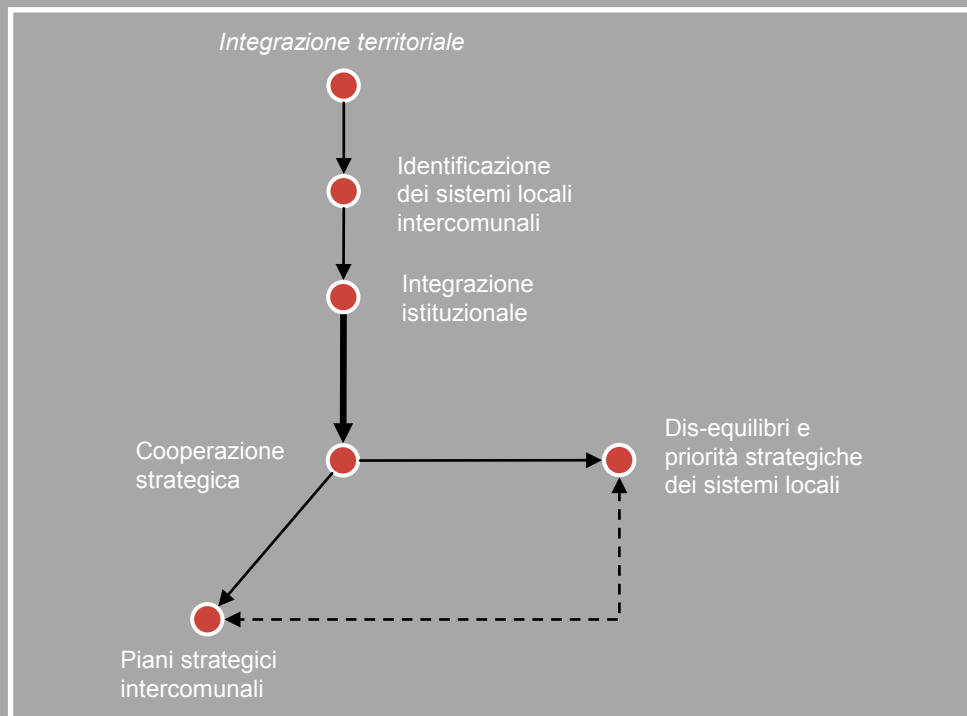


novembre 2012



Strategie di sviluppo economico nel territorio della Provincia di Macerata



Studio condotto da Antonio G. Calafati con la collaborazione di PUBLIC POLICY WORKSHOP (WWW.PPW.IT) su incarico della Camera di Commercio di Macerata

I materiali sino ad oggi prodotti possono essere letti e scaricati dal sito web "Orientamenti per una strategia di sviluppo economico della Provincia di Macerata": <http://www.camcom.it>

Prefazione

Questo rapporto sintetizza il percorso di riflessione sulla strategia di sviluppo economico della Provincia di Macerata promosso dalla Camera di Commercio di Macerata e sostenuto dalla Fondazione CARIMA. L'obiettivo che ci siamo posti quando nel novembre del 2005 – in occasione della Conferenza programmatica svoltasi all'Abbadia di Fiastra – abbiamo avviato questa riflessione era di contribuire all'identificazione e, per quanto di nostra competenza e possibilità finanziarie, attuazione di una strategia di sviluppo economico per il nostro territorio. Alla metà del decennio scorso ci sembrava già evidente che sarebbero state necessarie profonde trasformazioni per mantenere il territorio provinciale lungo una soddisfacente traiettoria di sviluppo economico-sociale. Sullo sfondo delle profonde trasformazioni del contesto sociale ed economico nel quale operano le famiglie e le imprese, molti territori in Italia e in Europa hanno adeguato, nell'ultimo decennio, la loro strategia di sviluppo. Anche il territorio della provincia di Macerata, secondo la valutazione della Camera di Commercio, avrebbe dovuto aprirsi a una riflessione vasta, partecipata e condivisa sulle sue potenzialità e criticità per poter rispondere alle sfide poste dalla nuova situazione.

Il rafforzamento del mercato unico europeo, la nascita dell'Euro, l'internazionalizzazione dei processi di produzione e la rivoluzione prodotta dalle nuove tecnologie della comunicazione e dell'informazione (ICT) hanno cambiato radicalmente i fattori di competitività delle imprese nell'ultimo decennio. I mutamenti culturali e la crescente importanza dei fattori che definiscono il "grado di sviluppo" di un territorio – e non solo il suo "grado di crescita" – hanno

profondamente modificato, a loro volta, i modelli di consumo delle famiglie e degli individui, nonché il loro rapporto con il territorio. Alla Camera di Commercio, espressione del mondo delle imprese, le implicazioni di lungo periodo di questi cambiamenti per il tessuto produttivo e il benessere economico sono apparse subito come di grande portata: per il territorio provinciale si apriva una fase nuova che avrebbe richiesto un profondo adeguamento economico, organizzativo e istituzionale.

Negli ultimi sei anni la Camera di Commercio ha promosso, presentato – e divulgato attraverso numerosi incontri pubblici – studi, analisi e progetti, proponendoli come “Orientamenti per una strategia di sviluppo economico”. Lo ha fatto nella consapevolezza che ad essa spetta il compito istituzionale di promuovere la crescita del mondo produttivo locale anche contribuendo a migliorare e ampliare la conoscenza necessaria per realizzare efficaci ed eque politiche di sviluppo locale. Questo corpo di riflessioni e analisi resterà a disposizione dei decisori pubblici in questa nuova e difficile fase caratterizzata da profondi mutamenti economici e istituzionali.

Nel presentare la sintesi del nostro percorso di riflessione siamo naturalmente consapevoli di non aver affrontato tutti i temi. Come già sottolineato, la Camera di Commercio intendeva contribuire alla costruzione di un “piano di sviluppo strategico provinciale” ma, certo, per vincoli istituzionali e disponibilità di risorse finanziarie e organizzative non poteva sostituirsi al sistema politico locale nella realizzazione di questo compito. Attraverso la nostra esplorazione – necessariamente parziale – dell’economia e della società della provincia di Macerata crediamo, comunque, di avere indicato un metodo di lavoro e una prospettiva interpretativa del territorio provinciale che potranno rivelarsi utili nel processo di modernizzazione economica, sociale e politica del territorio della Provincia di Macerata – processo che dovrà necessariamente avviarsi nei prossimi anni.

Per quanto riguarda il metodo di lavoro, la condivisione e la trasparenza

sono state il nostro ancoraggio. Su ciascun argomento affrontato e proposto alla riflessione della comunità provinciale abbiamo prodotto un testo scritto, comprensibile nei contenuti per il cittadino informato e consapevole, disponibile in rete (e, dunque, facilmente accessibile). In genere, gli studi e i progetti sono stati presentati e discussi in incontri pubblici già a uno stadio intermedio e, successivamente, presentati nella loro stesura finale. Seguendo questo metodo, abbiamo potuto esprimere il nostro punto di vista in modo chiaro e offrire la possibilità a chiunque di confrontarsi con le nostre analisi, visioni strategiche e proposte progettuali.

In definitiva, in questi anni abbiamo provato a contribuire al dibattito pubblico locale mettendo in circuito “conoscenza rilevante”, con l’obiettivo di stimolare e motivare la partecipazione diretta della società civile, oltre che sostenere i decisori pubblici nelle loro scelte – partecipazione che oggi, in Europa, è un elemento fondante dei processi democratici, un punto fermo nei protocolli decisionali suggeriti dall’Unione Europea. Non lo abbiamo fatto solo per soddisfare il crescente desiderio di partecipazione diretta delle comunità locali – desiderio che si è concretizzato nell’elevata partecipazione agli incontri pubblici di presentazione e discussione delle nostre analisi e riflessioni. Lo abbiamo fatto anche perché consapevoli che in una fase così difficile, caratterizzata da una profonda incertezza, è necessario “pensare insieme” per formulare politiche pubbliche efficaci.

Per quanto riguarda la prospettiva interpretativa, l’Unione Europea e le implicazioni dell’integrazione economica, sociale e culturale nello spazio europeo sono state il nostro ancoraggio. Abbiamo cercato di guardare al nostro territorio dalla prospettiva europea perché con l’Europa siamo oramai profondamente integrati. La competizione territoriale nello spazio europeo è un dato di fatto – e diventerà sempre più forte. Famiglie e imprese desiderano trovare nel territorio in cui vivono la “qualità” che possono trovare in altri territori e in altre città italiane ed europee. In particolare, per cultura, esperienza diretta, scambi di informazione le nuove generazioni sono in grado

di fare confronti e hanno acquisito una elevata propensione alla mobilità – fattori, entrambi, che mettono i territori in competizione.

Occupazione, produttività e reddito occupano, ovviamente, il primo posto nella nostra riflessione. Ma questi temi non possono essere più separati dalla sostenibilità ambientale, dalla mobilità sostenibile, dalla coesione sociale, da un razionale uso del suolo, dalla disponibilità di beni pubblici, dall'efficienza energetica e così via. Nessun territorio resterà competitivo e sarà in grado di mantenere il proprio livello di benessere se non affronterà questi temi, ponendosi e raggiungendo obiettivi in un grado soddisfacente – in definitiva, adeguandosi agli standard europei.

Dopo sei decenni di espansione economica, nel territorio della Provincia di Macerata si è sedimentato un potenziale di sviluppo economico di tutto rilievo. Dato il capitale fisico, ambientale e umano di cui dispone, data la sua geografia – e la sua base industriale –, non mancano le pre-condizioni per identificare e realizzare una strategia di sviluppo economico capace di mantenere o incrementare l'attuale livello di benessere economico. Crediamo che l'evidenza del carattere strutturale dell'attuale crisi economica e le profonde riforme istituzionali che il Governo italiano sta introducendo abbiano reso consapevoli le famiglie, le imprese, le istituzioni intermedie e il sistema politico locale dell'importanza di definire una strategia di sviluppo economico per il territorio provinciale. Per il raggiungimento di questo obiettivo la Camera di Commercio continuerà ad impegnarsi.

Giuliano Bianchi
Presidente della CCIAA di Macerata

Macerata, novembre 2012

Indice

Prefazione 5

1. Introduzione 13

IL SETTORE INDUSTRIALE NELL'ECONOMIA DELLA PROVINCIA DI MACERATA 28

LETTURA DEL TERRITORIO PROVINCIALE 30

2. I sistemi locali della Provincia di Macerata 31

2.1 Premessa 31

2.2 I sistemi locali della Provincia di Macerata: ipotesi 32

2.3 Sistemi locali: gerarchie economiche 33

DINAMICHE DEMOGRAFICHE NEI COMUNI DELLA PROVINCIA DI MACERATA 34

LA POPOLAZIONE STRANIERA NELLA PROVINCIA DI MACERATA 35

DINAMICHE DEMOGRAFICHE COMUNALI 36

LE TRAIETTORIE DI CRESCITA DEI PRINCIPALI COMUNI DELLA PROVINCIA 38

I SISTEMI LOCALI DELLA PROVINCIA DI MACERATA: UN'IPOTESI DI LAVORO 42

IL SISTEMA URBANO DI CIVITANOVA MARCHE 46

I SISTEMI MANIFATTURIERI DELLA PROVINCIA DI MACERATA: SPECIALIZZAZIONE PRODUTTIVA 48

LA FRAMMENTAZIONE AMMINISTRATIVA 50

3. Il governo dei sistemi intercomunali	51
3.1 Premessa	51
<i>SISTEMI LOCALI: RESISTENZA E CAPACITÀ DI REAZIONE</i>	53
3.2 Analisi e strategie: comuni o sistemi locali?	55
<i>AUTONOMIA STRATEGICA DEI SISTEMI LOCALI</i>	56
<i>MODELLI DI COSTRUZIONE INTEGRATA DI STRATEGIE DI SVILUPPO LOCALE</i>	57
<i>PERCORSI DI INTEGRAZIONE ISTITUZIONALE</i>	60
<i>RAPPORTO "SPRAWL URBANO IN EUROPA" □ AGENZIA EUROPEA DELL'AMBIENTE, 2006</i>	62
4. L'organizzazione spaziale: criticità	63
4.1 Premessa	63
4.2 L'importanza economica dell'organizzazione spaziale	64
<i>VALLE DEL CHIANTI: I SISTEMI URBANI DI CIVITANOVA MARCHE, MACERATA E TOLENTINO</i>	66
<i>VALLE DEL POTENZA: SISTEMI TERRITORIALI INDUSTRIALI-RESIDENZIALI E SISTEMI TERRITORIALI RURALI</i>	68
<i>SISTEMI PERIURBANI IN TRANSIZIONE</i>	70
4.3 L'organizzazione spaziale dei sistemi locali	72
<i>IL SISTEMA DEI MERCATI INTERNI E LA LORO PERDITA DI FUNZIONE</i>	74
<i>INTEGRAZIONE SPAZIALE E DECLINO DEI CENTRI STORICI MINORI</i>	75
4.4 Uso del suolo e conservazione dei paesaggi rurali	76
4.5 Organizzazione spaziale: piani e progetti	78
<i>LA VALLE DEL POTENZA: ORGANIZZAZIONE TERRITORIALE E SVILUPPO ECONOMICO DI UN SISTEMA PERIURBANO</i>	80
<i>IL SISTEMA URBANO DI MACERATA</i>	82
<i>CONFIGURAZIONE DEI CICLI CIRCADIANI</i>	84
<i>IL SISTEMA URBANO DI CIVITANOVA MARCHE: PRINCIPALI FLUSSI DI PENDOLARISMO PER MOTIVI DI LAVORO</i>	85
<i>IL SISTEMA URBANO DI MACERATA: PRINCIPALI FLUSSI DI PENDOLARISMO PER MOTIVI DI LAVORO</i>	86
<i>IL SISTEMA URBANO DI TOLENTINO: PRINCIPALI FLUSSI DI PENDOLARISMO PER MOTIVI DI LAVORO</i>	87
<i>L'AREA CECCOTTI DI CIVITANOVA MARCHE: SVILUPPO SPAZIALE E QUALITÀ URBANA</i>	88
<i>QUALITÀ TERRITORIALE E SVILUPPO DEL SETTORE MANIFATTURIERO</i>	90

5. Qualità territoriale e sviluppo economico	91
5.1 Premessa	91
5.2 Residenza e qualità urbana	92
5.3 Manifattura e qualità territoriale	93
MACERATA CITTÀ DELLA CULTURA: STRATEGIE, POLITICHE, AZIONI	96
5.4 Dalla qualità territoriale alla lealtà territoriale	98
IL SISTEMA TERRITORIALE DI CIVITANOVA MARCHE: TRENO URBANO E MOBILITÀ SOSTENIBILE	100
5.5 La qualità ambientale del territorio	102
5.6 I fattori della competizione territoriale	103
IL TRENO URBANO DELLA BASSA VALLE DEL CHIANTI: RIQUALIFICAZIONE TERRITORIALE E SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	104
5.7 Il paradigma della competizione territoriale e lo sviluppo locale	108
VERSO UN PROGETTO DI VALORIZZAZIONE URBANA: L'AREA CENTRALE DEL SISTEMA TERRITORIALE DI CIVITANOVA MARCHE	110
<i>CONSERVAZIONE DEL CAPITALE E SVILUPPO ECONOMICO</i>	<i>112</i>
6. Conservazione e sviluppo economico	113
6.1 Premessa	113
6.2 Articolazione territoriale	114
6.3 Popolazione residente e scala dell'attività economica	115
<i>DINAMICHE DEMOGRAFICHE NELL'ALTA VALLE DEL CHIANTI</i>	<i>118</i>
<i>DEMOGRAFIA SOSTENIBILE – I</i>	<i>119</i>
6.4 Aumento dell'occupazione e della residenza	120
<i>DEMOGRAFIA SOSTENIBILE – II</i>	<i>122</i>
<i>DINAMICHE DEMOGRAFICHE NEI COMUNI MACERATESI DEL PARCO NAZIONALE DEI MONTI SIBILLINI</i>	<i>123</i>
<i>IL SISTEMA TERRITORIALE DI PIEVEBOVIGLIANA-FIORDIMONTE</i>	<i>125</i>
IL SISTEMA TERRITORIALE DI PIEVEBOVIGLIANA: UNA STRATEGIA DI SVILUPPO TURISTICO	126

1. Introduzione

1. Dopo un lungo periodo di intensa e lineare crescita economica, determinata soprattutto dalla rapida espansione del settore manifatturiero e dall'aumento della produttività nel settore agricolo, nell'ultimo decennio l'economia della Provincia di Macerata è entrata in una fase di trasformazione. Benché non vi sia ancora una visione strategica condivisa, la necessità di profondi cambiamenti strutturali per garantire la continuazione della traiettoria di sviluppo è diventata largamente condivisa. Così come l'Italia e la Regione Marche, la Provincia di Macerata è alla ricerca di un nuovo modello di sviluppo.

La cesura emersa negli ultimi anni nella traiettoria di sviluppo economico è stata determinata, principalmente, da due fattori. Da una parte, il contesto competitivo del più importante pilastro della base economica provinciale – il settore manifatturiero, composto soprattutto dal settore calzaturiero e tessile – ha subito un profondo cambiamento come conseguenza del processo di internazionalizzazione dell'economia europea, delle nuove tecnologie della comunicazione e del cambiamento nei modelli di consumo degli individui. Dopo il Trattato di Maastricht e, in particolare, dopo l'unificazione monetaria, nello spazio europeo il quadro competitivo è profondamente cambiato. Ciò è avvenuto anche come conseguenza dei nuovi vincoli macro-economici che

l'Unione Europea si è data. Il progetto “*Europa 2020*” [http://ec.europa.eu/europe2020/index_it.htm] riassume gli elementi di questa nuova fase della storia europea.

Il secondo fattore che ha determinato una cesura è il mutamento delle preferenze degli individui circa le fonti del loro benessere. Si è progressivamente consolidato un “modello europeo di territorio” come standard di riferimento per la competizione territoriale: individui e imprese, diventati entrambi più mobili nello spazio per ragioni culturali, tecnologiche ed economiche, cercano territori con determinate caratteristiche qualitative. Con “*Lo schema di sviluppo spaziale*” (1999) e “*L’agenda territoriale*” (2007) l’Unione Europea aveva delineato con chiarezza i termini del paradigma della competizione territoriale. Il consolidarsi della competizione territoriale ha palesato profondi dis-equilibri e gravi carenze nell’assetto territoriale della Provincia di Macerata, nella quale il tema della qualità territoriale è stato a lungo ignorato nella convinzione che fosse una questione irrilevante. Ma ora appaiono necessari profondi cambiamenti nell’organizzazione territoriale, che dovranno essere realizzati molto rapidamente se si vuole mantenere un sufficiente livello di competitività territoriale.

I cambiamenti delle condizioni competitive delle imprese e gli effetti negativi della perdita di competitività territoriale non hanno riguardato soltanto il settore manifatturiero ma anche altri settori di base dell’economia della Provincia. In particolare il settore agricolo, il settore della formazione universitaria e il settore turistico – i quali, pur avendo un peso comparativamente molto minore contribuiscono alla base economica in misura significativa – si sono trovati ad affrontare vincoli e problemi nuovi. Questi settori che, attraverso la loro espansione, avrebbero potuto compensare il declino o la stagnazione del settore manifatturiero corrono essi stessi il rischio di un declino o di una stagnazione.

Il settore agricolo, che fino agli anni Cinquanta ha costituito la principale base economica nella Provincia e che tuttora “governa” gran parte del suolo provinciale, ha realizzato negli scorsi decenni una “modernizzazione incompiuta”. Attualmente, non ha una struttura produttiva in grado di reggere la competizione sotto i nuovi vincoli della sostenibilità ambientale dei processi di produzione e del mantenimento del capitale naturale e paesaggistico. Piuttosto che tecnologiche, le carenze sono organizzative, come conseguenza della dimensione delle imprese e delle forme di conduzione. Le imprese che si caratterizzano per una gestione moderna sono ancora in numero molto limitato e il settore nel suo complesso palesa profonde carenze manageriali e strategiche.

Il settore universitario – le Università di Camerino e Macerata – è in una evidente fase di stallo. In effetti, vi è stato un cambiamento profondo del mercato dell’istruzione terziaria in Italia negli ultimi dieci anni. A seguito dell’attuazione del “Bologna Process”, e della conseguente standardizzazione dei percorsi formativi nello spazio europeo, che in Italia è stato molto rapido, è avvenuta una vera e propria “rivoluzione” nel settore dell’istruzione universitaria. Peraltro, l’espansione delle nuove tecnologie dell’informazione e della comunicazione, oltre a modificare la produzione e lo scambio del servizio “istruzione”, ha condotto alla nascita di numerosi atenei telematici, i quali stanno influenzando l’evoluzione del mercato. In termini di iscritti e, soprattutto, in termini di studenti residenti di provenienza extra-provinciale ed extra-regionale, i due atenei della Provincia di Macerata hanno avuto una regressione – come molti altri atenei “periferici” non sostenuti da un ampio bacino di utenza locale. Soltanto una ri-definizione del loro profilo scientifico, culturale e logistico – processo che sembra essersi avviato – permetterà

a questo settore di mantenere o accrescere gli attuali livelli di attività.

Il settore turistico, a lungo trascurato, non svolge un'importante funzione economica. In termini congiunturali, certamente questa è una conseguenza delle condizioni macro-economiche dell'Italia, che hanno determinato una stagnazione o una riduzione della domanda. Tuttavia, il problema è strutturale, di lungo periodo. Vi sono altre ragioni, più profonde, per spiegare lo scarso sviluppo del settore turistico. Si dovrebbe essere in primo luogo consapevoli che questo stato di cose è la conseguenza delle profonde manomissioni del capitale paesaggistico e del capitale naturale, le quali hanno condotto a una irreversibile erosione dell'attrattiva di ampie porzioni di territorio costiero, collinare e montano. Anche numerosi centri storici sono stati manomessi e, soprattutto, continuano ad essere utilizzati secondo regole d'uso che contrastano con le loro peculiarità, diminuendone l'attrattiva turistica. Anche un errato modello di fruizione proiettato nel mercato turistico è una causa dello scarso sviluppo turistico. Invece di valorizzare i "luoghi" ("micro-sistemi locali") intatti e di grande valore si è preferito presentare la Provincia nella sua interezza, suggerendo esplorazioni territoriali piuttosto che lunghi soggiorni locali. Inoltre, il mercato turistico, anche come conseguenza della mobilità degli individui e dell'apertura di nuovi spazi, è diventato più competitivo.

In questa nuova fase che si è aperta, tutti i settori di base dell'economia della Provincia di Macerata devono realizzare un profondo adeguamento tecnologico, organizzativo e strategico. Nessuno dei settori economici rilevanti è al riparo dalla competizione e dalle sue distruttive conseguenze. Ciò determina un'incertezza di fondo che soltanto le politiche pubbliche possono trasformare da sfida a opportunità. Per tutte queste ragioni,

nell'arco di un decennio, anche come conseguenza di un contesto nazionale in declino economico, la continuazione di una soddisfacente traiettoria di sviluppo economico è diventata un obiettivo difficile da raggiungere per il territorio della Provincia di Macerata. Per mantenere un adeguato livello di competizione territoriale sono necessari profondi mutamenti della struttura socio-economica, da progettare e realizzare in una prospettiva di medio-lungo periodo attraverso un sistema di politiche pubbliche integrato territorialmente e settorialmente.

2. Quando un territorio si trova a dover affrontare una profonda fase di trasformazione strutturale, la formulazione di un “piano strategico” – l’identificazione di una strategia di sviluppo economico – costituisce uno strumento ormai standard in Europa. Per sua natura, un “piano strategico” è un piano che nasce dalla collaborazione degli attori sociali, pubblici e privati, che operano in un territorio, che si fonda sulla condivisione della conoscenza locale, sul confronto sugli obiettivi di medio e lungo periodo, sulla convergenza verso una visione di lungo periodo dei caratteri dell’economia e della società.

Il problema principale che la pianificazione strategica deve risolvere è il coordinamento delle azioni di adeguamento strutturale che gli agenti privati e pubblici attuano ciascuno perseguendo il proprio disegno. Quando un territorio è soggetto a profonde trasformazioni il rischio maggiore è che le azioni di adeguamento dei singoli agenti (e settori) non siano coerenti, che si elidano a vicenda, che creino esternalità negative per altri agenti o parti del territorio. In un territorio come quello della Provincia di Macerata, così fortemente antropizzato ed integrato, con un numero di imprese estremamente elevato – carattere tipico di gran parte

dei sistemi di produzione locali italiani –, con un’elevata frammentazione amministrativa, senza una grande città dominante, il rischio di risposte strategiche incoerenti, inefficaci e inefficienti è molto elevato. Per territori così “complessi”, la gestione delle interdipendenze è la chiave del successo nel medio/lungo periodo.

Le riflessioni analitiche e progettuali sintetizzate e contestualizzate in questo studio sono state condotte nel periodo 2006-2011 come contributo della Camera di Commercio – sostenuta in questa attività dalla Fondazione CARIMA – alla costruzione di un “piano di sviluppo strategico provinciale”. Come in precedenza richiamato, un piano strategico richiede che sia prodotta e messa in comune “conoscenza locale” come ausilio alla costruzione di efficaci condivise politiche pubbliche. Proprio per il loro carattere di contributo a una riflessione più ampia, le analisi e i progetti portati “al tavolo” dalla Camera di Commercio di Macerata trattano soltanto *alcuni* dei temi che devono essere affrontati in una prospettiva strategica.

Sembra, a questo proposito, opportuno sottolineare che, contestualmente alle attività di analisi e progettazione promosse a partire dal 2006 dalla Camera di Commercio di Macerata, vi sono state altre esplorazioni conoscitive, su temi diversi, promosse da attori locali. Tra esse si segnalano, per importanza, gli studi commissionati nel 2007 dall’Amministrazione Provinciale alle Università di Camerino e Macerata e lo studio commissionato da Confindustria Macerata alla società *The European House – Ambrosetti*. L’itinerario di analisi e progettazione promosso dalla Camera di Commercio dovrebbe dunque essere visto nell’ambito della generale riflessione strategica che si è avviata nella Provincia di Macerata.

La caratteristica metodologica alla base dell’itinerario promosso dalla Camera di Commercio consiste nel percorso

“disequilibri-obiettivi-progetti” che viene proposto come metodo di lavoro. La dimensione strategica della pianificazione dello sviluppo locale consiste, infatti, nell’identificare progetti da valutare *ex-ante* nei loro effetti economici e sociali all’interno di una costellazione di interventi che si rafforzano a vicenda come conseguenza del fatto che i loro effetti si sommano sinergicamente. Per questa ragione, la costruzione di una strategia di lungo periodo deve esprimersi in una “visione” e, allo stesso tempo, nell’identificazione di un “parco progetti” che ne permetta l’attuazione concreta.

L’attività orientata alla costruzione del Piano strategico condotta dalla Camera di Commercio di Macerata nel periodo 2006-2011 può essere riassunta in termini dei seguenti temi:

- A. articolazione funzionale del territorio della Provincia di Macerata (formazione di sistemi intercomunali);*
- B. il governo dei sistemi intercomunali;*
- C. caratteri dell’organizzazione spaziale;*
- D. qualità territoriale e sviluppo economico;*
- E. conservazione del capitale e sviluppo economico.*

Questi cinque temi sono stati esplorati sia in termini analitici, con studi che hanno identificato dis-equilibri e opportunità, sia in termini di linee di intervento (“programmi”) che in termini pre-progettuali, arrivando a un livello di definizione degli interventi che permettesse di esplicitare a livello qualitativo la costellazione di costi-benefici che essi generavano.

3. Le esplorazione analitiche e programmatiche condotte sul primo tema (*“Articolazione funzionale del territorio della Provincia di*

Macerata”) sono state sintetizzate nel Cap. 2 del presente studio. Si tratta di un tema che avrebbe dovuto essere affrontato già da molti anni e che ora diventa particolarmente urgente. Infatti, la revisione dei confini provinciali che dovrà essere condotta nei prossimi mesi non può avvenire senza tenere conto delle logiche gravitazionali e funzionali del territorio. D’altra parte, la stessa revisione dei poteri delle Province comporterà un aumento dei poteri dei Comuni, rendendo ancora più pregnante il tema della cooperazione strategica intercomunale.

Così come è accaduto in molte altre parti d’Italia, lo sviluppo spaziale e relazionale ha determinato nella Provincia di Macerata profondi e del tutto evidenti processi di integrazione territoriale. Questi processi hanno condotto alla formazione di “sistemi locali intercomunali” – con la formazione, in numerosi casi di vere e proprie conurbazioni. Alcuni comuni maggiori – Civitanova Marche, Macerata, Recanati, Tolentino, Camerino, Cingoli – sono diventati centri di gravità di territori intercomunali (“sistemi locali intercomunali”) molto vasti, che andrebbero analizzati e governati come unità. Di conseguenza, all’interno di questi sistemi i confini comunali dovrebbero perdere gran parte del loro significato politico-amministrativo (pur mantenendo un significato culturale e identitario)

Il fatto è che anche i confini provinciali hanno perso di rilievo come conseguenza dei processi di integrazione territoriale. Si possono fare degli esempi eclatanti. Il territorio del comune di Loreto che, osservato su una mappa, risulta incastonato nel territorio della Provincia di Ancona, è oramai in termini spaziali oltre che relazionali del tutto integrato con il territorio del comune di Porto Recanati. Soprattutto come conseguenza dello sviluppo spaziale degli ultimi anni, i territori dei due comuni formano una vera e propria conurbazione. Sarebbe stato opportuno associare

il comune di Loreto alla Provincia di Macerata già da molti anni. Un caso ancora più importante per il rilievo economico dei comuni coinvolti è quello del “distretto calzaturiero”. In tutta evidenza i comuni di Porto Sant’Elpidio e Sant’Elpidio a Mare sono profondamente integrati con il comune di Civitanova Marche e con quello di Montecosaro. La zona industriale di Casette d’Ete (Sant’Elpidio a Mare) è, di fatto, un *continuum* con la zona commerciale di Montecosaro – e al centro di questi due ambiti territoriali si trova lo svincolo per l’accesso alla superstrada della Val di Chienti. Le stesse considerazioni valgono con riferimento alle relazioni spaziali e territoriali tra Civitanova Marche e Porto Sant’Elpidio.

Questa lettura in termini di sistemi intercomunali permette di evidenziare in modo chiaro le gerarchie di importanza economica dei diversi sistemi. Ad esempio, emerge con chiarezza che il sistema locale che ha Civitanova Marche come centroide ha un ruolo economico fondamentale nel territorio provinciale. Inoltre, permette di rappresentare con maggiore precisione la dicotomia tra aree interne e aree costiere che caratterizza la Provincia di Macerata.

4. Nel Cap. 3 sono sintetizzate le esplorazioni progettuali condotte sul tema della cooperazione/integrazione istituzionale tra i comuni che formano i sistemi locali intercomunali in cui si articola oggi il territorio della Provincia di Macerata. Si tratta di un tema decisivo rispetto all’obiettivo di migliorare la qualità territoriale – l’efficacia e l’efficienza delle politiche pubbliche –, passo intermedio necessario per attuare le trasformazioni strutturali richieste dal nuovo contesto competitivo.

L’integrazione territoriale ha determinato una interdipendenza

tra le decisioni private e pubbliche che impone un governo intercomunale dello sviluppo spaziale e delle politiche di sviluppo economico. In molti casi impone anche una gestione intercomunale dei servizi.

Già all'inizio degli anni Novanta – con la Legge 142/1999 – il legislatore aveva aperto la strada a diverse forme di cooperazione intercomunale. Dopo più di 20 anni, nonostante un impianto normativo che riconosceva il problema e, allo stesso tempo, forniva gli strumenti per l'integrazione istituzionale intercomunale, non si è fatto nessun passo significativo in questa direzione nella Provincia di Macerata – ma neppure in Italia. Nello stesso periodo altri paesi europei, come la Germania e la Francia, hanno fatto notevoli progressi in questa direzione.

