

PAOLA MAZZARA - CONCETTINA PASCETTA (*)

CHIETI: CONDIZIONAMENTI AMBIENTALI E FUNZIONALI DELLA FORMA URBANA

1. *Chieti: il sito e la posizione.* - Chieti, l'antica *Teate*, è ubicata su un'emergenza in destra idrografica del Pescara, nella fascia delle colline litoranee dell'Abruzzo, contesto naturale e storico di una realtà urbana interessante per la trasparenza dei condizionamenti ambientali e sociali.

Prima di entrare nello specifico del sito topografico teatino, sembra opportuno richiamare alcuni caratteri fisici essenziali del quadro regionale, a partire dalle due unità fondamentali in chiave tettonica: la «catena», che corrisponde alle aree morfologicamente più rilevate, e l'«avanfossa» che è rappresentata dalle aree meno elevate sia collinari che costiere (Crescenti, 1988, p. 16). La città di Chieti si colloca in quest'unità tettonica, e precisamente nella fascia collinare che si estende dal Tronto al Trigno, a metà strada tra la linea di costa e le quote più elevate. La fascia è suddivisa quasi perpendicolarmente da una serie di dorsali dolcemente digradanti verso il mare, separate dalle valli di numerosi corsi d'acqua. Chieti è situata sulla dorsale compresa tra l'ultimo tratto del corso del Pescara e quello dell'Alento.

La stessa situazione è riscontrabile in altre città dell'Abruzzo adriatico: a titolo di esempio possiamo ricordare Atri e Città Sant'Angelo, situate, rispettivamente tra il Vomano e il Piomba e tra il Piomba e il Saline.

Chieti, al pari delle due città suddette, può essere inserita, secondo la classificazione effettuata in base alla forma e alla localizzazione dell'insediamento, nella categoria dei centri di crinale. Infatti, fino alla metà dell'Ottocento la crescita edilizia ha interessato il piastrone arenaceo-conglomeratico che costituisce la sommità del colle le cui ripide pendici erano il limite naturale dello sviluppo del centro storico.

Successivamente, la costruzione della ferrovia Pescara-Sulmona e lo sfruttamento idroelettrico del fiume Pescara agirono come fattori di attrazione dell'urbanizzazione. Il fondovalle, che fino a quel momento era rimasto

(*) Paola Mazzara è autrice dei paragrafi 1 e 2; Concettina Pascetta, dei paragrafi 3 e 4.

escluso dal sistema territoriale, ne entrò a far parte (Morandi, 1990, p. 187), sicché lo sviluppo edilizio si estese alla valle del Pescara, coinvolgendo la pendice nord-ovest del colle.

Tale evoluzione, mentre contraddice la concezione determinista secondo la quale l'insediamento interessa essenzialmente i versanti esposti ai quadranti meridionali, rende evidente come i condizionamenti naturali agiscano in maniera importante, ma non esclusiva, potendo risultare determinanti quelli funzionali e i loro conseguenti notevoli effetti polarizzanti.

Attualmente due entità, topograficamente distinte, caratterizzano la forma della città: Chieti Alta e Chieti Scalo. Tra di esse, per motivi di ordine geologico e idrogeologico, non si è verificata la saldatura fisica degli edifici, peraltro esclusa anche nella revisione al Piano Regolatore Generale del 1969 (Tintori, 1969):

Nella «città collinare», Chieti Alta, attualmente si possono osservare tre ambiti morfologicamente emergenti per la pregnanza delle fisionomie architettoniche (Stuard e Samperi, 1982):

il centro storico, caratterizzato dall'uniformità edilizia, tipica degli abitati antichi, interrotta qua e là da giganteschi edifici che, realizzati soprattutto lungo il Corso Marrucino, rappresentano il risultato degli interventi di edilizia sostitutiva effettuati nel corso degli anni '60;

la corona, costituita dai moderni palazzi costruiti nel periodo del *boom* economico immediatamente a ridosso del centro storico; essi hanno interessato proprio i bordi delle pendici del colle, rendendo impossibile la destinazione a spazio verde delle aree intermedie;

le zone di espansione, a nord e a sud del centro storico, nelle quali lo sviluppo edilizio ha seguito le linee di minima pendenza, alternando condomini a residenze unifamiliari in un tessuto insediativo a maglia lassa.

L'altra entità costituente la città è Chieti Scalo, situata sui terrazzi e sulla pianura alluvionale che borda a settentrione il colle di Chieti, sul territorio pianeggiante alle falde del colle.

Sorta alla fine dell'Ottocento, successivamente all'installazione della stazione ferroviaria omonima, Chieti Scalo deve il suo sviluppo alle condizioni ambientali favorevoli alla localizzazione di impianti industriali. Dopo la fase di espansione demografica ed edilizia degli anni '20 e '30, seguita dalle gravi distruzioni causate dal secondo conflitto mondiale, negli anni '60 è stata interessata da un notevole sviluppo economico. Successivamente, la crescita edilizia ha materializzato il processo di urbanizzazione, intesa non solo come diffusione spaziale dell'effetto-città, ma anche come occupazione del suolo. Pertanto, oggi Chieti Scalo costituisce un *continuum* urbanizzato con l'area commerciale e industriale di Sambuceto, che si estende fino a Pescara, costituendo l'asse portante dell'area metropolitana della bassa valle del fiume omonimo (Fiorentini, 1988; Landini, 1993; Massimi, 1992).

2. *Condizionamenti ambientali*. – Il colle su cui sorge Chieti si caratterizza per la presenza di due unità lito-stratigrafiche che presentano variazio-



FIG. 1 – CHIETI: L'AREA DELL'ANTICA CAVA DI ARGILLA DI VIALE MAIELLA.

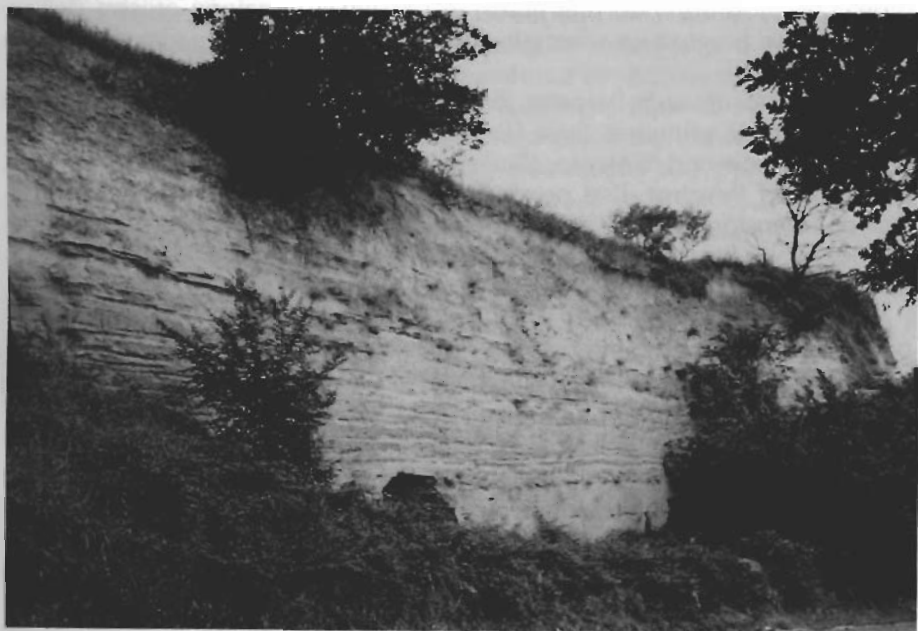


FIG. 2 – ARENARIE STRATIFICATE AFFIORNATI IN LOCALITÀ COLLE ARENAZZE.

