aree minori, come si è detto, sono generalmente ricompresi in un bacino di traffico, nelle Regioni che hanno istituito i bacini stessi.

I continui territoriali di minore entità, nelle ricerche inizialmente menzionate, sono stati definiti « a dimensione urbana », o, semplicemente, urbani maggiori, quando superavano i 100.000 abitanti, urbani medi quando erano compresi fra 50 e 100.000 abitanti, e urbani minori quando erano compresi fra 30 e 50.000 abitanti. Infine sono stati definiti continui minori, o inferiori a 30.000 abitanti, gli altri.

L'individuazione di questi continui prescinde dai comprensori e dalle circoscrizioni dei bacini di traffico.

Completamento delle aree. — I comprensori cominciano ad entrare in gioco, invece, nella fase del « completamento » dell'area metropolitana. In che cosa consiste tale fase?

L'area metropolitana può ricomprendere, nel suo ambito, al di là del continuo territoriale di base che ne assicura l'esistenza e forma sia il mercato per i servizi a produzione più centralizzata, sia la base per la costituzione e alimentazione della *leadership* in qualche settore dell'economia, qualche spazio a densità industriale e terziaria minore, ad agricoltura qualificata o adatto ad impieghi di tempo libero.

Nei contorni dei continui territoriali di base possono pertanto sussistere uno, o più, continui minori, sia a dimensione urbana, sia a dimensione inferiore a 30.000 abitanti (di fatto, magari, con una popolazione di poche migliaia di unità), ancora connessi alla, e facenti parte della, area metropolitana.

Tali continui urbani e minori sono stati considerati come appartenenti all'area metropolitana:

- a) quando distavano per non più di un comune dal continuo principale — al massimo, quando distavano due comuni da esso, ma solo in connessione con i grandi aggregati metropolitani — e appartenevano allo stesso comprensorio, quale che fosse la densità industriale e terziaria del comune « di separazione » (o se si preferisce, « di sutura »);
- b) quando erano distanziati di un solo comune, senza alcuna eccezione, e si collocavano in un comprensorio diverso da quello del continuo principale, ma soltanto se il comune « di separazione » aveva una densità industriale e terziaria poco lontana dal minimo richiesto di 100: in pratica, non inferiore a 70.

Ancora: vi sono comuni con popolazione rilevante, ma con un territorio proporzionalmente molto ampio, che non denotano una densità industriale e terziaria superiore a 100, pur avendo agglomerati in grado di offrire già notevoli economie di concentrazione ed effetti di centralità. Questi comuni, di massima, quando avevano una popolazione di almeno 30.000 unità, sono stati equiparati ai continui territoriali, cioè ai territori aventi la densità richiesta e, quindi, aggiunti ad essi nella valutazione dell'area metropolitana. Ma solo nella fase del completamento delle aree, non, quindi, ai fini della formazione dei continui di base, e soltanto quando essi si ponevano in diretta prosecuzione di (erano contigui a) continui principali o secondari nel medesimo comprensorio. A condizione, infine, che non sussistessero soluzioni di continuità con le aree o di base o di completamento.

Regioni metropolitane. — Effettuato il completamento delle aree, tutti i comprensori in cui si situa una, ancorché piccola, parte di area metropolitana sono stati considerati zona d'influenza dell'area stessa e sono stati utilizzati per la costituzione delle regioni metropolitane (come si è già detto: area metropolitana e rispettiva zona d'influenza).

Il procedimento, di massima, ha dato risultati complessivamente accettabili per le aree metropolitane medie e per le minori.

Un processo di completamento, analogo a quello descritto or ora, è stato effettuato anche per i continui territori a dimensione urbana. E i comprensori di appartenenza di tali continui sono stati considerati zona d'influenza di tale aree, così da costituire una sorta di regione urbana.

Anche in questo caso, di massima, i risultati conseguiti sono parsi soddisfacenti, ai fini della individuazione delle zone d'influenza.

Nel caso dei grandi aggregati metropolitani, per contro, le zone di densità industriale e terziaria incluse nei comprensori metropolitani erano o del tutto inesistenti o troppo visibilmente limitate, per dare un'idea adeguata dell'area d'influenza.