Per un territorio marginale nello scenario italiano ed europeo per estensione e forza economica, il superamento della frammentazione politico-amministrativa costituisce un obiettivo di notevole importanza. Se i sistemi intercomunali restano uno spazio di competizione tra i comuni che ne fanno parte, non si potranno raggiungere obiettivi fondamentali per lo sviluppo economico futuro come un razionale uso del suolo, una distribuzione sostenibile dei centri commerciali, l'efficienza nella produzione di servizi collettivi e pubblici.

5. Il Cap. 4 sintetizza le riflessioni condotte sui caratteri dell'organizzazione spaziale dei sistemi intercomunali che si sono formati nella Provincia di Macerata ed esaminati nel capitolo precedente. Sintetizza, inoltre, le esplorazioni condotte sul tema delle dinamiche spaziali in corso determinate dallo sviluppo in atto dei sistemi residenziali, industriali e commerciali.

Il tema dell'organizzazione spaziale è, in generale, complesso

e nella Provincia di Macerata, nonostante le sue piccole dimensioni, presenta criticità molto gravi. L'attenzione che a questo tema è stata dedicata nell'ambito degli studi promossi dalla Camera di Commercio dipende dal fatto che in questo ambito si stanno accumulando criticità che potrebbero compromettere per molti anni la traiettoria di sviluppo economico della Provincia. Lo sviluppo spaziale è spesso irreversibile oppure è reversibile con "costi di reversibilità" molto elevati. Inoltre, la manutenzione del capitale edilizio e delle infrastrutture di servizio ha un costo economico rilevante, sia privato che sociale.

In misura variabile – anche in considerazione della loro diversa estensione e dimensione – i sistemi intercomunali che si sono formati per integrazione territoriale nella Provincia di Macerata presentano, tutti, un insieme di dis-equilibri molto complessi – i quali, in genere, caratterizzano la cosiddetta "città dispersa": sovra-dimensionamento e insostenibilità ambientale della mobilità; eccessivo uso del suolo; qualità urbana molto differenziata e in ampie zone molto bassa; qualità architettonica formale e funzionale molto bassa per gran parte degli edifici; razionamento del diritto alla mobilità; assenza di servizi ricreativi; inefficiente organizzazione dei punti focali.

6. La qualità territoriale dei sistemi intercomunali, le cui analisi sono state sintetizzate nel Cap. 5, oltre a influenzare direttamente il benessere degli individui è un obiettivo-intermedio fondamentale di competizione territoriale. Per attrarre/far restare capitale umano qualificato, la qualità territoriale, sullo sfondo del modello europeo di città e di territorio che si sta consolidando, è diventata un fattore decisivo. Da almeno un decennio, la qualità territoriale è al centro delle politiche dei paesi europei più

evoluti. Elaborata nel corso di più di un decennio in ambito europeo, la qualità territoriale si esprime, oggi, in termini di diversi fattori: a) qualità ambientale; b) mobilità sostenibile in termini ambientali, energetici e sociali; c) connettività (rispetto alle reti nazionali e internazionali della mobilità); d) disponibilità di spazi pubblici a fini di socializzazione e ricreativi; e) aree industriali ecologicamente attrezzate, con servizi adeguati e connesse alla rete infrastrutturale; f) sistemi insediativi ordinati che permettono un'elevata mobilità a piedi e in bicicletta; g) edifici efficienti in termini di consumo di energia; h) territori resistenti alle catastrofi naturali. Si tratta di caratteri che, in Europa, sono il risultato di politiche pubbliche specifiche. Il territorio del futuro – il territorio per i cittadini, il territorio per l'industria, il territorio per i servizi avanzati – è un territorio che deve essere costruito attraverso la pianificazione territoriale.

7. Nel Cap. 6 sono sintetizzati le analisi e i progetti dedicati alla relazione tra conservazione del patrimonio naturale e culturale (paesaggistico) e sviluppo economico; vale a dire, l'uso rigorosamente sostenibile del patrimonio culturale e naturale per generare occupazione e valore d'uso. Da una prospettiva comparata appare sorprendente quanto basso sia il “grado di attivazione” del capitale naturale e culturale esistente nella Provincia di Macerata.

Lo sviluppo spaziale degli ultimi decenni ha prodotto una consistente riduzione del valore del patrimonio naturale e culturale del territorio della Provincia di Macerata. Dall'irreversibile inquinamento delle falde freatiche della Bassa Valle del Chienti, alla riduzione della fertilità naturale del suolo, dagli insediamenti che hanno degradato molti centri storici a quelli che hanno degradato il contesto territoriale delle chiese romaniche di Santa

Maria a Pié di Chienti, di San Claudio, di Rambona, dagli incongrui interventi di lottizzazione lungo la costa fino a quelli realizzati nei centri montani, nella Provincia di Macerata una parte consistente del suo capitale culturale e naturale ha perso di valore in misura spesso irreversibile e, in alcuni casi, in misura reversibile soltanto nel lungo periodo e a costi molto elevati. Una pianificazione territoriale più accorta e consapevole poteva evitare questa perdita di valore del capitale senza che ciò fosse in alcun modo da ostacolo all'industrializzazione e allo sviluppo spaziale. Restano, comunque, porzioni rilevanti di territorio ancora intatte o con manomissioni reversibili con interventi di ripristino, utilizzabili per costruire un'economia della conservazione.

Il fatto che una parte rilevante del territorio provinciale ricada nei confini di un parco nazionale, il Parco Nazionale dei Monti Sibillini, dovrebbe richiamare l'attenzione sull'importanza di un'economia della conservazione per questa Provincia. Ma anche la presenza di due fiumi – il Chienti e il Potenza – e dei loro ecosistemi fluviali ha un grande rilievo. Così come grande rilievo hanno gli spazi agricoli potenzialmente capaci, dopo interventi di ripristino ambientale, di produrre servizi ecologici, ricreativi e culturali – oltre che beni agricoli.

8. Come già richiamato, i temi affrontati nell'ambito dell'itinerario di riflessione promosso dalla Camera di Commercio non esauriscono affatto il campo dei temi che hanno un rilievo strategico per la Provincia di Macerata. Strettamente correlati a quelli sin qui richiamati si possono individuare almeno altri tre temi, tra altri, che meriterebbero di essere approfonditi molto rapidamente lungo il percorso che conduce alla formulazione di un piano strategico:

- a. capitalizzazione e adeguamento organizzativo delle imprese manifatturiere e di servizi privati;*
- b. sviluppo del settore dei servizi privati avanzati;*
- c. sviluppo del settore agricolo.*

Si dovrebbe guardare alla sotto-capitalizzazione delle imprese manifatturiere e di servizi privati della Provincia come a un ostacolo verso il raggiungimento di un adeguato livello di competitività delle imprese stesse. Nei nuovi scenari competitivi, solo le aziende che, per quanto piccole, potranno incorporare la funzione strategica saranno in grado di sopravvivere, generando un ammontare sufficiente di valore aggiunto. Si può ipotizzare che la pressione competitiva conduca, naturalmente, a una selezione e a una capitalizzazione di fatto delle imprese – con un conseguente adeguamento organizzativo. Sembra tuttavia più equilibrato porsi questo obiettivo in termini di politiche pubbliche esplicitamente orientate a questo obiettivo.

Il legame tra questo tema e quello dell'organizzazione spaziale è diretto. Imprese più grandi e con una struttura organizzativa più complessa hanno bisogno di aree industriali efficienti in termini di connessioni logistiche e servizi territorialmente localizzati in modo razionale ed ecologicamente attrezzate.

Il secondo tema concerne lo sviluppo del settore dei servizi avanzati – strettamente legato al migliore utilizzo del capitale territoriale costituito dalla presenza di due importanti e storici atenei. La vocazione manifatturiera della Provincia di Macerata, sulla quale si ritorna continuamente nel dibattito pubblico, non deve significare l'assenza di interesse per politiche per lo sviluppo di imprese nel settore dei servizi avanzati. Nel medio periodo, la presenza di imprese in questo settore è fondamentale per avere una equilibrata morfologia sociale in termini di capitale umano

e qualifiche, nonché come sostegno ai processi di innovazione e gestione evoluta delle imprese manifatturiere stesse. Inoltre, il settore dei servizi avanzati è una fonte di occupazione che deve integrare quella proveniente da altri settori, come il manifatturiero, che avranno comunque una diminuzione dell'occupazione.

Il legame tra questo tema e quello della qualità territoriale è ugualmente diretto. Un settore dei servizi avanzati si sviluppa soltanto in territori di elevata qualità formale, ambientale, sociale – e connessi ai grandi nodi urbani.

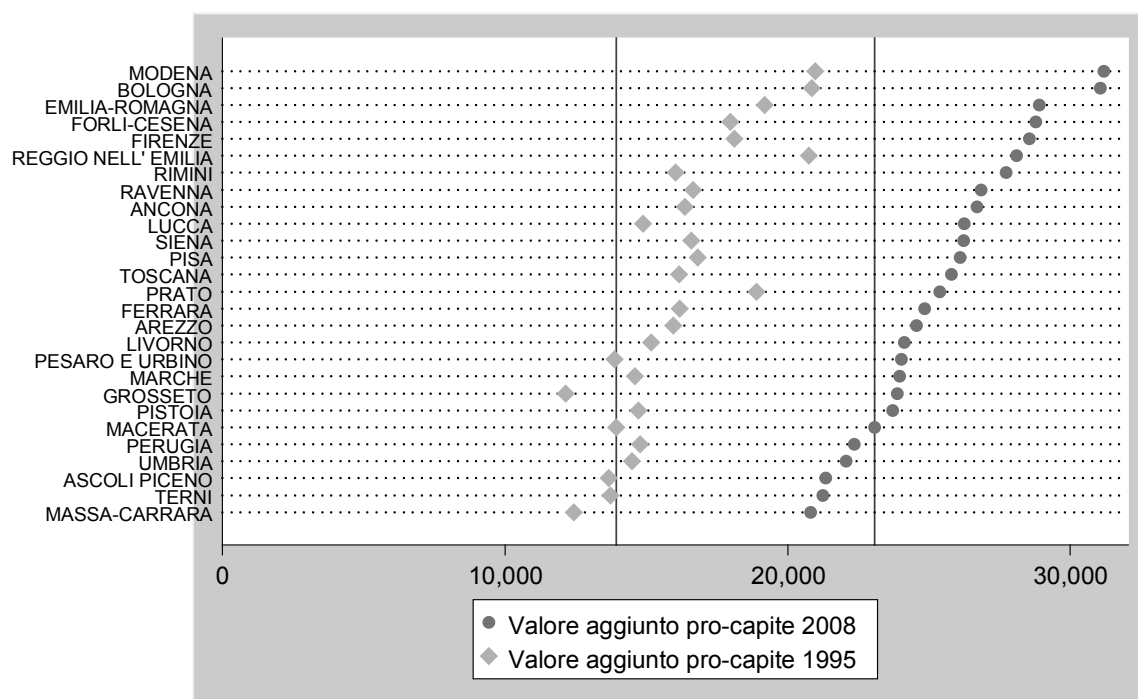
Il terzo tema che ha un grande rilievo all'interno di un disegno strategico di lungo periodo è l'agricoltura. Si tratta di una questione che si imporrà nei prossimi anni nell'agenda pubblica – ma che, comunque, è destinato ad assumere un rilievo crescente. L'agricoltura può, in primo luogo, dare un contributo molto maggiore di quanto non ne dia attualmente in termini di occupazione e valore aggiunto per addetto. Il passaggio all'agricoltura biologica, così come lo spostamento verso prodotti di maggiore pregio – come, ad esempio, vino e olio di qualità, legumi pregiati e così via – all'interno di filiere produttive integrate garantirebbero un aumento dell'occupazione e del valore aggiunto. Da sottolineare che l'agricoltura può produrre come “effetti collaterali”, se opportunamente condotta, servizi ambientali, servizi ecosistemici e servizi ricreativi, contribuendo ad aumentare in misura consistente la qualità territoriale complessiva. Infine, l'agricoltura può contribuire in misura determinante alla qualità del paesaggio, certamente il più importante valore identitario della Provincia di Macerata, coniugandosi con la promozione dello sviluppo sostenibile.

IL SETTORE INDUSTRIALE NELL'ECONOMIA DELLA PROVINCIA DI MACERATA

Nel dibattito locale spesso si richiama come fatto positivo che la Provincia di Macerata ha un “carattere industriale”, nel senso che una quota elevata del valore aggiunto provinciale è creata dal settore industriale. In una fase di intensa de-industrializzazione come quella che sta attraversando l'Italia sotto la pressione competitiva dei mercati globali, l'elevata dipendenza dall'industria nel processo di generazione del reddito locale dovrebbe piuttosto essere guardata con preoccupazione. In primo luogo, si dovrebbe sottolineare che il valore aggiunto pro-capite della Provincia di Macerata, se comparato con quello delle altre province dell'Italia centrale, è tra i più bassi. Soltanto Ascoli Piceno, Terni e Massa-Carrara – le ultime due caratterizzate da una prolungata fase di crisi industriale – hanno valori inferiori. Ciò costringe a richiamare il fatto che vi sono ampie differenze di produttività tra settore industriale e settore industriale, e i settori industriali nei quali è specializzata la Provincia di Macerata hanno un valore aggiunto per addetto non particolarmente alto – e ciò come conseguenza della pressione competitiva e della tecnologia utilizzata.

Un secondo elemento deve essere considerato quando si guarda al primato dell'industria nella Provincia di Macerata. A differenza di altre province dell'Italia centrale, la provincia di Macerata non ha città che possono aspirare a svolgere un importante ruolo nel mercato del terziario avanzato. E ciò per due ragioni. Innanzitutto, non ha città di medio-grandi dimensioni – e la dimensione è importante per lo sviluppo del terziario avanzato. In secondo luogo, non ha un contesto territoriale (regionale, sovra-regionale) adeguato a sostenere un'intensa espansione del terziario di mercato. Ciò significa che il processo di de-industrializzazione (in termini di occupati e in termini di riduzione del valore aggiunto per addetto) non potrà essere facilmente compensato dallo sviluppo del terziario avanzato di mercato. Questo è un problema che anche altre Province delle regioni dell'Italia centrale devono affrontare. Ma nel caso della Provincia di Macerata, proprio per il peso dell'industria sull'economia provinciale, il problema della transizione verso una diversa composizione settoriale è molto difficile.

Valore aggiunto pro-capite dell'industria: una comparazione tra province e regioni italiane - 1995 e 2008

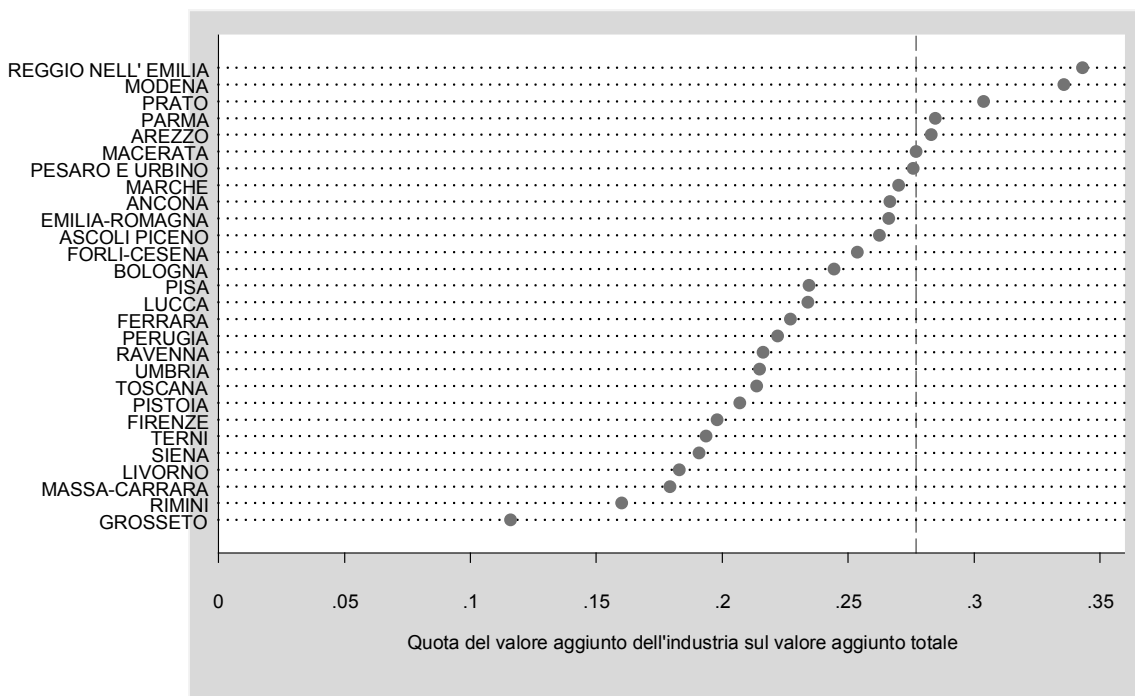


In effetti, in questi ultimi due decenni il richiamo alla rilevanza dell'industria nell'economia provinciale non si è accompagnato a coerenti politiche di sostegno all'incremento dell'efficienza statica (costi) e dinamica (capacità di innovazione tecnologica e organizzativa) delle imprese industriali. Solo recentemente, il fondamentale tema del sostegno all'innovazione tecnologica delle piccole imprese ha ricevuto qualche attenzione (vedi la "materioteca" di TecnoMarche). L'altro fondamentale tema della qualità funzionale e ambientale delle aree industriali continua ad essere trascurato così come, su un altro fronte, continua a ricevere scarsa attenzione il tema della ri-capitalizzazione – anche attraverso aggregazioni e fusioni – delle imprese.

La consapevolezza del carattere industriale della Provincia dovrebbe spingere il sistema locale della governance, a tutti i livelli, a una politica di sostegno delle trasformazioni necessarie per mantenere/aumentare la competitività delle imprese industriali. Inoltre, dovrebbe spingere a politiche di sostegno della crescita di settori economici alternativi.

Su questo sfondo, nasce l'attenzione per la diversificazione del settore di base dell'economia provinciale che caratterizza l'itinerario di riflessione promosso dalla Camera di Commercio di Macerata e sintetizzato in questo studio. Ad esempio, il progetto "Macerata città della cultura" (vedi scheda relativa allo studio "MACERATA CITTÀ DELLA CULTURA: STRATEGIE, POLITICHE E AZIONI" (2009, 2010) (pp. 96-97)) risponde a questa esigenza. Si tratta del progetto di trasformare in 10-15 anni la base economica di Macerata attraverso una considerevole espansione dell'occupazione nella produzione – e non nel consumo – di beni culturali. In effetti, Macerata sembra disporre del capitale territoriale per diventare nel medio-lungo periodo una "città della cultura" di rango italiano ed europeo: ha solo bisogno di attivare il capitale di cui dispone. Anche il progetto di sviluppo di Pievebovigliana (vedi scheda relativa allo studio "IL SISTEMA TERRITORIALE DI PIEVEBOVIGLIANA: UNA STRATEGIA DI SVILUPPO TURISTICO" (2007, 2009, 2010) (pp. 126-127) deve essere visto in funzione dell'obiettivo di diversificare la base economica attivando capitale territoriale non utilizzato o sotto-utilizzato.

Quota del valore aggiunto dell'industria sul valore aggiunto totale: una comparazione tra province e regioni italiane, 2008

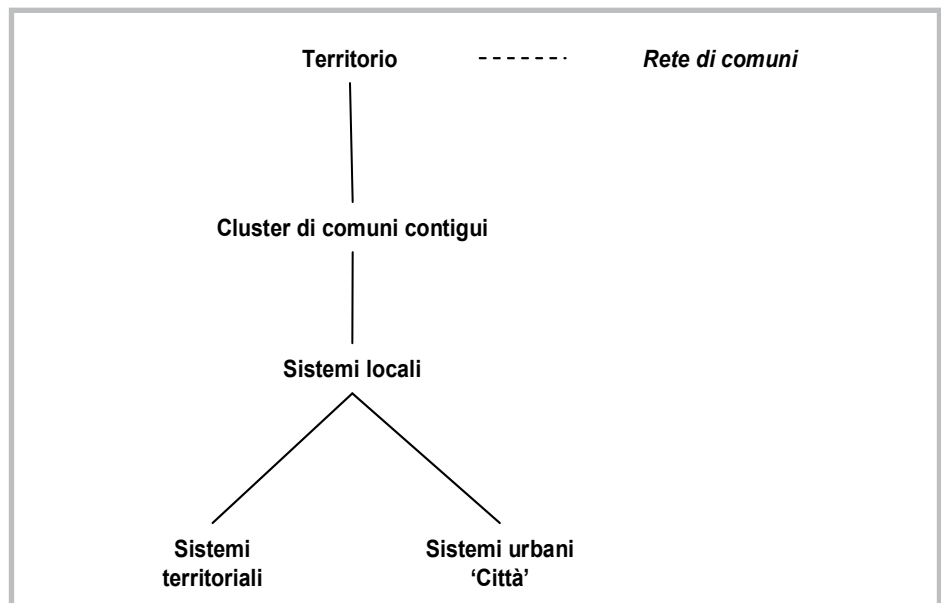


LETTURA DEL TERRITORIO PROVINCIALE

La formazione di un sistema locale intercomunale può essere descritta come un processo di “integrazione territoriale”. Si parte da una situazione in cui comuni limitrofi hanno relazioni deboli per giungere progressivamente ad una situazione nella quale, per effetto della intensificazione delle relazioni sociali e spaziali, si giunge a una profonda integrazione tra comuni limitrofi. Questo processo si svolge nel tempo. Se si osservano i cambiamenti avvenuti negli ultimi decenni, le sue manifestazioni nella Provincia di Macerata sono evidenti e molteplici.

L’integrazione tra comuni limitrofi ha talvolta un evidente carattere spaziale: in questo caso si formano delle conurbazioni; ovvero, dei sistemi insediativi che hanno un’estensione intercomunale. Di micro-conurbazioni vi sono molti esempi nella Provincia di Macerata. La più recente, tuttora in espansione, è quella che si è formata intorno allo svincolo della superstrada nei pressi di Piediripa e che coinvolge i comuni di Macerata e Corridonia. Ma ve ne sono molte altre: tra Potenza Picena e Civitanova Marche, tra Montecosaro e Civitanova Marche, tra Macerata e Montecassiano. In altri casi, l’integrazione è solo relazionale e riguarda l’intensità dei flussi di mobilità per motivi di lavoro, di studio, di acquisti e di socializzazione.

Nelle aree più grandi e densamente popolate l’integrazione conduce a sistemi locali a carattere urbano: a delle vere e proprie città di fatto. Nelle aree interne l’integrazione relazionale è la paradossale conseguenza della riduzione della popolazione e della conseguente concentrazione territoriale dei servizi di base. Ciò dà luogo a sistemi territoriali reticolari come, ad esempio, quello di Fiastra, Acquacanina e Bolognola e quello di Visso, Ussita e Castel Sant’Angelo.



2. I sistemi locali della Provincia di Macerata

2.1 Premessa

La formazione di sistemi intercomunali formati da comuni contigui con un'elevata interdipendenza sociale, economica e spaziale è un fenomeno che caratterizza profondamente l'Italia. Si tratta di un fenomeno che è stato molto discusso negli ultimi tre decenni. In effetti, l'evidenza della formazione di sistemi territoriali sovra-comunali è difficile da ignorare. Sono stati effettuati alcuni tentativi – e altri sono in corso di realizzazione – di identificazione dei sistemi locali sia a livello nazionale che regionale.

Sullo sfondo delle interpretazioni suggerite dalla riflessione scientifica e da organi istituzionali, negli ultimi anni spesso, in Italia, i processi di formazione delle politiche pubbliche a livello regionale sono stati l'occasione per una attenta verifica dell'articolazione territoriale per sistemi locali: l'occasione per costruire una mappa condivisa delle interdipendenze territoriali.

Già dalla fine degli anni Ottanta l'ISTAT ha avanzato una mappa dell'Italia per sistemi locali (“sistemi locali del lavoro”), mappa che è poi stata riformulata con cadenza decennale. Nel frattempo, alcune Regioni hanno iniziato una riflessione specifica sul tema della identificazione dei sistemi locali, adottando criteri che modificano in qualche misura la mappatura ISTAT.

Nel definire una strategia di sviluppo non è possibile evitare di interpretare il territorio della Provincia di Macerata in termini di sistemi intercomunali. La riflessione sulla traiettoria di sviluppo economico futura del territorio provinciale non può prescindere da una visione condivisa delle interdipendenze territoriali. In questo rapporto si propone in via preliminare e come modello esplorativo una mappatura parziale del territorio della Provincia di Macerata in termini di sistemi locali.

2.2 I sistemi locali della Provincia di Macerata: ipotesi

Date le caratteristiche geografiche ed economiche che configurano un'elevata diversificazione del territorio provinciale, una lettura della Provincia di Macerata per sistemi locali non sempre è immediata. Vi sono, infatti, aree (comuni) di incerta assegnazione, così come vi sono aree che risultano abbastanza isolate in senso relazionale. Per questo, l'ipotesi interpretativa verso la quale si può convergere attraverso il piano strategico dovrà essere considerata come un'ipotesi di lavoro da verificare e rettificare via via che le dinamiche territoriali spontanee manifesteranno i loro effetti e via via che i progetti pubblici determineranno nuove relazioni e aggregazioni.

Un altro elemento da considerare quando si analizza l'articolazione del territorio della Provincia di Macerata per sistemi locali è che le polarizzazioni che si sono formate hanno condotto a evidenti asimmetrie tra sistemi locali in termini di dimensione e tipologia. Tra il sistema locale che ha Civitanova Marche come comune centroide e il sistema locale che ha Visso come comune centroide – per fare un esempio che considera i due sistemi locali collocati ai due estremi della Provincia –

vi sono, come si vedrà in seguito, differenze dimensionali ma anche profonde differenze in termini di struttura e potenzialità, resistenza e resilienza.

L'identificazione dei sistemi locali costituisce, pertanto, il primo passo di un processo che dovrà condurre a definire le loro specificità strutturali, sia economiche che politiche.

2.3 Sistemi locali: gerarchie economiche

La notevole asimmetria tra i sistemi locali della Provincia di Macerata si può immediatamente evincere dai dati riportati nella Tab. 2.1, riferiti ad alcuni dei sistemi locali individuati come ipotesi preliminare. Due sistemi locali – Civitanova Marche e Macerata – dominano l'economia della Provincia sommando circa 96.000 addetti e aggregando un numero elevato di comuni

Tab. 2.1 - Popolazione e addetti di alcuni sistemi locali della Provincia di Macerata

Sistemi locali	Comuni	Popolazione	Addetti totali
Civitanova Marche	10	136.538	60.553
Macerata	9	89.964	35.511
Tolentino	6	24.051	9.587
Porto Recanati-Loreto	2	20.694	6.983
Recanati	1	20.050	9.279
Camerino	7	15.796	5.685
San Severino Marche	1	12.794	3.951
Sarnano-San Ginesio	5	10.348	2.804
Cingoli	1	10.118	3.912
Visso	3	1.973	714
Pievebovigliana-Fiordimonte	2	1.118	213
Fiastra	3	907	262

Fonte: dati ISTAT, Censimento della popolazione 2001; Censimento dell'industria e dei servizi 2001

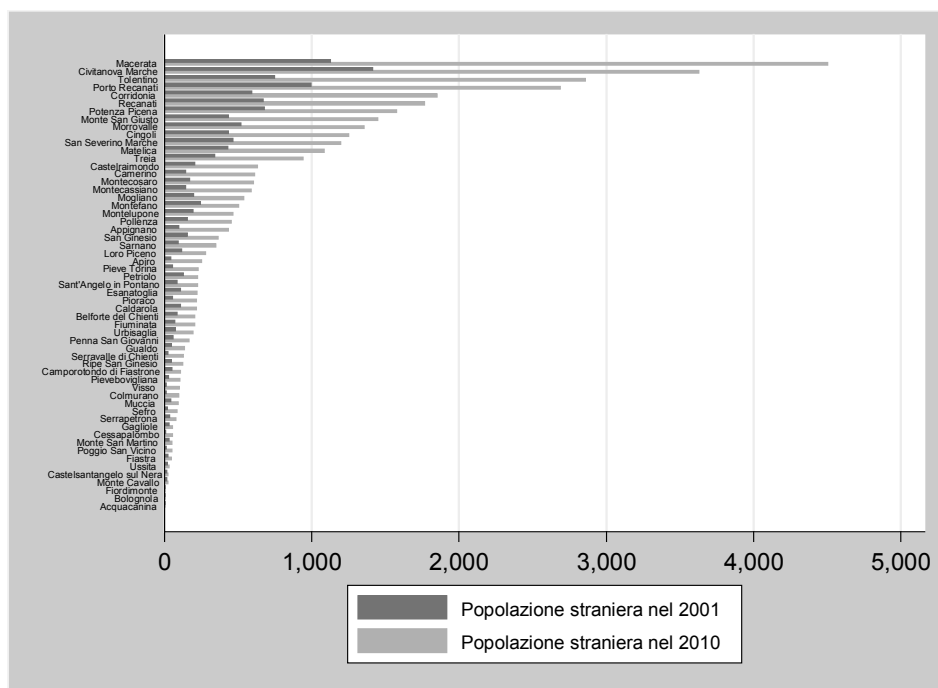
LA POPOLAZIONE STRANIERA
NELLA PROVINCIA DI MACERATA

Il tema della popolazione straniera residente – sostanzialmente popolazione di provenienza extra-comunitaria – nella Provincia di Macerata non ha fino ad oggi ricevuto una sufficiente attenzione nel dibattito pubblico. Come le figure accanto a destra evidenziano, si tratta di un fenomeno che ha assunto dimensioni di tutto rilievo. In gran parte dei comuni la quota di stranieri residenti era superiore nel 2010 al 10% mentre in numerosi comuni era superiore al 15% – sino a raggiungere il 22% a Porto Recanati. Una delle ragioni della scarsa attenzione è senz'altro il fatto che i processi di integrazione sono stati efficaci. Se si tralascia il caso eclatante di Porto Recanati, nel quale vi è un'anomala concentrazione e segregazione spaziale della popolazione immigrata ("Hotel House") e il caso del centro storico di Corridonia, non vi sono nel territorio provinciale difficili situazioni di segregazione e tensione sociale.

Anche per il carattere fortemente policentrico della Provincia di Macerata e per l'esistenza di sistemi intercomunali non vi sono, allo stato attuale, grandi concentrazioni in un'unica città. A Macerata, dove si ha la più ampia "comunità" di stranieri residenti, non si supera le 5.000 unità. Si deve inoltre aggiungere che nella Provincia di Macerata – come in altre province italiane – si ha una straordinaria diversità etnica, carattere che facilita l'integrazione evitando il formarsi di grandi comunità auto-sufficienti.