ni di litologia orizzontalmente e verticalmente. Procedendo dal basso verso l'alto, si incontrano l'intervallo sabbioso-argilloso e quello arenaceo-sabbioso (Crescenti, 1982, p. 6). Entrambi rappresentano la parte terminale della serie regressiva marina nell'ambito della successione plio-pleistocenica. Appartengono al Calabrianiano e sono costituite dai sedimenti accumulatisi lungo l'avanfossa appenninica nel corso dell'ultima ingressione marina, e poi sollevatisi a causa dei movimenti epirogenetici. Il passaggio da un'unità all'altra avviene gradualmente, con arricchimento dei termini sabbioso-arenacei dal basso verso l'alto.

L'intervallo argilloso-sabbioso corrisponde alla formazione delle argille marnose grigio-azzurre pleistoceniche, delle quali si individuano affioramenti nell'antica cava di Viale Maiella e in località Colle Arenazze.

L'intervallo arenaceo-sabbioso si presenta gradualmente con aumento della componente sabbiosa. Quest'unità è caratterizzata da arenarie variamente cementate, in genere non molto, fino a sabbie compatte di colore ocreo. Sono presenti livelletti di ghiaia, nonché noduli e lenticelle biancastre di carbonato di calcio.

Le placche sabbioso-conglomeratiche, esposte nella parte alta del colle di Chieti, di Colle Arenazze e dell'area sommitale del crinale tra i fiumi Alento e Pescara, sono gli elementi residui dello strato sabbioso-arenaceo che copriva l'intera area e che è stato gradualmente smantellato dall'azione erosiva dei corsi d'acqua minori, costituenti un fitto reticolo idrografico. Conseguenza importante è l'affiorare del sottostante intervallo argilloso-sabbioso che, non offrendo una notevole resistenza all'azione erosiva dell'acqua, ha dato luogo a un susseguirsi di modesti rilievi collinari a morfologia molto blanda.

Per quanto riguarda l'aspetto idrogeologico, i versanti del colle di Chieti sono solcati da numerosi fossi (Fagnani, di Renzo, Sant'Anna, Fontanelle, affluenti di sinistra dell'Alento; Canino, Santa Chiara, Pila e Troiano, tributari di destra del Pescara). Essi provocano nei versanti incisioni la cui profondità ed estensione lineare appare direttamente correlabile con la permeabilità del suolo, l'acclività e le condizioni bioclimatiche (esposizione, altitudine e copertura vegetale) (Crescenti, 1982, p. 21).

L'azione erosiva svolta dai fossi si esplica sia in senso verticale, approfondendo l'alveo e allungando l'incisione sempre più verso l'alto dei versanti fino a lambire il centro abitato, sia in senso orizzontale, allargando il letto e scalzando le sponde le quali diventano sempre più ripide con conseguenti fenomeni franosi. Essi si sono verificati nel passato con intensità variabile lungo le sponde di tutti i fossi del colle. Ma anche in epoche recenti le aree limitrofe ai fossi di Via Cappelletti, Sant'Anna, di Renzo, Santa Chiara e Canino sono state interessate da fenomeni di dissesto (Crescenti, 1982) la cui intensità ha reso necessaria la bonifica tramite la costruzione di briglie in calcestruzzo per segmentare il percorso delle acque.

Nel 1959 il Comune commissionò uno studio, riguardante la situazione idrogeologica dei versanti del colle (Battaglini, 1959), nelle cui conclusioni

si prescrivevano, oltre alla costruzione di briglie, altre operazioni preliminari, come il terrazzamento a vincolo forestale con coltivazione di arbusti adatti alla zona climatica, la raccolta e l'allontanamento delle acque di tutte le fogne pubbliche e private e l'imposizione del divieto di nuove costruzioni per evitare il sovraccarico di versanti già instabili. Solo la costruzione delle briglie è stata attuata, mentre alle altre misure non si è provveduto con la necessaria diligenza ed accortezza.

Per questa ragione l'intervento si è rivelato addirittura controproducente, visto che la costruzione delle briglie ha determinato la diminuzione della velocità delle acque solo a monte della briglia stessa, mentre a valle, generandosi un salto a cascata, le acque hanno acquistato maggiore velocità, determinando un notevole incremento del potere erosivo, scalzando i versanti e provocando frane più o meno gravi (Crescenti, 1982, p. 22).

Oltre ai fattori litologici e idrogeologici, anche quelli antropici contribuiscono a determinare l'attuale situazione di instabilità delle pendici: in particolare, lo scarico non controllato delle acque nere provenienti dall'area urbana, determinato dalle condizioni del sistema fognario irrazionale e frazionato. In molte aree, infatti, le abitazioni non sono allacciate al sistema fognario comunale, per cui i singoli proprietari hanno provveduto alla costruzione di piccole fognature che in parte scaricano direttamente sul terreno ed in parte convogliano le acque fin dentro i fossi (Fugazza, 1972, p. 28). La parte superficiale del terreno risulta impregnata di acque nere e di conseguenza lubrificata ed appesantita. La massa argillosa, pertanto, aumenta di peso e diminuisce la coesione e l'attrito tra lo strato superficiale e quello sottostante.

Questa situazione è attualmente osservabile lungo le pendici del colle, ma anche nell'antichità nella zona si manifestarono fenomeni franosi di tale intensità da meritare l'inserimento tra i prodigi che Plinio il Vecchio ricorda nella sua *Naturalis Historia*, in cui accenna a una frana catastrofica, avvenuta nel 68 d.C. nel territorio dei marrucini, così ingente che «prati ed olivi che erano separati dalla pubblica via si scambiarono le sedi» (Mori, 1968, p. 67).

