



Camera di Commercio
Macerata

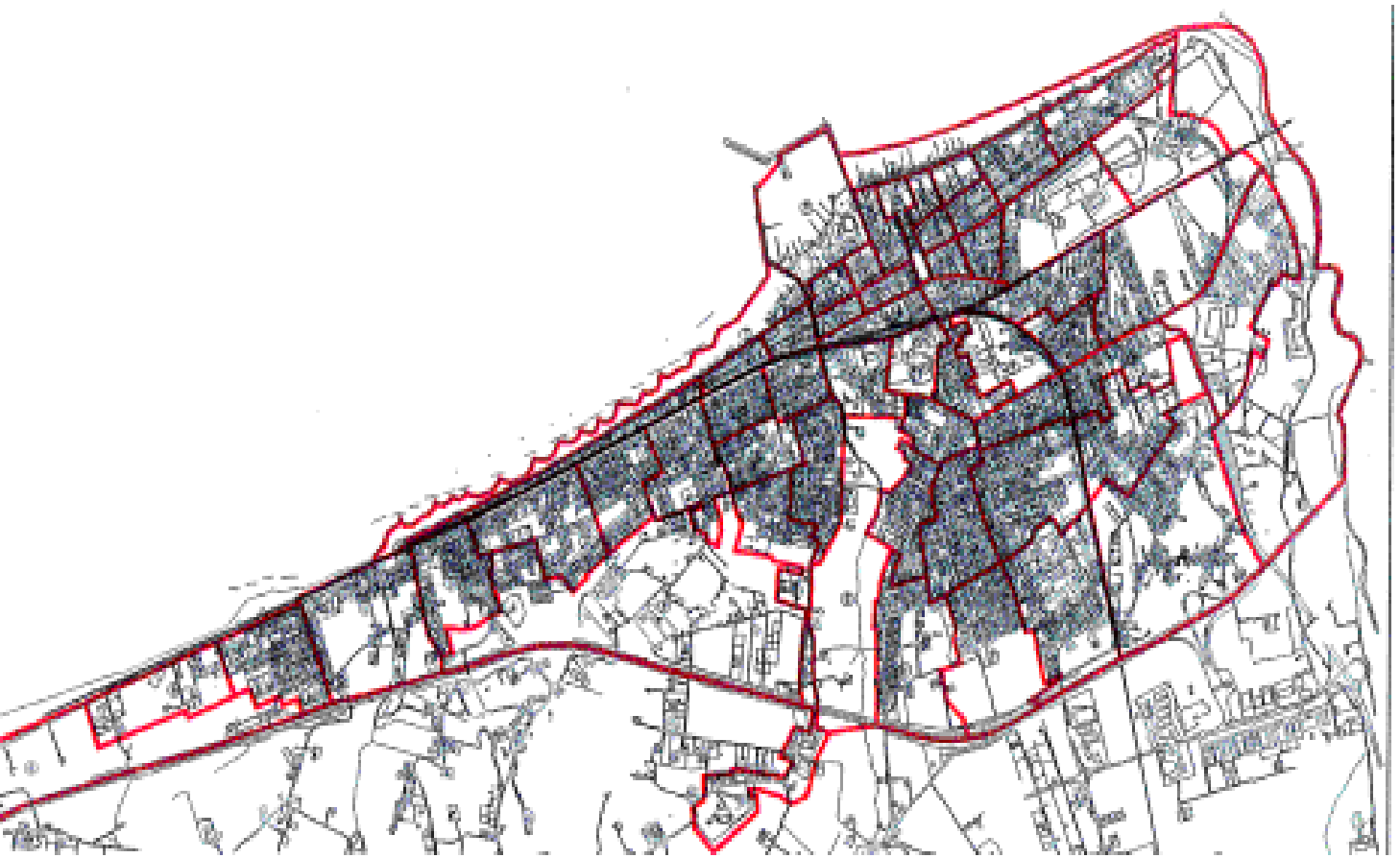


FONDAZIONE
CASSA DI RISPARMIO
DELLA PROVINCIA DI MACERATA

novembre 2007



**L'Area Ceccotti di Civitanova Marche:
sviluppo spaziale e qualità urbana**



Progetto realizzato su incarico della Camera di Commercio di Macerata da Antonio G. Calafati con la collaborazione di Francesca Mazzoni (PUBLIC POLICY WORKSHOP: WWW.PPW.IT).

@ 2007 Camera di Commercio Industria Artigianato Agricoltura di Macerata

Prefazione

Il Comune di Civitanova Marche ha un'importanza strategica per lo sviluppo economico della Provincia di Macerata. Da una parte, è il centro di gravitazione del sistema urbano più importante della Provincia in termini di popolazione e di occupazione totale – e, in particolare, in termini di occupazione manifatturiera. Dall'altra, nel suo territorio si intersecano le principali infrastrutture viarie che connettono il territorio provinciale all'Italia. La sua funzione di centro dei processi di scambio-socializzazione e di nodo infrastrutturale è cresciuta ulteriormente negli ultimi anni. Ciò ha determinato una accelerazione delle dinamiche di sviluppo spaziale di questo Comune. Nello stesso tempo, ha aperto una questione decisiva per il futuro della nostra Provincia. Data, tuttavia, l'interdipendenza territoriale che caratterizza la Provincia di Macerata, le scelte di sviluppo spaziale del Comune di Civitanova Marche hanno profondi effetti sulla traiettoria di sviluppo dell'economia dell'intera Provincia.

Porre l'attenzione sugli effetti di "area vasta" delle scelte di sviluppo spaziale di Civitanova Marche suggerisce – si potrebbe dire: impone – di condurre una riflessione pubblica, informata e tecnicamente pertinente sui cambiamenti dell'organizzazione spaziale di questo territorio. Se le scelte del Comune di Civitanova Marche hanno un significato per l'intera Provincia, sembra opportuno condurre una discussione alla quale la comunità provinciale, direttamente o attraverso le sue istituzioni intermedie, possa contribuire con analisi, riflessioni, proposte.

Su questo sfondo, sembra necessario porre la questione, fondamentale in una prospettiva strategica, della connettività ferroviaria del territorio provinciale. Nei prossimi due decenni in Italia e in Europa il trasporto ferroviario assumerà un'importanza decisiva. Da molti anni sono iniziati ingenti investimenti in questo settore. Per la Provincia di Macerata, data la sua posizione geografica, la connettività ferroviaria sarà un fondamentale fattore di sviluppo economico: nella "società della conoscenza" – per il settore dei servizi avanzati all'industria così come per il settore dell'alta formazione (Università di Macerata e Camerino) – la connettività ferroviaria è un fattore di sviluppo decisivo. Ma essa è anche un fattore fondamentale nel determinare la qualità dei processi di consumo e il benessere della popolazione locale. Per diventare un polo importante del sistema ferroviario nazionale è necessario che si realizzi un grande progetto di riqualificazione della stazione ferroviaria di Civitanova Marche. In particolare, essa deve trasformarsi in una "stazione ferroviaria di area vasta" – in una stazione ferroviaria a valenza provinciale.

La stazione ferroviaria di Civitanova Marche ha anche un ruolo decisivo nell'introduzione di forme di mobilità sostenibile nella Provincia di Macerata – un obiettivo che i nuovi orientamenti dell'Unione Europea sta trasformando in un vincolo. Essa è, infatti, il punto focale naturale di una metropolitana di superficie a servizio dell'Area Urbana Funzionale di Civitanova Marche. Un servizio che costituisce un passo obbligato per realizzare una mobilità sostenibile.

Per la riqualificazione della stazione ferroviaria di Civitanova Marche sono necessari interventi che incidono sull'organizzazione spaziale di questo Comune. In particolare, ciò solleva la questione della destinazione dell'Area Ceccotti, un "vuoto urbano" di grandi dimensioni collocato a ridosso del lato ovest della stazione ferroviaria. In questo studio – che deve essere interpretato come un contributo di conoscenza – si esplora la possibilità di una destinazione di questa area che soddisfi due fondamentali obiettivi: la trasformazione della stazione ferroviaria di Civitanova Marche nella stazione dell'intera Provincia e la riqualificazione funzionale e urbana del centro del sistema urbano di Civitanova Marche.

Giuliano Bianchi
Presidente della Camera di Commercio di Macerata

Franco Gazzani
Presidente Fondazione CARIMA



Indice

1. Introduzione
2. Quale scala territoriale?
3. Dis-equilibri territoriali
 - 3.1 Bassa connettività ferroviaria
 - 3.2 Mobilità non sostenibile
 - 3.3 Incerta qualità del “luogo centrale” di Civitanova Marche
4. Sviluppo spaziale e qualità urbana
 - 4.1 La riqualificazione della stazione ferroviaria di Civitanova Marche
 - 4.2 Metropolitana di superficie e mobilità urbana sostenibile
 - 4.3 La riqualificazione del “luogo centrale” del sistema urbano di ‘Civitanova Marche’
5. Quali funzioni per l’Area Ceccotti?
6. Dalle funzioni al piano generale d’area (*masterplan*)
 - 6.1 L’importanza di un *masterplan*
 - 6.2 Diritti di proprietà, rendita fondiaria, costi/benefici sociali
 - 6.3 Un problema di pianificazione intercomunale
7. Conclusioni

L'Area Ceccotti di Civitanova Marche: prospettiva dalla Statale 16.



1. Introduzione

L'Area Ceccotti è un grande “vuoto urbano”, situato al centro del sistema urbano di Civitanova Marche, tra il lato ovest della stazione ferroviaria e la Statale 16. Si tratta di un'area di antica industrializzazione, dismessa da alcuni decenni e con un elevato valore simbolico-identitario per la comunità locale. Nonostante la sua posizione centrale, e pur facendo parte del territorio di uno dei comuni delle Marche che dagli anni Cinquanta ha avuto lo sviluppo spaziale più intenso (sostenuto da una crescita economica molto rapida), l'Area Ceccotti è ancora oggi in larga parte non utilizzata. Si tratta di un “vuoto urbano” che segna con la sua presenza, da alcuni decenni, il paesaggio urbano di Civitanova Marche e della Provincia. Situato in uno dei punti nevralgici del sistema della mobilità provinciale è uno dei paesaggi “più visti” della Provincia di Macerata.

A questo punto della traiettoria di sviluppo spaziale del Comune di Civitanova Marche (e del suo sistema urbano) e, in particolare, della Provincia di Macerata nel suo insieme l'Area Ceccotti ha assunto un'importanza strategica decisiva. E ciò come conseguenza sia della sua posizione al centro del territorio del Comune di Civitanova Marche sia per il fatto di essere l'unico spazio in cui localizzare alcune funzioni che appaiono fondamentali per lo sviluppo economico dell'intera Provincia di Macerata nei prossimi due decenni. Dopo la destinazione d'uso quasi esclusivamente residenziale della contigua Area Cecchetti, l'Area Ceccotti ha assunto un ruolo critico rispetto a diverse funzioni urbane alla scala locale e provinciale.

Ci sono evidenti ragioni, quindi, per porsi la seguente domanda: *quale dovrebbe essere la destinazione funzionale di questa area, oggi, sullo sfondo dell'organizzazione territoriale che è emersa negli ultimi decenni nella Provincia di Macerata?*

In un sistema insediativo complesso, la destinazione di un “vuoto urbano” è sempre una sfida intellettuale: pone un problema che ammette diverse soluzioni e richiede una riflessione che

si ancori a una prospettiva di sviluppo di lungo periodo. Inoltre, è necessario, per condurre una riflessione pertinente, scegliere la scala territoriale corretta – che non necessariamente è quella comunale (e che, come si vedrà, certamente non lo è nel caso in esame)

Questo studio costituisce una riflessione preliminare – meta-progettuale – sul tema della destinazione d’uso dell’Area Ceccotti, una riflessione che intende promuovere una discussione pubblica su una scelta urbanistica di grande importanza per il futuro della Provincia di Macerata. Una scelta che deve essere fondata su argomentazioni tecnicamente pertinenti e essere ancorata agli obiettivi della politica territoriale europea.