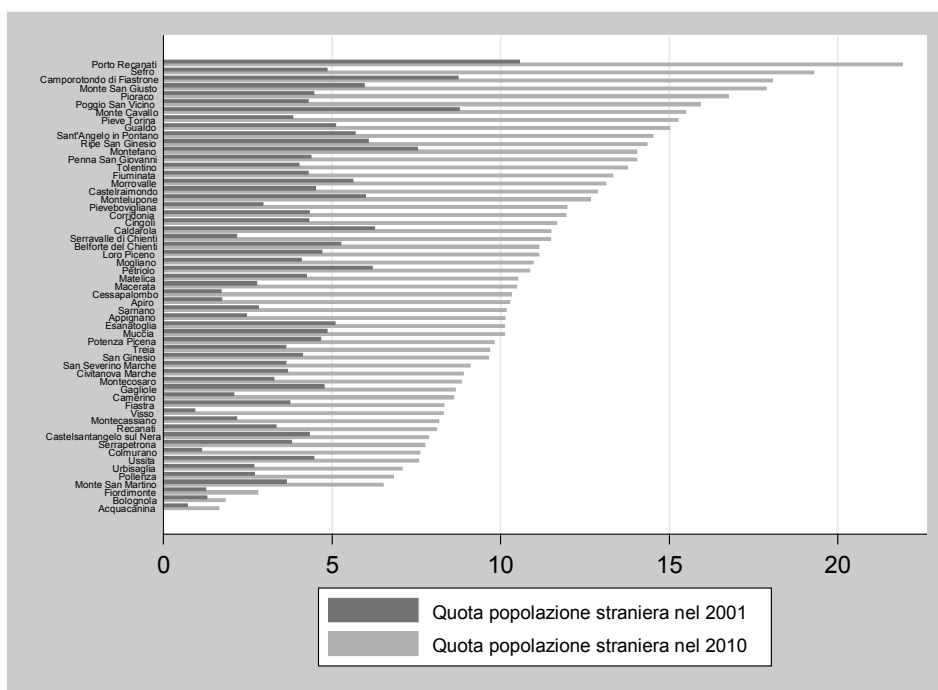
Il fenomeno degli stranieri residenti – che, come sopra evidenziato, ha già dimensioni rilevanti – è destinato a crescere e a modificare la morfologia sociale della società provinciale. Il governo dei vari aspetti di questo fenomeno, che deve considerarsi sostanzialmente irreversibile, dovrebbe entrare come un elemento rilevante nell'agenda pubblica.

Popolazione straniera nei comuni della Provincia di Macerata, 2001 e 2010, val. ass.



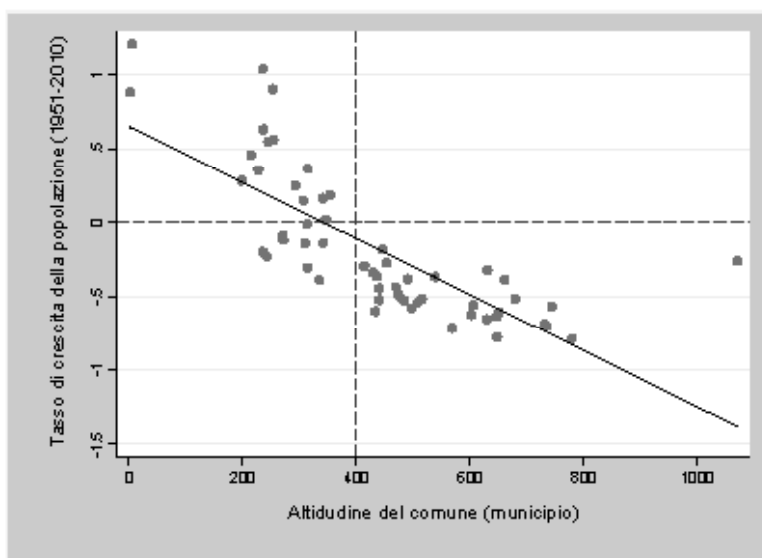
Fonte: www.demo.istat.it

Quota della popolazione straniera sulla popolazione residente, 2001 e 2010



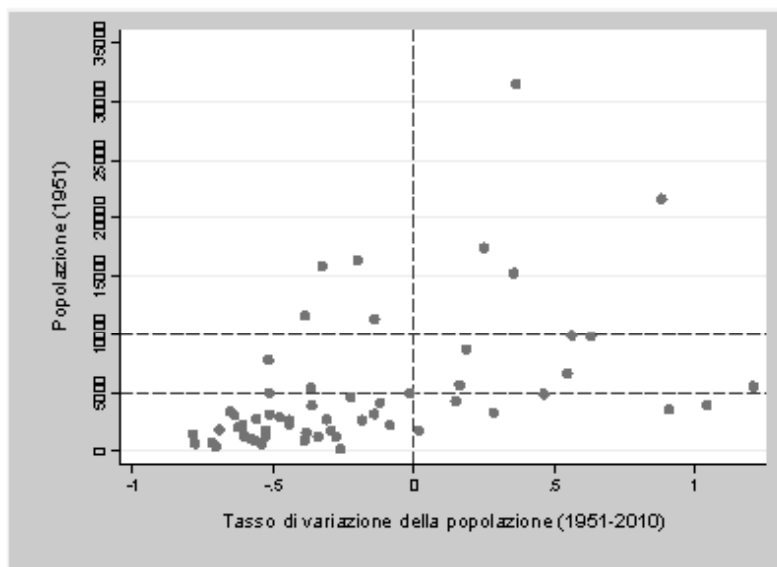
Fonte: www.demo.istat.it

Tassi di crescita demografica 1951-2010 e altitudine del municipio



Fonte: www.demo-istat.it

Tassi di variazione della popolazione 1951-2010 e popolazione 1951



Fonte: www.demo-istat.it

Il grafico in alto a sinistra mostra la relazione tra tasso di crescita della popolazione nel periodo 1951-2010 e altitudine del comune (municipio). I dati mostrano una evidente relazione inversa: tanto maggiore l'altitudine, tanto minore il tasso di crescita della popolazione. Si tratta di una relazione così nitida che addirittura tutti i comuni con altitudini superiori a 400 metri hanno avuto decrementi demografici.

Questa relazione può essere analizzata anche con riferimento alla relazione tra dimensione del comune in termini di popolazione e prestazioni demografiche di lungo periodo (grafico in basso a sinistra e grafico in alto a destra di p. 37): gran parte dei comuni con una popolazione inferiore a 5.000 unità nel 1951 ha avuto prestazioni negative nel periodo 1951-2010.

Prestazioni negative le hanno avute anche quattro importanti comuni (popolazione superiore a 10.000 unità nel 1951) della Provincia di Macerata. In tre di essi si sono avuti dei processi di industrializzazione: Treia, San Severino, Cingoli. In particolare, Cingoli e Treia hanno avuto prestazioni occupazionali abbastanza buone.

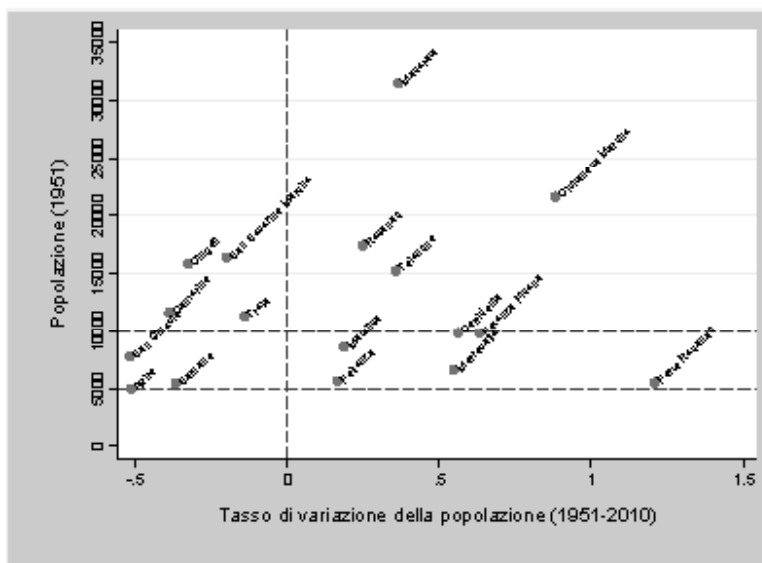
Camerino costituisce, invece, un caso a sé. Benché questa città godesse dei vantaggi economici della presenza dell'università, del tribunale, del carcere e dell'ospedale di area vasta – oltre al fatto di concentrare servizi privati sempre per l'area vasta –, ha avuto un tracollo in termini di settore privato. La dinamica positiva del settore pubblico non è stata comunque sufficiente per stabilizzare la società locale.

Le dinamiche sopra richiamate non hanno permesso a questi quattro comuni di avere prestazioni demografiche positive. Un elemento da considerare è che tutti i comuni con una forte connotazione agricola – e certamente Treia, San Severino, Cingoli e Camerino avevano una forte connotazione agricola – hanno avuto il problema di fronteggiare il forte esodo dalle campagne avvenuto a partire dagli anni Cinquanta. L'aumento dell'occupazione nel settore privato (in particolare nel settore manifatturiero) o nel settore pubblico avrebbe dovuto essere molto forte per compensare la perdita di occupazione agricola.

L'industrializzazione delle aree interne, considerata a lungo come un obiettivo imprescindibile, è stata in definitiva limitata nelle aree interne della Provincia e non ha portato alla formazione di poli industriali sufficientemente ampi da poter assicurare le esternalità e le sinergie necessarie per garantire una crescita endogena stabile nel tempo. Alcuni dei poli industriali creati negli anni Settanta e Ottanta erano già in forte regressione negli anni Novanta.

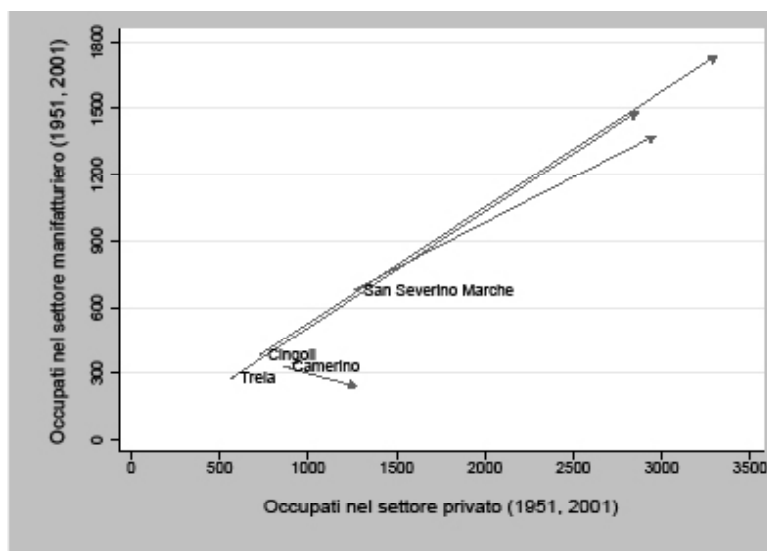
Non si può non sottolineare che il settore agricolo, che pure aveva un ruolo economico, sociale e culturale fondamentale, è stato a lungo trascurato nella Provincia di Macerata come fonte di reddito e di occupazione primaria. Il fatto che il settore agricolo della Provincia di Macerata abbia un valore aggiunto molto basso è un dato che dovrebbe far riflettere.

Tassi di variazione della popolazione 1951-2010 e popolazione 1951



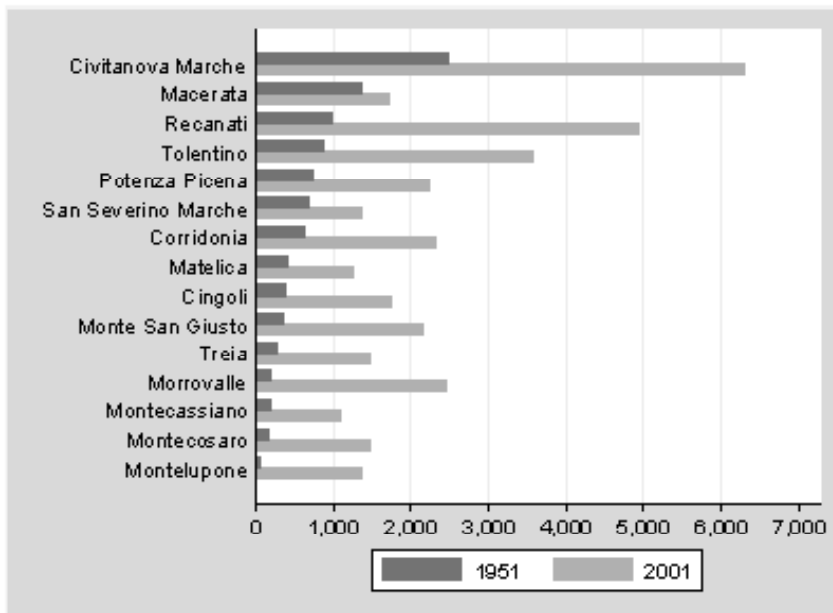
Fonte: www.demo-istat.it

Occupati nel settore privato e nel settore manifatturiero, 1951 e 2001



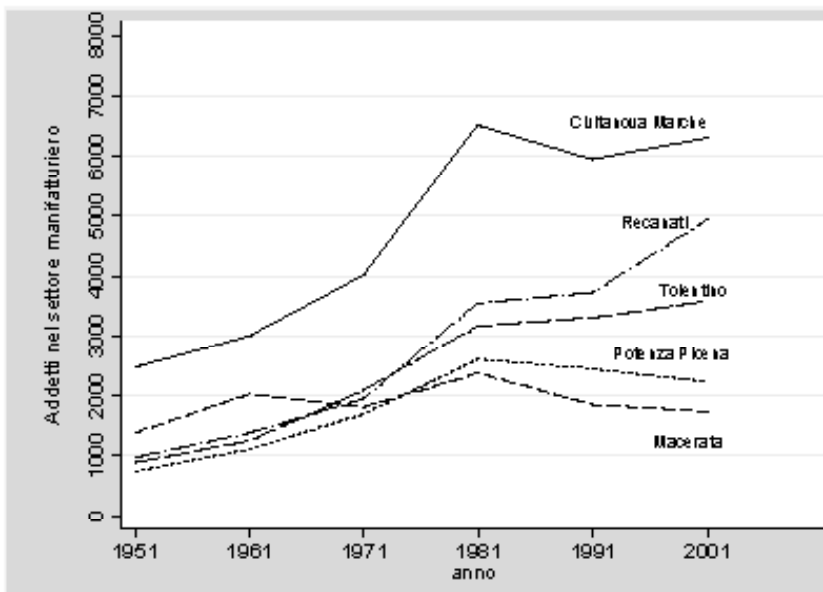
Fonte: Censimento dell'industria e dei servizi 1951, 2001

Occupati nelle manifatture nei primi 15 comuni manifatturieri, 2001



Fonte: www.demo-istat.it

Andamento dell'occupazione nel settore manifatturiero (1951-2001)



Fonte: www.demo-istat.it

LE TRAIETTORIE DI CRESCITA DEI

Nei 15 comuni indicati nel grafico in alto a sinistra si concentrava nel 2001 (ultima rilevazione disponibile) l'80% dell'occupazione manifatturiera della Provincia di Macerata. In particolare, nei primi 5 comuni si concentrava il 44% e nei primi 10 il 65%. Non è irrilevante soffermarsi su questi dati perché essi identificano la gerarchia della "responsabilità territoriale" dei comuni della provincia. Ogni esercizio di previsione sulla traiettoria di sviluppo economico futura della Provincia deve prendere in esame le gerarchie territoriali ed interrogarsi su quale sarà la traiettoria di sviluppo dei principali comuni.

Questa prospettiva risulta rafforzata dall'osservazione di quanto sono state diverse le traiettorie di crescita del settore manifatturiero – il settore trainante – dei singoli comuni. Già osservando il grafico in alto a destra (p. 39) si può notare quanto sia cambiata la gerarchia tra il 1951 e il 2001. Civitanova Marche era il primo polo manifatturiero già nel 1951 – così come lo era nel 2001 (e ancora oggi). Macerata era nel 1951 il secondo polo manifatturiero, ma 5 decenni più tardi era precipitata al nono posto come esito di una traiettoria di crescita manifatturiera praticamente nulla. Come se Macerata avesse "abbandonato" il settore manifatturiero in favore del terziario pubblico (il terziario pubblico di rango, in particolare). Per ragioni opposte colpiscono le traiettorie di crescita dell'occupazione di Recanati, Tolentino, Morrovalle.

Informazioni aggiuntive interessanti si possono trarre dai grafici in serie storica. Ad esempio si può notare

PRINCIPALI COMUNI DELLA PROVINCIA

come Macerata reagisca bene negli anni Cinquanta per poi bloccarsi del tutto in termini di espansione industriale. Il suo settore manifatturiero è già in crisi negli anni Sessanta e dopo una ripresa negli anni Settanta comincia a declinare. Retrospectivamente ci si potrebbe chiedere come sarebbe stata la traiettoria di sviluppo della Provincia se Macerata avesse mantenuto le promesse degli anni Cinquanta.

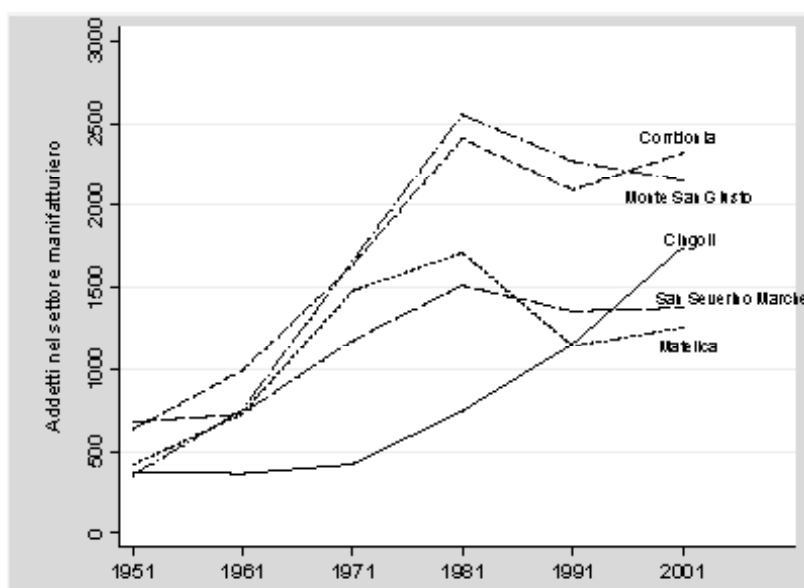
Recanati e Tolentino hanno un andamento positivo molto simile, con una crescita rapida e costante durante l'intero periodo.

Tra i comuni più piccoli sono notevoli le prestazioni di Corridonia, Monte San Giusto e Morrovalle. Anche Cingoli, dopo due decenni di stagnazione, inizia un decollo industriale notevole. Deludenti, invece, le prestazioni di San Severino e Matelica, soprattutto negli ultimi due decenni.

Traiettorie di crescita così diverse sollevano alcune questioni. In primo luogo, ci si deve aspettare che nei prossimi decenni vi siano differenze nelle prestazioni altrettanto grandi di quelle osservate in passato. E ciò conduce a porsi una domanda: che cosa accadrebbe se le maggiori città entrassero in una fase di stagnazione o declino?

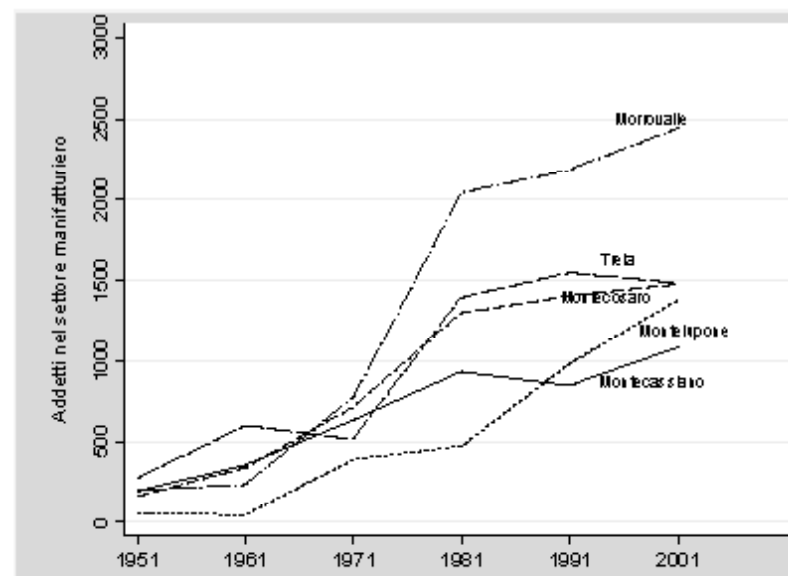
In secondo luogo, si ci può chiedere se le prestazioni del passato siano state influenzate dalle politiche di regolazione dei comuni stessi. Domanda importante soprattutto alla luce del fatto che l'accresciuta autonomia comunale rende le capacità di governo ancora più importanti nei prossimi due decenni di quanto lo siano state nei decenni precedenti. Le amministrazioni comunali "intelligenti", che si dimostrano capaci di attuare politiche efficaci, avranno prestazioni migliori.

Andamento dell'occupazione nel settore manifatturiero (1951-2001)



Fonte: www.demo-istat.it

Andamento dell'occupazione nel settore manifatturiero (1951-2001)



Fonte: Censimento dell'industria e dei servizi 1951, 2001

(rispettivamente 10 e 9). A fronte troviamo sistemi locali “montani” o “interni” formati da un numero limitato di comuni con una popolazione e un numero di addetti vicini alla soglia della scomparsa. Il sistema locale di Fiastra – composto dai Comuni di Fiastra, Acquacanina e Bolognola – ha una popolazione di appena 907 unità.

Il punto centrale da evidenziare è che questa asimmetria in termini di dimensione e di potenziale economico si trasforma in una asimmetria in termini di capacità di pensare strategicamente e – soprattutto – di influenzare le dinamiche territoriali. Risulta abbastanza evidente che le dinamiche economiche e spaziali che si manifestano nei comuni dei sistemi locali dominanti della Provincia di Macerata – Civitanova Marche e Macerata – sono in grado di influenzare le dinamiche territoriali di gran parte della Provincia. Soltanto i sistemi locali di Recanati e di Porto Recanati-Loreto sembrano avere una relativa autonomia dalle dinamiche di Macerata e Civitanova Marche.

Si deve aggiungere che la presenza di numerosi sistemi locali di ridotte dimensioni, tendenzialmente dominati dai sistemi locali di maggiori dimensioni, impone che al piano strategico provinciale vengano assegnati due compiti: a) assistere questi sistemi locali nel loro tentativo di pensare strategicamente; b) difenderli dagli effetti di una competizione territoriale nella quale possono risultare soltanto perdenti.

Un altro elemento da considerare è la numerosità dei comuni che compongono i vari sistemi locali. Ciò perché questo aspetto ha rilievo in relazione alla problematica, che sarà sollevata nel capitolo successivo, concernente la definizione delle procedure di cooperazione intercomunale. È evidente, infatti, che i sistemi locali composti da un numero di comuni abbastanza elevato possono incontrare maggiori difficoltà a costruire rapporti e

pratiche di cooperazione strategica. D'altra parte, questi sono proprio i casi in cui i costi della mancata cooperazione sono più elevati, perché questi sistemi locali sono composti da comuni che hanno di per sé dimensioni significative e dispongono di risorse significative e che, pertanto, potrebbero ritenere di definire autonomamente le proprie strategie di sviluppo.

Se si analizzano i comuni che compongono i sistemi locali della Provincia di Macerata – così come definiti sulla base dell'ipotesi preliminare qui formulata ma che dovrà essere discussa e condivisa nel processo di costruzione del piano strategico –, emerge che alcuni di essi hanno un carattere interprovinciale. Il caso più eclatante è quello di Civitanova Marche, nel quale sono contenuti alcuni importanti comuni del Fermano che negli ultimi anni hanno sviluppato una evidente e molto elevata interdipendenza territoriale con alcuni comuni limitrofi o contigui della Provincia di Macerata tanto da formare, appunto, il sistema locale di Civitanova Marche. Interdipendenza che, si deve sottolineare, è implicita nella natura distrettuale dell'organizzazione produttiva dell'area.

Il problema di interdipendenze territoriali interprovinciali si pone anche in modo molto evidente per i sistemi locali di Recanati, di Porto Recanati-Loreto e per alcuni comuni interni che hanno il sistema locale di Fabriano come riferimento.

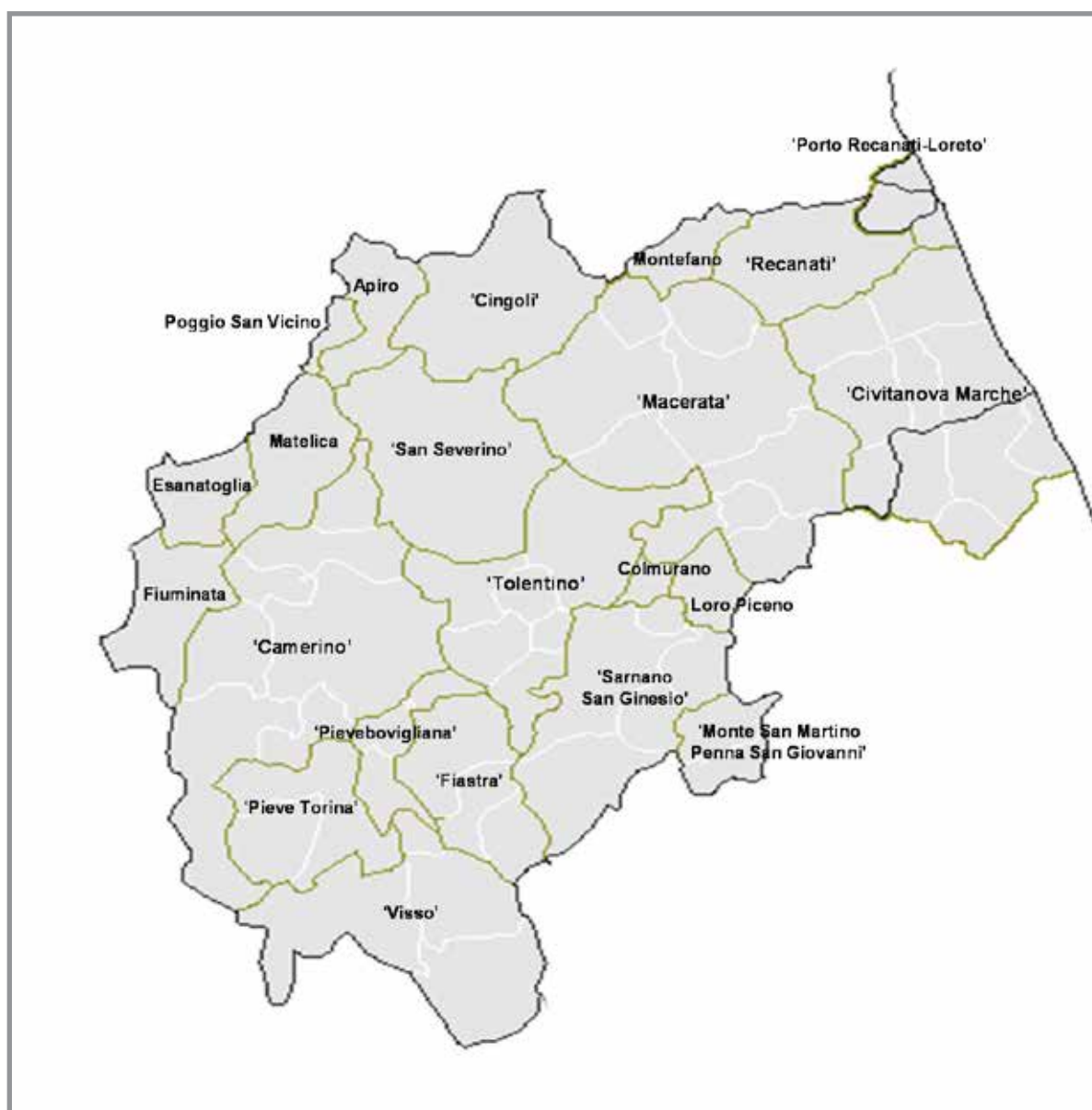
La Provincia di Macerata, come tutte le Province delle Marche e gran parte delle Province che hanno al loro interno aree montane, ha avuto prestazioni territoriali molto diversificate. Se rappresentiamo la Provincia di Macerata in termini di sistemi locali, indicazioni sulla misura delle differenze di prestazioni economiche possono essere ricavate dai grafici di Figg. 2.1 e 2.2. In questo caso, l'andamento demografico fornisce un utile indicatore, poiché da una prospettiva di lungo periodo

Nella carta è rappresentata una ipotesi interpretativa dell'organizzazione territoriale del processo economico nella Provincia di Macerata in termini di sistemi locali intercomunali.

Con il termine "sistema locale" ci si riferisce a una categoria generale. Un sistema locale può avere un carattere urbano quando mostra una capacità endogena di generare innovazione e investimento – come nei casi di Civitanova Marche, Macerata, Recanati, Tolentino.

Il termine "sistema territoriale" viene invece utilizzato per indicare densità relazionali tra comuni contigui – come quelle di Visso, Fiastra, Camerino e altre ancora – che non danno luogo ad agglomerazioni con caratteri urbani ma a reti relazionali più o meno dense che gravitano su poli esterni per quanto riguarda la domanda di servizi.

Vi sono, inoltre, casi in cui un comune non è attribuito ad un sistema locale, sia urbano che territoriale. Si tratta di comuni che da un punto di vista territoriale non sono connessi ad altri sistemi, spesso anche a causa della loro posizione geografica, e formano sistemi locali a sé. Talvolta sono ambiti territoriali che, come nei casi di San Severino Marche e Cingoli, sono stati in passato comuni di rango superiore e, nonostante non abbiano avuto negli ultimi decenni una rilevante traiettoria di sviluppo in termini economici e demografici, hanno comunque mantenuto un elevato grado di auto-contenimento in termini di



servizi collettivi e privati. In altri casi, sono piccoli comuni geograficamente più isolati che hanno seguito traiettorie di forte declino economico e sociale.

Un elemento da considerare quando si analizza l'articolazione del territorio della Provincia di Macerata per sistemi locali è che le polarità che si sono formate hanno condotto a evidenti asimmetrie tra sistemi locali in termini di dimensione e di tipologia. Tra il sistema locale che ha Civitanova Marche come comune centroide e il sistema locale che ha Visso come comune centroide – per fare un esempio che considera i due sistemi locali collocati ai due estremi della Provincia – vi sono, ovviamente, differenze di dimensione ma anche differenze in termini di struttura e potenzialità.

I sistemi locali di Civitanova Marche e Macerata dominano l'economia della Provincia, sommando circa 96.000 addetti e aggregando un numero elevato di comuni (rispettivamente 10 e 9). All'estremo opposto troviamo sistemi locali "montani" o "interni" formati da un numero limitato di comuni con una popolazione e un numero di addetti in alcuni casi prossimi o al di sotto della soglia critica. Il sistema locale di Fiastra – composto da Fiastra, Acquacanina e Bolognola – ha una popolazione di appena 907 unità.

Il punto centrale da evidenziare è che queste differenze in termini di dimensione e di potenziale economico si trasformano in differenze in termini di capacità di pensare strategicamente e, soprattutto, di influenzare le dinamiche territoriali. Risulta abbastanza evidente che le dinamiche economiche e spaziali che si manifestano nei comuni dei sistemi locali dominanti della Provincia di Macerata – Civitanova Marche e Macerata – sono in grado di influenzare le dinamiche territoriali di gran parte della Provincia. Soltanto i sistemi locali di Recanati e di Porto Recanati-Loreto sembrano avere una relativa autonomia dalle dinamiche di Macerata e Civitanova Marche.