L'instabilità del colle era quindi nota fin dall'antichità e ne parlano numerosi geografi e viaggiatori dei secoli scorsi. Essa costituiva un serio problema per gli abitanti della città, tanto che venne applicato anche a Chieti l'articolo 16 della legge forestale n. 927 del 21 agosto 1826, che imponeva il divieto di coltivazioni e diboscamenti per le zone a ridosso delle mura, se caratterizzate da acclività molto elevata (Latini, 1989).

La rilevante franosità delle pendici del colle agì come importantissimo condizionamento sull'evoluzione della forma urbana. Fin dalle origini, infatti, l'urbanizzazione interessò la parte sommitale che, costituita da arenarie e conglomerati, era dotata di maggiore consistenza meccanica e non presentava problemi di stabilità.

Di conseguenza, le caratteristiche geotecniche del terreno, il motivo strategico e l'urgente necessità difensiva influenzarono la scelta della localizzazione dell'antica *Teate* da parte dei marrucini, ritenuti i primi fondatori della città (De Luca, 1992, p. 76). La scelta insediativa fu poi confermata dai ro-

mani che, nel periodo delle colonizzazioni militari, edificarono sull'area più elevata del colle, quella corrispondente all'attuale quartiere della Civitella, nel quale si può tuttora rilevare il tipico impianto della «castramentazione», caratterizzato dalla rigida geometria ortogonale descritta dalle due vie principali incrociandosi ad angolo retto (il *cardo maximus* e il *decumanus maximus*) con altre vie ad esse parallele e delimitanti gli isolati (*insulae*) (Cori, 1984; Stuard e Samperi, 1982).

Nel periodo repubblicano lo sviluppo edilizio interessava ancora un'area molto ristretta, che nel successivo periodo imperiale subì una rilevante estensione. La crescita edilizia si manifestò a nord del quartiere Civitella, lungo il crinale del colle, ai lati del tratto urbano della Via Valeria, corrispondente all'attuale Corso Marrucino. Lungo quest'asse vennero edificati i maggiori manufatti architettonici, tra i quali numerose ville patrizie, della cui pavimentazione a mosaico sono stati ritrovati resti sotto svariati palazzi ubicati lungo il Corso Marrucino, e il foro, che si estendeva da Via Zecca alla Piazza dei Templi Romani secondo un asse orientato in direzione nord-sud. L'estensione della *Teate* romana andava, quindi, dalla Civitella all'attuale Piazza Valignani.

Con la caduta dell'impero, Chieti subì devastazioni e saccheggi prima da parte dei visigoti e poi degli eruli. Dopo un tentativo di ricostruzione effettuato da Teodorico nel V secolo, nell'801 Chieti subì per mano di Pipino, il figlio di Carlo Magno, la più grave delle devastazioni e distruzioni, che può essere considerata l'elemento focale della successiva trasformazione della città (Belluzzi, 1974, p. 947).

Risale a pochi anni dopo la costruzione del nucleo cristiano, costituito dalla cattedrale di San Giustino e dalla chiesa di San Francesco (Del Bufalo, 1977, p. 104). Esso sorse a nord di Piazza Valignani su un'altura, oggi non più esistente perché sbancata nel 1888 durante i lavori per l'allungamento del Corso Marrucino, ma tuttora testimoniata dalle scale che caratterizzano la facciata di San Francesco. Anche in questo caso la morfologia ebbe una parte fondamentale nella localizzazione del complesso al margine nord del piastrone arenaceo, oltre il quale era difeso dal violento declivio del terreno.

Successivamente, nel secolo XIII, la città si estese notevolmente per merito di Carlo I d'Angiò che fece distruggere i circostanti villaggi e obbligò i cittadini a trasferirsi con le famiglie e tutti i loro averi a Chieti, la cui popolazione passò di conseguenza da 500 a 1500 fuochi (Giustiniani, 1802; Tarrantelli, 1899; Mezzanotte, 1927).

Nacquero così nuovi quartieri a nord e ad est della città, là dove l'acclività delle pendici lo permetteva; fra questi quartiere San Giovanni, a est del Corso Marrucino fino all'attuale Via Papa Giovanni XXIII, e quartiere Trivigliano, nei pressi della chiesa di Sant'Agata. In entrambi i casi furono notevoli le difficoltà incontrate dai costruttori dell'epoca a causa della tormentata orografia; fu pertanto necessaria la costruzione di vicoli e strade in forte pendenza, scale e addirittura una piazzetta a gradinata, l'attuale Largo Cremonesi.

Mentre a est e a nord l'acclività delle pendici permise una minima espansione, a ovest il pendio era così ripido da costituire il suo limite naturale. Tale situazione fu ribadita successivamente con la costruzione delle mura avvenuta durante il periodo della dominazione angioina ed aragonese nei secoli XIV e XV. In quel lato della città, infatti, esse seguivano l'andamento del terreno segnando il limite con il ripido pendio della collina. Il loro tracciato può essere individuato dalle odierne Via Asinio Herio e Via Silvino Olivieri, lungo le quali erano dislocate alcune delle numerose porte di Chieti, come Porta Reale, Porta Santa Caterina e Porta Zunica (De Luca, Rosica e Zuccarini, 1975, pp. 33 e segg.).

La realizzazione delle fortificazioni limitò lo sviluppo edilizio della città al riempimento dello spazio ancora libero entro la cinta muraria. Nel 1557, nell'ambito della guerra del Tronto tra Enrico II di Francia e Filippo II di Spagna, Ascanio della Cornia ordinò la distruzione delle mura. Ciò nonostante, nei secoli successivi l'espansione della città non superò quello che era stato il perimetro fortificato e si caratterizzò solo per processi di riorganizzazione di aree già edificate e per interventi di riassetto del sistema viario, tra i quali ricordiamo i lavori di sventramento e sbancamento per l'allungamento di Corso Marrucino, realizzati nell'ultimo decennio dell'Ottocento (Antonucci, 1873; Comune di Chieti, 1888).

3. *Condizionamenti funzionali.* – Lo sviluppo della città, dagli Aragonesi fino all'Unità d'Italia, si limitò al già descritto processo di riempimento e riorganizzazione *intra moenia*. Solo nella seconda metà dell'Ottocento, si verificarono due eventi che determinarono una svolta nell'evoluzione della forma urbana.

Dopo il 1860, infatti, l'Abruzzo venne preso in considerazione dai pianificatori del neonato Regno d'Italia, essendo regione di transito obbligato della ferrovia litoranea che, mettendo in comunicazione Bologna con Bari, avrebbe garantito i collegamenti tra nord e sud.