Pertanto, in questa categoria di situazioni, si è fatto ricorso ad alcune indagini sulle linee di trasporto stradale e ferroviario dei movimenti pendolari per lavoro e studio, e si sono aggiunti alle aree di influenza i comprensori interessati a tali linee di trasporto. Si è, cioè, fatto ricorso al bacino di traffico, sia pure ad un concetto di bacino di traffico diverso da, e più ampio di, quello adottato dalle Regioni storico-amministrative per l'intero loro territorio, ai fini della organizzazione dei trasporti pubblici.

Gli aggregati metropolitani interessati da questo provvedimento, sempre nell'ambito dei comparti regionali comprensorizzati, sono quelli di Torino, Milano, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli.

I bacini di traffico, là dove sono stati costituiti, per l'intero rispettivo territorio, dalle Regioni storico-amministrative, sono serviti quasi a mo' di verifica e lettura critica, dei risultati conseguiti, in materia di zone d'influenza, con il ricorso ai comprensori.

In alcuni casi, la lettura critica ha portato a talune modifiche, come nel caso dell'area di Udine e della zona di Imperia-San Remo, per le quali è parso preferibile un aggregato basato sul bacino di traffico. O come nel caso delle aree di Tigullio e di La Spezia, dove il ricorso al bacino di traffico consentiva di impostare un discorso di riequilibrio territoriale per la zona montana del comprensorio del Vara e Riviera Spezzina.

Nell'ambito degli aggregati urbani e rispettiva zona d'influenza, il ricorso al bacino di traffico è parso altresì preferibile per l'area di Pordenone.

Convergenze di criteri in luogo di linee di demarcazione. — Com'è noto, uno dei problemi cruciali della misurazione dello sviluppo metropolitano è quello della delimitazione delle zone d'influenza, e della necessità di dare tagli netti là dove si osserva, invece, un graduale stemperamento di caratteri.

La serie degli accorgimenti metodologici adottati nella fase del completamento delle aree di base, e nella fase della « regionalizzazione », hanno lo scopo di venire incontro a tale problema, e di sostituire alle linee di demarcazione una sorta di convergenza di criteri diversi.

Circa il ricorso ai comprensori e ai bacini di traffico, oltre alle motivazioni di cui si è già detto, non va dimenticato che le loro unità circoscrizionali sono passate anche attraverso una consultazione degli enti locali interessati, nonché di forze produttive, sociali e culturali.

Tutto ciò, unitamente alle motivazioni già più volte accennate, dovrebbe garantire che, dei tanti possibili criteri da assumere per la individuazione di altrettante differenti zone di influenza, sono stati accolti e in qualche modo ponderati, quelli che effettivamente sono più prossimi alle esigenze percepite dalle popolazioni.

Aree e regioni metropolitane. Alcuni dati. — Con questo procedimento sono stati individuati, nelle Regioni «compensorizzate», ventisei aggregati costituiti da un'area metropolitana e relativa zona d'influenza, in quanto tali, classificabili — come si è detto dall'inizio — come regioni metropolitane (5).

Fra gli aggregati della nota (5), quelli che denotano i compensori principali, o centrali, maggiori sono, nell'ordine, il laziale, il torinese, il lombardo, il campano e il genovese, seguiti, a qualche distanza, dal fiorentino e dal bolognese.

Quelli che denotano le aree metropolitane di base più popolose sono, nell'ordine, il lombardo, il campano, il laziale, il torinese, il veneto centrale (Venezia, Padova, Treviso, ecc.), il ligure centrale (Genova, Savona, Tigullio, ecc.), e il toscano centro-orientale (Firenze, Prato, Pistoia, Empoli, ecc.), tutti superiori al milione di abitanti.

E quelli che, complessivamente, come regioni metropolitane, denotano la popolazione maggiore sono, nell'ordine, il lombardo, il campano, il romano, il torinese, il veneto orientale, il toscano centro-orientale, il ligure centrale, e l'emiliano occidentale (Parma, Modena, ecc.), anch'essi tutti superiori al milione di abitanti.