Sistemi Urbani	Comuni	Sistemi Territoriali	Comuni	Comuni
Civitanova Marche	Civitanova Marche Monte San Giusto Monte Urano Montecosaro Montegranaro Montelupone Morrovalle Porto Sant'Elpidio Potenza Picena Sant'Elpidio a Mare	Porto Recanati -Loreto	Porto Recanati Loreto	Cingoli
		Pieveboggiana	Pieveboggiana Fiordimonte	San Severino Marche
		Visso	Castelsantangelo sul Nera Ussita Visso	Montefano
		Fiastra	Acquacanina Bolognola Fiastra	Colmurano
Macerata	Appignano Corridonia Macerata Mogliano Montecassiano Petriolo Pollenza Trea Urbisaglia	San Ginesio - Sarnano	Gualdo Monte San Martino Penna San Giovanni Ripe San Ginesio San Ginesio Sant'Angelo in Pontano Sarnano	Apiro
Recanati	Recanati			Poggio San Vicino
Tolentino	Belforte del Chienti Caldarola Camporotondo di Fiastrone Cessapalombo Serrapetrona Tolentino	Pieve Torina	Monte Cavallo Muccia Pieve Torina Serravalle di Chienti	Matelica (Fabriano)
		Camerino	Camerino Castelraimondo Gagliole Pioraco Sefro	Esanatoglia (Fabriano)
				Fiuminata (Umbria)
				Loro Piceno

le prestazioni demografiche possono essere considerate una *proxy* delle prestazioni economiche.

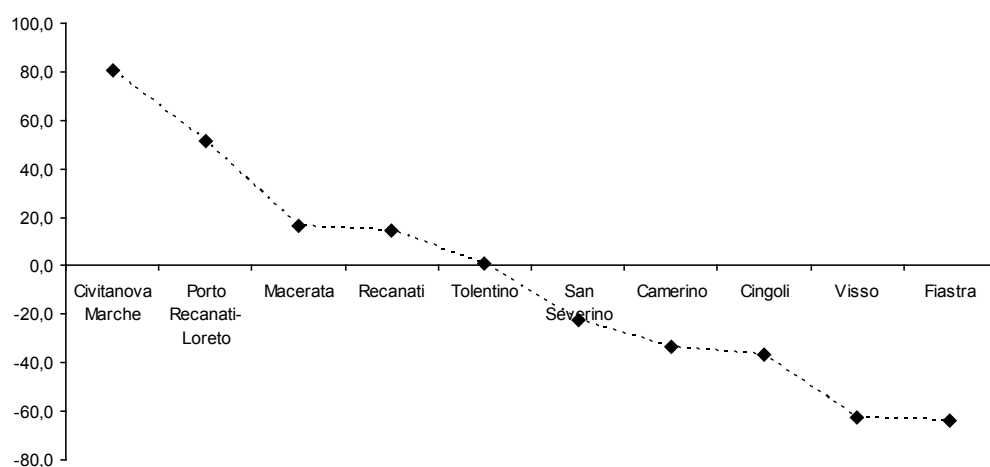
Si può notare quanto sia stato intenso il declino demografico in molti sistemi locali e quanto sia stata ugualmente intensa la crescita nel sistema locale di Civitanova Marche. Anche le prestazioni di Macerata, Recanati, Porto Recanati-Loreto e Tolentino devono essere considerate significative perché in questi sistemi locali la popolazione è aumentata in presenza di una forte riduzione dell'occupazione agricola.

Le differenze di prestazione dei sistemi locali indicati risultano comunque ancora più evidenti se si considera la variazione percentuale dell'occupazione nel settore privato negli ultimi cinque decenni. Questi dati danno la misura del percorso accelerato di industrializzazione che la Provincia di Macerata ha seguito ma anche di quanto siano stati polarizzati i processi di localizzazione industriale e antropica in generale.

Si deve sottolineare che la polarizzazione industriale e antropica riflette in modo quasi perfetto la forza economica che i comuni centroidi di questi sistemi locali avevano all'inizio degli anni Cinquanta: le imprese si sono localizzate/sono nate soprattutto dove pre-esistevano dei nuclei di industrializzazione.

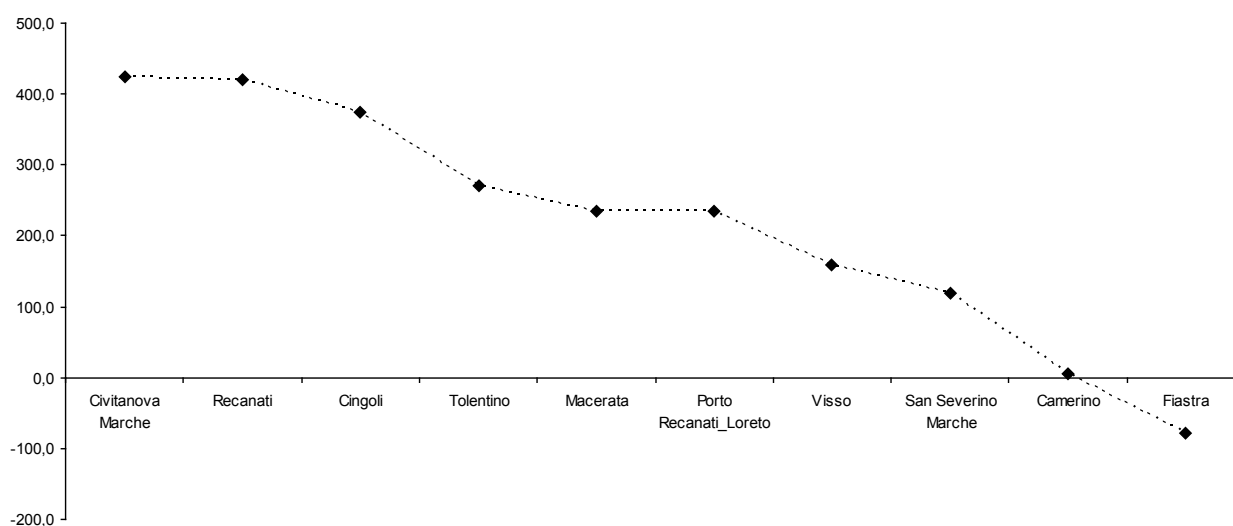
2. I sistemi locali della Provincia di Macerata

Fig. 2.1 – Tassi di crescita della popolazione di alcuni sistemi locali della Provincia di Macerata – 1951-2001



Fonte: dati ISTAT, Censimento della popolazione – 1951, 2001

Fig. 2.2 – Tassi di crescita dell'occupazione manifatturiera di alcuni sistemi locali della Provincia di Macerata – 1951-2001



Fonte: dati ISTAT, Censimento dell'industria e dei servizi – 1951, 2001

IL SISTEMA URBANO DI CIVITANOVA MARCHE

Il sistema intercomunale che ha Civitanova Marche come comune centroide – e nel quale si trova gran parte del “distretto calzaturiero” delle Marche – è il secondo polo economico delle Marche dopo Ancona in termini di addetti totali ma il primo in termini di addetti al settore manifatturiero. Si tratta di un sistema locale strettamente manifatturiero, che ha seguito una traiettoria di sviluppo endogeno guidata dagli investimenti del settore privato.

Da un punto di vista spaziale, il sistema è, allo stesso tempo, policentrico e diffuso in misura esasperata. Tra le diverse parti c'è un diverso grado di integrazione territoriale. I Comuni di Civitanova Marche, Potenza Picena (Porto Potenza), Porto Sant'Elpidio, Sant'Elpidio a Mare (Casette d'Ete), Montecosaro sono, a tutti gli effetti, una conurbazione. Gli altri comuni hanno con questo “core” una forte integrazione relazionale.

Questa organizzazione territoriale genera una mobilità non sostenibile da un punto di vista ambientale e sociale. Oltre ad associarsi a costi ambientali elevati, la mobilità si esprime in forme che generano una vera e propria segregazione spaziale tra la popolazione anziana e giovanile (a causa della inadeguatezza del trasporto pubblico).

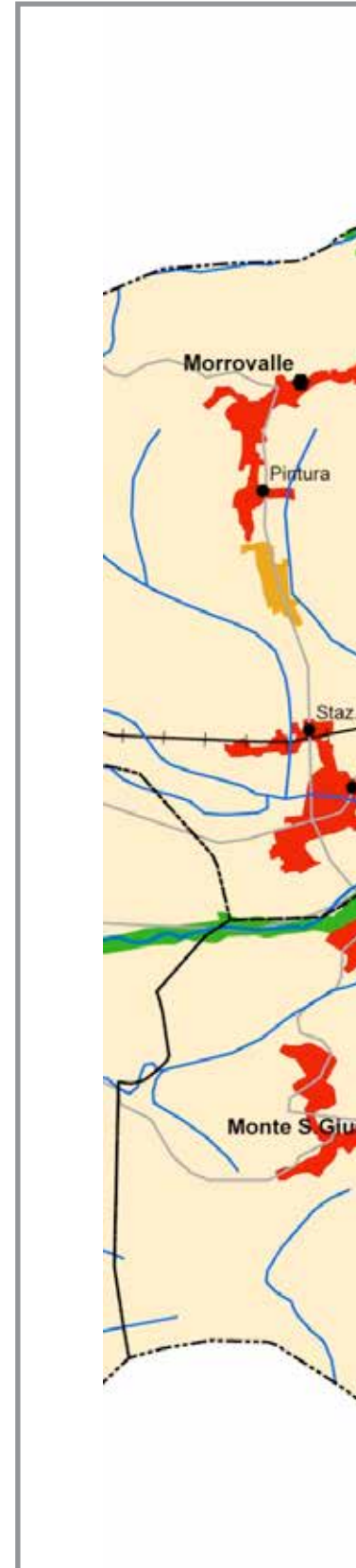
Un decisivo miglioramento della mobilità potrebbe avvenire trasformando l'attuale linea ferroviaria in “treno urbano” nella tratta Todi-Civitanova Marche e riorganizzando la mobilità pedonale, ciclabile e in auto intorno ai nodi delle stazioni ferroviarie storiche e nuove – vedi schede relative allo studio “IL SISTEMA TERRITORIALE DI CIVITANOVA MARCHE: TRENO URBANO E MOBILITÀ SOSTENIBILE” (2008) e al progetto “IL TRENO URBANO DELLA BASSA VALLE DEL CHIANTI: RIQUALIFICAZIONE TERRITORIALE E SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE” (2009).

Oltre alla dimensione degli investimenti infrastrutturali è tuttavia fondamentale una pianificazione urbanistica intercomunale capace di controllare la dinamica spaziale – la quale continua a rispondere a logiche comunali. La continua proliferazione di insediamenti residenziali, commerciali e industriali sta conducendo a una organizzazione territoriale per la quale sarà molto difficile porsi l'obiettivo della sostenibilità ambientale e sociale. Ciò condurrà a una perdita di attrattività del territorio con implicazioni economiche nel lungo periodo molto negative. Inoltre, l'attuale modello di regolazione dello sviluppo spaziale sta conducendo a un “uso del suolo” insostenibile e a un sovra-dimensionamento del sistema insediativo. Allo stesso tempo, parti importanti dei centri storici sono solo parzialmente utilizzate.

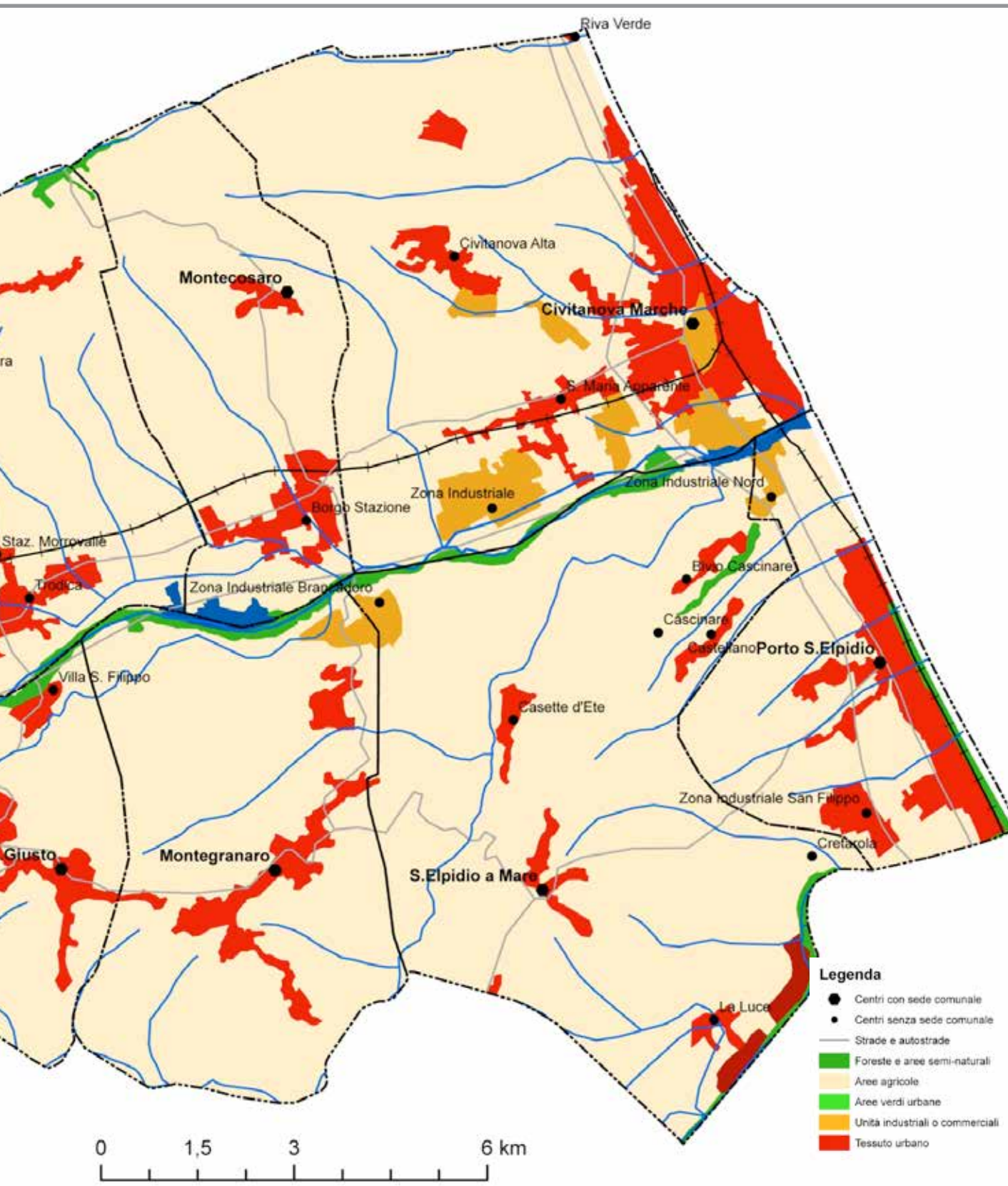
All'interno di questo territorio intercomunale si dovrebbero razionalizzare le aree industriali: alcune andrebbero dismesse e altre rafforzate, anche in funzione dell'accessibilità e in relazione alle interferenze con i sistemi residenziali. Le aree industriali andrebbero inoltre adeguate in termini di riduzione dell'impatto ambientale e di disponibilità di servizi.

Una seconda linea di intervento è dare maggiore autonomia funzionale ai sistemi insediativi dispersi, nonché ai centri maggiori, i quali stanno perdendo molte funzioni in favore di Civitanova Marche e Porto Sant'Elpidio. La perdita di autonomia funzionale dei sistemi insediativi determina un aumento della mobilità – in particolare in auto – ma anche un razionamento nell'accesso a beni e servizi di coloro che non sono autonomi nella mobilità.

Questi obiettivi possono essere raggiunti solo attraverso forme di cooperazione intercomunale nel campo dello sviluppo spaziale.



2. I sistemi locali della Provincia di Macerata



I sistemi locali di Civitanova Marche, Recanati e Tolentino possono essere classificati come sistemi industriali sulla base della elevata incidenza degli addetti all'industria sull'occupazione totale, con valori superiori al 50% nonostante il processo di contrazione e ristrutturazione delle attività manifatturiere avvenuto negli anni Ottanta e Novanta. Da evidenziare che Macerata, pur non essendo classificabile come sistema industriale data la sua elevata occupazione nei servizi pubblici e privati, ha un numero di addetti all'industria doppio rispetto a quello di Recanati (5.663 unità) e di 'Tolentino' (4.938 unità). Ciò indica l'importanza che, comunque, questo settore assume nell'economia del sistema locale.

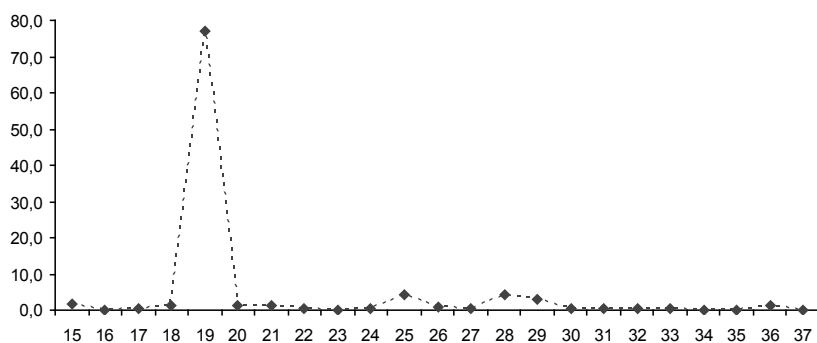
Le strutture delle attività manifatturiere dei quattro sistemi locali esaminati rappresentate nei grafici sono espresse in termini di percentuale di addetti in ciascun sotto-settore di attività rispetto al totale dell'occupazione manifatturiera. Dal confronto fra le quattro strutture manifatturiere si osserva che:

- il grado di specializzazione è estremamente elevato nel sistema locale di Civitanova Marche tanto da configurare una struttura manifatturiera "monoproduttiva";
- il sistema locale di Recanati ha la struttura manifatturiera più diversificata e si distingue dagli altri sistemi locali per la tipologia dei sotto-settori di attività più importanti;
- l'attività relativa a "preparazione e concia del cuoio; fabbricazione di articoli da viaggio, borse e calzature" è l'attività con la più elevata percentuale di occupati manifatturieri in tre dei sistemi in esame – marginale solo a Recanati.

Relativamente a quest'ultimo aspetto, si deve specificare che nel territorio di Civitanova Marche, Macerata e Tolentino si localizza la quasi totalità del distretto calzaturiero delle Marche, con il tipico sistema produttivo basato su un elevato grado di dis-integrazione verticale (numero elevato di laboratori di ridotte dimensioni e numero limitato di imprese di medio-grandi dimensioni).

Specializzazione del settore manifatturiero del sistema urbano di Civitanova Marche

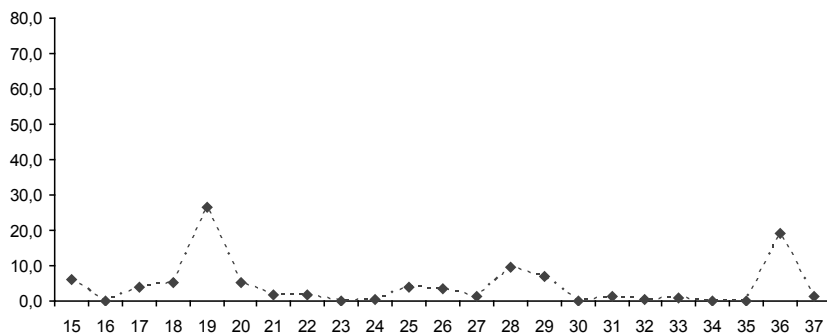
Civitanova Marche ha una specializzazione nel settore delle calzature particolarmente elevata (il 77% degli addetti manifatturieri totali è occupato nelle calzature (19)) che permette di definire "monoproduttivo" il sistema di produzione manifatturiera di questo sistema urbano. Il grado di specializzazione del settore manifatturiero, benché sia cresciuto in modo rilevante



nella fase di industrializzazione fino a raggiungere il valore massimo dell'81% nel 1991, era già molto elevato nel 1961 (64%). È soltanto nell'ultimo decennio che il grado di specializzazione manifatturiera è diminuito in seguito al processo di ristrutturazione che ha investito il settore nel suo complesso, determinando una riduzione sia degli addetti che delle unità locali.

Specializzazione del settore manifatturiero del sistema urbano di Macerata

Il settore manifatturiero del sistema urbano di Macerata risulta abbastanza diversificato, sebbene i comparti della “preparazione e concia del cuoio; fabbricazione articoli da viaggio, borse e calzature” (19) e della “fabbricazione di mobili; altre

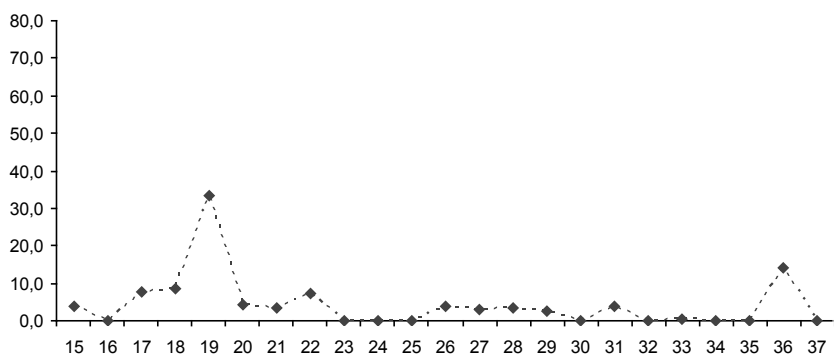


industrie manifatturiere” (36) abbiano quote di addetti molto più elevate degli altri, rispettivamente del 26,7% e del 19,3%. Il terzo settore per importanza in termini di quote di addetti è quello relativo alla “fabbricazione e lavorazione dei prodotti in metallo, escluse macchine e impianti” (28) (10% circa degli addetti totali manifatturieri), avendo subito nel decennio considerato un incremento del 54%.

Specializzazione del settore manifatturiero del sistema urbano di Tolentino

Con una quota di specializzazione pari al 33,3%, la “Preparazione e concia cuoio; fabbricazione articoli da viaggio, borse, calzature” (19) è il comparto principale. Il suo grado di specializzazione è diminuito nell’ultimo decennio sia per la riduzione di addetti nel comparto stesso che per l’incremento di addetti nella fabbricazione di mobili e nell’editoria e stampa.

Il secondo comparto, in crescita nell’ultimo decennio, è la “Fabbricazione di mobili; altre industrie manifatturiere” (36),

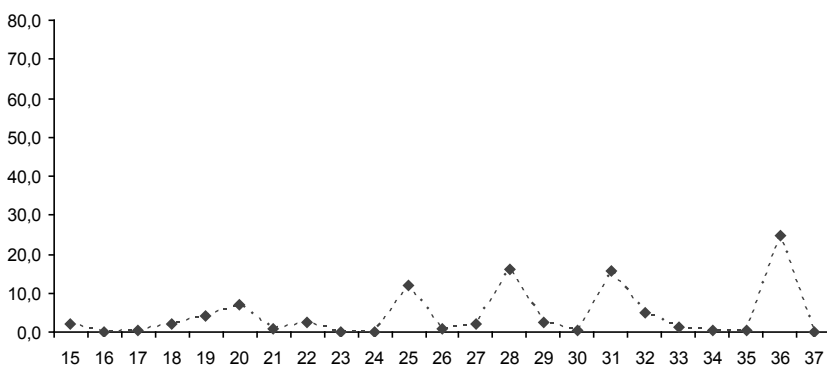


14,1% dell’occupazione manifatturiera totale di 568 unità. Tra il 1991 e il 2001 si è rafforzato anche il comparto – praticamente inesistente nel 1996 – della “Editoria, stampa e riproduzione di supporti registrati” (22) (288 addetti). Il terzo comparto è la “Confezione di articoli di vestiario; preparazione e tintura di pellicce” (18) (8,7% degli addetti manifatturieri). Da segnalare il comparto delle “Industrie tessili” (17), uno dei più in crisi del sistema locale.

Specializzazione del settore manifatturiero del sistema urbano di Recanati

Il sistema locale di Recanati presenta il settore manifatturiero più diversificato. La “fabbricazione di mobili; altre industrie manifatturiere” (36) è il settore più significativo (25% dell’occupazione manifatturiera totale). Se si considera la divisione economica Ateco a tre digit di questo settore emerge il peso del sotto-settore della “gioielleria e oreficeria” (520 unità, 10,5% degli addetti totali manifatturieri) e della fabbricazione di strumenti musicali (326 addetti).

Quote di addetti superiori al 10% si osservano nei settori relativi alla “fabbricazione e lavorazione dei prodotti in metallo, escluse macchine e impianti” (28), alla “fabbricazione di macchine ed apparecchi elettrici n.c.a.” (31) e alla “fabbricazione



di articoli in gomma e materie plastiche” (25).

Dall’analisi a tre digit del sotto-settore “fabbricazione e lavorazione dei prodotti in metallo” (28) emerge la “fabbricazione di apparecchi di illuminazione e di lampade elettriche” come il sotto-settore con il peso più elevato di questo sistema locale (648 unità, 13,1% degli addetti totali manifatturieri) e con un aumento significativo degli occupati nel 1991-2001).

LA FRAMMENTAZIONE AMMINISTRATIVA

La frammentazione amministrativa del territorio provinciale, illustrata nei grafici accanto, è elevata. Vi sono 2 comuni – Macerata e Civitanova Marche – decisamente più grandi degli altri, 4 con una popolazione tra 15.000 e 25.000 abitanti, 11 con una popolazione tra 5.000 e 1.500 e ben 40 con una popolazione inferiore a 5.000.

Se si esamina quest’ultimo gruppo di comuni, si può notare che 32 comuni hanno una popolazione inferiore a 2.500 abitanti, 17 comuni hanno una popolazione inferiore a 1.000 abitanti e 8 comuni addirittura meno di 500 abitanti.

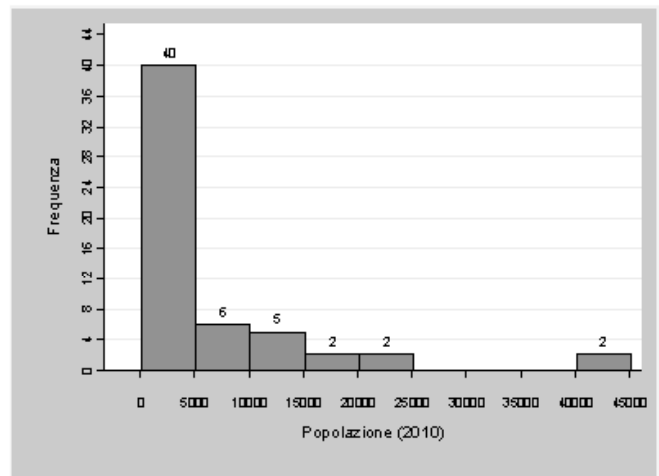
Una frammentazione amministrativa così elevata sarebbe dovuta apparire come insostenibile già da molti anni. Certamente, non è sulla base di questa frammentazione che si può identificare una strategia di sviluppo locale. Le riforme istituzionali in corso – tra cui la riconfigurazione delle province –, i vincoli ai bilanci comunali sempre più rigidi determineranno molto presto dei cambiamenti nell’articolazione delle responsabilità politico-amministrative dei comuni, obbligando ad accorpamenti, integrazioni, fusioni.

La ridefinizione dell’articolazione amministrativa del territorio provinciale è una questione che dovrebbe essere affrontata subito – direttamente e autonomamente dai comuni o su stimolo della Regione – prima che norme nazionali, spesso pensate per territori più grandi e con caratteristiche geografiche ed economiche molto diverse, siano imposte dal Governo centrale.

La frammentazione amministrativa è molto elevata nelle aree interne. La progressiva perdita di funzioni delle comunità montane elimina un livello di attività politico-amministrativa di carattere intercomunale che renderà palesi le difficoltà di gestione del territorio da parte di comuni di dimensioni “minime”.

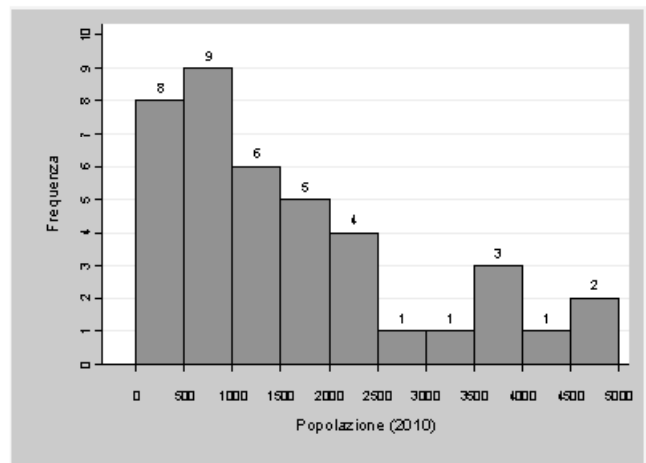
Già ora la normativa italiana permette una varietà di soluzioni per un’integrazione istituzionale tra comuni e la formazione di unità intercomunali create dal basso, tramite accordi tra comuni. Nell’ambito della costruzione di una strategia di sviluppo economico questo aspetto appare cruciale.

Popolazione dei comuni della Provincia di Macerata



Fonte: www.demo-istat.it

Popolazione dei comuni della provincia di Macerata: classi dimensionali



Fonte: www.demo-istat.it

3. Il governo dei sistemi intercomunali

3.1 Premessa

La pianificazione strategica richiede che un governo locale disponga di opzioni strategiche; vale a dire, che abbia risorse che può liberamente allocare e che, allo stesso tempo, siano sufficienti per influenzare la dinamica del sistema territoriale. In effetti, la pianificazione strategica è una funzione che, in linea di principio, appartiene a ogni livello di governo presente in un territorio.

Pertanto, il governo provinciale costruisce il suo piano strategico in un contesto in cui sono presenti altri soggetti istituzionali che assumono decisioni strategiche proprie. Su questo sfondo, il piano strategico della Provincia di Macerata – come quello di qualsiasi altra Provincia con una organizzazione territoriale policentrica – deve avere le caratteristiche di un «piano quadro» che orienti i piani strategici dei vari soggetti locali legittimati a elaborare e attuare strategie di sviluppo locale. Il piano strategico provinciale deve quindi affrontare il tema del coordinamento delle strategie di sviluppo locali.

Le funzioni di orientamento e di coordinamento che la Provincia dovrebbe svolgere sono legittimate dall'esistenza di obiettivi di sviluppo economico che sono rilevanti alla scala provinciale sulla base della funzione di preferenza del Governo provinciale. Si consideri, ad esempio, l'obiettivo della perequazione territoriale

con riferimento al territorio provinciale – tema di cui si parlerà nel par. 3.3 – che dovrebbe vedere il Governo provinciale impegnato ad assistere i sistemi locali con strutture economico-sociali deboli e basse potenzialità di sviluppo nella definizione e attuazione di proprie strategie di sviluppo.

La maggiore autonomia dei comuni – e, in particolare, l’orientamento strategico che le loro decisioni hanno assunto – deve essere il punto di partenza di ogni riflessione sulla pianificazione di scala provinciale (ed anche regionale). Un sistema territoriale che assume un orientamento strategico solleva il problema degli effetti della strategia da esso scelta sui sistemi territoriali contigui. Tema particolarmente rilevante per una Provincia di dimensioni limitate come quella di Macerata ma, allo stesso tempo, con un’organizzazione chiaramente policentrica.

Dati alcuni specifici caratteri del territorio della Provincia di Macerata e, in particolare, la forte interdipendenza tra i comuni, la competizione territoriale espone questo territorio a due fondamentali rischi:

- a) il rischio che la competizione territoriale risulti in un «gioco a somma zero» alla scala della Provincia;
- b) il rischio che la competizione territoriale conduca ad uno sviluppo non sostenibile nel lungo periodo.

Come si mostrerà nel corso dell’analisi, entrambi gli eventi hanno già iniziato a manifestarsi in modo evidente nell’ultimo decennio.