Nel 1863, infatti, fu inaugurata la linea Bologna-Ancona-Pescara (Fondi, 1970) e nel 1873, dopo notevoli difficoltà, alcune delle quali dovute a irragionevoli pretese campanilistiche, fu aperta la ferrovia che da Pescara portava all'Aquila passando per Sulmona. Lungo questa linea venne attrezzata la stazione di Chieti Scalo, il cui collegamento con la città antica, ubicata sul colle, costituì un problema di urgente soluzione.

L'altro evento che influì notevolmente sull'evoluzione urbanistica di Chieti fu lo sfruttamento idroelettrico di fiumi come il Tirino e il Pescara. L'iniziativa venne promossa dalla Società Italiana di Elettrochimica che sostituì al tradizionale processo a combustibile quello elettrico. Essa ottenne dall'autorità prefettizia le concessioni per tre derivazioni in tratti fluviali particolarmente favorevoli per le portate costanti e i forti dislivelli (Felice, 1992, p. 392). La prima, localizzata sul Tirino, fu attivata nel 1902: le altre due, sul Pescara, furono attivate rispettivamente nel 1907 e nel 1912.

Per la città di Chieti rivestì importanza notevole il secondo impianto dal

quale essa veniva rifornita di luce e forza motrice. Da quella centrale, infatti, partivano cinque linee, delle quali tre venivano utilizzate da officine sul posto, la quarta riforniva di energia elettrica L'Aquila e l'ultima riforniva di luce e forza motrice le città di Castellamare Adriatico, Pescara, Francavilla e Chieti.

Questi interventi agirono come forze polarizzanti dello sviluppo urbano, che si spostò immediatamente a nord-ovest del colle interessando l'area pianeggiante sulla destra idrografica del Pescara, a ridosso di Chieti Scalo, all'imbocco della strada della Colonna.

Essa era stata costruita verso la metà dell'Ottocento dal generale Salvatore Pianell, alto ufficiale dell'esercito napoletano, e fino a quel momento aveva adempiuto efficacemente al compito del collegamento tra la città alta e il sottostante territorio pianeggiante (Lalli, 1949, p. 9). Le nuove esigenze, determinate dal notevole afflusso di passeggeri e merci, resero necessaria la ricerca di una soluzione adeguata che, dopo un lungo dibattito, venne identificata nella costruzione di una ferrovia elettrica a scartamento ridotto (De Leonardis, 1892; Della Valle, 1889; Massangioli, 1900; Mammarella, 1884). Dopo circa due decenni, nel 1905, la ferrovia fu aperta all'esercizio secondo un tracciato che, partendo da Chieti Scalo, raggiungeva il Tricalle e, aggirando la città dal lato settentrionale, arrivava fino a Porta Sant'Anna e proseguiva per Piazza Vittorio Emanuele passando per Largo Carisio.

La costruzione della ferrovia determinò notevoli effetti propulsivi nella periferia nord-est della città, in particolare nel quartiere di Porta Sant'Anna, direttamente interessato dal suo passaggio. Negli anni precedenti esso aveva subito un processo di riorganizzazione urbanistica culminato nella redazione da parte dell'ingegner Livio Pomilio di un piano regolatore approvato nel 1881 (Pomilio, 1885). Nel piano si prevedeva la costruzione di nuovi edifici militari, l'ampliamento e la sistemazione della piazza antistante alla nuova caserma distrettuale (l'attuale Piazza Garibaldi), la rettifica del tracciato e la sistemazione della Strada Boreale da Porta Pescara alla Pietra Grossa (l'attuale Via Federico Salomone), l'abbattimento del vecchio ospizio di mendicizia.

Il nuovo assetto urbanistico e il passaggio della ferrovia favorirono nella zona lo sviluppo di un nuovo quartiere industriale. Fuori Porta Sant'Anna, in quegli anni, si localizzarono il mulino a cilindri e l'annesso pastificio De Luca, la ditta Peduzzi, produttrice di acque gassate, la ditta Di Nisio, che produceva mattonelle, e la rinomata fabbrica di liquori Barattucci (D'Orazio, 1987, p. 69).

Il servizio svolto dalla ferrovia elettrica andò ad aggiungersi a quello effettuato dalla strada della Colonna, il cui imbocco presso Porta Napoli, presentando un assetto urbanistico irrazionale e disordinato, necessitava l'adeguamento alle nuove esigenze determinate dal più intenso traffico di passeggeri e merci.

La soluzione a tale urgente problema venne prevista nel piano regolatore di risanamento e di ampliamento del 1924 (Comune di Chieti, 1926). Esso prevedeva, infatti, oltre a numerosi interventi relativi ad altre zone dell'abitato, la sistemazione dell'entrata della città nell'area di Porta Napoli e



FIG. 3 - CHIETI: CRESCITA EDILIZIA VERSO SUD.

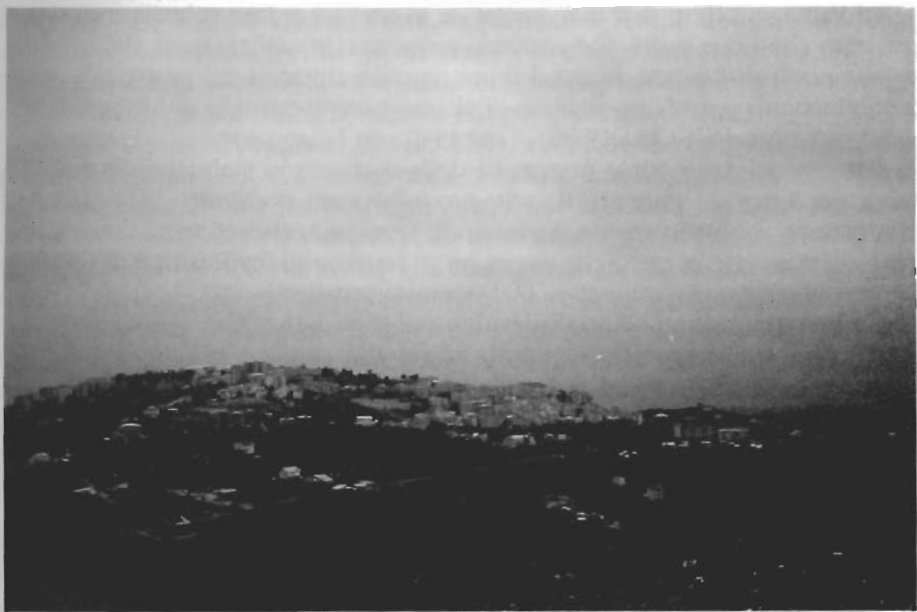


FIG. 4 - CHIETI: CRESCITA EDILIZIA SULLE PENDICI DEL COLLE RIVOLTE A NORD.

l'apertura del Pallonetto San Nicola. L'attuazione di questi interventi ebbe luogo però solo nel decennio successivo, precisamente nel 1937, quando lo sviluppo industriale dello scalo aveva reso indifferibile la soluzione del problema della viabilità.