Nelle pagine che seguono si sostiene che, nel caso della destinazione d’uso dell’Area Ceccotti, sembra possibile trovare una soluzione che concili interessi comunali, locali e provinciali. Ma una soluzione che abbia queste caratteristiche si delinea soltanto alla fine di un percorso di riflessione che muove da una prospettiva di medio-lungo periodo e che si confronta con i contenuti e i metodi della politica territoriale europea. Ciò significa fare propri con consapevolezza e coerenza gli obiettivi della coesione sociale e della sostenibilità ambientale. Una soluzione corretta sulla destinazione dell’Area Ceccotti, inoltre, scaturisce dal riconoscimento che il paradigma della competizione territoriale costituisce il nuovo contesto delle politiche urbane e regionali. Dis-equilibri che fino a pochi anni fa sembravano marginali diventano ora difficili ostacoli allo sviluppo economico.

Il sistema urbano di Civitanova Marche e gli altri principali sistemi locali della Provincia stanno attraversando una difficile fase di transizione industriale e sociale. Costretti come sono a spostarsi su una traiettoria di sviluppo economico molto diversa da quella seguita fino ad alcuni anni fa, sono in attesa di politiche pubbliche capaci di orientare la traiettoria di sviluppo economico attraverso coerenti scelte nell’organizzazione spaziale del processo economico.

2. Quale “scala territoriale”?

Il primo passo del percorso di riflessione che si conduce in questo studio è il riconoscimento che la soluzione del problema – la destinazione d’uso dell’Area Ceccotti – debba essere cercata a partire dai dis-equilibri che si manifestano a tre scale territoriali:

- a. il Comune di Civitanova Marche;
- b. il sistema urbano (sistema locale) di ‘Civitanova Marche’;
- c. il territorio della Provincia di Macerata.

L’Area Ceccotti che, come si è detto, è contigua alla stazione ferroviaria e si trova al centro del sistema insediativo del Comune di Civitanova Marche è anche prossima – a una distanza di 200-300 metri – al “punto focale” dei processi di scambio-socializzazione che avvengono in questo Comune. Data la sua posizione – e dato il suo valore simbolico-identitario – la destinazione dell’Area Ceccotti influenza e vincola il “funzionamento” e l’immagine della città nel suo complesso. Anche il suo essere nell’agenda politica da alcuni decenni rafforza il significato strettamente municipale della scelta sulla sua destinazione.

Una valutazione attenta delle interdipendenze territoriali che si sono create nel corso degli anni nella Provincia di Macerata mette in evidenza, tuttavia, che il territorio di Civitanova Marche è parte di un *sistema urbano (sistema locale) molto più vasto* – composto dall’insieme di dieci comuni contigui che negli ultimi decenni si sono integrati in termini territoriali. Di questa area urbana funzionale Civitanova Marche è il comune pivot - e il “centro” di Civitanova Marche per eccellenza è il “luogo centrale” dell’intero sistema urbano. Si deve porre, quindi, il tema della relazione tra la destinazione dell’Area Ceccotti e il funzionamento del sistema urbano di ‘Civitanova Marche’ (e non semplicemente del Comune di Civitanova Marche).

Ma il “vuoto urbano” dell’Area Ceccotti ha anche un eviden-

Il sistema urbano di 'Civitanova Marche'

Interpretare il territorio italiano in termini di gruppi di comuni contigui ("sistemi locali") deve essere considerato come un passo obbligato. Da più di venti anni l'ISTAT pubblica come esercizio interpretativo una mappa dei sistemi locali italiani – mappa che è stata recentemente aggiornata. A partire da questa prospettiva, molti territori hanno poi proposto una propria interpretazione in termini di sistemi locali. Il sistema urbano di 'Civitanova Marche' – come individuato in un precedente studio (Sistemi locali e interdipendenze territoriali nella Provincia di Macerata, CCLAA Macerata/Fondazione CARI-MA, Macerata 2006, 2007) – ha una popolazione di circa 140.000 abitanti, un'estensione interprovinciale e costituisce di gran lunga il principale sistema locale delle Marche per occupazione industriale.



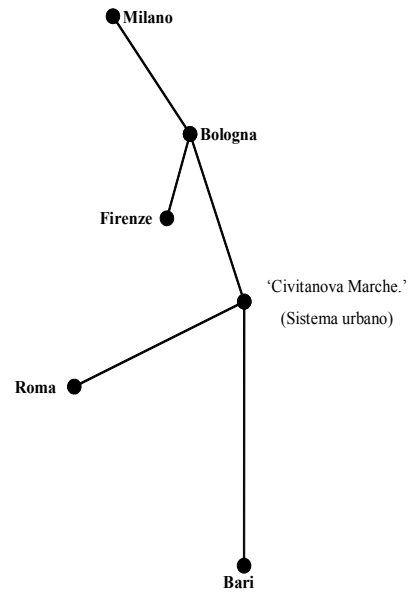
te, specifico significato alla scala territoriale provinciale. La geografia e la storia – le decisioni del passato sulla localizzazione delle infrastrutture della mobilità – hanno assegnato al territorio di Civitanova Marche un ruolo logistico molto importante. Gran parte della Provincia di Macerata – in particolare, i sistemi territoriali della Valle del Chienti – si connette con le due grandi infrastrutture di trasporto adriatiche – rete ferroviaria Milano-Bari e autostrada Milano-Bari – attraverso “nodi” localizzati nel territorio di Civitanova Marche. Gran parte dei comuni del distretto industriale delle calzature appartenenti alla Provincia di Ascoli Piceno ha ugualmente Civitanova Marche come riferimento di connessione modale. Negli ultimi 15 anni, inoltre, la costruzione della superstrada Civitanova Marche-Polverina ha rafforzato il ruolo logistico di Civitanova Marche – ruolo che sarà ulteriormente rafforzato dal completamento della superstrada fino a Foligno. Da questo punto di vista, ci si può porre la domanda di quale relazione esista tra il “vuoto urbano” dell’Area Ceccotti e la funzionalità della stazione ferroviaria che connette il territorio provinciale alla fondamentale linea ferroviaria Milano-Bari.

Dopo avere introdotto il tema delle diverse scale territoriali alle quali porre il problema della destinazione d’uso dell’Area Ceccotti si tratta di esplorare se esiste la possibilità di integrare le diverse esigenze in una soluzione socialmente utile – e fattibile sul piano economico-finanziario.

3. Dis-equilibri territoriali

Ci sono tre temi, ciascuno rilevante a una delle scale territoriali appena esaminate, che dalla prospettiva di questo studio dovrebbero essere presi in considerazione in relazione alla destinazione dell’Area Ceccotti. Sono tre temi molto diversi l’uno dall’altro e che si configurano come “dis-equilibri” – ovvero, come fattori che riducono l’efficienza statica e dinamica delle economie della Provincia, la loro capacità di generare benessere e innovazione

La posizione geografica della Provincia di Macerata è abbastanza favorevole in termini di connettività geografica. Se la Provincia disponesse di una stazione di rango nazionale molti dei maggiori poli urbani italiani sarebbero raggiungibili in un tempo compreso tra le 4 e le 5 ore.



Nella "società della conoscenza" la connettività ferroviaria di un luogo – di una città, di una regione – è un fattore fondamentale di competitività territoriale.

Connettività ferroviaria nella società della conoscenza

Nei processi di formazione: mobilità degli studenti universitari

Mobilità degli addetti nelle funzioni avanzate/strategiche delle imprese

Mobilità nei processi di consumo

sullo sfondo dei mutamenti del contesto competitivo delle imprese e dei territori iniziato da alcuni anni e destinato a consolidarsi nel prossimo decennio. I tre temi sono:

- a. il grado di connettività ferroviaria del territorio provinciale;*
- b. la mobilità sostenibile all'interno del sistema urbano di 'Civitanova Marche';*
- c. la qualità urbana del "luogo centrale" di Civitanova Marche.*

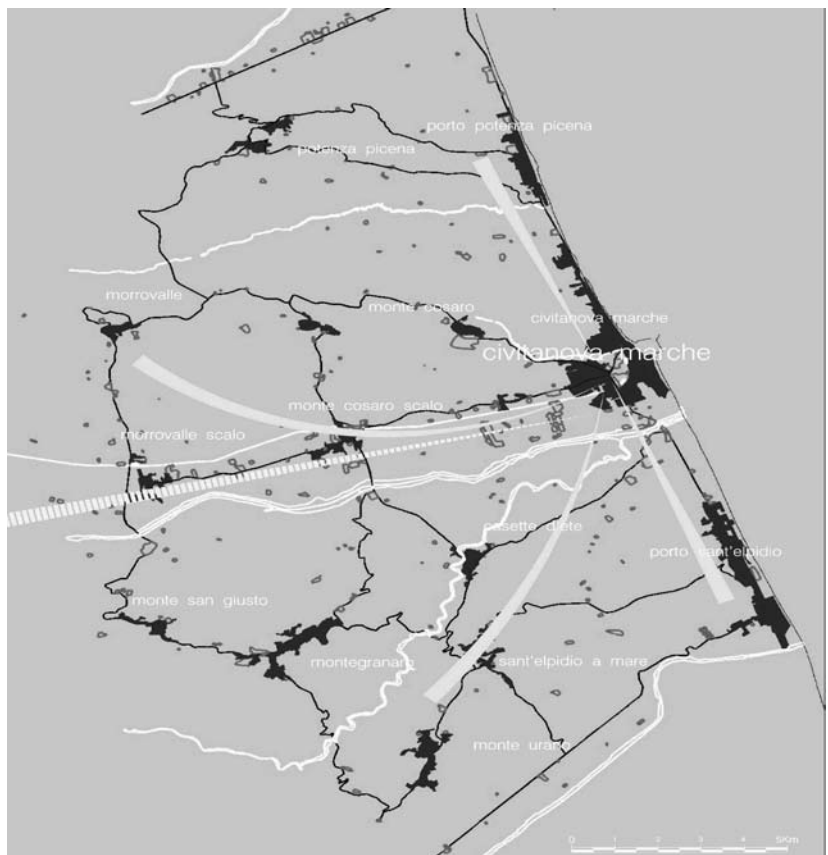
3.1 Bassa connettività ferroviaria

Negli ultimi due decenni, nelle Marche, molta attenzione è stata dedicata alle connessioni stradali e autostradali. Su questo piano, la Provincia di Macerata è "ben connessa" con il sistema viario nazionale. Con il completamento della superstrada Civitanova Marche-Foligno la connettività stradale raggiungerà livelli ancora più elevati (che potrebbero rivelarsi persino superiori alla domanda). La terziarizzazione dell'economia, peraltro, riduce il movimento delle merci e, in una prospettiva di medio-lungo periodo, la mobilità stradale non appare un ambito di intervento strategico.