La legittimità politica di “pensare strategicamente” da parte della Provincia di Macerata si coniuga, quindi, con l’esistenza di solide ragioni che giustificano la regolazione della competizione territoriale. Attraverso il piano strategico, il Governo provinciale deve individuare delle norme per regolare la competizione territoriale. Il piano strategico deve essere pensato come uno strumento di regolazione della competizione territoriale

SISTEMI LOCALI: RESISTENZA E CAPACITÀ DI REAZIONE

I sistemi locali della Provincia di Macerata sono diversi tra loro – hanno strutture economiche diverse – e, quindi, sono influenzati in modo diverso dai cambiamenti che avvengono nei mercati nazionali e internazionali nei quali operano le loro imprese. Hanno anche una diversa capacità di reazione ai cambiamenti, di adeguamento alle nuove condizioni.

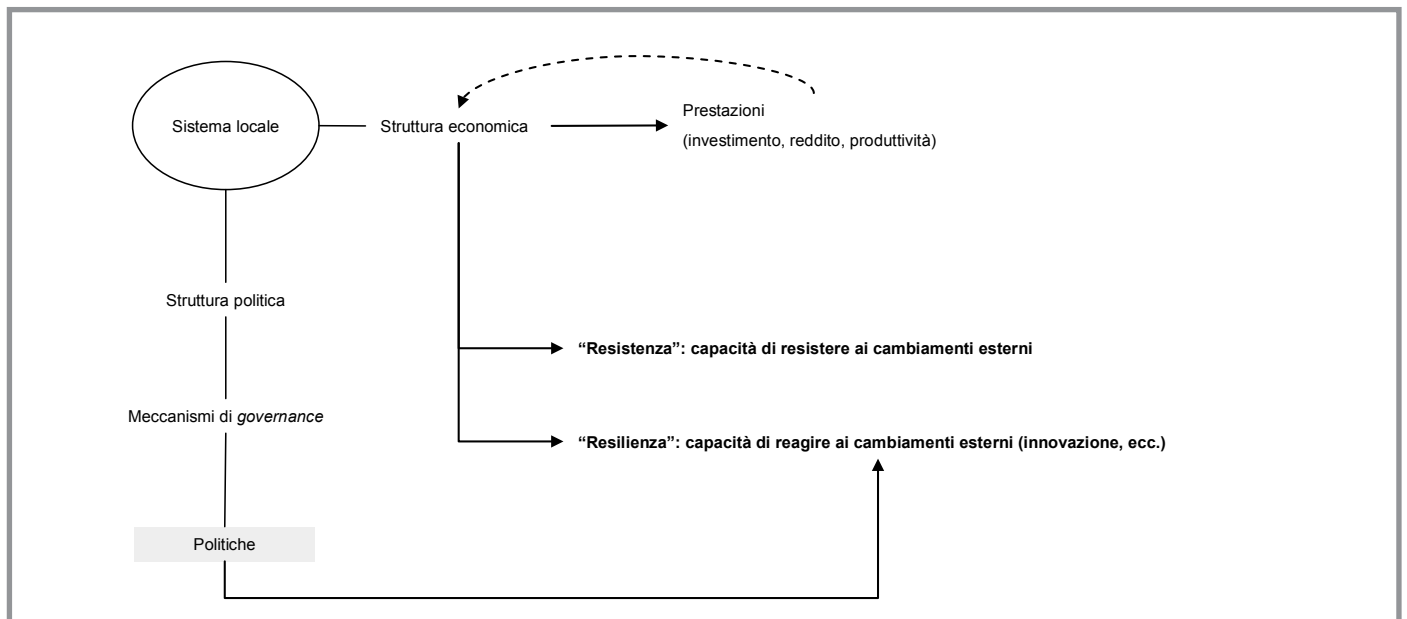
Le politiche possono influenzare la resilienza di un sistema, nel senso che esse, nel facilitare, accompagnare o promuovere le trasformazioni strutturali costituiscono un importante fattore di resilienza di un sistema. Un piano strategico è, in definitiva, un elemento della capacità di un sistema locale di adeguarsi ai cambiamenti.

Per capire quanto un sistema locale sia resistente/resiliente dobbiamo capire: a) quale sia la sua struttura economica; b) quali politiche sia in grado di produrre. Pertanto, dobbiamo guardare alla sua struttura economica – per capire se è in grado di resistere – e alla sua struttura politica (meccanismi di regolazione) e imprenditoriale – per capire se è in grado di produrre strategie pubbliche e private efficaci.

Le strutture economiche di tre importanti sistemi locali manifatturieri – ‘Civitanova Marche’, Recanati e ‘Tolentino’ – sono al centro dei processi di trasformazione nel settore manifatturiero a livello nazionale e internazionale. Si tratta di sistemi che sono direttamente colpiti dai cambiamenti nella divisione internazionale del lavoro e devono mostrare nel prossimo decennio una capacità di adeguamento ai cambiamenti molto elevata.

In questo momento, probabilmente il sistema locale più resistente al tipo di shock esogeni che caratterizzano la fase attuale è quello di Macerata, poiché la sua economia è la più diversificata e, in ogni caso, dipende in modo rilevante dal settore pubblico e dai servizi privati sovra-locali. Tuttavia, la stasi/declino del settore pubblico come conseguenza di fattori macro-economici e la sua diffusione/concentrazione sul territorio come effetto delle nuove tecnologie della comunicazione e di ri-ordine amministrativo potrebbero spingere il sistema di Macerata verso una fase di stagnazione.

Il piano strategico della Provincia dovrebbe esplorare le differenze nelle capacità di resistenza/resilienza di questi tre sistemi locali. In primo luogo, per individuare i punti deboli del sistema territoriale provinciale e, secondariamente, per esaminare gli effetti delle strategie di aggiustamento dei sistemi più forti sul resto del territorio provinciale.



– competizione inevitabile in un territorio con interdipendenze così profonde.

Se interpretato in termini di sistemi locali, il territorio della Provincia di Macerata, come esaminato nel Cap. 2, risulta profondamente differenziato. Questa differenziazione solleva l'esigenza di una pianificazione strategica che sia specifica, riferita a ciascun sistema locale. Tuttavia, poiché ogni sistema locale – secondo quanto già discusso in precedenza – ha, di fatto, una propria autonomia strategica, si pone il problema della relazione tra pianificazione strategica provinciale e pianificazione strategica locale. In particolare, si tratta di definire i contenuti del piano strategico provinciale.

Si è già sottolineato che il piano strategico provinciale dovrebbe comunque avere due compiti fondamentali:

- a) proporre e definire la mappa dei sistemi locali della Provincia di Macerata;
- b) incentivare forme di cooperazione strategica a livello dei sistemi locali identificati.

I due compiti sopra indicati sono ritenuti fondamentali perché conducono a una riconfigurazione del sistema di regolazione allo scopo di adeguare tale sistema alla nuova organizzazione territoriale. Tali compiti sono, tuttavia, preliminari perché, pur riconoscendo l'autonomia strategica delle amministrazioni comunali, il piano strategico provinciale dovrebbe andare oltre l'assolvimento di questi due compiti.

Riconosciuta – modellata e incentivata – l'autonomia strategica dei sistemi locali, il piano strategico provinciale deve risolvere il problema della regolazione della competizione territoriale: regolazione, cioè, delle forme in cui tale competizione si esprime e regolazione dei suoi effetti sociali, economici e ambientali. Sia che si esprima in termini di competizione tra comuni – come avviene attualmente – oppure in termini di competizione tra sistemi

locali, la regolazione della competitività territoriale dovrebbe costituire un tema centrale della pianificazione strategica provinciale.

Il principale livello al quale si esprime la competizione territoriale, con esiti molto negativi per la crescita e lo sviluppo economico di medio-lungo periodo, è lo sviluppo spaziale, ovvero le decisioni sui vincoli e sugli incentivi che regolano la localizzazione dei nuovi insediamenti residenziali, industriali e commerciali e delle infrastrutture collettive – e, di conseguenza, la localizzazione delle funzioni (luoghi dell’offerta di beni).

3.2 Analisi e strategie: comuni o sistemi locali?

Il tema della competizione territoriale nella Provincia di Macerata si esprime, allo stato attuale, in termini di comuni. Ciò pone problemi evidenti per il fatto che alcuni comuni (Civitanova Marche, Macerata, Tolentino, Recanati) hanno una posizione dominante per dimensione economica e ruolo politico.

Il concetto di “posizione dominante” che alcuni comuni assumono rispetto ad altri – concetto ampiamente analizzato in Italia negli ultimi due decenni – deve essere declinato in modo specifico. Si tratta del fatto che, osservato dal punto di vista delle interdipendenze territoriali, il territorio della Provincia di Macerata presenta, come evidenziato nel capitolo precedente, densità relazionali che si esprimono per insiemi di comuni contigui tra i quali si è negli anni determinato un grado di interdipendenza così forte da configurare un certo numero di sistemi territoriali, ovvero di sistemi locali nella terminologia corrente. Il tema della competizione territoriale dovrebbe essere quindi declinato con riferimento ai sistemi locali e non ai singoli comuni.

A questo punto è utile richiamare l’attenzione sul fatto che, osservata dal punto di vista della densità delle interdipendenze

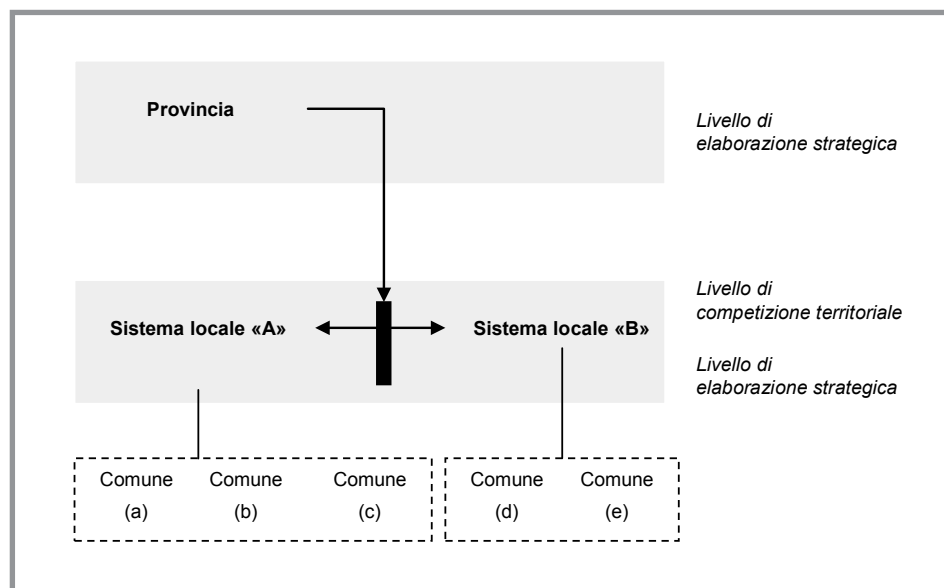
AUTONOMIA STRATEGICA DEI SISTEMI LOCALI

Il territorio della Provincia di Macerata dovrebbe essere pensato come un insieme di sistemi locali, ciascuno composto da un numero variabile di comuni contigui tra i quali si è stabilito un elevato grado di interdipendenza territoriale (spaziale, relazionale). Per valutare le interdipendenze territoriali tra comuni contigui si considerano gli spostamenti che gli individui compiono nel territorio per effettuare un insieme di fondamentali attività economiche e sociali; ovvero, per: a. motivi di lavoro; b. motivi di studio; c. acquisti di beni e servizi; d. attività di socializzazione; e. attività ricreative.

Se si osservano i movimenti degli individui nello spazio, secondo la classificazione sopra richiamata, si è in effetti in grado di ricostruire, in alcuni casi in modo molto chiaro in altri meno, le densità che si sono formate sul territorio provinciale negli ultimi decenni. Questi spostamenti modellano – e si modellano su – la distribuzione nel territorio dei “punti focali” dell’organizzazione territoriale.

La pratica quotidiana di relazioni territoriali ha nel tempo definito l’identità territoriale degli individui: il territorio all’interno del quale essi cercano relazioni ed esplorano nuove possibilità di scambio di beni e servizi e di apprendimento circa le opportunità economiche e sociali presenti nel territorio. Per un individuo residente a Civitanova Marche i territori di Montecosaro e di Potenza Picena sono “familiari”. Sono, cioè, conosciuti nelle possibilità di scambio e socializzazione che essi offrono. Soprattutto, sono spazi di apprendimento e investimento (e di ricerca di lavoro) intercambiabili: risiedere a Civitanova Marche e investire a Montecosaro o Potenza Picena (o viceversa) appare del tutto indifferente per la popolazione locale. Essere in rete con imprese dello stesso comune o di un comune che appartiene allo stesso sistema territoriale è sostanzialmente indifferente.

La competizione territoriale deve manifestarsi tra sistemi locali e non tra comuni appartenenti allo stesso sistema locale.



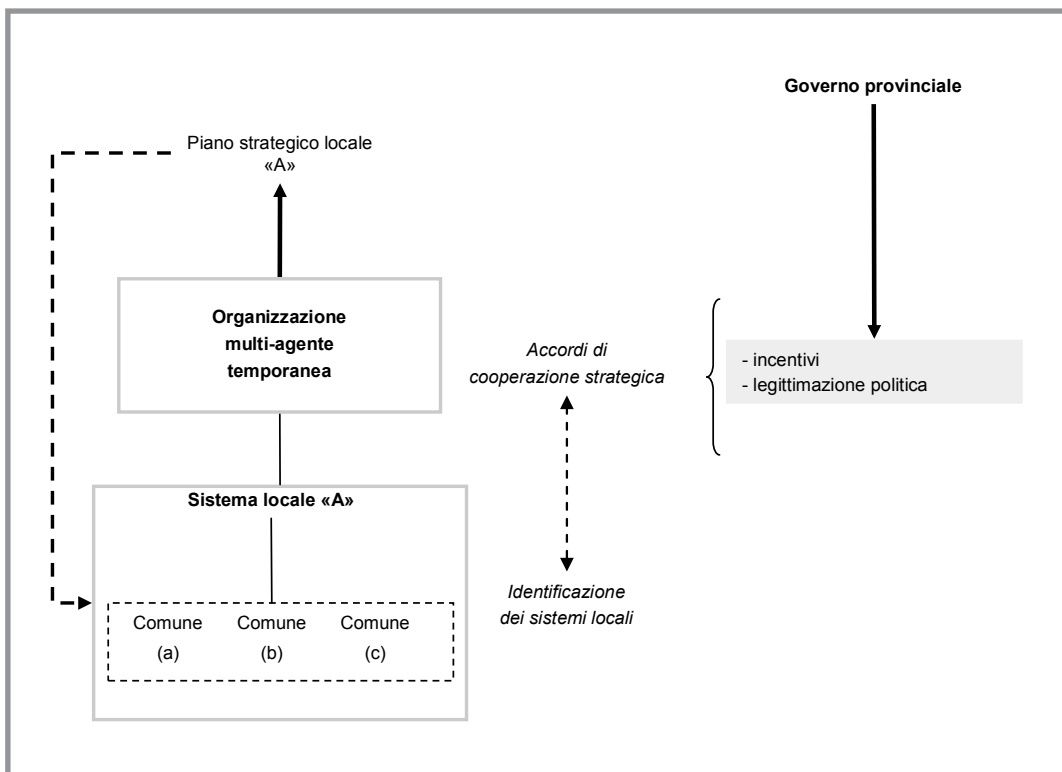
3. Il governo dei sistemi intercomunali

MODELLI DI COSTRUZIONE INTEGRATA DI STRATEGIE DI SVILUPPO LOCALE

Secondo la prospettiva di questo studio un livello di intervento primario del piano strategico provinciale dovrebbe essere costituito dalla legittimazione politica e analitica dei sistemi locali della Provincia di Macerata. Nel processo di elaborazione del Piano la collettività provinciale deve diventare consapevole delle interdipendenze territoriali e del loro significato economico, sociale e politico.

Questa prospettiva appare ancora più rilevante sullo sfondo dell'ampliamento dei confini provinciali. Qualsiasi siano le modalità con cui avrà luogo l'ampliamento dei confini provinciali il territorio della nuova Provincia sarà più articolato e differenziato in termini economici e sociali. Di conseguenza, il piano strategico provinciale dovrebbe ancora di più assumere il carattere di "linee guida", mentre dovrebbero aumentare l'importanza e l'operatività dei piani strategici intercomunali.

Il secondo livello di intervento di un piano provinciale concerne l'attività di stimolo alla realizzazione di forme di cooperazione strategica tra comuni appartenenti allo stesso sistema locale, fino alla formazione di organizzazioni multi-agente composte dai singoli comuni. Ad esse dovrà essere delegato il compito di operare alcune fondamentali scelte strategiche da identificare in un contesto cooperativo.



territoriali, la Provincia di Macerata è un territorio composto da un insieme di sistemi locali ciascuno con un rilievo economico, una traiettoria evolutiva, una struttura economica e sociale e un potenziale di sviluppo molto diversi. Questi sistemi intercomunali appartengono a tipologie diverse: alcuni hanno caratteri tipicamente urbani, altri sono sistemi locali agricoli, altri ancora sono veri e propri sistemi locali montani.

L'esistenza di queste densità relazionali – di questi sistemi locali – apre una problematica molto complessa con riferimento al tema della competizione territoriale. Infatti, la formazione di sistemi locali che si è verificata nella Provincia di Macerata – come in gran parte dell'Italia – negli ultimi decenni richiederebbe una profonda riconfigurazione istituzionale, la quale dovrebbe condurre a forme di cooperazione molto strette tra i comuni appartenenti allo stesso sistema locale. Cooperazione che dovrebbe innanzitutto concernere la definizione delle strategie di sviluppo ed escludere qualsiasi forma di competizione. Si dovrebbe giungere ad una situazione nella quale la funzione strategica venga assegnata ad un nuovo livello di regolazione, quello costituito dal sistema locale intercomunale.

Una delle principali funzioni del piano strategico provinciale dovrebbe essere l'incentivazione di forme di cooperazione intercomunale. Tali forme di cooperazione dovrebbero essere incentivate coerentemente con le logiche territoriali che si sono consolidate negli ultimi decenni: vi deve essere corrispondenza tra gli ambiti di cooperazione e gli ambiti di auto-organizzazione territoriale. La Provincia dovrebbe, da una parte, guidare il processo di interpretazione del territorio e, dall'altra, stimolare la costruzione di accordi di cooperazione coerenti con questa interpretazione.

Nella Provincia di Macerata la pianificazione strategica può realizzarsi in modo efficace se si rispetta la seguente fondamentale condizione: il livello di competizione territoriale, regolato

dal piano strategico provinciale, deve essere quello dei sistemi locali – e non quello dei comuni. Questo è un punto fondamentale e richiede una attenta riflessione sulla organizzazione spaziale della Provincia, riflessione che dovrebbe condurre ad una lettura condivisa del territorio provinciale in termini di sistemi locali. Che dovrebbe condurre, cioè, alla individuazione di ambiti di auto-organizzazione territoriale che devono trasformarsi in ambiti di cooperazione.

La trasformazione degli ambiti di auto-organizzazione territoriale in ambiti di cooperazione solleva il problema della identificazione delle procedure di cooperazione specifiche e, quindi, della costruzione di decisori multi-agente temporanei – tipici della programmazione negoziata – per definire gli orientamenti strategici dei sistemi locali.

La proposta di fondo avanzata nell'itinerario di riflessione promosso dalla Camera di Commercio di Macerata concerne il fatto che la cooperazione tra comuni limitrofi debba essere allineata con le logiche territoriali – cioè, con gli ambiti nei quali si manifesta l'interdipendenza territoriale. Questo punto di vista non conduce alla conclusione che i sistemi locali individuati abbiano confini determinati e non vi siano ambiti di sovrapposizione tra i diversi sistemi locali o, anche, che alcuni territori restino "isolati". Quella che è stata qui avanzata è soltanto una proposta, il punto di partenza di una riflessione. Uno dei problemi della Provincia di Macerata – peraltro comune a tante Province italiane – è proprio la sovrapposizione dei sistemi gravitazionali, così come la presenza di territori rimasti ai margini dei processi di integrazione territoriale. In questi casi non vi è una soluzione "tecnica" bensì progettuale e politica: l'integrazione territoriale può essere rafforzata da scelte pubbliche di sviluppo spaziale – ad esempio, la localizzazione di una scuola, di un'area industriale, di un centro commerciale.

PERCORSI DI INTEGRAZIONE ISTITUZIONALE

L'avvio di un processo di integrazione istituzionale potrebbe avvenire più facilmente nei sistemi urbani in cui un comune (il centroide) occupa una posizione dominante per scala e potere contrattuale rispetto agli altri e, pertanto, è in grado di assumere la guida dei processi di pianificazione strategica alla scala intercomunale. Ciò non è finora avvenuto nella Provincia di Macerata, neppure nei casi di Civitanova Marche e Macerata, cioè dei due comuni decisamente più grandi degli altri. Questi due comuni non sono stati in grado di esercitare un'influenza ordinatrice nel territorio di riferimento. In effetti, nessun comune centroide, sulla base della propria forza economica e della propria autorevolezza politica, sembra essersi assunto il ruolo (e la responsabilità morale) di dare ordine allo sviluppo spaziale ed economico alla scala intercomunale, effettuando scelte che tenessero conto delle dinamiche dei territori limitrofi sulla base di obiettivi rilevanti alla scala sovra-comunale.

Si possono individuare diversi percorsi di integrazione istituzionale, tutti praticabili sulla base del sistema normativo vigente. Per numerosi sistemi intercomunali della Provincia di Macerata la fusione attraverso l'unificazione delle amministrazioni comunali sembra essere la decisione ovvia e immediatamente realizzabile. Diversamente da quanto spesso si richiami, ciò non metterebbe in discussione in nessun modo la partecipazione democratica o l'identità dei luoghi. Le comunità che si unificano in termini politico-amministrativi continueranno a potersi liberamente esprimere con il loro voto. Inoltre, l'identità culturale □ laddove sia ancora distinta □ può essere mantenuta senza difficoltà (come si mantiene l'identità di frazioni e quartieri di una città nelle forme desiderate dalle comunità locali). Per fare un esempio □ l'unificazione di Pievebovigliana con Fiordimonte (così come quella di Fiastra e Acquacanina, Visso e Ussita e così via) □ non metterebbe in discussione l'identità culturale, l'uso di toponomi storici, le tradizioni popolari o altro.

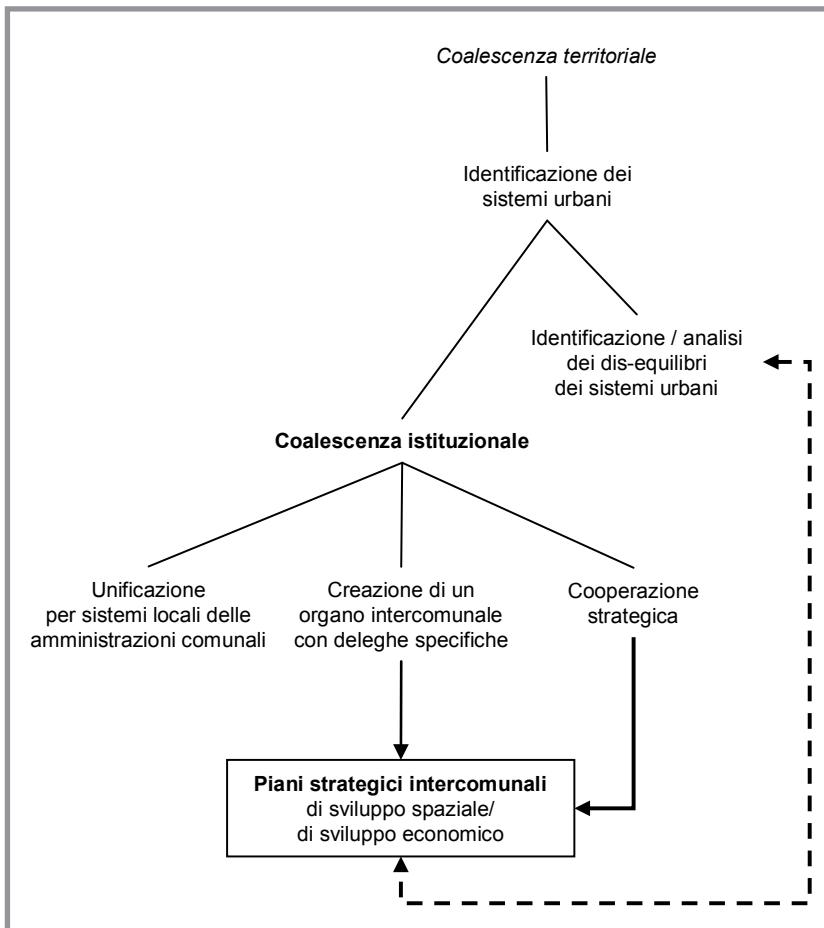
In ogni caso, l'integrazione istituzionale può assumere forme diverse dall'unificazione □ che possono anticipare l'unificazione stessa. Naturalmente, si può fare riferimento alle numerose esperienze di "unioni di comuni". Ma esse non possono essere propriamente considerate delle forme di integrazione istituzionale finché si limitano alla gestione associata di servizi. L'integrazione politico-amministrativa, qualsiasi sia la forma giuridica e gestionale che assume, acquista rilievo soltanto quando si prendono in comune e in forma integrata decisioni che riguardano lo sviluppo spaziale e le strategie di sviluppo economico di lungo periodo. Il fatto è che ci sono strategie di sviluppo locale che non possono essere definite sulla base dei confini comunali. Per tornare all'esempio di Pievebovigliana e di Fiordimonte, la strategia verso l'agricoltura biologica e a basso impatto sull'equilibrio ecosistemico □ in generale, verso la sostenibilità ambientale □, data la continuità geografica, dovrebbe coinvolgere anche il territorio di Fiordimonte.

Come passo intermedio □ ma si tratta anche di un assetto politico-amministrativo che ha valore in sé □, si potrebbe creare un organo intercomunale cui delegare le funzioni strategiche □ imparando a distinguere, nelle amministrazioni comunali,

3. Il governo dei sistemi intercomunali

tra funzioni amministrative e funzioni strategiche. Nei comuni molti piccoli, soprattutto quelli delle aree interne, questo non è un modello di integrazione significativo perché le funzioni amministrative andrebbero comunque unificate per ottenere "economie di scala". Nel caso dell'integrazione tra comuni più grandi questa distinzione potrebbe continuare.

Si possono anche realizzare forme di cooperazione orizzontale che, tuttavia, saranno significative solo se avranno come oggetto la realizzazione di interventi strategici di rilievo alla scala intercomunale. Ad esempio, accordi che riguardino la pianificazione e la gestione integrata delle aree industriali e commerciali.

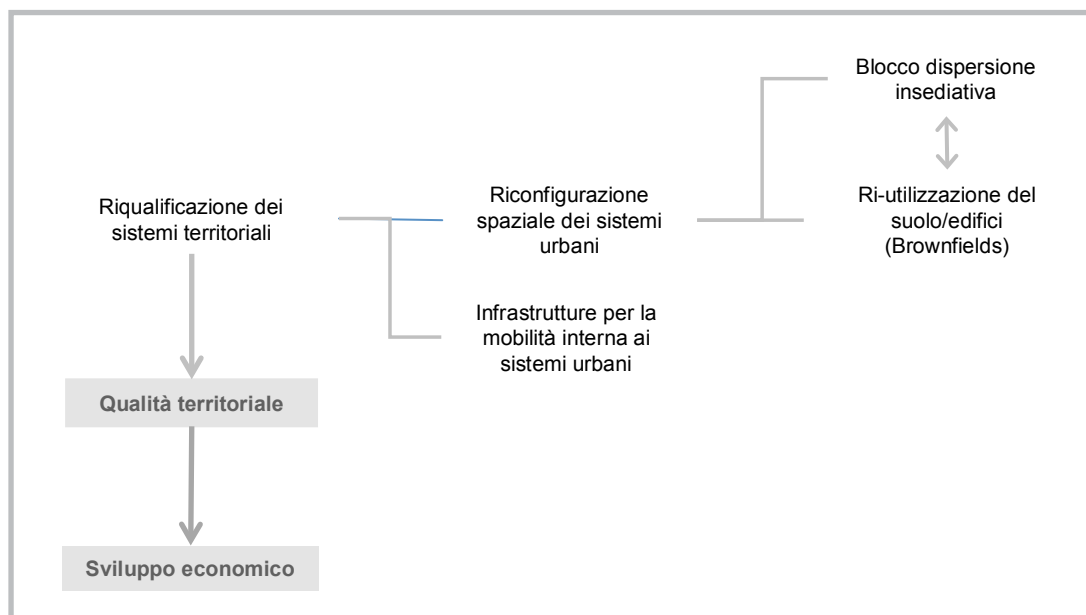


RAPPORTO “SPRAWL URBANO IN EUROPA” □ AGENZIA EUROPEA DELL’AMBIENTE, 2006

La dispersione insediativa, un fenomeno oggi comune e in crescita nello spazio europeo, è considerata una delle maggiori sfide che l’Europa deve affrontare per i suoi effetti ambientali, sociali ed economici negativi. Effetti che si sostanziano, in primo luogo, in incrementi nel consumo di energia, suolo e ambiente.

Con il termine “dispersione urbana” – o anche sprawl urbano – si intende l’espansione fisica delle aree urbane nei territori agricoli circostanti secondo modelli insediativi caratterizzati da: a) frammentarietà della forma urbana e discontinuità delle nuove localizzazioni (con la conseguente formazione di enclaves agricole); b) bassa densità insediativa; c) presenza non pianificata di funzioni residenziali, produttive, commerciali. Le cause di questo fenomeno possono essere individuate in un insieme di fattori economici e sociali, fra questi: il mutamento negli stili di vita degli individui – ad esempio, la preferenza a vivere in ambienti meno congestionati rispetto ai centri urbani o per le abitazioni monofamiliare –; i minori costi di edificazione nelle aree extra-urbane sia delle abitazioni che dei manufatti produttivi; la diffusione dell’automobile che rende possibile gli spostamenti; la mancanza di politiche di pianificazione a livello locale e regionale che riflettano una visione di sviluppo urbano sostenibile in termini ambientali e sociali.

Il contenimento della dispersione insediativa è da molti anni uno degli obiettivi prioritari nelle strategie di sviluppo spaziale dell’Unione Europea. Nel 2006, con il rapporto “Urban Sprawl in Europe. The ignored challenge” l’Agenzia Europea dell’Ambiente ha affrontato il tema della dispersione insediativa, auspicando che si diffonda fra gli attori pubblici e privati la consapevolezza della necessità di reagire alle dinamiche spaziali in atto. In esso si evidenzia come, quasi ovunque in Europa, gli attuali modelli di uso del suolo generino tensioni tra il fabbisogno di risorse e spazio e la capacità dei territori di sostenere e assorbire tali bisogni – determinando una situazione di non sostenibilità ambientale dello sviluppo urbano in atto – e come sia cruciale il ruolo della pianificazione spaziale integrata a livello locale e intercomunale nel realizzare insediamenti urbani che rispondano ai principi della compattezza, della densità, della accessibilità ai trasporti pubblici per minimizzare la dipendenza dall’auto.



4. L'organizzazione spaziale: criticità

4.1 Premessa

Da un punto di vista spaziale il carattere fondamentale dei sistemi intercomunali che caratterizzano il territorio provinciale è la dispersione insediativa. Ciò è stata la conseguenza del fatto che i sistemi territoriali intercomunali sono nati per integrazione relazionale tra sistemi insediativi pre-esistenti: si sono intensificati i flussi di persone, merci e informazione tra insediamenti limitrofi. Come già richiamato, in alcune aree puntuali vi è stata la formazione di vere e proprie conurbazioni. Tuttavia il carattere disperso – e la bassa densità insediativa – caratterizza i sistemi locali del territorio provinciale.