L'allestimento dello scalo ferroviario e l'installazione degli impianti idroelettrici sul Pescara determinarono, infatti, le condizioni favorevoli per la localizzazione di numerosi stabilimenti industriali. In particolare, la disponibilità di acqua fornita dal fiume, la presenza di ampi spazi pianeggianti intorno alla stazione, la costante fornitura di energia elettrica garantita dalla seconda centrale sul Pescara e la possibilità del collegamento veloce con la rete ferroviaria nazionale agirono come fattori di attrazione industriale.

Il precursore dei numerosi imprenditori che installarono nella zona gli impianti delle loro aziende fu il titolare dell'industria meccanica «Calvi», sorta nel 1880 per la costruzione di macchine agricole. Essa, dopo aver subito un processo di riconversione per la produzione di artiglieria durante la prima guerra mondiale, negli anni '20 e '30, nonostante la grande crisi, raggiunse la massima espansione, per effetto del processo di meccanizzazione dell'agricoltura alla quale forniva utensili ed attrezzi (Lalli, 1949, p. 62).

Nello stesso periodo, precisamente nel 1938, ebbero inizio, in località Madonna delle Piane, i lavori di costruzione dell'impianto CELDIT (Cellulosa d'Italia). I fautori del progetto furono i fratelli Ottorino ed Umberto Pomilio che avevano brevettato un processo di lavorazione per la produzione di cellulosa dalla paglia di grano. La scelta localizzativa era stata dettata dai già descritti vantaggi offerti dall'area, anche se in realtà era una soluzione di ripiego, visto che i due promotori avevano progettato la realizzazione dell'impianto alle porte di Pescara, lungo il fiume, a poca distanza dal porto; tale soluzione incontrò però l'opposizione di alcune potenti famiglie del luogo. L'attività produttiva della CELDIT iniziò nel 1940 con l'assunzione dei dipendenti.

Ancora nel 1938 sorse nei pressi della stazione lo stabilimento dell'ATI (Azienda Tabacchi Italiani). Il ciclo produttivo era costituito dalla raccolta, lavorazione e conservazione dei tabacchi levantini prodotti nella zona. L'impianto era notevole, visto che aveva un potenziale di lavorazione di 600.000 kg di foglie e poteva impiegare 600 operai giornalieri.

Tali esempi testimoniano il rilevante sviluppo industriale che caratterizzò Chieti Scalo nel primo dopoguerra. Risale allo stesso periodo lo sviluppo dell'edilizia residenziale, dovuto alla necessità di garantire alloggi ai dipendenti delle fabbriche appena installate. Tale esigenza venne in parte soddisfatta dalle stesse imprese industriali, alcune delle quali si interessarono alla costruzione di abitazioni da destinare ai loro dipendenti.

A titolo di esempio si ricorda il Villaggio CELDIT progettato dalla sede centrale della Società Cellulosa d'Italia nel 1938 e realizzato dall'Istituto Autonomo Fascista per le Case Popolari fra il 1938 e il 1942 (Vitta, 1987, p. 293; Iezzi, 1987, p. 10). Esso era costituito da un complesso di 48 casette ad uso abitativo del personale operaio, ubicato nell'area adiacente agli impianti della CELDIT.

La crescita edilizia industriale e residenziale di Chieti Scalo fu di carattere spontaneo e procedette in maniera disordinata. Divenne necessaria, pertanto, una precisa regolamentazione, per cui il podestà di Chieti affidò all'architetto Concezio Petrucci l'incarico di redigere il piano regolatore. Esso venne presentato nel 1938 e si proponeva l'obiettivo di offrire igieniche abitazioni agli operai delle fabbriche e comode soste ai viaggiatori che vi facevano capo (Aristone e Tamburini, 1989, p. 14). Nel piano veniva prevista la costruzione di tre zone residenziali ben distinte, una delle quali localizzata in posizione centrale nei pressi della stazione e le due rimanenti in posizione laterale ad essa. Il piano però non fu mai approvato.

L'incremento demografico di Chieti Scalo e l'elevata mobilità per studio e lavoro esistente con la città alta resero necessario l'adattamento della strada della Colonna alla nuove esigenze determinate dal traffico intenso e continuato di autoveicoli pesanti. La situazione, illustrata dall'imprenditore Quirino Peduzzi in una memoria inviata al podestà di Chieti (Peduzzi, 1936), richiedeva alcuni interventi quali l'allargamento, la cilindratura e la bitumatura della sede stradale, l'illuminazione elettrica dell'intero percorso e soprattutto radicali modifiche del tracciato. L'anno successivo venne redatto il progetto della nuova Colonna e si pervenne all'attuale tracciato lungo km 4,3, con sede stradale larga 8 metri.

Nello stesso anno trovarono attuazione gli interventi che erano stati previsti nel piano regolatore del 1924. Venne sistemato razionalmente il quartiere San Paolo tramite la demolizione di tutti gli stabili esistenti tra Vico Pallonetto San Nicola, Via San Paolo, la Piazza dei Templi Romani, la strada di circonvallazione e la nuova via che l'avrebbe collegata con i templi. Nell'area venne costruita la sede della Biblioteca Provinciale e un enorme edificio utilizzato per uffici, abitazioni ed anche per un cinema.

In quel periodo, precisamente nel 1936, visto che le zone di espansione previste nel piano del 1924 nella parte orientale erano già sature, l'ingegner Ugo Contri proponeva l'ampliamento della città verso la valle del Pescara, anche in considerazione dei lavori di ampliamento e miglioramento della Colonna. La proposta prevedeva la costruzione di una strada che, partendo dal secondo tornante della Colonna, correva ai piedi della scarpata di Via Asinio Herio e della scarpata dietro l'ospedale civile ed usciva poi sul Largo Santa Maria (Mascarucci, 1992, p. 105). La proposta non venne ratificata in nessuno strumento di piano, ma costituì la base effettiva per lo sviluppo urbanistico della zona; essa testimonia comunque lo spostamento dei poli di interesse verso le aree pianeggianti di nord-ovest che ormai fungevano da polo catalizzatore delle attività industriali e commerciali.

Negli anni successivi lo sviluppo della valle del Pescara proseguì in maniera progressiva e continua. Esso subì una rilevante accelerazione negli anni '60 con la creazione dell'area di sviluppo industriale. Questa iniziativa si colloca nell'ambito degli interventi effettuati dalla Cassa per l'Intervento Straordinario nel Mezzogiorno (Muscarà, 1967, p. 254).