Una carenza molto forte – e strategicamente molto grave – si ha, invece, nel grado di connettività ferroviaria della Provincia di Macerata con il resto d'Italia. Una carenza che discende da un disinteresse delle politiche di sviluppo spaziale della Regione Marche verso i trasporti ferroviari. La stazione ferroviaria di Civitanova Marche è l'unico nodo di connessione con la rete ferroviaria nazionale nella Provincia di Macerata. Essa ha subito negli ultimi decenni un rilevante e progressivo ridimensionamento in termini funzionali. Da una parte, ciò è stato determinato dal fatto che la linea ferroviaria secondaria di Civitanova Marche-Fabriano ha perso di rilevanza a causa del suo mancato adeguamento infrastrutturale – e anche dall'incapacità di trovare per essa una nuova funzione nell'ambito dell'organizzazione territoriale della Provincia. Dall'altra, la stazione ferroviaria di Civita-

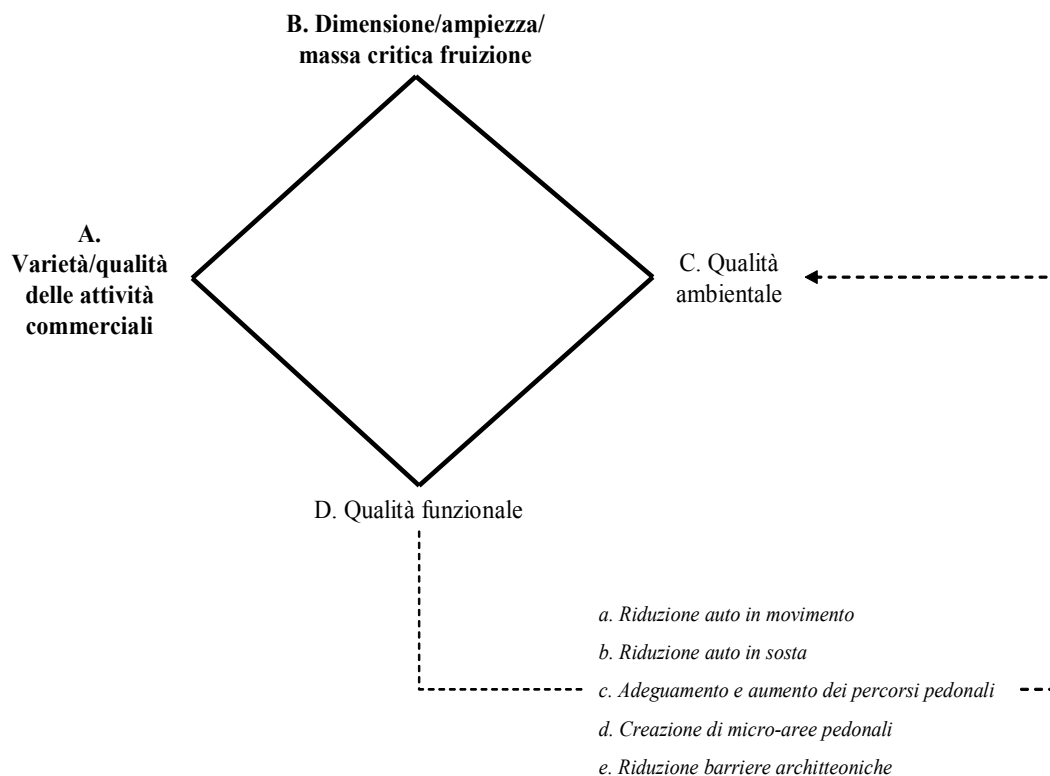
Dispersione insediativa e mobilità

La traiettoria di sviluppo spaziale del sistema urbano di 'Civitanova Marche' avrebbe dovuto essere guidata da una pianificazione territoriale capace di declinare e controllare le tendenze alla dispersione degli insediamenti. Oggi il sistema presenta una dispersione veramente elevata – ad esempio, nel 2001 vi erano 20.000 persone che abitavano in “case sparse” e che, quindi, dipendevano dall’auto per qualsiasi, anche il più elementare, atto di socializzazione o atto di scambio. Anche la localizzazione delle aree industriali ha seguito una logica di dispersione che, a questo punto, costituisce un vincolo di un’importanza critica rispetto al tema della qualità urbana e della mobilità sostenibile.



I “luoghi centrali” competono. Civitanova Marche, già negli anni Cinquanta centro con funzioni gerarchiche superiori, non ha dovuto competere fino ad oggi. Un centro limitrofo che avrebbe potuto organizzarsi come luogo centrale – Porto Sant’Elpidio – è stato fino a pochi anni fa un tipico esempio di città-fabbrica – con una qualità urbana molto bassa. I recenti investimenti di riqualificazione urbana hanno trasformato il centro del territorio comunale permettendo un recupero del terziario e un incremento dell’attività turistica. Ciò non ha tuttavia ridefinito la gerarchia rispetto all’area urbana funzionale di cui è parte. Il sistema di Macerata, anche come effetto del parziale e, in definitiva, non riuscito spostamento del proprio “punto focale” degli scambi a Piediripa, si trova a non avere un vero e proprio “luogo centrale” e non è più in grado di competere con il luogo centrale di Civitanova Marche.

Il successo del luogo centrale di Civitanova è potuto avvenire nonostante clamorose carenze in termini di qualità ambientale e qualità funzionale – carenze, tuttavia, compensate dalla straordinaria qualità delle attività commerciali e dalla massa critica raggiunta nei livelli di fruizione.

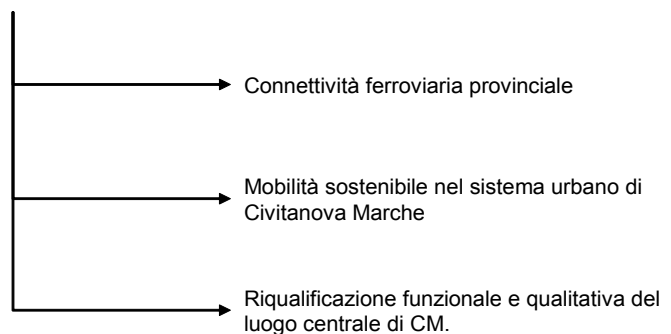


nova Marche, non adeguandosi ai cambiamenti avvenuti nel suo bacino di utenza potenziale, è apparsa sempre meno importante da una prospettiva regionale e nazionale. Questo progressivo declassamento non ha ricevuto molta attenzione nell’ambito delle politiche pubbliche e non è mai entrato seriamente nell’agenda dei governi locali.

Nella “società della conoscenza” la connettività ferroviaria è, invece, fondamentale. Le nuove modalità di lavoro, la localizzazione delle attività terziarie, la tipologia degli spostamenti – e il grande tema della mobilità sostenibile – hanno fatto assumere alla mobilità ferroviaria un ruolo fondamentale. Nel caso delle Marche, inoltre, ci sono ragioni geografiche (distanze) che rendono la mobilità ferroviaria molto importante.

Dalla Provincia di Macerata, città come Bologna, Firenze, Milano o Bari – vale a dire, alcuni dei nodi fondamentali del policentrismo urbano italiano – si potrebbero raggiungere abbastanza rapidamente in treno. Ovvero, si potrebbero raggiungere più rapidamente i centri delle città che, in seguito alle trasformazioni urbane, sono diventati sempre di più i luoghi in cui si scambiano merci e, soprattutto, servizi rilevanti. (Il risparmio di tempo che in alcuni casi si può avere viaggiando in auto percorrendo l’autostrada è quasi sempre vanificato dal tempo che si impiega per entrare nei centri urbani.) In generale, è la posizione geo-

Area Ceccotti



grafica stessa delle Marche, che è centrale rispetto al territorio nazionale, a far sì che da questa regione gran parte dell'Italia sia raggiungibile in treno in modo abbastanza rapido. E le Marche dovrebbero rendersi conto come regione di quanto sia ad essa fondamentale la connettività ferroviaria.

Nella “società della conoscenza” – caratterizzata dalla produzione e scambio di beni immateriali che richiedono ripetute



Le prospettive contenute nelle due foto accanto hanno accompagnato la storia degli ultimi cinquanta anni di crescita economica della città. Evidentemente, vi sono ragioni strutturali, fino ad oggi non comprese, che hanno impedito il completo recupero di alcune vie – non di un'area – che sono incastonate nel luogo centrale di maggiore pregio commerciale delle Marche.

negoziazioni e rapporti personali – la connettività ferroviaria è diventata fondamentale. Oltre alle merci, viaggiano molto gli individui, i quali viaggiano più che in passato per tre ragioni (escludendo i motivi ricreativi): a) lavoro; b) studio; c) acquisto di beni (merci/servizi).

Date le nuove tecnologie disponibili, il viaggio in treno è diventato un momento di lavoro – in misura sempre maggiore, efficiente e innovativa –, di riposo e, in determinati treni, di ricreazione. Certamente, il tempo di viaggio non è un “tempo perso” – come continua ad esserlo, invece, un spostamento in auto o in aereo. È tempo utilizzato per lavorare, leggere, ascoltare musica, riposare, socializzare, mangiare. È tempo utilizzato per dormire (nei treni-albergo che le ferrovie europee stanno potenziando e rendendo più attraenti), trasformando il tempo di viaggio in periodo di sonno. Nei prossimi anni il treno sarà un mezzo di trasporto (pubblico) sempre più attraente con riferimento alla varietà di utilizzo del tempo da parte del passeggero.

La connettività ferroviaria è dunque strategica per lo sviluppo di un territorio nei prossimi venti anni. Sia per ragioni ambientali – è sufficiente ricordare che ogni carico su rotaia riduce il consumo energetico e l’emissione di anidride carbonica del 60% rispetto ad un trasporto su camion – sia perché coerente con le nuove forme del lavoro e della produzione e della costruzione del capitale sociale. In effetti, in Europa e in Italia si stanno effettuando ingenti investimenti per ammodernare e adeguare la rete ferroviaria e i servizi offerti.

Dal punto di vista della connettività ferroviaria, la Provincia di Macerata si trova in una posizione critica. Dopo avere trascurato il tema per alcuni decenni, oggi si trova di fronte alla necessità di una urgente – e non facile – scelta strategica.

3.2. Mobilità non sostenibile

La mobilità all’interno del sistema urbano di ‘Civitanova Mar-

che' è "insostenibile". Sullo sfondo degli standard che nei prossimi anni emergeranno come vincoli nell'ambito delle drastiche politiche di riduzione delle emissioni (e dell'uso di energia) dei veicoli a motore, la non sostenibilità del modello di mobilità del sistema urbano di 'Civitanova Marche' è del tutto evidente. Non ci sono alternative a un drastico mutamento del sistema della mobilità finalizzato a un significativo incremento della sua sostenibilità energetica e a una riduzione dell'impatto ambientale.

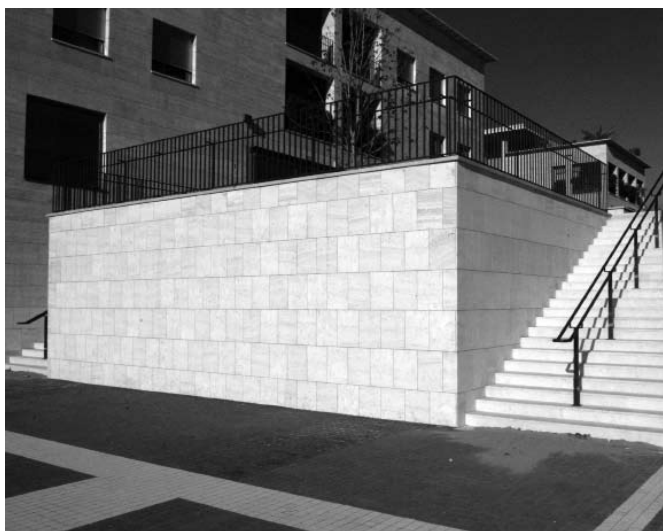
Come tutte le città disperse delle Marche – e dell'Italia –, il sistema della mobilità si è in gran parte modellato su un uso dell'auto secondo il modello del *drive-in*: l'auto viene utilizzata anche per gli spostamenti "finali" minimi legati allo scambio e alla socializzazione. Si posteggia l'auto, se possibile, di fronte al negozio, ufficio, caffè dove si effettua lo scambio di beni e servizi e dove si socializza. Questo modello non solo non è stato messo in discussione negli ultimi anni nelle Marche; è addirittura incentivato. Nel sistema urbano in esame ciò che si può definire l'ultima generazione di micro-parcheggi – a Civitanova Marche, Porto Sant'Elpidio, Montecosaro, Potenza Picena – prevede parcheggi lungo la Statale 16 e la provinciale di fronte ad abitazioni e negozi/uffici, riprendendo una concezione di strada-mercato assolutamente superata e abbandonata da tutte le città europee



La nuova edilizia dell'Area ex-Ceccchetti costituisce una cesura importante nella storia urbanistica di Civitanova Marche – e dell'intera Provincia – poiché ha introdotto un livello di qualità urbana – sia in termini estetici che funzionali – non riscontrabili in nessun ambito cittadino di più recente edificazione. Si tratta di una edilizia che ha introdotto caratteri qualitativi e funzionali di livello europeo. Unitamente al contesto ambientale in cui è inserita, ciò ha innescato anche una dinamica di riqualificazione funzionale del sistema insediativo che si attesta intorno a via Ceccchetti, una parte fondante dell'identità storica della città. La riqualificazione dell'Area Ceccotti dovrebbe essere vista da questa prospettiva, in modo integrato rispetto alle funzioni dell'Area Ceccchetti, in quanto parte dello stesso sistema spaziale.