La dispersione insediativa presenta, in linea di principio, alcuni vantaggi ma determina numerosi effetti negativi che si riflettono in termini di costi pubblici e costi sociali – oltre che di costi privati. È proprio in relazione ai costi che la dispersione territoriale genera e alla rilevanza dei suoi effetti economici e sociali che il tema della densificazione territoriale è diventato da alcuni anni un tema centrale nell'ambito della pianificazione urbanistica.

4.2 L'importanza economica dell'organizzazione spaziale

L'organizzazione spaziale di un territorio influenza il processo economico attraverso diversi canali:

- a) modifica i costi di produzione delle imprese;
- b) vincola la produzione delle imprese;
- c) determina i pattern territoriali dei flussi di merci e persone (transazioni);
- d) influenza i costi di auto-produzione delle famiglie;
- e) influenza i costi sociali del processo di produzione e di scambio.

Fino a metà degli anni Novanta, lo sviluppo spaziale avvenuto nella Provincia di Macerata ha avuto un carattere sostanzialmente passivo, interpretabile come un adeguamento ai bisogni che venivano generati dai processi di territorializzazione in atto. Tali processi sono stati solo in parte influenzati dalla normativa (piani regolatori generali), anche come conseguenza del fatto che tale normativa, assecondando i processi in atto, aveva essa stessa un carattere passivo.

Nella Provincia di Macerata sono state effettuate tre scelte strategiche di sviluppo spaziale:

- a) la realizzazione della zona commerciale di Civitanova Marche;
- b) la costruzione della superstrada della Valle del Chienti,
- c) la trasformazione di una parte del territorio provinciale in Parco Nazionale.

La prima scelta strategica è stata dettata dalla localizzazione del casello autostradale e, soprattutto, dalle forme e dall'intensità dello sviluppo spaziale del distretto industriale calzaturiero. Nel medio-lungo periodo, tale scelta ha influenzato profondamente l'assetto territoriale della Provincia. La seconda scelta strategica – benché richiami, erroneamente, la connessione con l'Umbria –

deve la sua importanza e giustificazione allo sviluppo industriale dei tre sistemi locali presenti lungo la Valle del Chienti: Civitanova Marche, Macerata e Tolentino.

La terza scelta strategica, compiuta a metà degli anni Novanta e riconducibile al livello di regolazione nazionale, è ugualmente molto significativa ma non sembra aver prodotto effetti rilevanti.

Nella Valle del Potenza non si individuano importanti scelte strategiche. In parte, per ragioni legate alle logiche gravitazionali (la posizione geografica di Recanati); in parte, perché lo sviluppo economico si è manifestato con una intensità molto inferiore rispetto alla Valle del Chienti. (Vedi scheda relativa allo studio “LA VALLE DEL POTENZA: ORGANIZZAZIONE TERRITORIALE E SVILUPPO ECONOMICO DI UN SISTEMA PERIURBANO” (2011) (pp. 80-81)).

Le tre scelte sopra indicate – soprattutto le prime due – devono essere considerate strategiche perché hanno influenzato in misura profonda e permanente lo sviluppo spaziale della Provincia. In particolare, hanno rafforzato e accelerato i processi di polarizzazione in modo diretto o indiretto. In modo diretto nel caso di Civitanova Marche che, attraverso la realizzazione del centro commerciale, ha definitivamente trasformato il suo territorio nel punto di gravitazione di un sistema locale molto vasto contenente la parte maggiore del distretto industriale calzaturiero. In modo indiretto nel caso di Macerata dove, per contrastare la polarizzazione, è stato creato un polo commerciale (Piedi-ripa) che, nelle intenzioni, doveva essere in grado di intercettare i “flussi” generati a partire dalla media e alta Valle del Chienti.

Nell'ultimo decennio lo sviluppo spaziale del territorio provinciale si è molto complicato e il controllo della sua traiettoria è diventato un tema centrale per lo sviluppo economico della Provincia. Le amministrazioni comunali hanno iniziato a competere e hanno definito e attuato, per la prima volta nella storia

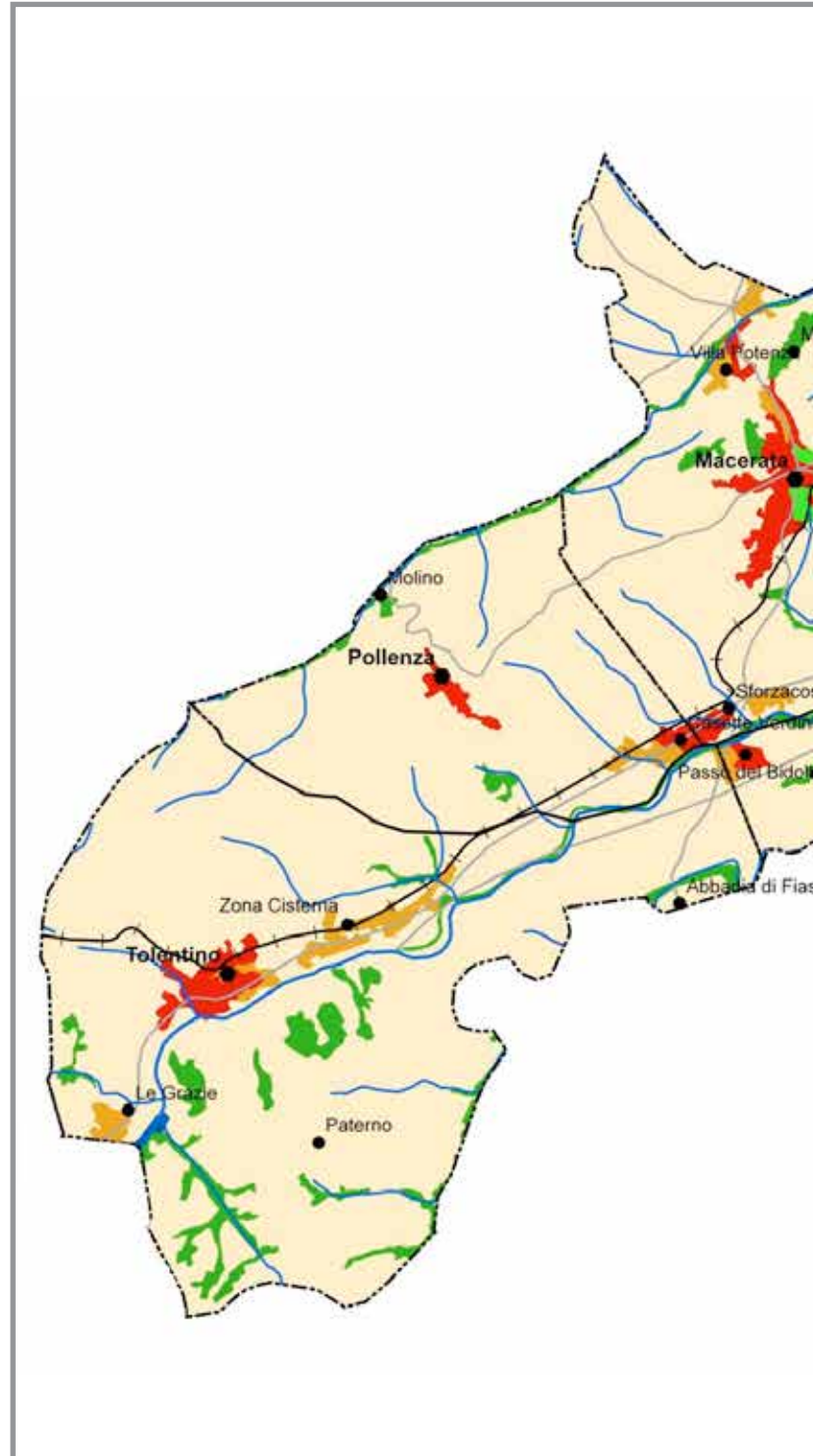
VALLE DEL CHIANTI:
I SISTEMI URBANI DI CIVITANOVA MARCHE,
MACERATA E TOLENTINO

L'organizzazione spaziale della Valle del Chienti, molto diversa da quella della Valle del Potenza, è caratterizzata da tre sistemi intercomunali i cui comuni centroidi sono, rispettivamente, Civitanova Marche, Macerata e Tolentino. Di questi, il sistema urbano di Civitanova Marche è interprovinciale.

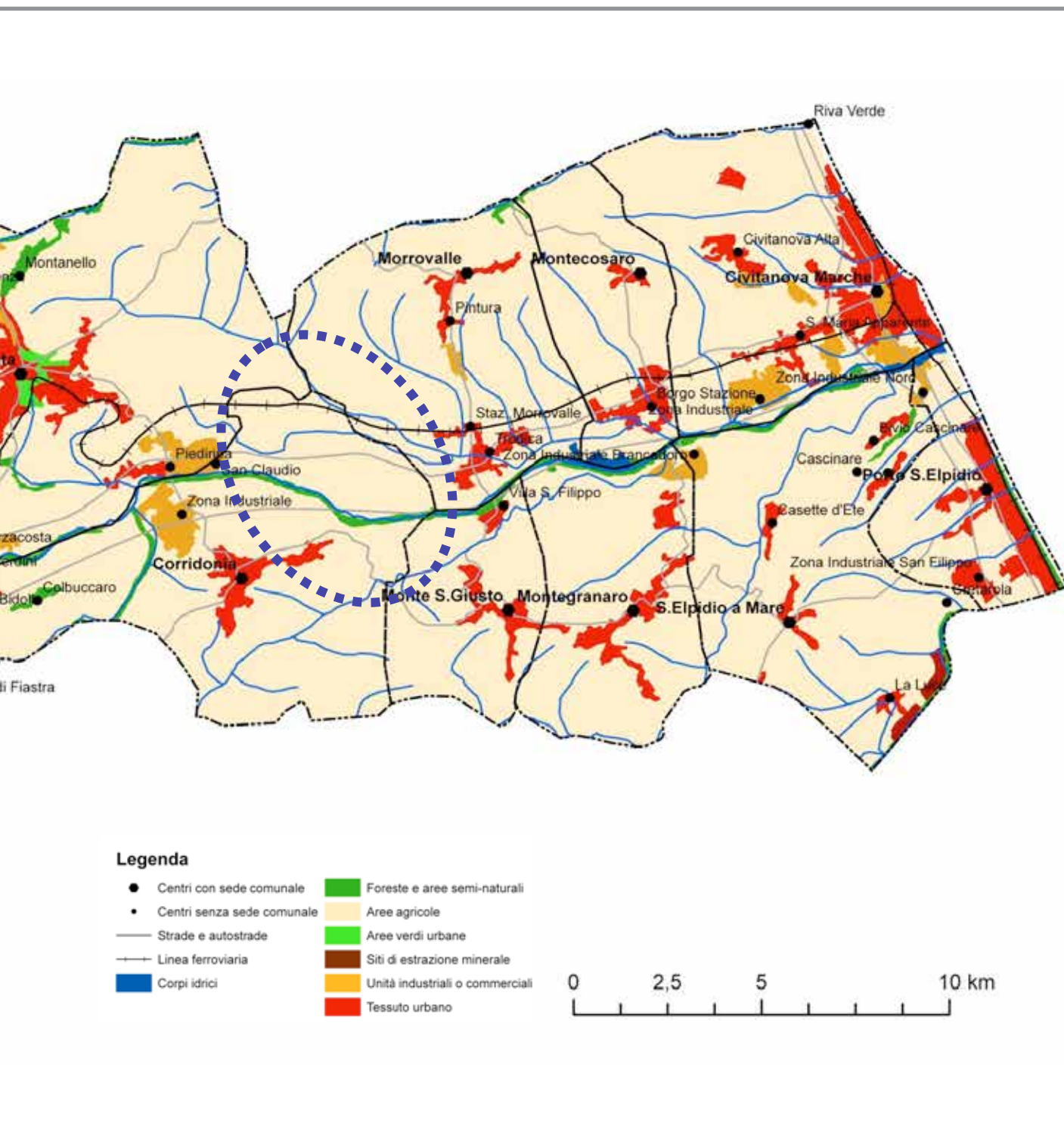
Questa parte del territorio provinciale è caratterizzata da dinamiche spaziali molto complesse, riconducibili a un progressivo slittamento del sistema insediativo verso la costa attraverso una diffusione degli edifici residenziali, industriali e commerciali che stanno creando un continuum tra Macerata e Civitanova Marche. Il fenomeno più eclatante è lo sfaldamento del sistema territoriale Macerata-Corridonia che sta seguendo una traiettoria di sviluppo spaziale caratterizzata da un progressivo slittamento del sistema insediativo verso l'esterno del sistema territoriale.

Una visione provinciale dello sviluppo spaziale dovrebbe fissare dei confini all'espansione dei tre sistemi intercomunali, vincolandoli a uno sviluppo spaziale interno. All'interno dei confini di questi sistemi, vi sono aree dismesse da recuperare, aree industriali e commerciali con una elevata capacità non sfruttata, aree residenziali da completare e da organizzare come quartieri con un maggiore grado di auto-contenimento.

All'interno di una strategia di sviluppo spaziale sostenibile, un intervento di grande importanza dovrebbe essere la costituzione di un parco agricolo che segni una cesura tra i sistemi di Macerata-Corridonia e Civitanova Marche. Il parco agricolo, che inglobi l'importante emergenza storico-architettonica di San Claudio, offrirebbe servizi naturalistico-ricreativi all'intera popolazione della media-bassa Valle del Chienti. Il parco sarebbe peraltro raggiungibile in treno, riattivando la stazione di San Claudio, sia da Macerata che da Civitanova Marche (e da tutti gli altri insediamenti con una stazione ferroviaria).



4. L'organizzazione spaziale: criticità

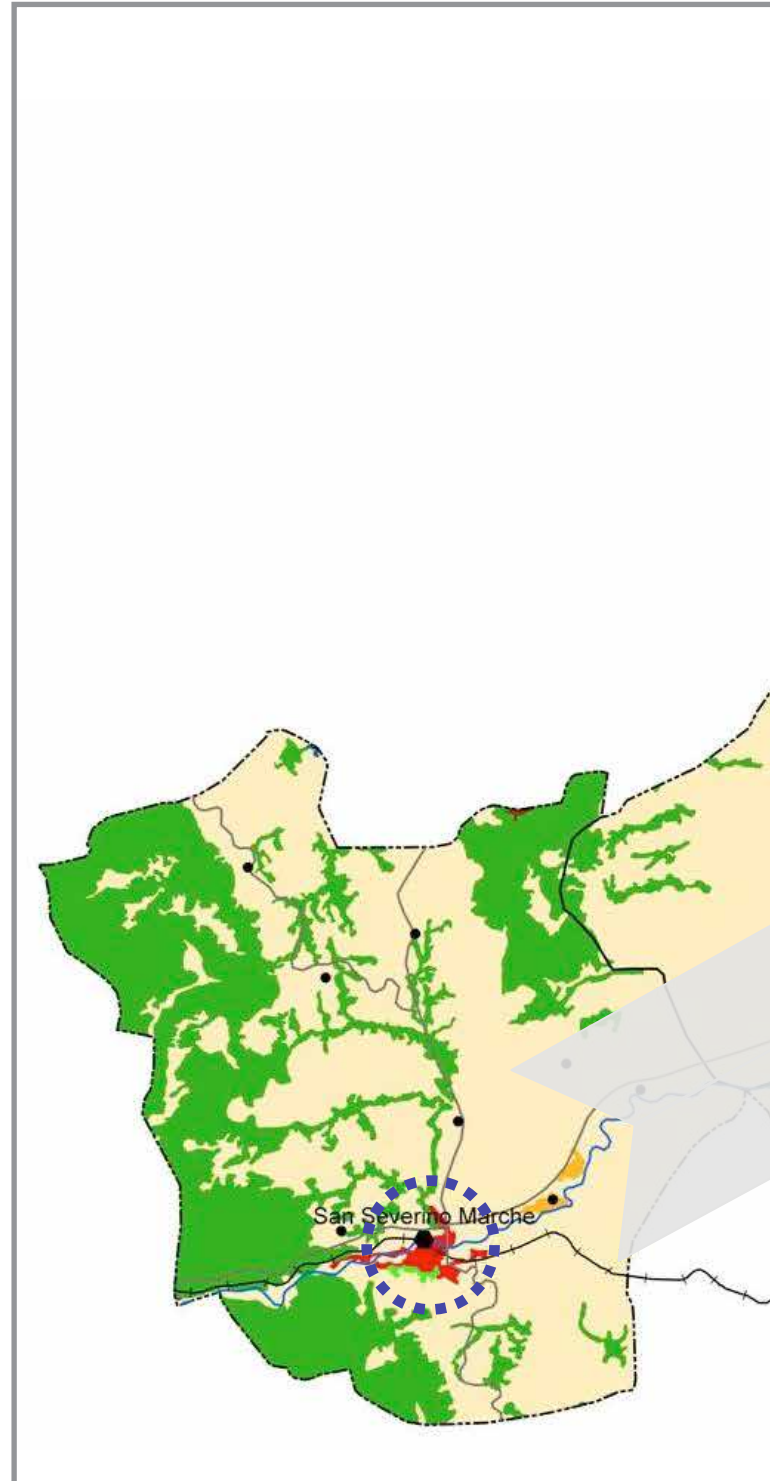


**VALLE DEL POTENZA:
SISTEMI TERRITORIALI INDUSTRIALI-RESIDENZIALI E
SISTEMI TERRITORIALI RURALI**

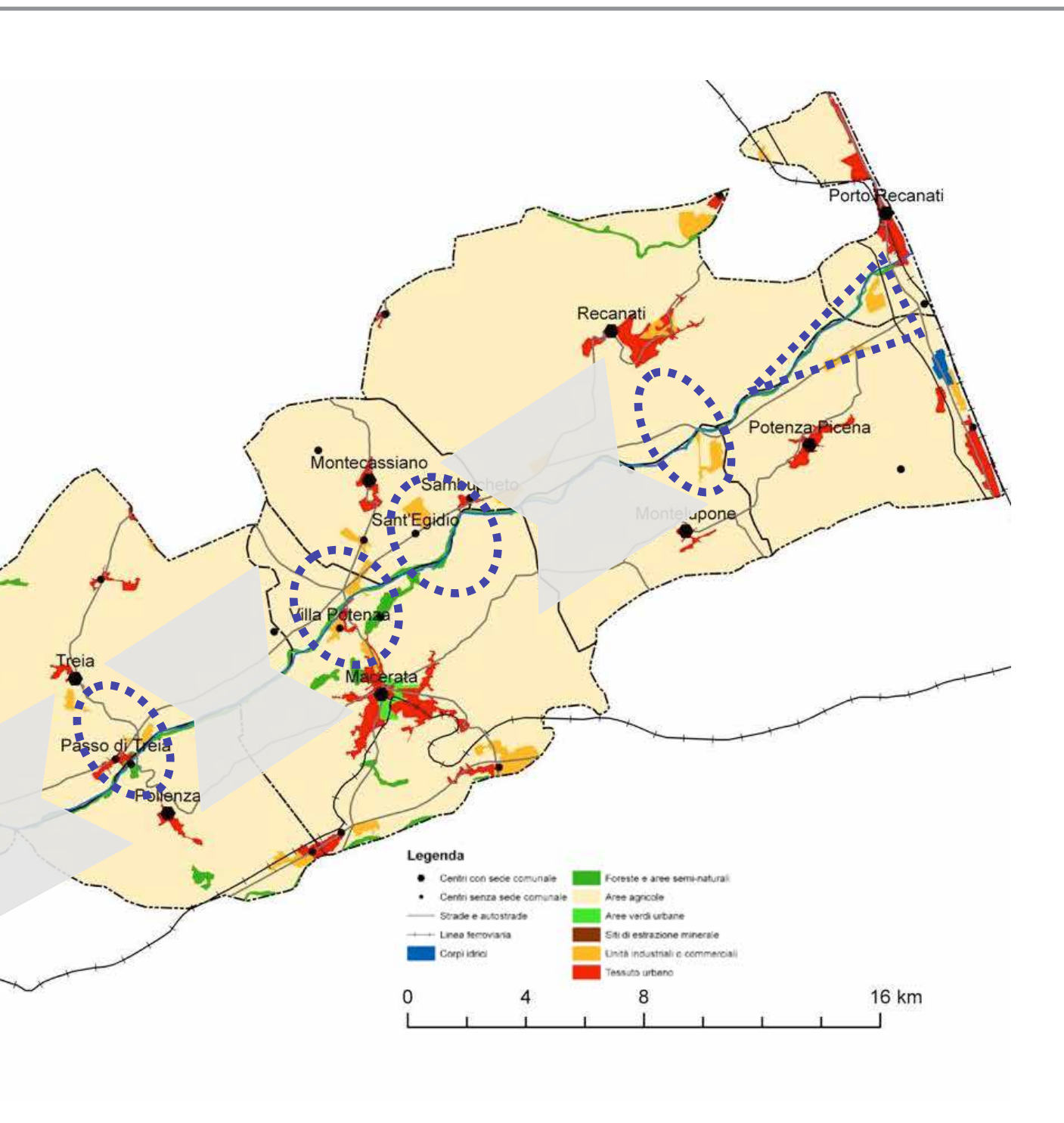
Ad eccezione di alcuni micro-insediamenti storici e recenti, lungo il territorio pianeggiante della Valle del Potenza non vi sono sistemi insediativi residenziali puri. Vi sono, invece, sistemi insediativi industriali puri, in particolare nei comuni di Recanati e Montelupone. Anche in questi casi, tuttavia, si osserva la tendenza – crescente negli ultimi anni – a costruire micro-insediamenti a carattere residenziale in prossimità di aree industriali. Sorgendo lontano dai centri urbani e non avendo, ovviamente, la scala per una pur minima autonomia funzionale, queste micro-agglomerazioni residenziali sparse determinano uno sviluppo spaziale ambientalmente e socialmente non sostenibile (totale dipendenza dall'auto per ogni attività giornaliera e conseguenti costi privati di mobilità, costi in termini di segregazione sociale, riduzione delle potenzialità degli spazi agricoli nella loro funzione ecologica, ricreativa, culturale, identitaria, mancato completamento di insediamenti residenziali avviati in precedenza).

Vi sono centri residenziali e industriali che hanno un carattere urbano. Oltre, ovviamente, a San Severino Marche – che ha relazioni molto forti con Tolentino e non è un centro di gravitazione alla scala della Valle del Potenza –, vi sono i sotto-sistemi territoriali di Passo di Treia – che è in relazione con la Valle del Chienti più di quanto non lo sia con Macerata –, di Villa Potenza e di Sambucheto – che hanno relazioni verticali con Macerata e Recanati piuttosto che relazioni orizzontali con gli altri sotto-sistemi ad ovest e ad est.

Vi sono, infine, sotto-sistemi territoriali spiccatamente rurali che si alternano ai sistemi residenziali/industriali. Questi sistemi rurali, marginalmente intaccati dallo sviluppo spaziale recente, presentano un elevato valore paesaggistico ed ecologico. Tra questi, quello che separa Passo di Treia e San Severino è il più esteso ed è a ragione che al suo interno si stanno sperimentando forme di economia fondate sulla ruralità già da alcuni anni. I sistemi rurali dovrebbero essere perimetrati e considerati delle invarianti territoriali. Si dovrebbero anche effettuare interventi di ripristino ambientale e paesaggistico, così come lo spostamento di attività incongrue nei sotto-sistemi insediativi della Valle, i quali presentano molti vuoti proprio per la loro natura dispersa.



4. L'organizzazione spaziale: criticità



SISTEMI PERIURBANI IN TRANSIZIONE

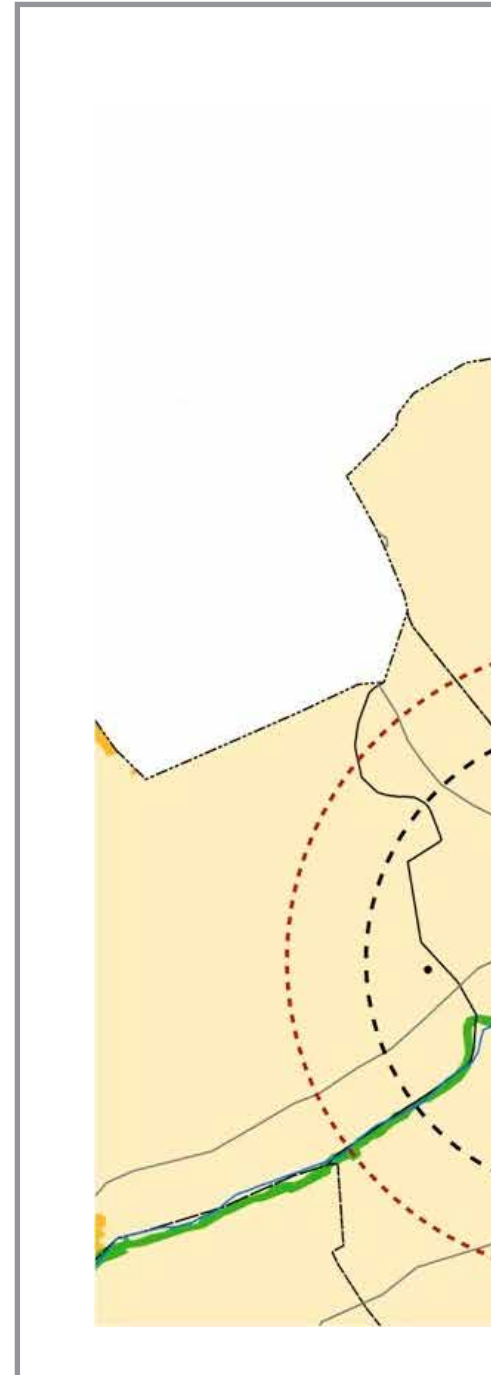
Nel sotto-sistema territoriale Villa Potenza-Sant'Egidio-Sambucheto, localizzato nella media Valle del Potenza, si stanno manifestando le tipiche difficoltà di regolazione dello sviluppo spaziale – e di raggiungimento di una soddisfacente qualità territoriale – che si incontrano in molte parti della provincia di Macerata.

Condizionato dalla pianificazione di tre diversi comuni e plasmato dai processi di auto-organizzazione territoriale, si sta formando un sistema insediativo integrato senza forma e senza gerarchie spaziali con una qualità ambientale, sociale e formale molto bassa.

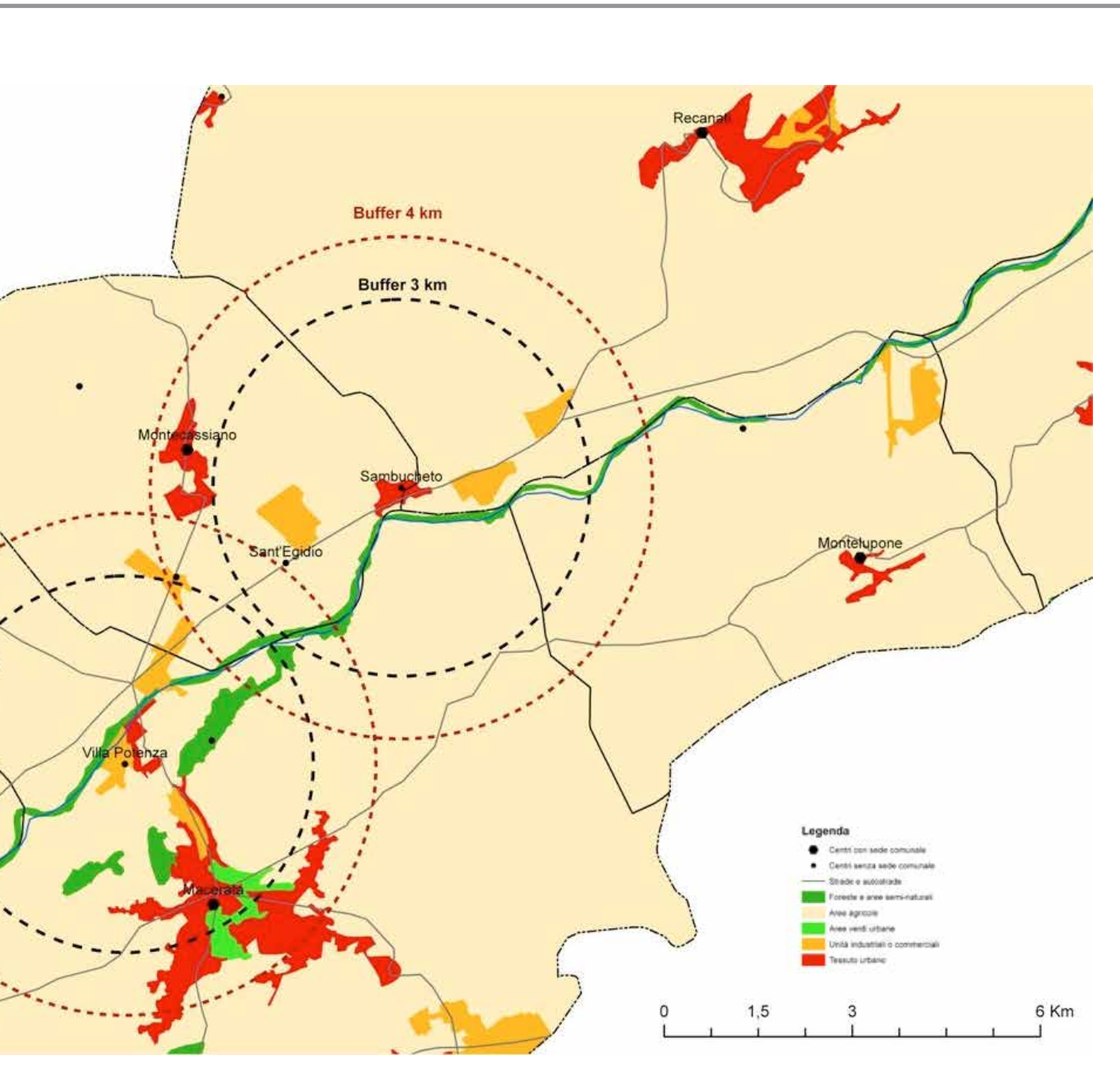
Attraversato dai crescenti flussi di traffico su strada determinati dalla galleria di Macerata in contrada Fontezucca – infrastruttura di collegamento tra la Valle del Potenza e la Valle del Chienti – e dalle crescenti relazioni tra il sistema intercomunale di Macerata e di Recanati, questo sistema insediativo si sta consolidando senza acquisire una identità funzionale.

Dovrebbe essere oggetto di un'accurata pianificazione intercomunale che affronti i temi della mobilità interna ed esterna, della qualità ambientale, del controllo della dispersione insediativa, dell'autonomia funzionale (disponibilità di servizi di base), della razionalizzazione degli insediamenti industriali e commerciali.

La pianificazione dovrebbe identificare il ruolo di questo sotto-sistema periurbano nell'ambito dell'intero sistema territoriale della Valle del Potenza.



4. L'organizzazione spaziale: criticità



recente della Provincia di Macerata, interventi di sviluppo spaziale assumendo un'ottica competitiva sia per quanto concerne la domanda di aree residenziali che la localizzazione delle attività industriali, dei servizi commerciali e dei servizi ricreativi. L'orientamento competitivo delle amministrazioni comunali è stato grandemente facilitato dalla distribuzione della rendita fondiaria, la quale induce, in termini di calcolo privato, lo sviluppo spaziale delle aree periferiche dei sistemi locali rispetto allo sviluppo spaziale dei suoi luoghi centrali. In questo modo si sta determinando una traiettoria di sviluppo spaziale che conduce a una esasperata diffusione degli insediamenti privati – residenziali, industriali, commerciali – alla quale si associano costi sociali molto elevati – difficilmente compensabili attraverso gli investimenti pubblici.