Con le diverse agevolazioni fiscali e finanziarie concesse dallo Stato, nu-

merose aziende trovarono conveniente localizzare i loro impianti nella valle del Pescara; così, all'inizio degli anni '60, si assistette alla nascita di imprese come la IAC (Industria Adriatica Confezioni), la CAP (Conceria Abruzzese Pelli), la COMEC, la General Sider Italiana, la Laterizi Val Pescara, la SAF, la Richard Ginori.

Il territorio della valle del Pescara fu interessato di conseguenza da un rilevante processo di urbanizzazione dovuto all'espansione dell'edilizia sia industriale che residenziale. Si diffusero, infatti, oltre agli edifici industriali e commerciali anche quelli di tipo residenziale, secondo le previsioni inserite nel piano di zona redatto dall'architetto Silvano Tintori nel 1969, contemporaneamente alla revisione del piano regolatore generale.

Nel Piano per l'edilizia economica e popolare (PEEP) fu prevista la destinazione di cinque aree (Brecciarola, Scalo Sud, Scalo Nord, San Martino e San Donato) alla costruzione di alloggi di tipo economico. Tutte le aree riguardavano Chieti Scalo, ad eccezione di San Donato. Tale scelta era in relazione all'idea che il fondo valle doveva rappresentare la vera spina urbana in grado di assorbire e sostenere la parte più rilevante dello sviluppo (IARES, 1990, p. 147). Nel 1976 fu approvata la variante al piano di zona; essa riguardava l'area di Chieti Scalo dove nel 1938 era stato costruito il quartiere per gli operai della CELDIT.

L'ultimo intervento urbanistico è l'ulteriore variante al piano di zona elaborato nel 1980, nella quale venivano individuate altre cinque aree destinate all'edilizia economica e popolare. Al contrario di quanto previsto nel 1969, erano localizzate per la maggior parte nei pressi della città alta (Fontanelle, Tricalle e Madonna del Freddo); solo due ricadevano nel territorio di Chieti Scalo (San Martino e Santa Filomena). I progetti riguardanti le ultime due non furono approvati e di conseguenza non ebbero attuazione; inoltre, nella zona di Fontanelle si manifestarono problemi di dissesto idrogeologico che resero impossibile la realizzazione delle previsioni del piano.

4. La crescita urbana nell'ambito dell'area metropolitana Pescara-Chieti.

Per quanto riguarda il periodo attuale, lo studio dei condizionamenti funzionali che hanno influito sulla forma urbana di Chieti non può prescindere dall'analisi del ruolo che la città svolge nell'ambito dell'area metropolitana della bassa valle del Pescara.

Per «area metropolitana» si intende una nuova forma di urbanizzazione tipica dell'età contemporanea, caratterizzata dalla trasformazione di città campagna da entità ben definite e contrapposte in un tessuto complesso che forma un continuo non rurale, nel quale la qualità della vita si articola in modi differenti ma non antitetici. Di conseguenza il processo che porta alla creazione di un'area metropolitana è quello dell'urbanizzazione e non quello dell'urbanesimo, inteso come tendenza agglomerativa tipica della prima fase dell'industrializzazione e fondata su rigidi fattori di ubicazione delle risorse (Landini, 1993, p. 133).

Nel territorio in esame l'individuazione dell'area metropolitana è stata effettuata in base ai requisiti dettati dal Ministero dei Lavori Pubblici, applicati ai dati dei censimenti della popolazione e delle attività produttive e di servizio relativi al 1981. La soddisfazione di tali requisiti (esistenza di un «continuo territoriale» con densità di attivi extra-agricoli superiore a 100 per km²; ammontare di abitanti residenti superiore a 150.000 con presenza di attivi extra-agricoli pari a 40.000 per il Sud) ha reso possibile l'individuazione del perimetro dell'area. Essa presenta una forma quasi triangolare con il lato maggiore disposto sulla costa, dal comune di Silvi a quello di Ortona, e con il vertice interno lungo la valle del fiume Pescara, nelle vicinanze di Scafa.

Lo studio del ruolo che Chieti ricopre nell'area metropolitana si può effettuare tramite tecniche centografiche, considerando la variazione di determinati attributi all'interno del territorio circostante. Infatti, a partire dal nostro centro urbano, si disegnano dei centri concentrici a distanza di 5 km l'uno dall'altro e si cumulano i valori registrati in ogni corona circolare relativamente al fenomeno economico in esame. Riportando i dati su un diagramma cartesiano, nel quale il valore rilevato nella città di riferimento viene posto uguale a 100, si ottiene una curva il cui andamento dà notevoli informazioni sul ruolo svolto dalla città rispetto al territorio circostante: se la curva ha andamento decrescente si rileva una forte concentrazione del fenomeno nel luogo di misura; se invece ha andamento crescente si registra un'area di rarefazione nella zona centrale (Massimi, 1992, p. 412).

Considerando l'attributo demografico, la curva della densità di popolazione relativa al 1981 mostra che i valori registrati fino a 30 km da Chieti sono costantemente superiori al valore medio regionale e che esiste un picco in corrispondenza della fascia distante 15 km per effetto della concentrazione demografica registrata a Pescara.

Per quanto riguarda il grado di terziarizzazione, attributo che qualifica come urbana una concentrazione demografica, si osserva che la curva che lo rappresenta risulta sempre al di sopra della media regionale, con un picco alla distanza di 15 km per la presenza di Pescara. Inoltre, la curva di terziarizzazione è la risultante di altre, ognuna delle quali relativa a singoli settori del terziario. Dalla loro analisi si manifesta la posizione egemone di Chieti nel terziario burocratico, nel terziario di base, in quello di transizione burocratico-di base e in quello misto metropolitano-burocratico-di base, ma non nel terziario metropolitano e in quello di consumo, le cui curve presentano un picco in corrispondenza di Pescara.

L'analisi della curva di industrializzazione indica che l'area metropolitana si caratterizza per un grado di industrializzazione molto elevato fino a 10 km da Chieti; oltre questa distanza la curva decresce rapidamente e si mantiene al di sotto della media regionale.

L'area metropolitana si manifesta quindi come una realtà fortemente variegata, visto che i poli, rappresentati dai due capoluoghi, si sono specializzati in settori diversi: Pescara risalta infatti per il ruolo che assume nel terziario metropolitano e in quello misto di consumo-di base, e Chieti spicca

nell'ambito del secondario, del terziario burocratico e in quello misto metropolitano-di base.

I due poli sono collegati dall'«asse attrezzato» che mette in comunicazione il quartiere centrale degli affari di Pescara con quello di Chieti. Esso si configura come un asse di forza, visto che è il luogo di condensazione delle attività metropolitane. L'area a ridosso dell'asse, compresa tra il fiume Pescara e la strada statale Tiburtina-Valeria, infatti, è sede di numerose attività industriali e commerciali.