Delle altre regioni metropolitane:

- a) cinque denotano una popolazione fra mezzo milione e un milione di abitanti, e cioè, nell'ordine, la bolognese, la romagnola (Rimini, Forlì, Ravenna, ecc.), la veronese, la pisano-livornese, e la massese-lucchese;
- b) dieci denotano una popolazione fra 250 e 500.000 residenti, e cioè la novarese, la vicentina, la udinese, la pescarese-chietina, la triestino-goriziana, la alessandrina, la cagliaritana, la pedemontana veneta (Bassano, Castelfranco, ecc.), la biellese;
- c) le altre quattro denotano una popolazione comunque superiore a 200.000 abitanti, e sono la spezzina, la ferrarese, la ligure occidentale (San Remo, Imperia, ecc.), la perugina.

(5) Torino, Ivrea, Pinerolo, Vercelli, Casale Monferrato, Asti, Fossano-Saluzzo-Savigliano, Alba-Bra; Biella, Borgosesia; Alessandria; Novara, Verbanco-Ossola; Milano, Busto-Legnano-Gallarate, Saronno-Seregno-Cantù, Varese-Verbanco, Como, Lecco, Adda Milanese, Adda Treviglio, Bergamo, Val Brembana (Sedrina e San Pellegrino), Lago d'Isèo, Palazzolo-Chiari, Brescia, Valli Seriana e Scalve, Lomellina-Abbiategrosso, Pavia, Lodigiano, Crema, Garda Lombardo, Valle Sabbia, Pianura Bresciana; Verona, Villafranca Veronese, Negrar, Bussonello, San Bonifacio, Zevio; Vicenza, Arzignano, Schio, Thiene, Valdagno; Venezia, Padova, Treviso, Dolo, Mira, San Donà del Piave, Piove di Sacco, Conegliano, Vittorio Veneto, Montebelluna, Camposampiero, Monselice, Este, Bellunese, Piazzola sul Brenta; Bassano del Grappa, Marostica, Cittadella, Castelfranco Veneto; Trieste-Gorizia-Monfalcone; Udine, Bassa Friulana, Collina centrale (friulana); Genova, Savona, Tigullio, Bormida, Finalese, Albenganese, parte occidentale del comprensorio del Vara; San Remo, Imperia, Ventimiglia; Spezzino e parte orientale del Vara e Riviera Spezzina; Parma, Reggio Emilia, Modena, Sassuolo-Scandiano, Carpi-Correggio, Vignola; Bologna, Pianura Bolognese, Imola, Appennino Bolognese; Alto Ferrarese; Riminese, Cesenate, Faenza, Forlivese, Ravenna; Carrara-Massa, Lucca (Toscana zona 2, Toscana zona 3); Firenze, Pistoia, Prato, Empoli, Montecatini, Impruneta, Montevarchi-San Giovanni Valdarno, Pontassieve (Toscana zone 6, 5, 7, 13, 4, 12, 11, 8); Pisa-Livorno, Cecina (Toscana zona 14, 15); Perugia, Valle Umbra Nord; Roma, Marino-Clampino, Tivoli, Velletri-Anzio-Nettuno, Latina, Colferro, Civitavecchia, Civitacastellana, Subiaco, Viterbo (Lazio zone 11, 12, 10, 13, 14, 15, 4, 5, 9, 3); Napoli, Campi Flegrei, Piano Napoletano, Nolano, Vesuviano, Aversano, Piano Campano (Caserta), Stabiano-Sarnese, Cava e Irno (Salerno), Piana Alto e Medio Sele, Valle Caudina, Irpina Ultra; Pescara, Chieti, Penne; Cagliari (Sardegna zona 24).

Megaregioni metropolitane?. — Le regioni metropolitane di Torino, Biella, Novara, Milano e Lombardia, Alessandria, Genova-Savona-Tigullio, San Remo-Imperia e spezzina sono contigue fra loro, e formano un insieme di oltre 14 milioni di abitanti.

L'intrecciarsi di regioni metropolitane nelle rispettive zone di influenza può far pensare ad una configurazione del tipo delle megalopoli di Gottmann nell'area gravitante sulla parte settentrionale della costa atlantica degli Stati Uniti. Le dimensioni, e forse gli stessi caratteri, delle zone qui considerate sono, tuttavia, differenti.