Da una prospettiva urbanistica l'intervento nell'Area Ceccotti ha avuto il pregio di integrare ciò che nella storia della città era stata a lungo una enclave a se stante nel tessuto urbano della città. Ora questa area è parte del "luogo centrale" di Civitanova Marche – e gli interventi infrastrutturali e di modifiche dell'uso e della qualità degli spazi collettivi ancora da realizzare devono tenere conto di questa nuova situazione. Anche la destinazione dell'Area Ceccotti deve essere rivista alla luce degli effetti sul funzionamento della città della trasformazione dell'Area Ceccotti.



Sia in termini di impianto urbano che di qualità formale degli edifici, l'intervento nell'Area Ceccotti, in corso di completamento, è tra i più riusciti fra quelli realizzati nella Provincia di Macerata.



Dopo una parziale sistemazione, da alcuni anni parte dell'area Ceccotti viene utilizzata come parcheggio. In effetti, nei momenti di maggiore uso del centro storico il parcheggio – attualmente di circa 200 posti auto – è costantemente al massimo della sua capienza. D'altra parte, dista solo alcuni minuti (2-4) dal centro di gravità dell'area commerciale-relazionale del sistema urbano di 'Civitanova Marche'.

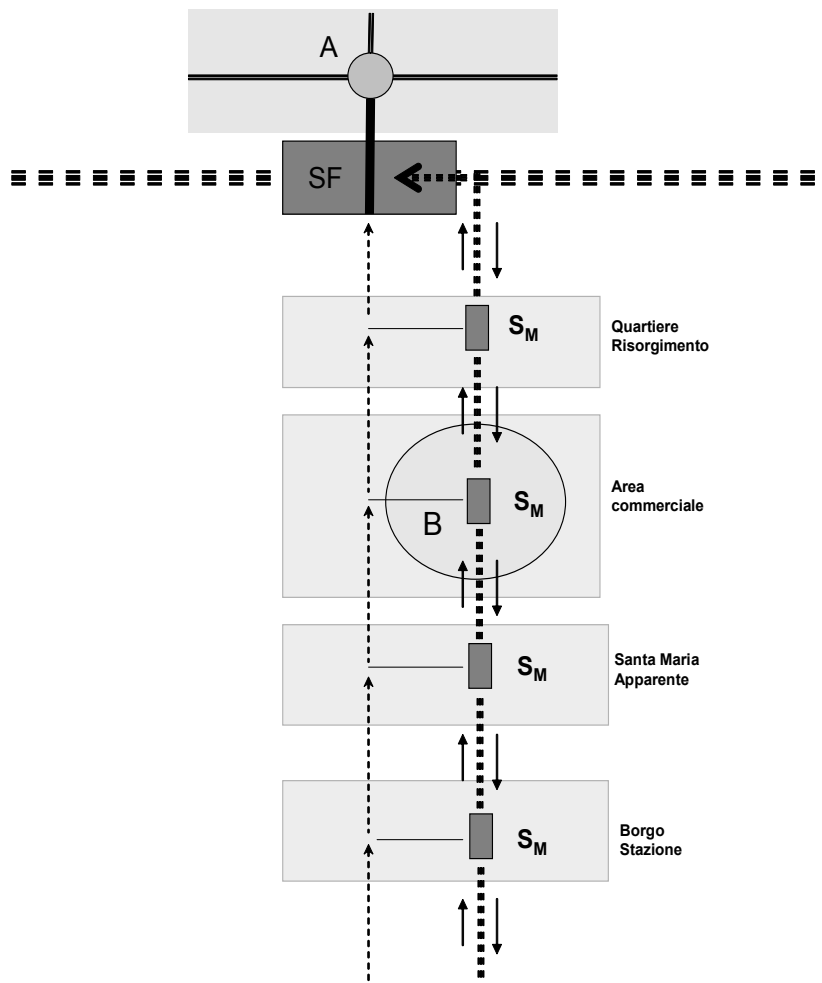
più avanzate. Naturalmente, una città dispersa presenta problemi di mobilità molto complessi che dovrebbero essere affrontati – avrebbero dovuto essere affrontati – in termini di pianificazione dello sviluppo spaziale intercomunale.

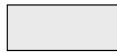
Sotto la pressione crescente dei problemi ambientali, nei prossimi due decenni il sistema delle mobilità all'interno dei sistemi urbani subirà un'autentica rivoluzione, alla quale i sistemi locali della Provincia di Macerata – in primo luogo, il sistema locale di 'Civitanova Marche' – dovrebbe subito iniziare ad allinearsi. La mobilità a piedi, la mobilità in bicicletta, la mobilità attraverso metropolitane di superficie e, in particolare, l'integrazione tra queste forme di mobilità assumeranno un'importanza decisiva. In Europa – e anche in Italia – gli esempi di città e aree urbane funzionali che stanno coerentemente percorrendo questa strada si moltiplicano. Il ritardo dei sistemi urbani della Regione Marche su questo terreno è, allo stesso tempo, enorme e difficile da comprendere.

Il sistema urbano di 'Civitanova Marche' presenta una situazione molto critica. Proprio come conseguenza della sua rapidissima crescita e di uno sviluppo spaziale non pianificato a livello di area vasta, ha una segmentazione insediativa esasperata alla quale consegue un sistema della mobilità tra i più arretrati che si possano oggi immaginare e che vi siano in Italia per un sistema di queste dimensioni.

3.3 Incerta qualità del "luogo centrale" di Civitanova Marche

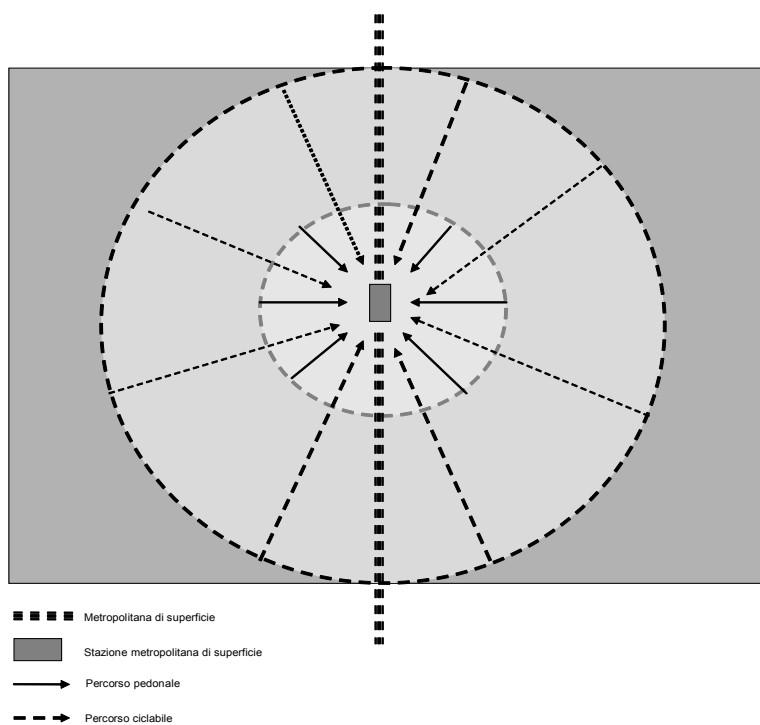
Il "luogo centrale" per le attività di scambio-socializzazione di Civitanova Marche è un sotto-sistema spaziale complesso e urbanisticamente affascinante. Da una parte, è il luogo centrale di maggiori dimensioni – il più importante – delle Marche. In alcuni giorni, vi si concentra una quantità di persone assolutamente straordinaria per processi di socializzazione e scambio. A questa frequentazione si associano i luoghi dello scambio (negozi, in par-



 Area con connessioni di mobilità ciclo-pedonale

- A:** il centro relazionale-commerciale del sistema urbano **SF:** la stazione ferroviaria di Civitanova Marche
- B:** il centro commerciale di Civitanova Marche **S_M:** stazioni metropolitana di superficie

L'unità base dei processi di fruizione di una metropolitana di superficie sono le stazioni ferroviarie innervate nel territorio attraverso una riconoscibile, efficiente e sicura rete di percorsi pedonali e di piste ciclabili (con relativo parcheggio per le biciclette). Tali stazioni dovrebbero essere dotate anche di un parcheggio per le auto di limitate dimensioni. Senza questi interventi strutturali, la funzionalità della metropolitana di superficie – date le caratteristiche degli insediamenti coinvolti – si ridurrebbe sotto la soglia critica che assicura il suo funzionamento.



icolare) di elevato livello estetico e funzionale (qualità e varietà delle merci). Dall'altra, tuttavia, si tratta di un luogo centrale che presenta situazioni di evidente degrado urbano e persino di abbandono – situazioni, in linea di principio, del tutto incompatibili con il suo essere un luogo centrale così importante. Inoltre, soprattutto in occasione dei momenti di suo massimo uso, presenta una funzionalità molto bassa in seguito a fattori quali: estesa congestione, bassa qualità ambientale (inquinamento atmosferico e acustico), ostacoli alla deambulazione, interferenza auto-pedone.

Una qualità urbana così bassa è stata accettata fino a oggi anche perché essa non generava una perdita di competitività di questo punto focale e non retroagiva neppure sulla attrattività del sistema urbano nel suo complesso. Anche da questo punto di vista, lo scenario è destinato a cambiare completamente nei prossimi due decenni.

Via via che il centro di Civitanova Marche si costruiva come un luogo centrale di importanza regionale, si espandeva e si trasformava nelle modalità d'uso, nella logica di funzionamento e nella sua forma. Negli anni questo punto focale si è esteso molto oltre Corso Umberto I, la via commerciale storica della città. Potrebbe ampliarsi ancora se si è in grado di trovare un assetto d'uso coerente con le sue funzioni.

Questa area presenta antichi dis-equilibri il cui recupero funzionale e qualitativo sembra ora improrogabile. Il contrasto tra la qualità delle attività commerciali e la qualità urbana di contesto non è più accettabile. Accanto a negozi di livello estetico-formale elevato secondo gli standard correnti vi sono situazioni di degrado estetico e funzionale sorprendenti. Negli ultimi anni sono stati effettuati molti interventi di recupero che hanno determinato miglioramenti puntuali della scena urbana senza tuttavia modificare in modo rilevante il generale stato di bassa qualità urbana largamente percepibile.

Il recupero di questa area, in considerazione del suo impianto urbano, passa attraverso la riqualificazione residenziale e l'ulteriore espansione delle attività commerciali.