Lo sviluppo edilizio del territorio si caratterizza, di conseguenza, per la presenza di edifici di tipo industriale rappresentati da capannoni di medio-piccole dimensioni. Alcuni di essi risultano abbandonati per la crisi che ha colpito l'area nei primi anni '80, numerosi altri hanno subito una variazione di destinazione divenendo sedi di imprese commerciali. Tale fenomeno ha avuto dimensioni tali che l'area di Sambuceto ha assunto la qualifica di commerciale al posto e al fianco di quella precedente di industriale.

Nel territorio di Chieti Scalo lo sviluppo edilizio ha seguito due strade: quella dettata dalla pianificazione urbanistica realizzata tramite i vari piani di zona succedutisi negli anni, e quella della crescita spontanea. Di conseguenza sono presenti aree residenziali molto recenti, dall'assetto urbanistico geometrico e razionale, che emergono in un tessuto connettivo caratterizzato da tipi edilizi di livello inferiore, risalenti al passato e realizzati dall'iniziativa dei singoli piccoli proprietari.

Il disordinato spontaneismo con il quale è proceduta la crescita edilizia e la notevole forza attrattiva che Pescara esercita come polo principale dell'area metropolitana hanno determinato l'urbanizzazione diffusa di tutta la fascia pianeggiante che da Chieti Scalo arriva fino a Pescara. Si è determinato, pertanto, un *continuum* urbanizzato il quale include anche Sambuceto, frazione del comune di San Giovanni Teatino, che costituisce il baricentro tra i due poli.

Dopo la grande trasformazione avvenuta nella prima metà del Novecento, in base alla quale la crescita urbana di Chieti ha per la prima volta superato i limiti imposti dalla situazione geomorfologica e si è rivolta a nord-ovest verso l'area pianeggiante, attualmente si assiste ad un'ulteriore deviazione della direttrice lungo la quale procede lo sviluppo edilizio. L'espansione urbana si è infatti rivolta a nord-est, lungo la direzione individuata dal fiume Pescara, subendo la rilevante forza attrattiva del capoluogo adriatico, polo principale dell'area metropolitana Pescara-Chieti.

BIBLIOGRAFIA

- ANTONUCCI F., *Due parole sui progetti del Corso nella città di Chieti*, Teramo, Marsili, 1873.
- ARISTONE O. e TAMBURINI G., *La pianificazione urbana in Abruzzo prima della*

- legge del '42*, in FELICE C. (a cura di), *Intellettuali e società in Abruzzo tra le due guerre*, Roma, Bulzoni, 1989, pp. 11-17.
- BAROZZI P., *Genova. Lo sviluppo topografico*, Genova, 1993 («Pubblicazioni dell'Istituto di Scienze Geografiche della Facoltà di Magistero dell'Università di Genova», XLVII).
- BATTAGLINI N., *Criteri di progettazione delle opere di fognatura urbana della città di Chieti*, Comune di Chieti, 1959.
- BELLUZZI F. M., *Gli Abruzzi: la provincia di Chieti*, in «L'Universo», Firenze, 1974, pp. 945-984.
- CIANFARANI V., *Note di antica e vecchia urbanistica teatina*, in «Atti VII Congr. Internaz. di Archeol. Classica», II, Roma, L'Erme di Bretschneider, 1961, pp. 295-313.
- COLAPIETRA R., *Itinerari storici abruzzesi*, Lanciano, Carabba, 1979.
- COMUNE DI CHIETI, *Relazione sulle varie proposte di sistemazione del Largo davanti il Teatro e del prolungamento del Corso fino al Largo Mercatello*, Chieti, Ricci, 1888.
- COMUNE DI CHIETI, *Contratto di concessione della costruzione ed esercizio della ferrovia da Chieti alla stazione omonima*, Chieti, Di Sciullo, 1902.
- COMUNE DI CHIETI, *Il programma e l'azione dell'Amministrazione Comunale dal Dicembre 1923*, Chieti, Marchionne, 1926.
- COMUNE DI CHIETI, *Relazione relativa alla variante in ampliamento del Piano di Zona vigente approvato dalla Regione, n° 1873 del 20 Giugno 1973*, dattilosc., s.d.
- CONSORZIO PER L'AREA DI SVILUPPO INDUSTRIALE VALLE DEL PESCARA, *Relazione sull'attività del Consorzio per l'area di sviluppo industriale valle del Pescara nel periodo Gennaio 1963 Agosto 1966*, Pescara, Editr. Italiana, 1966.
- CONSORZIO PER L'AREA DI SVILUPPO INDUSTRIALE VALLE DEL PESCARA, *Piano Regolatore Territoriale*, Roma, Multistampa, 1967.
- CONSORZIO PER L'AREA DI SVILUPPO INDUSTRIALE VALLE DEL PESCARA, 1966-1970, Pescara, Terenzio, 1971.
- CORI B., *Città spazio urbano e territorio*, Milano, F. Angeli, 1984.
- CRESCENTI U., *Il rischio geologico in Abruzzo*, in *Atti del seminario «La geologia nella pianificazione del territorio»*, Teramo, Edigrafital, 1988, pp. 16-36.
- CRESCENTI U., *Indagine geologico-tecnica*, Comune di Chieti, 1982.
- DEL BUFALO A., *Chieti, in I centri antichi di Todi, Monteflavio e Chieti. Metodi di analisi storica per il restauro urbano*, Roma, Bulzoni, 1977, pp. 101-109.
- DE LEONARDIS G., *Ferrovia a binario ridotto tra Chieti e la sottoposta stazione. Progetto di massima*, Chieti, Ricci, 1892.
- DELLA VALLE F., *La congiunzione fra l'abitato e la stazione di Chieti*, Roma, Pallotta, 1889.
- DE LUCA U. (a cura di), *Chieti e la sua provincia. Storia arte e cultura*, Chieti, Ammin. Prov., 1992.
- DE LUCA U., ROSICA G. e ZUCCARINI M., *Toponomastica storica della città di Chieti*, Chieti, Marchionne, 1975.
- DEL VILLANO W., *Abruzzo nel tempo. Evoluzione storico culturale. Testimonianze-*