4.3 L'organizzazione spaziale dei sistemi locali

Lo sviluppo spaziale della Provincia di Macerata dovrebbe essere in breve tempo ricondotto all'interno di una traiettoria di sviluppo spaziale contraddistinta da due fondamentali caratteristiche, in una certa misura speculari tra loro:

- a) aumento della densità spaziale degli insediamenti;
- b) diminuzione della dispersione insediativa.

Come ogni altra strategia di sviluppo spaziale, le strategie di densificazione territoriale devono essere formulate a livello di sistema locale, anche perché assumono un contenuto soltanto alla luce della configurazione territoriale dei sistemi stessi. Tuttavia, tenendo conto dei caratteri dei sistemi locali nei quali si articola il territorio della Provincia di Macerata, si possono individuare le seguenti due sub-strategie generali:

- a) miglioramento della mobilità interna ai sistemi locali;

b) riorganizzazione dei punti focali e dei luoghi centrali di ciascun sistema locale.

Con riferimento alla prima sub-strategia si deve considerare che la mobilità all'interno dei sistemi locali costituisce il principale problema di mobilità individuabile per il territorio provinciale nel suo complesso. Le uniche – ricorrenti e consistenti – situazioni di congestione si manifestano all'interno dei sistemi locali di Civitanova Marche e Macerata, così come è all'interno di questi territori che si manifestano significativi costi sociali, nella forma di esternalità ambientali negative e perdita di valore degli immobili. D'altra parte, trattandosi di città disperse – con un sistema di trasporto pubblico del tutto inadeguato rispetto alle esigenze dettate dalla dispersione insediativa –, la mobilità in auto costituisce il presupposto di tutti i processi economici. (Praticamente nulla è la mobilità pedonale e in bicicletta che abbia un significato economico.)

La seconda sub-strategia rimanda a un tema altrettanto importante, anche per il fatto che spesso la competizione tra comuni appartenenti allo stesso sistema locale si esercita al livello della ri-configurazione dei propri luoghi centrali. Alcuni sistemi locali, ad esempio quello di Civitanova Marche, hanno raggiunto un certo ordine nella distribuzione dei propri punti focali e luoghi centrali, benché spesso funzionino con un livello di efficienza e di qualità molti bassi (come la stazione ferroviaria di Civitanova Marche). Altri sistemi locali, ad esempio Macerata e Camerino, hanno una situazione critica e instabile in termini di configurazione dei propri punti focali. Nel caso di Macerata, ad esempio, la relazione tra la zona commerciale di Piediripa e il suo centro storico è certamente non equilibrata. In definitiva, si tratta di orientare la traiettoria di sviluppo spaziale della Provincia verso un rafforzamento e un completamento delle polarità insediative

IL SISTEMA DEI MERCATI INTERNI E LA LORO PERDITA DI FUNZIONE

All'interno di un sistema di mercati ordinatamente gerarchizzato si osservano le seguenti relazioni fra gli elementi del sistema:

– A è il polo inferiore della gerarchia (il mercato di un quartiere, di una frazione, di un piccolo insediamento); la domanda non soddisfatta in A si dirige verso i mercati interni B o C – mercati più ampi e merceologicamente più strutturati.

– B è un mercato gerarchicamente inferiore a C; verso di esso si dirige la domanda non soddisfatta in B.

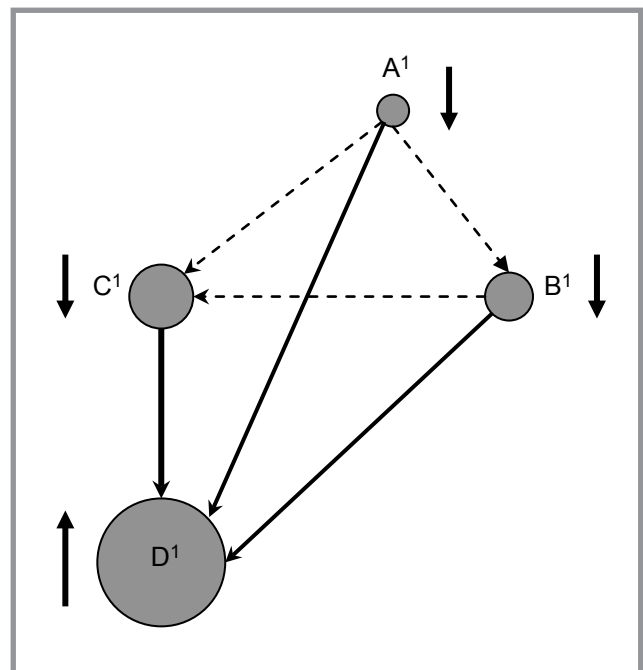
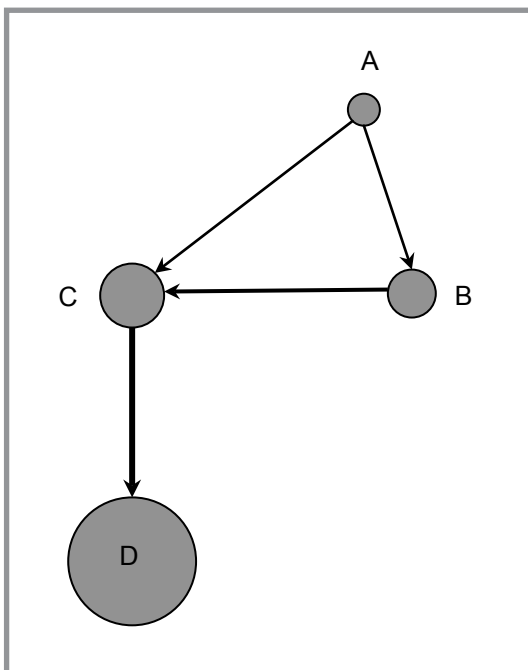
Con riferimento a servizi e funzioni che necessitano di una scala elevata, il sistema dei mercati interni si apre all'esterno: la domanda non soddisfatta in C lo sarà entrando in relazione con i “mercati centrali” del sistema locale intercomunale.

I processi di integrazione spaziale e sociale hanno condotto alla de-strutturazione del sistema dei mercati interni.

Quando i flussi di domanda si sono indirizzati verso i “mercati centrali” del sistema locale intercomunale, i mercati locali hanno progressivamente perso funzioni, varietà e qualità.

Le relazioni tra i poli inferiori e i mercati interni gerarchicamente superiori si rarefanno e si rafforzano e si stabiliscono nuove relazioni tra i mercati interni e i “mercati centrali” del sistema locale intercomunale.

Seguendo un processo degenerativo auto-rafforzante – minore domanda, minore varietà dell’offerta, maggiore apertura ai mercati esterni –, la perdita della funzione commerciale dei mercati locali produce effetti che innescano processi di declino economico nel territorio dei singoli comuni.



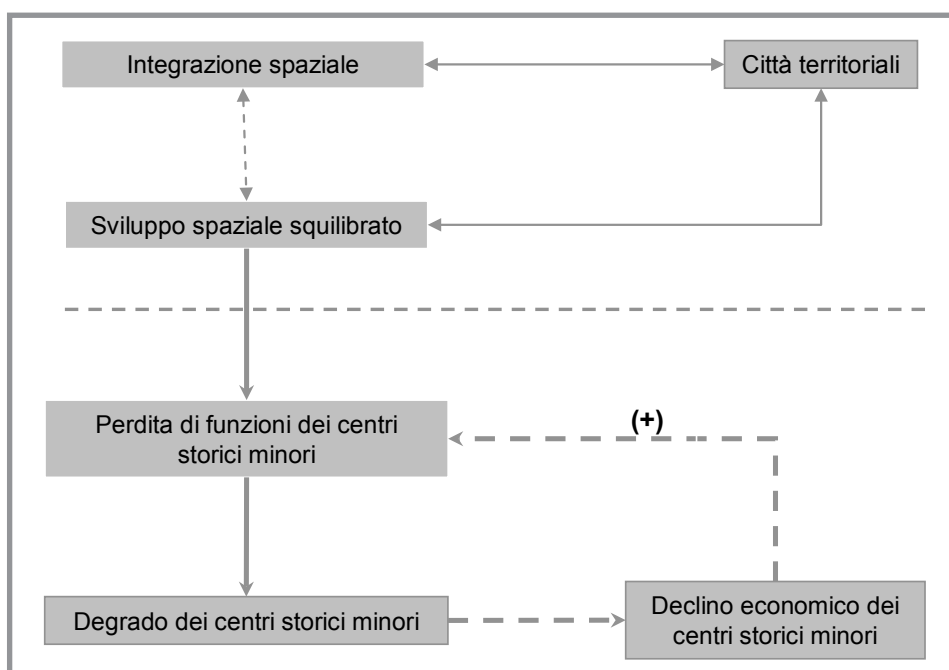
4. L'organizzazione spaziale: criticità

INTEGRAZIONE SPAZIALE E DECLINO DEI CENTRI STORICI MINORI

La concentrazione delle attività di scambio e di socializzazione/ricreazione nei nuovi “luoghi centrali” dei sistemi urbani ha determinato la perdita di centralità dei “mercati locali” – i mercati dei sotto-sistemi insediativi delle città – che sono diventati inadeguati e, di conseguenza, marginali in termini funzionali. Hanno perso funzioni, varietà e qualità e, in definitiva, sono diventati irrilevanti se visti in termini dell'organizzazione dei cicli circadiani delle collettività pertinenti. Le dinamiche localizzative delle funzioni terziarie ha condotto a una organizzazione spaziale non equilibrata del sistema dei mercati dei sistemi urbani.

La marginalità dei mercati locali ha riguardato in modo particolare gran parte degli insediamenti storici dei sistemi urbani. In effetti, essi hanno perso la loro funzione di luoghi dello scambio e della socializzazione delle collettività locali in seguito al progressivo impoverimento della loro struttura di offerta di beni e servizi commerciali e sociali – impoverimento dovuto anche alla tendenza a de-localizzare parte delle attività commerciali esistenti nei nuovi “luoghi centrali”. Oggi, i mercati degli insediamenti storici sono, in molti casi e soprattutto in quelli di minori dimensioni, mercati che per qualità, varietà e dimensione si qualificano come i poli commerciali di grado gerarchico più basso nel sistema dei mercati dei sistemi locali intercomunali. È l'esito di un processo cumulativo che ha assunto la natura di un “circolo vizioso” in cui il declino ha rafforzato la tendenza al declino.

In molti casi, i centri storici non sono riusciti a mantenere una funzione sociale ed economica in grado di generare un uso efficiente e sostenibile del capitale edilizio privato e pubblico.



e relazionali che si sono costituite spontaneamente negli ultimi decenni.

4.4 Uso del suolo e conservazione dei paesaggi rurali

Uno sviluppo spaziale totalmente confinato all'interno dei sistemi locali esistenti, teso a sostenere la qualità e l'efficienza dei processi economici locali, pone, per opposizione, il problema della gestione del territorio in cui gli insediamenti sono molto rarefatti e il paesaggio agrario è dominante. Tale territorio costituisce il capitale paesistico della Provincia.

Si possono distinguere due tipi di paesaggio agrario nella Provincia di Macerata. In primo luogo, si deve considerare il paesaggio agrario interno a ciascun sistema locale, vale a dire gli spazi rurali che separano gli insediamenti di un determinato sistema locale e che fungono da connettivo tra gli insediamenti stessi. Questo paesaggio – soprattutto nel caso dei sistemi locali di Civitanova Marche e Macerata – ha subito forti manomissioni che hanno ridotto la qualità urbana di questi sistemi territoriali. Per valutare l'importanza di questi spazi rurali – e le conseguenze del loro degrado – si dovrebbero considerare le potenzialità che sistemi territoriali dispersi avrebbero in termini di qualità ambientale se il paesaggio agrario presente al loro interno fosse valorizzato come tale.

Un recente esempio – eclatante nei suoi effetti positivi – di uso corretto del paesaggio agrario interno ai sistemi locali è la pista ciclabile (e pedonale) realizzata dall'Amministrazione comunale di Civitanova Marche che connette il centro della città – Porto Civitanova – con il nucleo urbano di Civitanova Alta. Con questo investimento infrastrutturale, peraltro di ridotte dimensioni, si è

determinato uno spazio di ricreazione e socializzazione che ha raggiunto in pochissimo tempo livelli di fruizione elevatissimi – al limite della congestione in alcune giornate –, incrementando in modo significativo la qualità urbana della città.

Il secondo tipo di paesaggio agrario – dominante nella Provincia di Macerata – è quello che divide (e distingue) i vari sistemi locali. Si tratta della “campagna” comunemente intesa che, come è noto, nella Provincia di Macerata ha un valore paesistico, storico ed ecologico straordinari. Anche in questo caso, in particolare nell’ultimo decennio, negli spazi rurali sono stati realizzati interventi insediativi del tutto incongrui che, oltre a ridurre grandemente il valore del capitale, non rispondono ad alcuna logica economica di lungo periodo o strategica.

Basta muoversi nel territorio della Provincia di Macerata per rendersi conto che nell’ultimo decennio è iniziata una traiettoria di sviluppo spaziale caratterizzata dalla diffusione insediativa in forme ancora più estreme che nel passato, con interventi di manomissione paesaggistica estesi e profondi – e anche con una ridondanza di capitale privato e pubblico.

Continuare a costruire aree residenziali ad alcuni chilometri di distanza dai punti focali (scuole, viabilità, luoghi della socializzazione) verso i quali gli abitanti devono quotidianamente gravitare, quando sono disponibili spazi nella città dispersa vicini ai punti focali stessi, non rispetta alcun principio di razionalità economica di breve o di lungo periodo. Si tratta di scelte di territorializzazione che sono il riflesso di un sistema di vincoli formali e di incentivi del tutto incongruo rispetto agli obiettivi dello sviluppo economico.

Coerentemente con l’impostazione suggerita, lo sviluppo spaziale dei sistemi locali deve essere considerato un ambito di intervento basato sulla cooperazione strategica tra l’insieme

dei comuni che li compongono. Inoltre, il tema della densità/rarefazione spaziale dovrebbe essere declinato all'interno di strategie di sviluppo spaziale specifiche, le quali debbono nascere – anche coerentemente con il principio della sussidiarietà nella costruzione delle politiche pubbliche – da processi decisionali (politici) locali.

4.5 Organizzazione spaziale: piani e progetti

Il piano strategico provinciale può essere anche un contesto di riflessione ed elaborazione di politiche pubbliche nell'ambito del quale, una volta indicati alcuni principi guida per lo sviluppo spaziale sostenibile del territorio provinciale, si possono delineare alcuni elementi di uno scenario progettuale. Si possono, cioè, individuare alcuni progetti prioritari rispetto agli obiettivi generali, in termini di sviluppo spaziale sostenibile del territorio provinciale, che l'Amministrazione provinciale intenderebbe perseguire. A questo riguardo, si possono proporre alcune tipologie di progetti (interventi) riconducibili a determinate linee guida – a una idea della Provincia tra 10-15 anni.

Nell'ambito del piano strategico provinciale la definizione di uno scenario progettuale da proporre all'attenzione dei soggetti politici locali ha due funzioni. Da una parte, permette di indicare uno scenario sul quale fare convergere preferenze private e collettive. Dall'altra, permette di individuare un insieme di progetti prioritari che vede coinvolta l'Amministrazione provinciale in modo diretto in veste di garante, co-finanziatrice, sostegno organizzativo, ecc.

Rispetto al tema della densificazione territoriale e del miglioramento della mobilità interna ai sistemi locali – obiettivi qui

ritenuti prioritari per conseguire lo sviluppo spaziale sostenibile del territorio provinciale – non è difficile individuare alcuni progetti prioritari. Ad esempio, si può proporre la realizzazione di una metropolitana di superficie tra Stazione di Morrovalle e Civitanova Marche (sull'attuale linea ferroviaria Civitanova Marche-Macerata) – vedi schede relative agli studi “IL SISTEMA TERRITORIALE DI CIVITANOVA MARCHE: TRENO URBANO E MOBILITÀ SOSTENIBILE” (2008) (pp. 100-101) e “ IL TRENO URBANO DELLA BASSA VALLE DEL CHIANTI: RIQUALIFICAZIONE TERRITORIALE E SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE” (2009) (pp. 104-105)– ma anche un parcheggio e la rifunzionalizzazione della stazione ferroviaria di Civitanova Marche – vedi scheda relativa allo studio “L'AREA CECCOTTI DI CIVITANOVA MARCHE: SVILUPPO SPAZIALE E QUALITÀ URBANA” (2007) (pp. 88-89) –, così come la rifunzionalizzazione dell'insediamento residenziale-commerciale di Piediripa – nuovo “luogo centrale” del sistema locale di Macerata.

Naturalmente, si possono indicare molti altri esempi di interventi che potrebbero essere discussi in termini generali nell'ambito del piano strategico provinciale – pur restando la decisione della loro realizzazione, progettazione e attuazione prerogativa della cooperazione strategica locale.

Per quanto riguarda la gestione del paesaggio agrario che si frappona ai vari sistemi locali – la “campagna” –, il piano strategico provinciale è certamente l'ambito corretto per giungere alla definizione di progetti. In questo caso si tratta, infatti, di intervenire su territori sovra-comunali, cioè su “unità ambientali” che non possono essere divise in termini di sistemi locali. Anche la gestione dello spazio agrario dovrebbe entrare, quindi, nella logica del piano strategico provinciale e la Provincia può utilmente porsi come soggetto di coordinamento diretto nella definizione progettuale.

In questo studio la Valle del Potenza – qui intesa come l’area che si estende dalla statale 16 al territorio di San Severino Marche – è interpretata come un “territorio periurbano”. I processi di crescita urbana hanno condotto a nuove forme di urbanizzazione della campagna – rese possibili dalla mobilità in auto – per cui all’interno dello spazio agricolo si osservano molteplici episodi di nascita di insediamenti residenziali, di crescita dei nuclei e delle frazioni esistenti, di localizzazione di insediamenti produttivi e commerciali e di infrastrutture di comunicazione e trasporto. Queste modalità insediative hanno generato

Marche. Ogni parte del suo territorio è oggi interpretabile come “periferia” di uno o più dei comuni indicati. Se, poi, si guarda alle densità relazionali, gran parte del territorio della Valle del Potenza risulta essere la periferia dei principali sistemi urbani intercomunali della Provincia, quelli di ‘Macerata’ – con i comuni di Macerata, Treia, Montecassiano, Pollenza – e di ‘Civitanova Marche’ – con i comuni di Montelupone e Potenza Picena – e di ‘Recanati’.

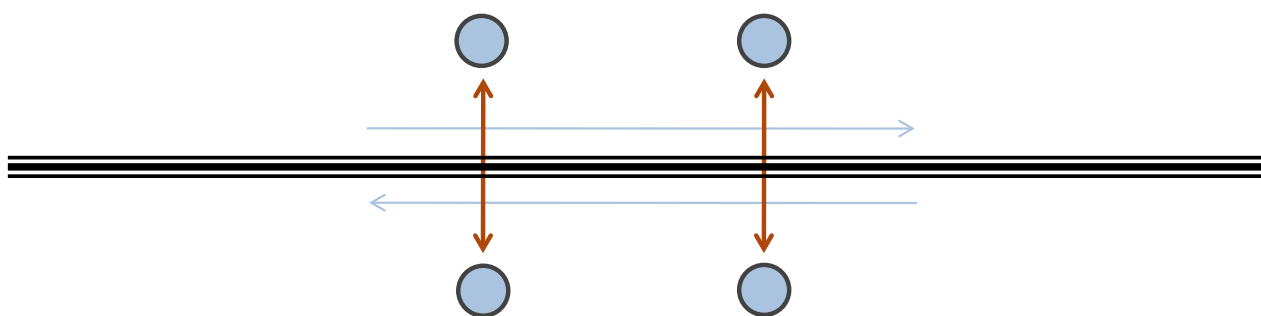
Osservato da una prospettiva integrata, il sistema territoriale della Valle del Potenza è caratterizzato da almeno quattro dimensioni:

ma territoriale molto complesso e con problematiche tipiche dei sistemi periurbani: A. la dispersione insediativa; B. l’agricoltura periurbana.

La dispersione insediativa – frammentarietà della forma urbana e discontinuità delle nuove localizzazioni nei territori agricoli; bassa densità insediativa; presenza non pianificata di funzioni residenziali, produttive, commerciali – è il carattere dominante, e tutt’ora in espansione, dello sviluppo spaziale della Valle del Potenza. È un fenomeno che in questo caso va letto con riferimento: a) alla formazione dei sistemi territoriali intercomunali sopra indicati, concettua-

LA VALLE DEL POTENZA: ORGANIZZAZIONE TERRITORIALE E SVILUPPO ECONOMICO DI UN SISTEMA PERIURBANO

novembre 2011



nella Valle del Potenza una moltitudine di spazi periurbani frammentati – alcuni con un più marcato carattere produttivo-residenziale, altri con un più marcato carattere rurale – la cui evoluzione dipende fortemente dalle dinamiche espansive delle città.

Il carattere periurbano della Valle del Potenza emerge con chiarezza se si guarda ad essa non, come è accaduto negli ultimi cinque decenni, come a parti separate corrispondenti ai confini amministrativi comunali ma come a un “sistema integrato”. Se si guarda alle sue dinamiche spaziali ed economiche come generate congiuntamente dallo sviluppo dei 9 comuni – oggi praticamente contigui sulla base della mobilità in auto – che governano il territorio: Porto Recanati, Recanati, Potenza Picena, Montelupone, Montecassiano, Macerata, Treia, Pollenza, Macerata, San Severino

a) agricola: la Valle del Potenza è un “sistema agricolo”;

b) insediativa: l’intenso sviluppo spaziale a fini industriali, commerciali e residenziali ha generato numerose nuove polarità interne;

c) logistica per la mobilità: la strada di fondovalle è un vettore di distribuzione dei flussi di traffico dalla costa verso l’interno, di organizzazione dei flussi di traffico tra i centri che governano il territorio, di comunicazione tra la costa adriatica e la Valle del Chienti;

d) paesaggistica: nonostante le molte manomissioni paesaggistiche, il paesaggio agrario e l’ecosistema fluviale hanno potenzialità ricreative, ecologiche e identitarie da valorizzare.

Le quattro dimensioni indicate si sono consolidate negli ultimi decenni sulla base di processi di auto-organizzazione territoriale che hanno generato un siste-

lizzabili come “città disperse”; b) alla tendenza alla dispersione sul territorio delle attività economiche, sociali e residenziali nelle aree periferiche dei sistemi intercomunali. Per le esternalità negative ambientali, sociali ed economiche che la dispersione insediativa genera – esternalità che, in primo luogo, si sostanziano in incrementi nel consumo di energia, suolo e ambiente –, il suo contenimento deve essere un obiettivo prioritario di una pianificazione territoriale integrata a livello locale e intercomunale – strumento cruciale nei territori periurbani per realizzare insediamenti che rispondano ai principi della compattezza, della densità, della accessibilità.

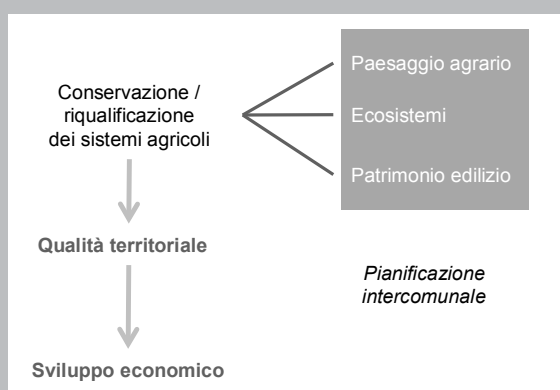
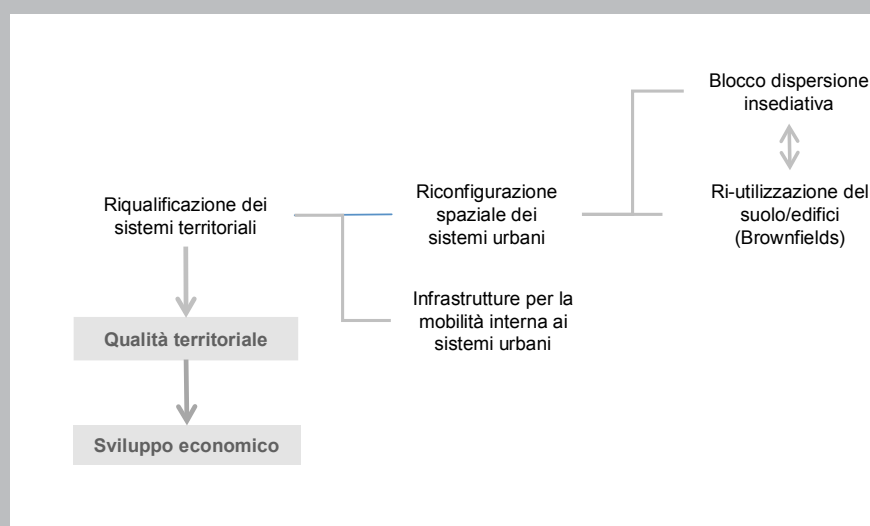
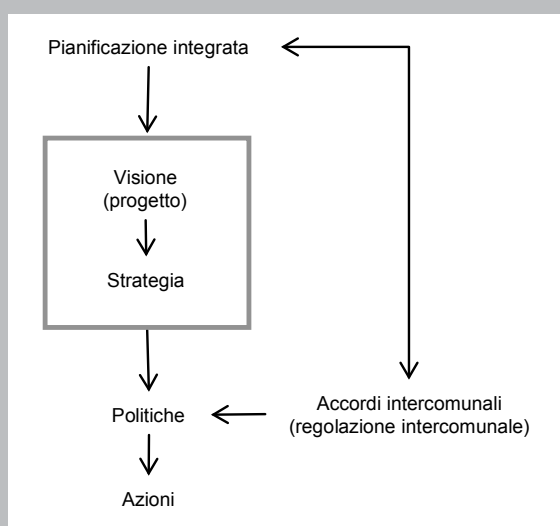
La pianificazione territoriale integrata è anche lo strumento fondamentale per la gestione sostenibile dell’attività agricola e la tutela ambientale nel territorio periurbano della Valle del Potenza. L’agricoltura periurbana, resa instabile

dall'incertezza circa la destinazione agricola del suolo e il prezzo elevato dei terreni soggetti a fenomeni speculativi, ha bisogno di una pianificazione e di una gestione condivisa tra città e campagna per realizzare quella multifunzionalità dell'agricoltura che trova pienamente corrispondenza nella crescente domanda da parte della società cittadina non solo di beni produttivi (alimentari e forestali) ma anche di servizi ricreativi, turistici, ecologici, culturali, identitari.

Sino ad oggi lo sviluppo spaziale della Valle del Potenza è stato regolato per parti, per territori comunali. Dal riconoscimento della natura periurbana di questo territorio e della sua appartenenza a diversi sistemi territoriali intercomunali deve iniziare una nuova fase di pianificazione strategica

La lettura territoriale verticale (nord-sud) della Valle del Potenza – e non la lettura geografica orizzontale (est-ovest) – permette di interpretare correttamente l'organizzazione del suo sistema territoriale, distinguendo sei sotto-sistemi insediativi che si sono costituiti e rafforzati sulla base delle relazioni verticali tra i rispettivi centri urbani: quelli di Recanati-Montelupone; Recanati-Macerata; Montecassiano-Macerata; Treia-Pollenza; San Severino Marche; Porto Recanati. Di questi, i due sotto-sistemi territoriali centrati sugli insediamenti vallivi di Villa Potenza e di Sambucheto costituiscono l'ambito territoriale più vasto, data la loro contiguità spaziale, e con i dis-equilibri più complessi. Nel definire una visione strategica per la Valle del Potenza un tema critico è quello della loro "unificazione": pensato e pianificato come unità territoriale unica, si formerebbe un sistema urbano di scala sufficiente per garantire l'offerta di servizi pubblici e privati e produrre, quindi, un decisivo miglioramento nella qualità urbana complessiva.

La lettura verticale del territorio della Valle del Potenza permette di evidenziare un'altra importante caratteristica: l'evidente cesura territoriale tra

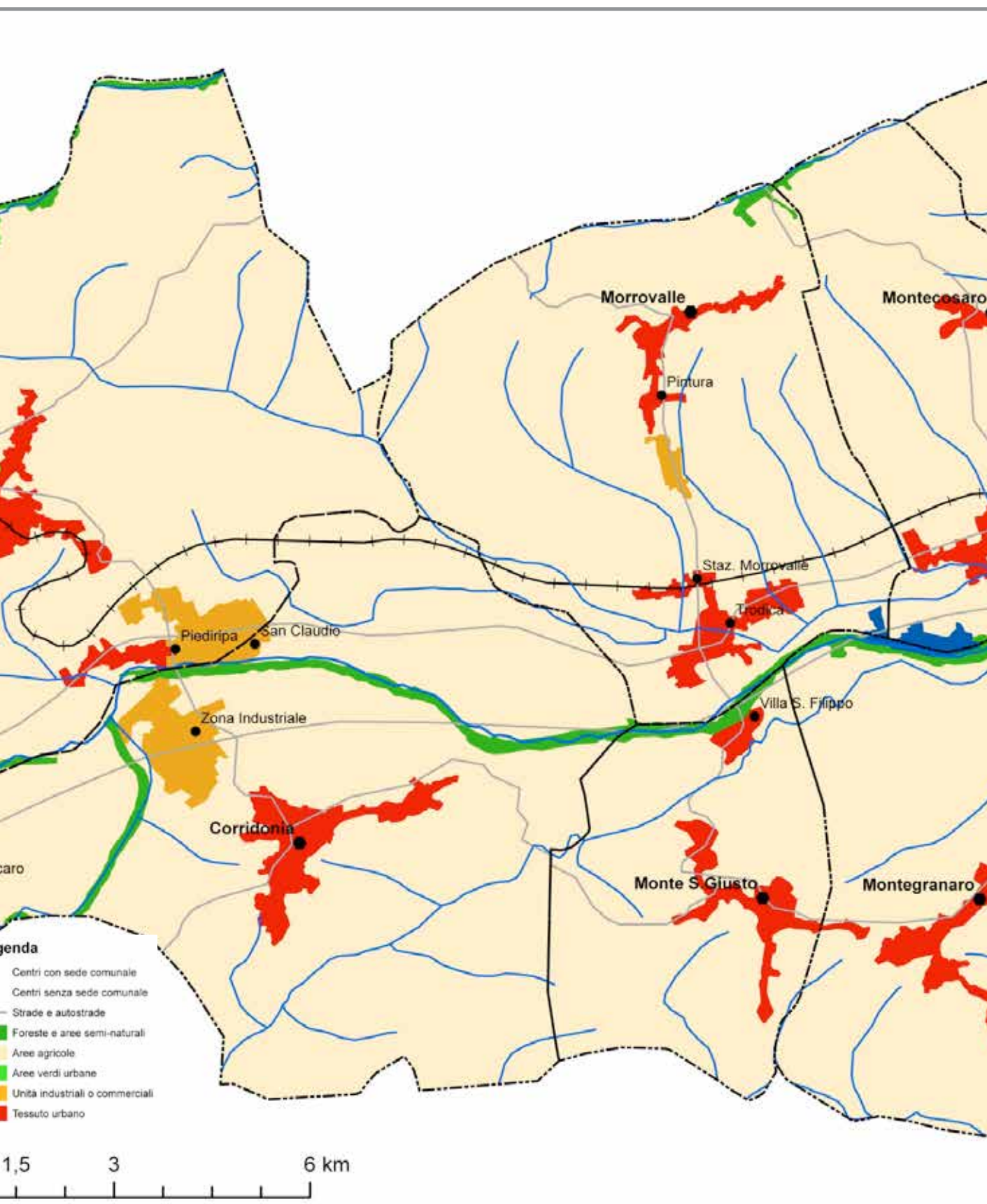


i sotto-sistemi insediativi sopra indicati, la quale si esprime nella forma di sistemi territoriali (anche unità paesaggistiche) spiccatamente rurali. La logica verticale dello sviluppo spaziale – dai centri di crinale a valle – ha determinato una alternanza di sistemi residenziali/industriali e di sistemi rurali – questi ultimi, peraltro, molto più estesi di quanto non si percepisca se si percorre la strada di valle perché "circondano" i sistemi residenziali estendendosi a monte. La compresenza di queste due tipologie di sistemi territoriali dovrebbe costituire uno degli assi portanti di una visione strategica della Valle del Potenza.