4. Sviluppo spaziale e qualità urbana

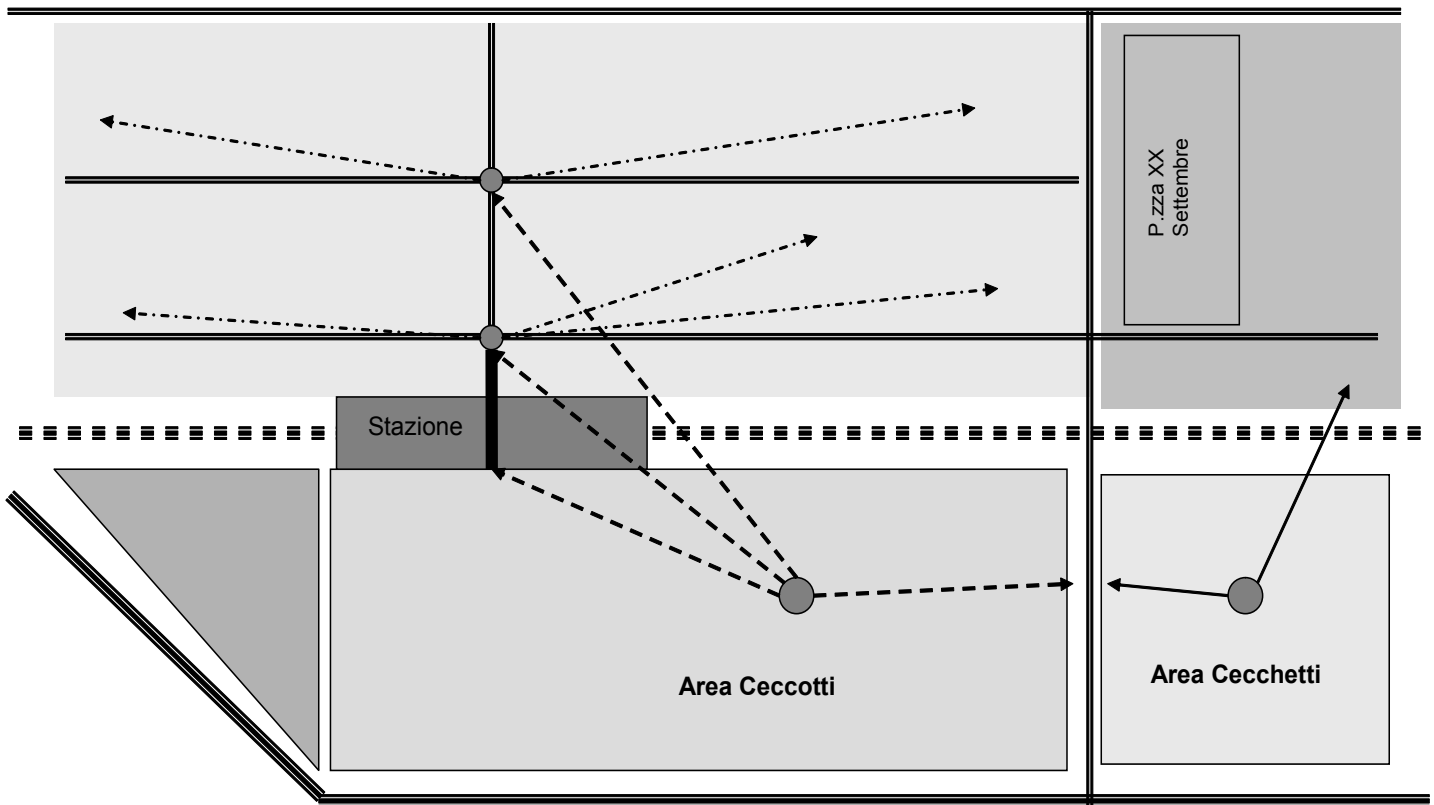
4.1 La riqualificazione della stazione ferroviaria di Civitanova Marche

La Provincia di Macerata ha una sola possibilità per risolvere il suo dis-equilibrio in termini di connettività ferroviaria – un dis-equilibrio che può diventare un vincolo al suo sviluppo economico nel lungo periodo: far sì che la stazione ferroviaria di Civitanova Marche torni ad essere un nodo di rango elevato della linea Milano-Bari. Ma, affinché ciò sia possibile, è necessario che *il territorio di riferimento* esprima una elevata domanda di mobilità ferroviaria. Da un punto di vista strategico, questo è il tema decisivo.

La stazione ferroviaria di Civitanova Marche si trova nel centro della città e, quindi, ha una ubicazione estremamente vantaggiosa per la fruizione del centro cittadino da parte di coloro che arrivano a Civitanova in treno. Confina ad est con il sistema insediativo compatto del centro storico e ad ovest con un “vuoto urbano” – l’Area Ceccotti, appunto – di notevoli dimensioni alla scala della città. Questa area permette di accogliere un parcheggio di dimensioni congrue anche solo attraverso un suo parziale utilizzo. In aggiunta, situandosi ad ovest della stazione ferroviaria, questo “vuoto urbano” è orientato verso la città dispersa e la Valle del Chienti, oltre al fatto di costeggiare la Statale 16. L’Area Ceccotti è un “vuoto urbano” che, oltre ad essere molto ampio, è anche facilmente accessibile.

La stazione ferroviaria di Civitanova Marche è situata all’interno del luogo centrale dove sono concentrate le funzioni di scambio e di socializzazione. Si esce dalla stazione ferroviaria e in pochi metri si è nel cuore dei processi di ricreazione/socializzazione e di scambio. Si tratta di una straordinaria esternalità che non è stata ancora pienamente valorizzata. Una esternalità di cui non gode, ad esempio, la città di Ancona, la cui stazione ferroviaria dista due chilometri circa dai due suoi punti focali principali (Corso Garibaldi e Piazza Ugo Bassi). E neppure altre città delle

Il "luogo centrale" di Civitanova Marche come sistema



Statale 16

Marche come Pesaro, Fano, Senigallia. A anche in questi casi, la stazione ferroviaria non è parte del punto focale dei processi di socializzazione e scambio.

4. 2 Metropolitana di superficie e mobilità urbana sostenibile

La mobilità all'interno dei sistemi urbani – in particolare, dei sistemi urbani dispersi – subirà un cambiamento radicale nei prossimi anni. Non ci sono alternative a una riduzione drastica della mobilità in auto. Il modello *drive-in* è destinato a scomparire.



Il centro di Civitanova Marche ha zone di degrado urbano che si sono formate a seguito di interventi infrastrutturali che hanno determinato esternalità negative – peraltro facilmente prevedibili – che non si è stati capaci di governare. Oltre alla perdita di valore dei diritti di proprietà sugli immobili, conseguenza che per evidenti ragioni di equità non si deve sottovalutare, si sono prodotti effetti molto negativi sulla scena urbana del “centro”.



I due edifici dell'immagine accanto, come conseguenza della loro posizione – sono ubicati nel punto più stretto tra la Statale 16 e i binari ferroviari all'interno del “luogo centrale” –, corrono il rischio di un forte degrado. Anche in questo caso, le conseguenze negative sulla scena urbana saranno elevate.



Piazzale Don Giovanni Minzoni è un'interfaccia spaziale cruciale, in quanto punto di accesso all'area centrale della città. La sua attuale situazione di degrado funzionale e formale non è coerente con la funzione oggi svolta – e, ancora meno, con la critica funzione che assumerà come conseguenza della riqualificazione funzionale del contiguo centro commerciale-relazionale del sistema urbano. Non è coerente, cioè, con un uso degli spazi collettivi in cui la qualità della loro fruizione è un fattore cruciale di benessere da parte dei cittadini/visitatori e di sviluppo delle attività economiche e sociali che vi si svolgono. Negli ultimi anni, nonostante gli interventi di riqualificazione estetica dell'edificio della stazione ferroviaria e dello spazio pubblico ad esso strettamente pertinente abbiano migliorato la scena urbana, da un punto di vista funzionale ed estetico l'intera area non ha raggiunto un livello qualitativo adeguato al ruolo che svolge in quanto porta di accesso al centro storico. Considerando che il degrado di questa area è innanzitutto dovuto al suo intenso utilizzo, l'incremento di qualità urbana di questo ambito è legato principalmente alla introduzione di appropriate regole d'uso dello spazio pubblico.

Molte città hanno già iniziato un percorso di riconversione, ma le Marche, come già notato, hanno un ritardo molto forte sul quale riflettere.

La nuova mobilità urbana si fonda su:

- a. mobilità a piedi;
- b. mobilità in bicicletta;
- c. mobilità con metropolitane di superficie;
- d. integrazione tra le forme di mobilità a, b, c.

La mobilità in auto nelle città dovrà essere drasticamente ridotta e dovrà appoggiarsi a parcheggi scambiatori inter-modali: lasciata l'auto si passa ad una delle forme di mobilità sopra indicate. Si tratta di uno scenario che molte città europee stanno già realizzando e, come richiamato sopra, non ha alternative. Sarà anche uno standard che concorrerà alla determinazione del grado di competitività delle città.

Il sistema urbano di 'Civitanova Marche' dovrebbe iniziare subito a realizzare politiche – sia infrastrutturali che normative – capaci di modificare, nel senso indicato, l'organizzazione della mobilità. Vi è una evidente urgenza anche in considerazione del fatto che questo processo di riconversione richiede, per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità minimi, almeno dieci anni di coerenti politiche infrastrutturali e di cambiamento di uso degli spazi collettivi.

Data la natura dispersa del sistema urbano di 'Civitanova Marche' e la sua dimensione – e anche la sua favorevole geografia –, un sistema di connessioni con metropolitane di superficie costituirà la base della nuova mobilità. Interventi diretti sulla mobilità a piedi e sulla mobilità in bicicletta sono molto importanti per diversi sotto-sistemi insediativi del sistema urbano – in tutta evidenza per il sotto-sistema di "Porto Civitanova" data la sua densità, il suo impianto urbano geometrico e la sua orografia. Tuttavia, la soluzione al problema di realizzare una mobilità sostenibile consiste nell'integrazione tra metropolitana di superfi-

cie e mobilità pedonabile/ciclabile.

Certamente, nel prossimo decennio – sotto la pressione della competizione territoriale e della normativa europea – si realizzerà uno scenario che prevede una connessione con una metropolitana di superficie molto estesa, che si estende alla scala dell'intero sistema urbano. Il primo ovvio passo in questa direzione si basa sull'uso delle infrastrutture ferroviarie esistenti. Gli insediamenti di Borgo Stazione (frazione di Montecosaro), Santa Maria Apparente, Zona Commerciale, quartiere Risorgimento di Civitanova Marche, “luogo centrale” di Civitanova Marche possono essere facilmente collegati – già ora, con interventi molto limitati – attraverso una metropolitana di superficie. La linea ferroviaria Civitanova Marche-Fabriano attraversa gli insediamenti sopra elencati. Mediante la ri-localizzazione di stazioni (di metropolitana) nei punti più densamente abitati di questi insediamenti questa infrastruttura è in grado di servire una popolazione di 25.000-30.000 abitanti per gli spostamenti - tenendo conto che essa serve anche l'area commerciale del sistema urbano (“Zona Mostre”) e anche alcune grandi aree industriali situate lungo la Valle del Chienti.

Il contrasto tra la funzione residenziale dell'Area Cecchetti e la contigua area di servizio suggerisce una riflessione sull'uso di questo spazio diventato strategico per una mobilità sostenibile.

Il secondo passo sarà la realizzazione di una metropolitana di superficie che conetterà gli abitati di Porto Potenza Picena,



Civitanova Marche e Porto Sant'Elpidio. Si tratta di un passo più difficile da compiere, ma sarà ugualmente inevitabile.

Il punto focale di un sistema di mobilità sostenibile fondato sulla metropolitana di superficie è la stazione ferroviaria di Civitanova Marche. Innanzitutto, essa è il punto di incontro delle due reti ferroviarie di base e, quindi, si qualifica come nodo pivot del sistema. Secondariamente, è facilmente e rapidamente raggiungibile a piedi da almeno 8.000-12.000 persone – in considerazione della densità abitativa del sistema insediativo circostante. In terzo luogo, è raggiungibile in bicicletta – sulla base di adeguati percorsi ciclabili – da un numero molto maggiore di persone. Infine, la stazione ferroviaria, come più volte richiamato, è al centro del luogo centrale di Civitanova Marche, quindi punto di partenza ideale per la sua fruizione a fini di scambio e di socializzazione.