Questo insieme, attraverso la contiguità dei comprensori del Garda Lombardo e di Bussolengo (area di Verona), si pone in connessione con le quattro regioni metropolitane venete, tutte contermini, e attraverso la contiguità fra il comprensorio spezzino e quello di Carrara si collega con le tre regioni metropolitane toscane, anch'esse tutte contigue fra loro.

Ancora: l'insieme in questione, per la presenza del comprensorio di Piacenza, risulta separato dalla regione metropolitana della via Emilia (Parma-Modena) e dagli altri aggregati metropolitani emiliano-romagnoli, pure essi, fra loro, contermini.

Questi insiemi, o sistemi di regioni metropolitane, vanno segnalati per un approfondimento delle ricerche. E' difficile, tuttavia, pensare che essi non posseggano un particolare significato economico.

L'insieme che va dal Mar Ligure all'alto Adriatico, a sua volta, appare poco lontano dalle due regioni metropolitane medie del Friuli-Venezia Giulia (Trieste-Gorizia-Monfalcone e Udine), che sono pure contigue fra loro; mentre l'insieme che dal Mar Ligure giunge alla Toscana appare grosso modo distanziato in misura poco differente, sia dall'area perugina sia da quella pluricomprenditoriale laziale.

Un po' più distaccata appare la regione metropolitana campana. Più lontane appaiono la regione pescarese-chietina e, naturalmente, la cagliaritano.

Aree e regioni urbane. — Nelle Regioni storico-amministrative comprensorizzate, oltre agli aggregati metropolitani di cui si è detto, sono individuabili:

- a) cinque continui territoriali a dimensione urbana « maggiori » (oltre 100.000 abitanti), con le relative zone d'influenza. Le risultanti regioni urbane sono quelle di Trento, Bolzano, Piacenza, Terni, Sassari;
- b) tredici regioni urbane medie imperniate su Cuneo, Cremona, Mantova, Pordenone, Rovigo, Chioggia, Arezzo, Siena, Grosseto, Foligno, Benevento, L'Aquila, Teramo-Acri;
- c) sedici regioni urbane minori imperniate su Aosta, Voghera (Oltrepò Pavese), Merano, Rovereto, Lugo, Piombino, Città di Castello, Gubbio, Spoleto, Frosinone, Rieti, Terracina, Sora-Isola Liri, Avezzano, Nuoro, Carbonia.

Cenni sui continui territoriali nelle Regioni storico-amministrative « non comprensorizzate ». — Circa le Regioni storico-amministrative che non hanno definito le delimitazioni e i bacini di traffico, si può solo fare qualche cenno relativamente ai continui metropolitani di base, e a quelli di dimensione inferiore.

Dei continui metropolitani, due, e cioè quelli di Palermo e Bari, si collocano fra quelli superiori, o intorno, al mezzo milione di abitanti, altri due (Catania e Messina) si collocano fra i 250 e i 500.000 abitanti, e due (Taranto e Reggio Calabria) hanno comunque una popolazione di oltre 150.000 unità. Si delinea, inoltre, un insieme di continui di base interconnessi nelle Marche, con l'area metropolitana di Ancona e quelle urbane di Pesaro-Fano, Civitanova, Macerata e Fermo.

Ancora: in Puglia, i continui di Foggia e Lecce si trovano in prossimità della «soglia» delle dimensioni metropolitane.

In questo stesso comparto del paese, gli aggregati di Bari, Taranto, ed eventualmente Foggia, presumibilmente, hanno regioni metropolitane contigue, e poco lontane dalla abruzzese.

Contigui sono, poi, gli aggregati metropolitani di Messina e Reggio Calabria. E ciò sembra convalidare l'idea della «metropoli dello stretto».

Nelle Regioni in questione sono individuabili, infine, i continui territoriali maggiori di Cosenza e Siracusa, oltre ai casi già citati di Foggia e Lecce che appaiono alle soglie della dimensione metropolitana, e i continui territoriali medi di Ascoli Piceno, San Benedetto del Tronto, Trapani-Marsala, Milazzo, Agrigento, Caltanissetta, Gela, Ragusa. Fra i continui territoriali minori (30-50.000 abitanti), nei comparti regionali in questione, compaiono Campobasso e Matera.