- Problemi*, Pescara, Didattica Costantini, 1978.
- D'ORAZIO D., *Quella stagione a Chieti*, Chieti, Solfanelli, 1987.
- FAVINI L., *Piano Regolatore Generale. Relazione Tecnica*, Comune di Chieti, 1958.
- FELICE C., *Economia e società: dinamiche di sviluppo e fattori di ritardo tra Otto e Novecento*, in CASSA DI RISPARMIO DELLA PROVINCIA DI CHIETI (a cura di), *Teate Antiqua*, Chieti, Vecchio Faggio, 1992, pp. 379-406.
- FIORENTINI F., *L'area metropolitana Chieti-Pescara nella strategia individuata dal programma triennale della Cassa per il Mezzogiorno*, in *L'area metropolitana Chieti-Pescara*, Atti dell'Incontro di studio organizzato dal Club di Chieti, Chieti, Solfanelli, 1988.
- FONDI M., *Abruzzo e Molise*, Torino, UTET, 1970 (Coll. «Le Regioni d'Italia», XII).
- FUGAZZA E., *Studio geologico tecnico delle zone interessate dal PRG: relazione 1 del Luglio 1972 e relazione 2 del Settembre 1973*, Comune di Chieti.
- GIUSTINIANI L., *Chieti*, in *Dizionario geografico-ragionato del Regno di Napoli*, tomo IV, Napoli, 1802 (rist. anastatica, Bologna, Forni, 1969), pp. 14-18.
- IARES, *Le attività industriali e terziarie del sistema urbano di Chieti Scalo nel quadro dell'economia nazionale: evoluzione e tendenze*, Chieti, 1989.
- IARES, *Chieti*, in *Centri storici e politiche di recupero*, Chieti, Solfanelli, 1990, pp. 138-154.
- IASM, *Documentazione sugli agglomerati delle aree e dei nuclei industriali del Mezzogiorno. Regione Abruzzo. Area di sviluppo industriale Valle del Pescara*, 1977.
- IEZZI U., *Il villaggio della fabbrica di papà*, Chieti, Edizioni Materiali, 1987.
- LALLI G., *La città di Chieti. Guida pratica*, Chieti, Marchionne, 1949.
- LANDINI P., *Potenziali geografico-economici e processi di organizzazione spaziale nell'area metropolitana Pescara-Chieti*, in SALVATORI F. e LANDINI P. (a cura di), *Abruzzo. Economia e territorio nel nord del Mezzogiorno*, Pescara, Libreria dell'Univ., 1993, pp. 133-149.
- LATINI M., *La città di Chieti: problemi di stabilità*, tesi di laurea, Univ. «G. D'Annunzio», Fac. di Architettura, Pescara, 1989.
- MADAMA F., *Schede informative sui documenti programmatici degli enti pubblici sub-regionali. I nuclei e le aree di sviluppo industriale, comunità montane*, Chieti, Solfanelli, 1988.
- MAMMARELLA G., *Sul sistema di locomozione tra Chieti e la sua stazione*, Chieti, Del Vecchio, 1884.
- MASCARUCCI R., *Chieti: i progetti di piano nella trasformazione della città*, in MORANDI M. (a cura di), *Una trasformazione inconsapevole: progetti per l'Abruzzo Adriatico (1922-1945)*, Roma, Gangemi, 1992, pp. 85-112.
- MASSANGIOLI G., *Relazione al Consiglio Comunale sullo stato delle trattative per la costruzione di una ferrovia a trazione elettrica dalla stazione a Chieti*, Chieti, Marchionne, 1900.
- MASSIMI G., *Il ruolo economico della città nell'area metropolitana*, in CASSA DI RISPARMIO DELLA PROVINCIA DI CHIETI (a cura di), *Teate Antiqua*, Chieti, Vecchio Faggio, 1992, pp. 407-426.
- MAURO F., *Chieti e i suoi trasporti pubblici*, Milano, Alfieri, 1950.

- MEZZANOTTE G., *Chieti. La città aerea*, Milano, Sonzogno, 1927 (Coll. «Le cento città d'Italia illustrate»).
- MORANDI M., *Urbanizzazione e industrializzazione della costa abruzzese*, in PAVIA R. (a cura di), *Città e territori del Medio Adriatico*, Milano, F. Angeli, 1990, pp. 181-207.
- MORI Alb., *Considerazioni sull'erosione accelerata del suolo in Abruzzo*, in «Boll. Soc. Geogr. Ital.», Roma, 1968, pp. 67-78.
- MUNICIPIO DI CHIETI, *Per la sistemazione della ferrovia elettrica Chieti-Stazione*, Chieti, Iecco, 1917.
- MUSCARA' C., *La geografia dello sviluppo*, Milano, Comunità, 1967.
- PEDUZZI Q., *Il problema delle comunicazioni della città di Chieti col proprio scalo sulle FF.SS.*, Chieti, Unione Operaia Tipogr., 1936.
- POMILIO L., *Piano regolatore di un nuovo rione fuori Porta S. Anna*, Chieti, Marchionne, 1885.
- SALVATORI F., *Forma e processo nella ricerca geografica. Ipotesi di convergenze teoriche*, Pescara, Ist. di Scienze Econ. dell'Univ. «G. D'Annunzio», 1987.
- SAMPERI P. e STUARD A., *Chieti*, in *Appunti di storia dell'urbanistica. Abruzzo*, Pescara, Univ. «G. D'Annunzio», Fac. di Architettura, 1979, pp. 21-42.
- SPAGNESI G., *Piano Particolareggiato del Centro Storico. Relazione e norme tecniche di attuazione. Analisi storiche sulla città di Chieti*, Comune di Chieti, 1973.
- STUARD A. e SAMPERI P., *La città e il territorio nella storia d'Abruzzo*, Pescara, Filograsso, 1982.
- TARANTELLI R., *Mura bastioni e novelli quartieri di Chieti*, in «Il Vezio», Chieti, 7 e 15 dicembre 1899.
- TINTORI S., *Piano Regolatore Generale. Revisione*, Comune di Chieti, 1969.
- VITTA A., *Madonna delle Piane. Da borgo agricolo a quartiere industriale*, Chieti, Solfanelli, 1987.

CHIETI: ENVIRONMENTAL AND FUNCTIONAL INFLUENCES OF THE URBAN FORM. – Chieti town lies on the hills stretching along the coastal line of Abruzzo, on the right ridge of Pescara river. The geomorphology of the hill has determined the original town planning: until the middle of XIX century the urban area developed within the limits of the stable arenaceous-conglomeratic platform on the top of the hill. Functional influences became evident by the second half of XIX century, when the railroad connecting Pescara to Sulmona was opened and when the exploitation of Pescara river hydroelectric power started. As a consequence, the vital focus of the town moved to bottom-land where Chieti Scalo (urban centre built around the railway station) was built. A further development of this area was made possible thanks to the favourable environmental conditions and to the creation of industrial plants there. In the Sixties the Industrial Development Area «Pescara Valley» fostered the expanding process. Now Chieti Scalo has enlarged its urbanized territory in a continuum up to the commercial and industrial area of Sambuceto and, without interruptions, it has reached the city of Pescara and has become the dead axle of the metropolitan area of Pescara.

Università «G. D'Annunzio» di Chieti (Sede di Pescara), Istituto di Scienze filosofiche, storiche e sociali.