In relazione alla sua nuova potenziale funzione di nodo della rete metropolitana la stazione ferroviaria diventerà anche il punto focale degli spostamenti a piedi e in bicicletta nel sistema urbano. La sua riqualificazione – e gli spazi che devono restare disponibili per la sua riqualificazione – devono tenere conto del ruolo che essa inevitabilmente assumerà rispetto all'obiettivo della mobilità sostenibile all'interno del sistema urbano. Di nuovo, la riqualificazione della stazione ferroviaria di Civitanova Marche



L'edificazione in corso di realizzazione di una parte dell'area Ceccotti non ha compromesso un progetto di destinazione dell'area coerente con le funzioni esaminate in questo rapporto. Tuttavia, a questo punto, è opportuno definire un progetto integrato per l'intera area.

L'urbanizzazione dell'Area Cecchetti, come più volte richiamato, ha mutato la logica di funzionamento della città. L'ampio spazio al margine nord-ovest dell'Area Cecchetti, ora occupata dal distributore Agip e da altre attività minori, ha assunto una posizione strategica. L'attuale destinazione è ovviamente incongrua rispetto alle funzioni della contigua Area Cecchetti. Inoltre, questa area si trova a pochi minuti a piedi, transitando per via Cecchetti, dal centro storico. Considerando che è costeggiata dalla Statale 16, la sua destinazione ideale sarebbe quella a parcheggio (multipiano).

Si deve sottolineare che non si può affidare all'Area Ceccotti il ruolo di polo logistico del "luogo centrale". Ciò toglierebbe spazio ad altre funzioni e determinerebbe fenomeni di congestione – generando anche costi sociali sull'attuale residenza. Il dimensionamento del parcheggio nell'Area Ceccotti è un tema critico e importante.

Il luogo centrale ha bisogno di altri parcheggi da localizzare ai suoi margini, e lo spazio raffigurato nell'immagine sarebbe una soluzione ideale.



diventa un passaggio strategico fondamentale verso il futuro del territorio della Provincia di Macerata.

4.3 La riqualificazione del “luogo centrale” del sistema urbano di ‘Civitanova Marche’

La qualità urbana è diventata uno dei fattori di “competitività territoriale” più importanti da diversi anni in Europa. (Per un’analisi di questo tema si veda: *Orientamenti per una strategia di sviluppo economico della Provincia di Macerata*, CCIAA Macerata/Fondazione Carima, 2006, 2007). Nei prossimi due decenni essa è destinata a diventare ancora più importante. Da una parte, il tema della qualità urbana contiene l’imprescindibile obiettivo della sostenibilità ambientale. Dall’altra, esso richiama la qualità funzionale e formale (estetica) dei luoghi come elemento centrale nel sistema di preferenze (valori) degli individui; esso diventa un fattore di attrattività.

Ma quali sono, oggi, i confini del “luogo centrale” di Civitanova Marche?

I confini del luogo centrale di Civitanova Marche sono stati ridefiniti dall’urbanizzazione – in via di completamento dell’Area Cecchetti. Si tratta del più importante intervento di trasformazione – e riqualificazione – urbana realizzato a Civitanova Marche negli ultimi cinquanta anni, sia per la qualità formale e funzionale degli edifici e degli spazi sia per gli effetti – non ancora palesi, ma lo diventeranno – sul funzionamento della città e sull’organizzazione del mercato centrale del sistema urbano.

Con l’urbanizzazione dell’Area Cecchetti il “luogo centrale” di Civitanova Marche si è espanso fino a comprendere come parti integranti sia l’Area Cecchetti stessa che l’Area Ceccotti. Ora l’Area Ceccotti è parte integrante – sia simbolicamente che urbanisticamente – del luogo centrale. Le funzioni che questa area dovrà ospitare dovrebbero essere esaminate in relazione al fatto che essa è diventata parte del luogo centrale – così come ridise-

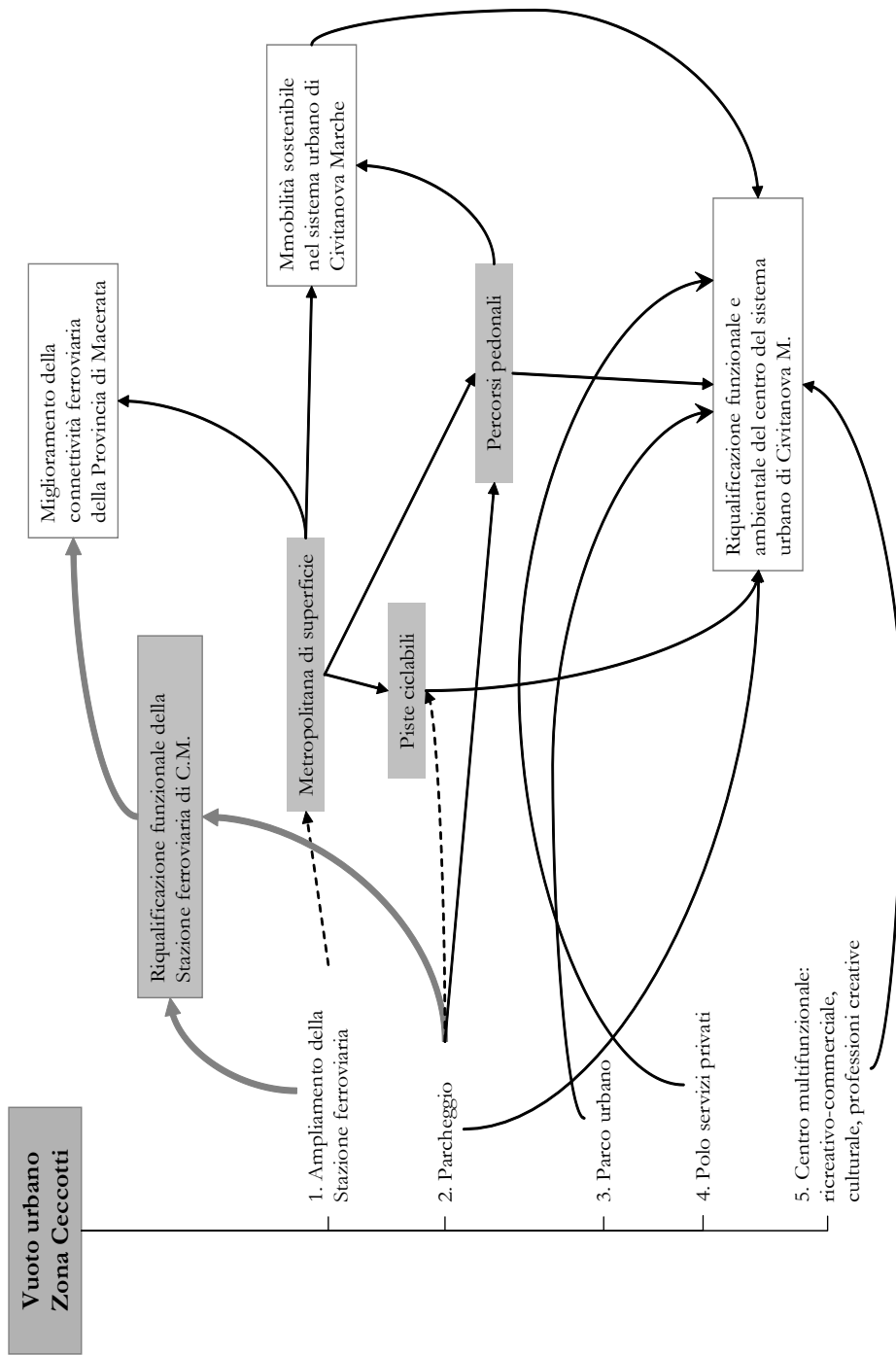
gnato dall'urbanizzazione dell'Area Cecchetti.

Vi sono almeno cinque obiettivi intermedi che dovrebbero essere perseguiti nell'ambito di una pianificazione che si ponga l'obiettivo finale della complessa riqualificazione del centro di Civitanova Marche – definito come sopra:

- a. la drastica riduzione delle auto in transito e in sosta;
- b. l'ottimizzazione della localizzazione dei servizi privati;
- c. la costruzione di un sistema di mobilità pedonale;
- d. la costruzione di un sistema di mobilità in bicicletta;
- e. l'adeguamento dell'offerta dei servizi ricreativi.

Rispetto agli obiettivi ora considerati vi sono interventi e destinazioni di area che appaiono strettamente necessari. La prima questione è la necessità di realizzare un sistema di parcheggi a servizio del luogo centrale, da collocare rigorosamente ai margini del sistema insediativo del centro. Naturalmente, il primo dovrebbe essere collocato nell'Area Ceccotti, per la semplice, evidente e decisiva ragione che esso entra in sinergia con il parcheggio a servizio della riqualificazione funzionale ed estetica della stazione ferroviaria di Civitanova Marche. Come si è visto, la riqualificazione della stazione ferroviaria – che richiede un suo ampliamento anche per ospitare altre funzioni – e la costruzione di adeguati parcheggi scambiatori possono avvenire solo destinando a questi scopi una parte dell'Area Ceccotti.

D'altra parte, la destinazione dell'Area Ceccotti genera effetti su uno dei fondamentali dis-equilibri del luogo centrale e cioè la funzione di via Cecchetti. A seguito dell'intervento di urbanizzazione già descritto dell'Area Cecchetti, questa via dovrebbe perdere il suo status di strada di accesso al centro storico e diventare uno degli assi fondamentali del sistema di scambio-socializzazione della città. Alcuni interventi pubblici effettuati – come il completo rifacimento dei marciapiedi – e gli interventi privati di ristrutturazione di parte degli immobili situati lungo questa via prefigurano questa destinazione. Ma, affinché ciò possa avvenire,



è necessaria una drastica riduzione del traffico automobilistico. A questo scopo è estremamente interessante valutare la possibilità di costruire un parcheggio di notevoli dimensioni (anche su più piani) all'inizio di via Cecchetti, nell'ampio spazio ora occupato dal distributore di benzina – la cui ubicazione è diventata assolutamente incongrua dopo l'urbanizzazione dell'Area Cecchetti. Non può sfuggire che da questo apice esterno del perimetro del luogo centrale di Civitanova Marche si raggiunge Piazza XX Settembre in pochi (6-8) minuti. (Inoltre, questo parcheggio, essendo così prossimo al piazzale antistante la chiesa di San Marone, potrebbe sgravare il piazzale della funzione di parcheggio e permettere una sua riqualificazione estetica-funzionale.) La costruzione di una *mixité* residenziale-commerciale lungo via Cecchetti sarebbe funzionale al recupero di un'ampia area edilizia – *questo è un'altra fondamentale dimensione sinergica* – e suggerisce una destinazione di parte dell'Area Ceccotti a polo di servizi privati e a sistema ricreativo.

Per la completa riqualificazione del centro – in considerazione della sua elevata ampiezza e della sua (attuale) eccezionale fruizione – saranno necessari altri parcheggi “esterni”. Ma l'individuazione di luoghi in cui localizzarli non sembra difficile all'interno di un coerente progetto di riassetto urbanistico.

5. Quali funzioni per l'Area Ceccotti

L'area Ceccotti costituisce un singolare “vuoto urbano”. Parte dell'area industriale originaria (“storica”) di Civitanova Marche, si avvaleva proprio della contiguità con la stazione ferroviaria per i processi produttivi che vi si svolgevano. Dopo la chiusura delle sue fabbriche è rimasta per alcuni decenni non utilizzata. Si tratta di un'area molto vasta, con un elevato grado di accessibilità: costeggiata ad ovest dalla Statale 16 è contigua, come già più volte richiamato, alla stazione ferroviaria e al centro della città. Rispetto alla sua nuova configurazione, esaminata in precedenza,

è incastonata nel “luogo centrale” di Civitanova Marche.

Se si considerano i tre dis-equilibri esaminati nelle pagine precedenti – e le strategie delineate per superarli – nell'Area Ceccotti devono essere collocate alcune funzioni – e infrastrutture .

a. *Sistema di parcheggi*

La prima fondamentale funzione – e infrastruttura – è un parcheggio che costituisca la base della riqualificazione funzionale della stazione ferroviaria. Il parcheggio da realizzare nell'Area Ceccotti costituisce una pre-condizione affinché la stazione ferroviaria di Civitanova Marche possa aspirare ad un *up-grading* funzionale – completando il ruolo di Civitanova Marche come polo logistico provinciale e aprendo la strada al superamento della grave carenza nella connettività ferroviaria.

Ma, nel dimensionare il parcheggio si deve tenere conto che la sua funzione – probabilmente ancora più significativa non solo per l'utenza strettamente cittadina ma anche per l'utenza proveniente dalla città dispersa e dal territorio provinciale – è anche quella di servire il centro storico della città. In questo caso, potendo trasformare mobilità in auto in mobilità a piedi, il centro storico – l'area relazionale-commerciale – di Civitanova Marche può essere sgravato di parte degli attuali flussi di traffico che lo attraversano.

La realizzazione del parcheggio, inoltre, crea le condizioni per riqualificare il piazzale antistante la stazione ferroviaria – punto di connessione tra parcheggio-stazione e città –, modificando innanzitutto l'uso che se ne fa oggi. Ad esempio, permetterebbe di liberare lo spazio pubblico dedicato al parcheggio delle auto – limitando il transito automobilistico ai soli taxi – e di restituire l'intero ambito ad un uso ricreativo e commerciale, con il conseguente aumento della dimensione dello spazio fruibile da parte dei pedoni in condizioni di sicurezza.

La drastica riduzione delle auto in movimento e in sosta aprirebbe la strada alla costruzione di un ampio sistema della mobi-

lità pedonale e ciclabile per la fruizione dell'intero luogo centrale da parte di residenti e utilizzatori non residenti. Sistema di mobilità facilmente realizzabile per l'assenza di pendenze, nonché per l'ampiezza e la geometria delle strade.

Le due funzioni che il parcheggio svolge si integrano perfettamente. Questa doppia funzione rende il parcheggio un'intrapresa economica di sicura riuscita – sullo sfondo di una fruizione del centro di Civitanova Marche che il sabato e la domenica raggiunge livelli elevatissimi e che, comunque, sono molto significativi anche durante la settimana.

b. Ampliamento della stazione ferroviaria

Il secondo tema relativo alla destinazione dell'Area Ceccotti sullo sfondo delle strategie delineate nelle pagine precedenti è l'ampliamento della stazione stessa e, probabilmente, la creazione di un nuovo fronte a ovest, verso l'Area Ceccotti. L'ampliamento deve essere considerato non solo rispetto all'obiettivo della riqualificazione funzionale della stazione con riferimento al suo ruolo nel sistema ferroviario nazionale, ma anche rispetto al fatto che essa dovrà diventare il punto focale della rete della metropolitana di superficie.

Ciò richiede, oltre a un consistente parcheggio per biciclette, anche spazi per la socializzazione e gli scambi – come in ogni stazione metropolitana di superficie. Deve anche prevedere la possibilità di un uso *drive-in* nei momenti di punta – nella forma di un parcheggio che permetta un rapido carico/scarico dei passeggeri – oltre alla possibilità di individuare una stazione per i taxi.

L'orientamento ad ovest della stazione permetterebbe di trasformare in una vera e propria piazza l'attuale Piazzale don Minzoni. Inoltre, sarebbe coerente con le direttrici di avvicinamento alla stazione ferroviaria dal territorio provinciale.

c. Polo di servizi privati

La realizzazione di un parcheggio correttamente dimensionato suggerisce di utilizzare l'Area Ceccotti per raggiungere l'obiettivo di una parziale concentrazione di servizi privati ai margini del luogo centrale – in particolare, di quei servizi che vengono fruiti in modo specifico e che suggeriscono un tempo di avvicinamento al luogo di erogazione molto rapido. L'attuale distribuzione dei servizi all'interno del “centro” risente della permeabilità automobilistica, praticamente di ogni suo angolo, del “centro” stesso. La drastica riduzione del transito per i non residenti suggerisce di ri-localizzare i servizi a “veloce fruizione” in un ambito più facilmente accessibile – come, appunto, l'Area Ceccotti.

La localizzazione nell'Area Ceccotti della produzione di servizi privati permette di non ridurre – e persino aumentare – il grado di *mixité* del “luogo centrale” – caratteristica fondamentale per la riqualificazione del centro stesso. Allo stesso tempo, introdurrebbe una varietà di funzioni nell'Area Ceccotti – varietà necessaria per integrare quest'area con il resto del “luogo centrale”.

d. Centro di attività multifunzionale

Il recupero della fabbrica della ex-fornace – e degli altri edifici di archeologia industriale – costituisce un tema progettuale a se stante. Il significato simbolico-identitario, soprattutto da una prospettiva paesaggistica, dell'Area Ceccotti è decisamente superiore a quello dell'Area Cecchetti proprio in ragione della sua visibilità – del segno che rappresenta nel paesaggio urbano della città. Qualsiasi sia la soluzione del problema della destinazione di questa area sembra opportuno – se non necessario – recuperare almeno parte dei manufatti di archeologia industriale esistenti.

In effetti, gli edifici della ex-fornace potrebbero essere utilizzati come nucleo centrale di un “centro multifunzionale” che ospiti attività ricreative e culturali – e con imprese del terziario

avanzato a forte contenuto di conoscenza e di creatività. Un *milieu* fortemente orientato ai giovani, alle professioni innovative basate sull'interazione, lo scambio di conoscenza e la dimensione europea e internazionale.

Per integrarsi con il sistema commerciale-residenziale di via Cecchetti – e per sostenere la traiettoria di valorizzazione di questa area – è necessario che nell'Area Ceccotti si formi una *mixité* commerciale, ricreativa e culturale alimentata da diverse attività. Attraverso via Galvani il collegamento tra gli edifici industriali storici e via Cecchetti è immediato. In effetti, non si deve mancare di notare che l'Area Ceccotti ha un orientamento verso via Cecchetti – al quale si deve ora aggiungere l'orientamento verso la stazione ferroviaria e Corso-Umberto I.

e. Parco urbano

Per la sua elevata densità residenziale, il centro di Civitanova Marche ha anche necessità di aggiungere un'area ricreativa a quelle già esistenti, le quali si riducono ai giardini pubblici di Piazza XX Settembre e alle aree verdi previste nell'ambito dell'espansione urbanistica dell'Area Cecchetti. La presenza del litorale e delle sue infrastrutture a ridosso del “luogo centrale” ha fatto passare in secondo piano nello sviluppo spaziale di Civitanova Marche l'offerta di servizi ricreativi nella forma di un parco urbano all'interno del perimetro del suo “luogo centrale”.

La mancanza di un parco urbano si configura, ora, come un dis-equilibrio in termini di qualità urbana per un area densamente popolata e fruita con finalità diverse da una utenza così vasta.

6. Dalle funzioni al piano generale d'area (masterplan)

6.1 L'importanza di un *masterplan*

L'identificazione delle funzioni da localizzare in un "vuoto urbano" costituisce il primo, fondamentale passo verso la soluzione del problema. Le funzioni individuate dovrebbero diventare un vincolo nella definizione dell'assetto urbanistico dell'area. Sullo sfondo dell'interpretazione proposta nelle pagine precedenti relativamente ai problemi di sviluppo spaziale e alla qualità urbana nella Provincia di Macerata, sono state ricavate le funzioni che dovrebbero essere localizzate nell'Area Ceccotti.

Il secondo, fondamentale passo è costituito dalla formulazione e approvazione di un *masterplan* – dettagliato quanto serve – dell'intera area di intervento: il progetto di uso dello spazio, vale a dire la localizzazione delle "infrastrutture" che sostengono le funzioni individuate

Le funzioni individuate in precedenza possono trovare, infatti, più di una soluzione urbanistica a seconda della considerazione e del valore assegnato a un insieme di fattori diversi. Certamente, il primo fattore è strettamente culturale: la comunità locale, partecipando direttamente o attraverso i suoi rappresentanti alla costruzione del *masterplan*, potrebbe preferire una soluzione a un'altra. Benché simili in termini funzionali, per ragioni che possono essere definite "culturali" – una questione di preferenze –, il processo decisionale che nasce dall'integrazione tra i punti di vista dei "saperi esperti", della comunità locale e degli amministratori può condurre a risultati diversi.

Il passaggio dall'identificazione alle funzioni strategiche – quelle individuate in precedenza – al *masterplan* dell'Area Ceccotti deve poi tenere conto di altre funzioni private, le quali devono essere comunque localizzate nell'area sulla base dei vincoli alla valorizzazione dei diritti di proprietà.

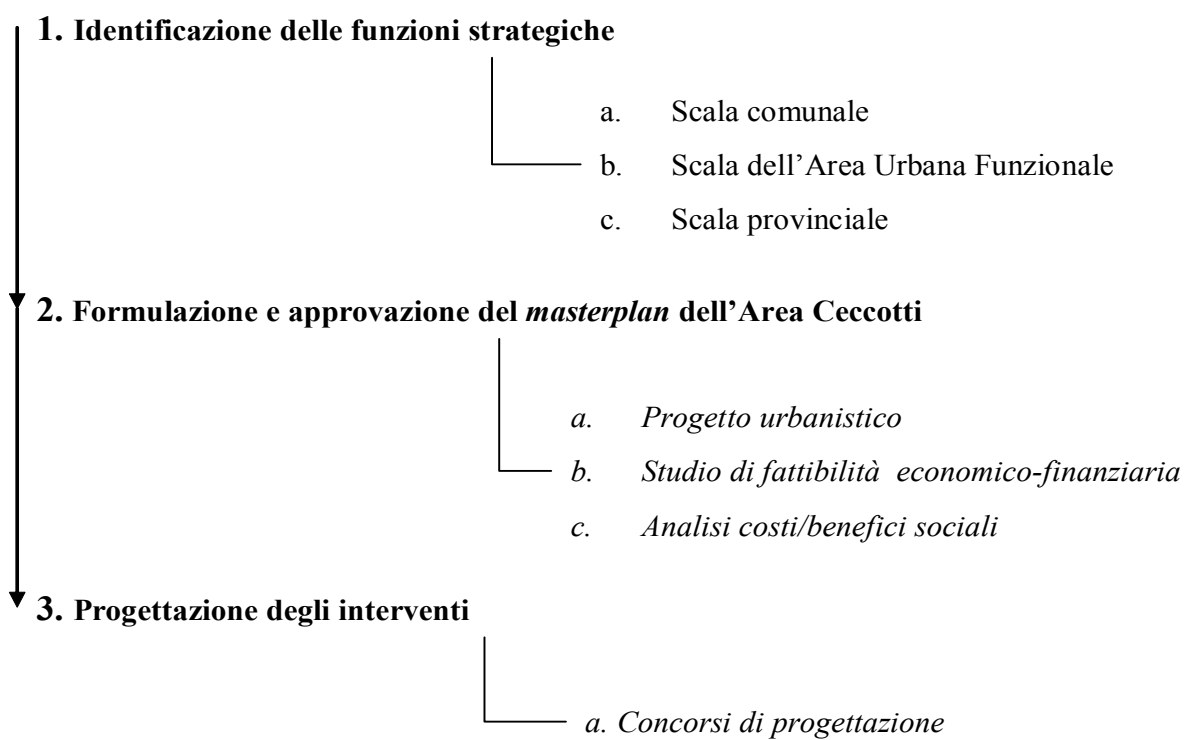
La formulazione di un *masterplan* dell'Area Ceccotti – come per ogni area soggetta a importanti interventi di trasformazione

urbana – costituisce un passaggio critico che dovrebbe essere sfruttato per almeno due ragioni. In primo luogo, come un esercizio di partecipazione pubblica che espanda la consapevolezza delle dinamiche territoriali alla scala del sistema urbano e della Provincia. Secondariamente, come esplorazione tecnicamente approfondita delle alternative e dei criteri di scelta della soluzione.

6.2 Diritti di proprietà, rendita urbana e costi/benefici sociali

Come tutti gli interventi di trasformazione urbana, la destinazione d'uso dell'Area Ceccotti solleva un fondamentale problema di gestione della distribuzione dei costi/benefici finanziari e della rendita urbana. L'Area Ceccotti è un “vuoto urbano” governato da diritti di proprietà privati e la negoziazione sulla distribuzione pubblico-privata della rendita generata dall'intervento costituisce un passaggio critico. Inoltre, l'Area è già in parte urbanizzata e un radicale cambiamento della destinazione d'uso come quello che si prospetta incide sul valore monetario degli edifici esistenti e sulla qualità urbana dei residenti.

L'intervento si configura come un classico caso di “urbanistica negoziata” – e in questi casi il tema della distribuzione della rendita è cruciale per ragioni di equità sociale. In questo tipo di interventi spesso si trascura il lato tecnico della questione – che precede la valutazione politica dell'accordo. Si trascura, cioè, che gli interventi di trasformazione urbana, soprattutto quando assumono una rilevante dimensione – come nel caso che si sta discutendo –, richiedono un accurato studio di fattibilità economico-finanziaria che quantifichi gli effetti re-distributivi dell'intervento. Cosa non facile da condurre, sia perché non è semplice quantificare il valore di beni pubblici che saranno prodotti sia perché gli effetti redistributivi si estrinsecano nel tempo, introducendo critici elementi di incertezza nella valutazione. Ma condurre un intervento di trasformazione urbana di queste dimensioni senza un accurato studio di fattibilità economico-finanziaria non sareb-



be giustificato: l'approccio "intuitivo" non può sostituire l'attenta analisi che il governo della rendita urbana richiede.

Il *masterplan* dovrebbe essere accompagnato anche da un'attenta analisi costi-benefici, la quale includa la valutazione delle esternalità positive/negative e la loro distribuzione nella comunità locale.

6.3 Un problema di pianificazione intercomunale

In questo studio la soluzione al problema della destinazione dell'Area Ceccotti – in primo luogo, l'identificazione delle funzioni che sarebbe opportuno vi siano localizzate (identificazione che costituisce il primo, necessario passo) – è scaturita da una interpretazione dei dis-equilibri che si presentano a tre scale territoriali diverse. Naturalmente, questa prospettiva analitica fa sorgere – e non bisogna né nascondere né sottovalutarlo – un critico problema di pianificazione di area vasta. Alle tre scale considerate – comunale, locale (sistema urbano), provinciale – si intersecano e sovrappongono prerogative istituzionali, visioni strategiche, priorità.

L'Amministrazione comunale di Civitanova Marche è l'ovvio livello di governo al quale la decisione (politica) sulla destinazione dell'Area Ceccotti sembra competere. Naturalmente, data la distribuzione delle competenze, l'Amministrazione provinciale costituisce un altro livello di governo che per ragioni istituzionali partecipa direttamente al processo decisionale. A questo "tavolo decisionale" non sono tuttavia rappresentati gli interessi, fondamentali, del sistema urbano funzionale – i quali, tuttavia, potrebbero essere interpretati dall'Amministrazione comunale e dall'Amministrazione provinciale.

La destinazione dell'Area Ceccotti è una questione strategica per lo sviluppo della Provincia di Macerata: essa ha profonde conseguenze, a livelli diversi, sullo sviluppo economico di lungo periodo dell'intero territorio Provinciale. Sarebbe necessario, per trovare una soluzione sostanziale, identificare e mettere a punto

un efficace meccanismo di co-pianificazione. Infatti, questo è un caso evidente per il quale si impone di stabilire una relazione sostanziale tra pianificazione comunale, pianificazione intercomunale e pianificazione provinciale. L'Area Ceccotti è un ambito nel quale sperimentare, nella Provincia di Macerata, uno schema innovativo di processo decisionale di area vasta. È un ambito nel quale introdurre un sistema di *governance* in grado di conciliare interessi locali (comunali) e interessi provinciali.

7. Conclusioni

La formulazione di una strategia di sviluppo economico per la Provincia di Macerata deve partire dal riconoscimento delle interdipendenze spaziali che caratterizzano oggi questo territorio. Ciò significa riconoscere – come suggerisce di fare l'esperienza di altri paesi europei – l'esistenza dei sistemi locali, ovvero di aree intercomunali che presentano una specifica dimensione, struttura socio-economica e potenzialità di sviluppo economico. Aree che richiedono specifiche politiche territoriali.

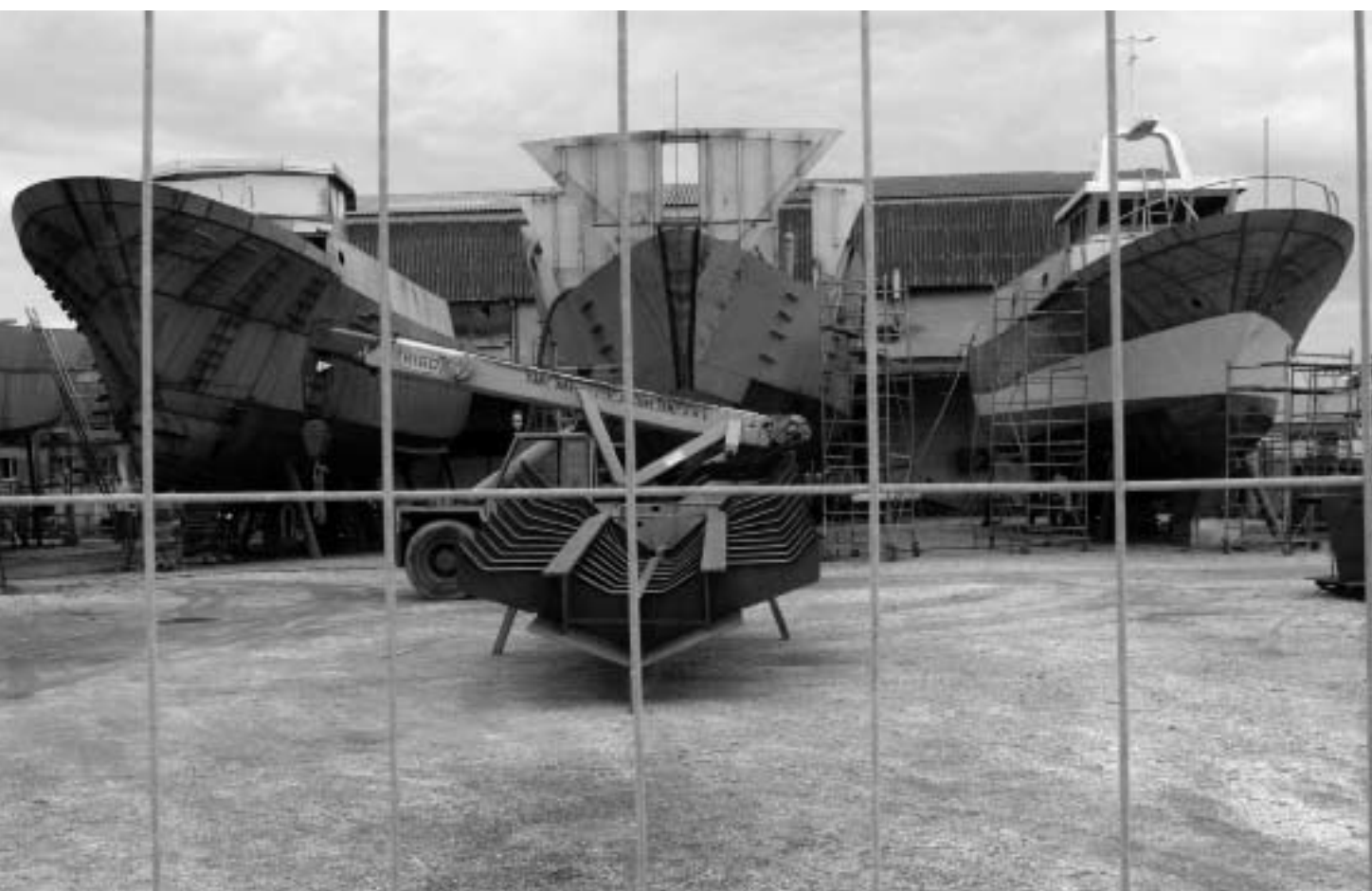
L'interdipendenza spaziale nella Provincia di Macerata si esprime, tuttavia, anche nella gerarchia delle funzioni che, per ragioni geografiche o economiche, sono localizzate nei diversi sistemi locali – siano essi a carattere industriale, agricolo, terziario o turistico. Dal punto di vista della gerarchia tra sistemi locali, la posizione che ha il Comune di Civitanova Marche deve costituire un tema di riflessione. In primo luogo, si deve notare come, per ragioni geografiche (e storiche), esso sia diventato l'interfaccia logistica dell'intera Provincia – sia della mobilità automobilistica che ferroviaria. Negli ultimi due decenni è diventato anche il comune *pivot* di un sistema locale che concentra una parte molto rilevante dell'economia regionale – non solo della Provincia di Macerata. Ospita, inoltre, il più grande e moderno mercato – scambi e socializzazione – delle Marche.

Tutto ciò pone una questione fondamentale: la relazione tra la

pianificazione economica e urbanistica a livello comunale, intercomunale e provinciale. Proprio per la sua posizione nella gerarchia territoriale, ogni scelta di sviluppo spaziale del Comune di Civitanova Marche ha effetti che si propagano all'intera Provincia, modificando gli equilibri tra sistemi locali, aree, insediamenti. Ogni scelta di questo Comune finisce per vincolare anche la traiettoria di sviluppo economico provinciale.

La destinazione dell'Area Ceccotti è un esempio, ricco di significato, delle implicazioni di area vasta di una scelta locale (comunale). Questo studio non intende essere semplicemente un esercizio che mostri il significato e le implicazioni delle interdipendenze territoriali nella Provincia di Macerata. Intende essere anche un suggerimento concreto a riprendere – all'interno di un meccanismo di regolazione che vede, per ovvie ragioni istituzionali, l'Amministrazione provinciale in una posizione chiave – l'esplorazione del tema della destinazione dell'Area Ceccotti. Un suggerimento a ri-formulare un *masterplan* per questa area da una prospettiva strategica: assumendo lo spazio provinciale e i suoi dis-equilibri come riferimento e il medio lungo-periodo come l'orizzonte temporale sul quale analizzare gli effetti delle decisioni.





Orientamenti per una strategia di sviluppo economico della Provincia di Macerata

L'itinerario di riflessione sul tema "Orientamenti per una strategia di sviluppo economico della Provincia di Macerata" promosso dalla Camera di Commercio di Macerata – e sostenuto dalla Fondazione Carima – è iniziato con la 5ª Conferenza Programmatica (Fiastra, novembre 2005). L'obiettivo di questa iniziativa è contribuire alla costruzione di una strategia di sviluppo economico partecipata ed efficace producendo e condividendo analisi, metodi di lavoro, riflessioni e idee progettuali.

I materiali prodotti dal Gruppo di lavoro negli ultimi due anni, presentati e discussi in diverse iniziative pubbliche, sono diffusi – anche nella loro versione preliminare – attraverso il sito web del progetto, attivo dal maggio del 2006: <http://www.ppw.it/stmc>. Oltre ai testi elencati di seguito, nel sito web del Progetto sono disponibili i materiali prodotti in occasione della 5ª, 6ª e 7ª Conferenza programmatica e altri testi di carattere analitico e progettuale.



[HTTP://WWW.PPW.IT/STMC](http://www.ppw.it/stmc)



Camera di Commercio
Macerata



FONDAZIONE
CASSA DI RISPARMIO
DELLA PROVINCIA DI MACERATA