Il sistema territoriale della Valle del Potenza è in una fase di elevata instabilità. Il rallentamento dell'espansione dell'occupazione industriale ha determinato una competizione territoriale implicita tra i sotto-sistemi territoriali. Allo stato attuale, il rischio maggiore è che si formino piccole coalizioni di comuni per definire una strategia di sviluppo spaziale per il relativo sotto-sistema senza considerare i riflessi sull'intera Valle. Questo scenario è ancora più rischioso nei suoi esiti di quello che vede i singoli comuni continuare a perseguire in modo autonomo le proprie decisioni di sviluppo spaziale. Di qui l'urgenza di una pianificazione strategica intercomunale che definisca una visione per l'intera Valle con riferimento ai seguenti tre obiettivi: la stabilizzazione dell'organizzazione territoriale, la riqualificazione dei sotto-sistemi insediativi, la riqualificazione e conservazione dei sotto-sistemi rurali.

ca intercomunale – distinguendo tra le decisioni di sviluppo spaziale che possono essere prese alla scala comunale e quelle che devono essere prese a scale territoriali superiori (di un insieme di comuni limitrofi o dell'intero spazio geografico). Ma ciò richiede che la comunità locale converga su una visione della Valle del Potenza per i prossimi due decenni e si proponga di raggiungere gli obiettivi che, in una prospettiva europea, identificano la "qualità territoriale" e i "fattori di competitività territoriale".

4. L'organizzazione spaziale: criticità

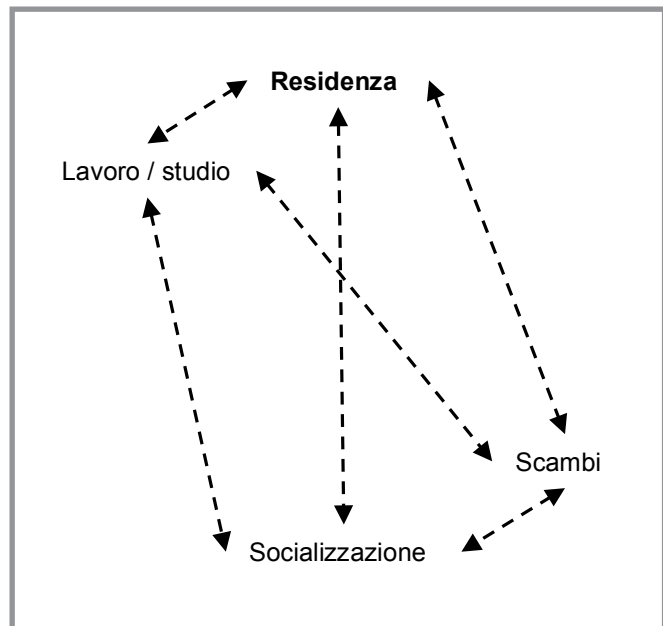
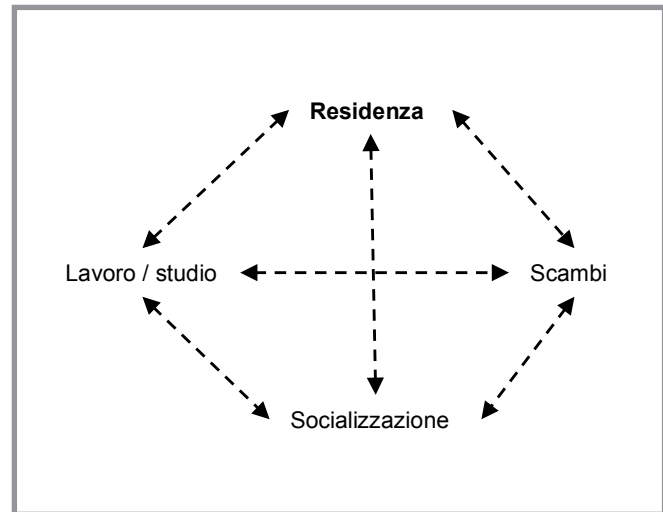


CONFIGURAZIONE DEI CICLI CIRCADIANI

Una città si caratterizza per una costellazione di “punti focali” in corrispondenza dei quali si intersecano i cicli circadiani degli individui. In prima approssimazione, si possono distinguere quattro tipologie di “punti focali” che i cicli circadiani degli individui devono necessariamente connettere: residenza, lavoro/studio, socializzazione, scambi. Uno dei fattori che più influenza il “funzionamento” di una città è la distanza tra le diverse tipologie di punti focali presenti al suo interno. Da questo punto di vista, le città disperse possono assumere configurazioni molto diverse oltre a quella idealmente simmetrica e compatta. Ad esempio, nel caso delle città disperse di ‘Civitanova Marche’ e ‘Macerata’ una quota rilevante degli individui sembra avere cicli circadiani caratterizzati da una relativa vicinanza tra residenza e luogo di lavoro alla quale corrisponde, tuttavia, una distanza molto maggiore tra luoghi della residenza e luoghi della socializzazione e degli scambi.

La creazione di “poli commerciali” in posizioni spazialmente baricentriche, alla quale è corrisposta una perdita di rilevanza dei mercati locali, ha determinato un generale e rilevante allungamento dei cicli circadiani degli abitanti dei sistemi urbani della provincia di Macerata (e delle Marche) (e la quasi totale dipendenza dall’auto per effettuare gli scambi). Vi è stato anche un sostanziale allontanamento dai luoghi della residenza dei punti focali principali della socializzazione, poiché i sotto-sistemi insediati vi hanno perso di ruolo in questo ambito.

Il tema dell’organizzazione funzionale delle città disperse richiede indagini sul campo e non risulta che indagini di questo tipo siano state condotte. Dati sistematici si hanno sul pendolarismo per motivi di lavoro e sul pendolarismo per motivi di studio, raccolti dall’ISTAT in occasione dei censimenti, i quali permettono di analizzare in modo abbastanza dettagliato le caratteristiche di parte dei cicli circadiani. Altre caratteristiche si possono dedurre dalle informazioni che si hanno sulla localizzazione dei servizi pubblici e privati.

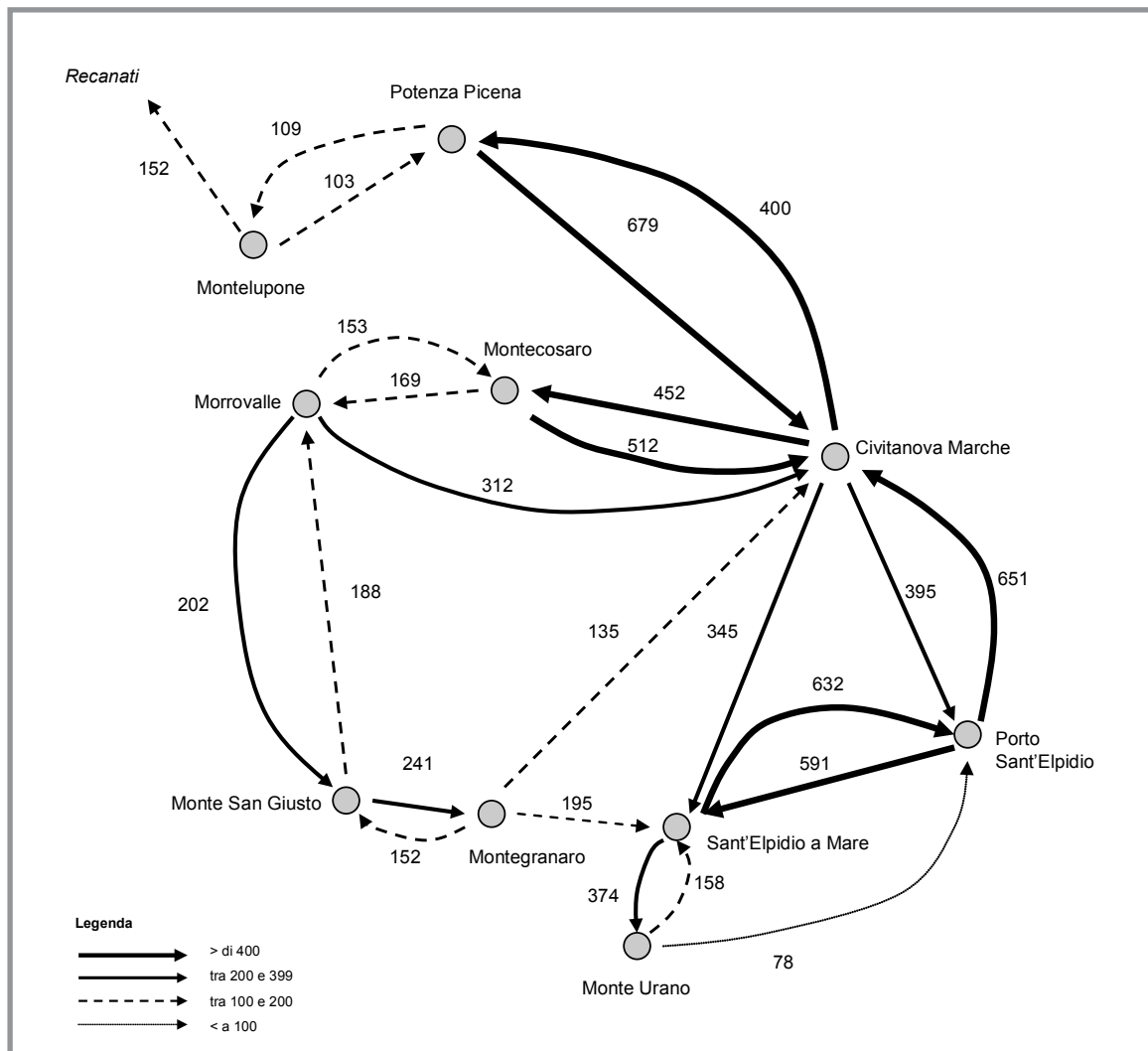


4. L'organizzazione spaziale: criticità

IL SISTEMA URBANO DI CIVITANOVA MARCHE: PRINCIPALI FLUSSI DI PENDOLARISMO PER MOTIVI DI LAVORO

Il sistema urbano di 'Civitanova Marche' ha un grado molto elevato di auto-contenimento in termini di flussi di pendolari in uscita per motivi di lavoro (88,4%). Il suo centroide, in quanto meta dei flussi di pendolarismo per motivi di lavoro, ha un peso molto basso (29,4%), il che lascia prefigurare una organizzazione funzionale di questo sistema urbano a carattere policentrico. Il centroide stesso ha, infatti, flussi di interscambio abbastanza elevati con altri comuni, in particolare con Potenza Picena, Montecosaro e Porto Sant'Elpidio. Si osservano, inoltre, relazioni intense fra comuni del sistema urbano diversi dal centroide. Le più rilevanti sono quelle fra Sant'Elpidio a Mare e Porto Sant'Elpidio, fra Morrovalle e Monte San Giusto e fra Montegrano e Monte San Giusto. Quest'ultimo aspetto indica che altri tre poli intercettano i flussi di pendolarismo per motivi di lavoro.

Il sistema urbano di Civitanova Marche è caratterizzato da un policentrismo che rispecchia in modo evidente la sua struttura policentrica in termini produttivi, in particolare in termini di attività manifatturiere – che, nei comuni sopra indicati, costituiscono una parte molto rilevante degli addetti totali. In effetti, in questo territorio, che ospita gran parte del distretto calzaturiero delle Marche, si ha una presenza diffusa di luoghi della produzione che, in rete, formano appunto il distretto industriale. Ciò spiega l'elevato grado di auto-contenimento dei comuni che fa sì che un'ampia parte dei residenti sia occupata in aziende localizzate all'interno del proprio comune.

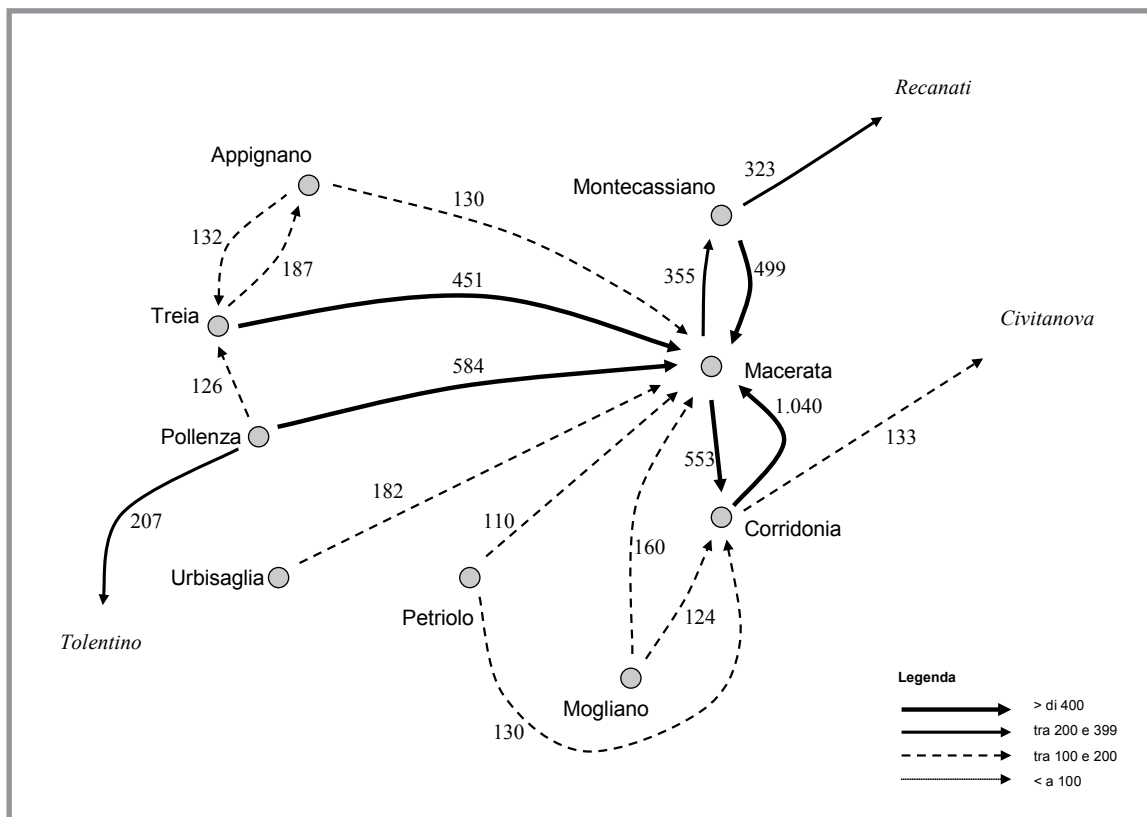


IL SISTEMA URBANO DI MACERATA: PRINCIPALI FLUSSI DI PENDOLARISMO PER MOTIVI DI LAVORO

Il sistema urbano di 'Macerata' ha un elevato grado di auto-contenimento in termini di pendolarismo per motivi di lavoro: nell'82,7% dei casi, i flussi dei pendolari in uscita sono diretti verso gli altri comuni del sistema urbano o verso il comune stesso di residenza (il valore raggiunge l'89% nei comuni di Appignano e Petriolo).

Nello schema sono rappresentati i primi due flussi di pendolari in uscita da ogni comune del sistema urbano di Macerata per motivi di lavoro. Si osserva che il primo flusso in uscita da ogni comune del sistema urbano è diretto verso il centroide. Da evidenziare, tuttavia, anche la presenza di flussi in uscita dal comune di Macerata verso i comuni di Corridonia e di Montecassiano, che sono gli altri due poli produttivi del sistema urbano ad esercitare una certa attrazione anche rispetto ad altri comuni (in particolare, Corridonia-Mogliano-Petriolo).

La centralità del comune di Macerata è rafforzata dai servizi che offre per la ricreazione e la socializzazione – oltre ad essere il più importante luogo di studio della Provincia di Macerata (caratteristica alla quale si associano fondamentali flussi di pendolarismo).

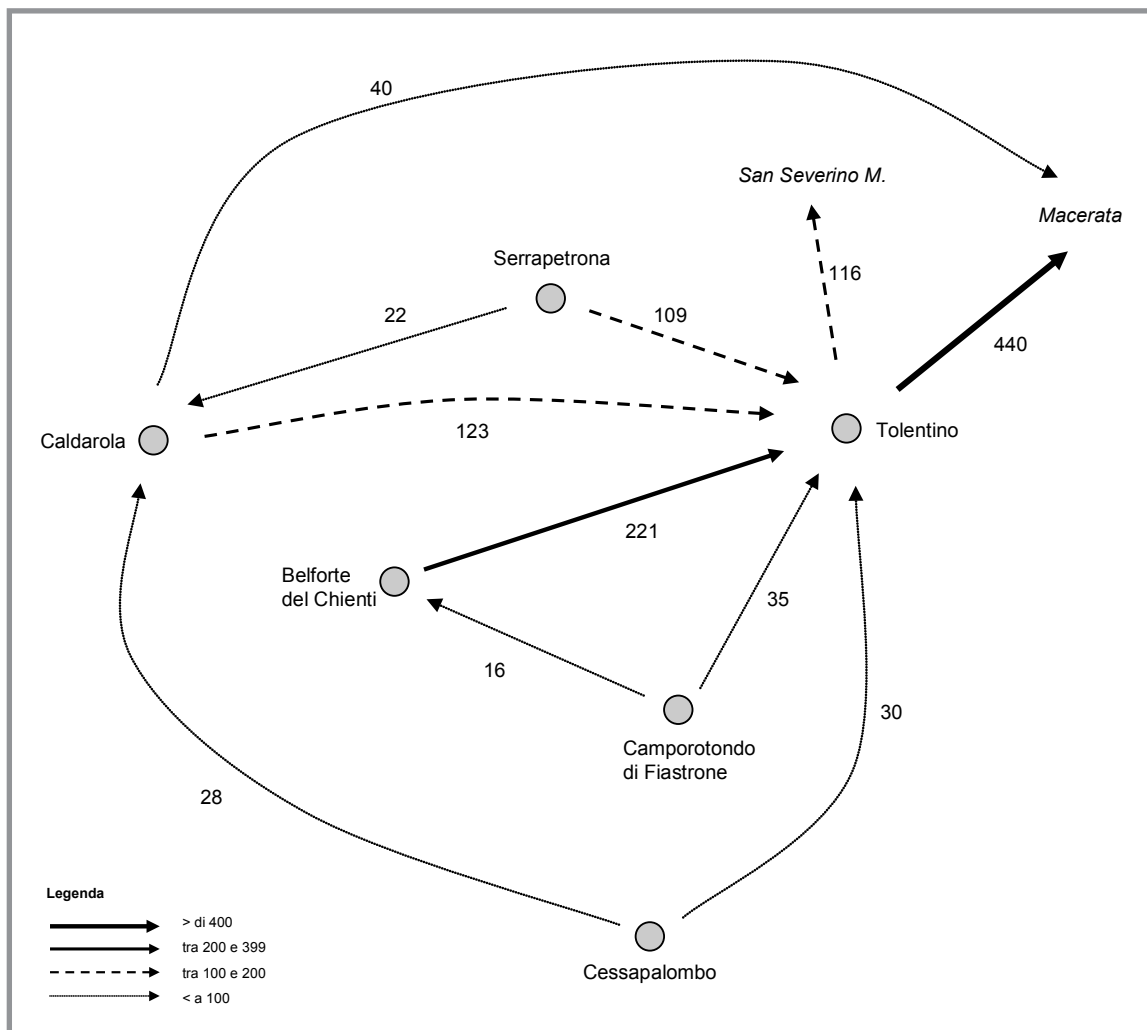


4. L'organizzazione spaziale: criticità

IL SISTEMA URBANO DI TOLENTINO: PRINCIPALI FLUSSI DI PENDOLARISMO PER MOTIVI DI LAVORO

Il sistema urbano di Tolentino presenta una logica gravitazionale in termini di flussi di pendolarismo per motivi di lavoro chiaramente gerarchizzata e anche significativa. Ha un elevato grado di auto-contenimento: nell'80,3% dei casi, i flussi dei pendolari in uscita sono diretti verso gli altri comuni del sistema o verso il comune stesso di residenza (il valore massimo pari all'85,5% e il valore minimo pari al 73,8% sono riscontrati rispettivamente nei comuni di Camporotondo di Fiastrone e Cessapalombo). Dal grafico emerge che il primo flusso in uscita da ogni comune del sistema urbano è diretto verso Tolentino, il centro di gravitazione maggiore. Caldarola è il secondo comune in ordine di importanza come meta dei flussi di pendolarismo per motivi di lavoro.

In termini di flussi di pendolarismo si osserva una rete abbastanza equilibrata. D'altra parte, utilizzando la superstrada come connessione interna al sistema locale, il tempo di percorrenza tra Caldarola e Tolentino non supera i 15 minuti.



L'Area Ceccotti è una grande area industriale dismessa da alcuni decenni, situata nel centro storico di Civitanova Marche a ridosso della stazione ferroviaria. Costituisce un "vuoto urbano" di strategica importanza per le diverse funzioni urbane alla scala locale, sovra-comunale e provinciale che può ospitare.

Il problema della destinazione d'uso dell'Area Ceccotti deve essere affrontato in relazione ai seguenti temi:

a. la connettività ferroviaria del territorio provinciale,

il completamento della superstrada Civitanova Marche-Foligno, sarà tra breve ben connessa al sistema viario nazionale, la connettività ferroviaria si trova, invece, in una situazione critica. Avendo completamente trascurato il tema del ruolo strategico che la connettività ferroviaria ha oggi nella "società della conoscenza", la provincia di Macerata è di fronte alla urgente necessità di recuperare il forte ridimensionamento in termini funzionali che ha subito la stazione ferroviaria di Civitanova Marche – unico nodo di connessione con la rete

la nuova funzione di treno urbano all'interno del sistema territoriale di Civitanova Marche. Ora, il tema decisivo per risolvere questo dis-equilibrio in termini di connettività ferroviaria – un dis-equilibrio che può diventare un vincolo allo sviluppo economico nel lungo periodo della Provincia – è far sì che la stazione ferroviaria di Civitanova Marche torni ad essere un nodo di rango elevato della linea Milano-Bari. Obiettivo raggiungibile solo se il territorio di riferimento esprime una elevata domanda di mobilità ferroviaria. Rispetto a questo

L'AREA CECCOTTI DI CIVITANOVA MARCHE: SVILUPPO SPAZIALE E QUALITÀ URBANA

novembre 2007



b. la mobilità sostenibile nel sistema urbano di 'Civitanova Marche',

c. la riqualificazione estetico-funzionale del "luogo centrale" di Civitanova Marche,

ciascuno di essi rilevante a una delle tre scale territoriali:

- il territorio della Provincia di Macerata;
- il sistema urbano di Civitanova Marche;
- il comune di Civitanova Marche.

Sono temi molto diversi che si configurano come "dis-equilibri": fattori, cioè, che riducono l'efficienza statica e dinamica delle economie della Provincia, la loro capacità di generare benessere e innovazione sullo sfondo dei mutamenti del contesto competitivo delle imprese e dei territori iniziato da alcuni anni e destinato a consolidarsi nel prossimo decennio.

LA CONNETTIVITÀ FERROVIARIA

Se la provincia di Macerata, con

ferroviaria nazionale della Provincia. Con il declassamento della stazione ferroviaria di Civitanova Marche, la provincia di Macerata ha visto peggiorare il suo livello di connettività con il territorio nazionale, perdendo anche i vantaggi derivanti dalla sua collocazione centrale rispetto ad alcuni dei nodi fondamentali del policentrismo urbano italiano.

Due fattori hanno determinato la perdita di rango della stazione ferroviaria di Civitanova Marche. Da una parte, il fatto che, non adeguandosi ai cambiamenti avvenuti nel suo bacino di utenza potenziale, questa stazione è apparsa sempre meno importante da una prospettiva regionale e nazionale. Dall'altra, il fatto che la linea ferroviaria secondaria di Civitanova Marche-Albacina ha perso di rilevanza nella sua tradizionale funzione di connessione ferroviaria nel territorio maceratese a causa del suo mancato adeguamento infrastrutturale e della incapacità di assegnare ad essa

Connettività ferroviaria nella società della conoscenza

- Mobilità nei processi di formazione (studenti)
- Mobilità degli addetti nelle funzioni avanzate/strategiche delle imprese
- Mobilità nei processi di consumo

obiettivo, l'Area Ceccotti assume una importanza strategica per il fatto di offrire spazi per la riqualificazione funzionale della stazione ferroviaria – potendo accogliere, innanzitutto, un parcheggio di significative dimensioni, infrastruttura fondamentale per una utenza alla scala territoriale provinciale.

LA MOBILITÀ SOSTENIBILE NEL SISTEMA URBANO DI CIVITANOVA MARCHE

Il "vuoto urbano" dell'Area Ceccotti ha anche un evidente significato alla scala

del sistema urbano di 'Civitanova Marche'. Significato che le deriva dall'attribuire alla linea ferroviaria Civitanova Marche-Albacina la nuova funzione di treno urbano per il sistema insediativo che si estende lungo la Bassa Valle del Chienti e lungo la costa adriatica, interessando la quasi totalità del territorio del sistema urbano di 'Civitanova Marche'.

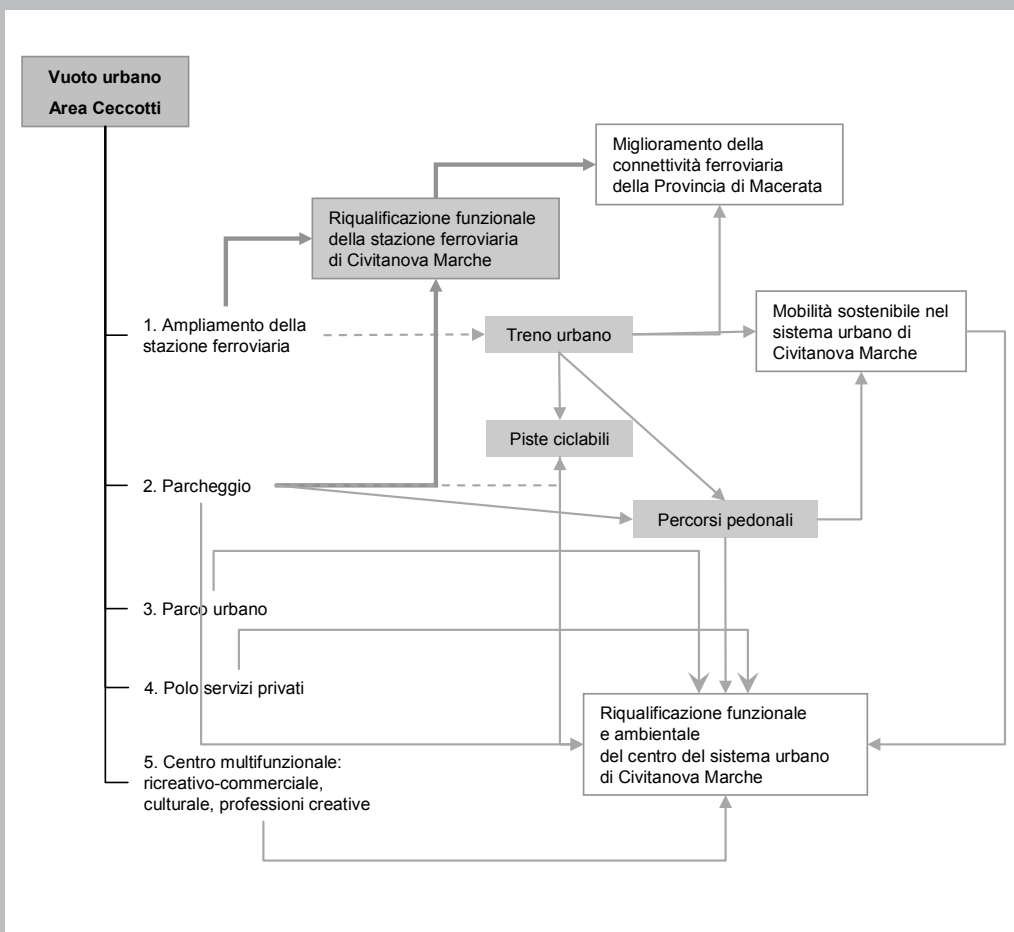
Nell'Area Ceccotti sarebbero infatti disponibili gli spazi necessari per riqualificare la stazione ferroviaria di Civitanova Marche facendola diventare il punto focale di un sistema di mobilità sostenibile fondato sull'uso della linea ferroviaria come treno urbano.

Date la natura dispersa del sistema urbano di 'Civitanova Marche' e la grave situazione di "crisi della mobilità" che caratterizza parte del territorio provinciale – e dati anche i vincoli posti dalle politiche ambientali dell'UE in termini di efficienza energetica –, un sistema di connessioni fondato sull'integrazione ferro-gomma

zione del parcheggio da realizzare al suo interno è quella di essere a servizio del centro storico della città. Potendo trasformare la mobilità in auto – dal sistema urbano e dall'intera provincia – in mobilità a piedi, il centro storico può essere sgravato di parte degli attuali flussi di traffico che lo attraversano, creando quindi le condizioni per riqualificare numerosi spazi urbani pubblici e semi-pubblici.

La riduzione delle auto in movimento e in sosta che conseguirebbe dall'attribuire all'Area Ceccotti la funzione di polo logistico del centro storico aprirebbe la strada alla possibilità di costruire un ampio sistema della mobilità pedonale e ciclabile per la fruizione dell'intero luogo centrale da parte di residenti e utilizzatori non residenti. Inoltre, consoliderebbe la funzione commerciale e ricreativa del centro storico (Borgo Marinaro), grazie alla facilità di accesso al sistema degli assi commerciali. Permetterebbe, infine, di ri-localizzare parte dei servizi privati a "veloce fruizione", oggi distribuiti all'interno del centro storico, in un ambito più facilmente accessibile come è, appunto, l'Area Ceccotti. In questo caso, la localizzazione nell'Area Ceccotti della produzione di servizi privati, oltre a mantenere il grado di mixité del "luogo centrale", introdurrebbe nell'Area una varietà di funzioni necessaria per integrarla al resto del "luogo centrale".

In effetti, la destinazione d'uso dell'Area Ceccotti non deve essere interpretata soltanto in funzione della riqualificazione della stazione ferroviaria e del luogo centrale di Civitanova Marche. Deve essere recuperato anche il suo significato simbolico-identitario. Da una parte, il riutilizzo di parte dei manufatti di archeologia industriale esistenti come nucleo centrale di un "centro multifunzionale" che ospiti attività ricreative e culturali, nonché imprese del terziario avanzato a forte contenuto di conoscenza e di creatività, permetterebbe di creare un milieu orientato ai giovani, alle professioni innovative basate sull'interazione e lo scambio di conoscenza. Dall'altra, la realizzazione di un parco farebbe incrementare in modo significativo la qualità urbana in un ambito cittadino densamente popolato e fruito.



dovrà costituire la base della nuova mobilità nelle aree urbane e periurbane. E, nel caso in esame, il primo ovvio passo in questa direzione consiste nell'uso delle infrastrutture ferroviarie esistenti. Con interventi molto limitati, già ora numerosi insediamenti del sistema urbano di 'Civitanova Marche' possono essere collegati.

Rispetto al tema della mobilità urbana sostenibile l'Area Ceccotti assume, dunque, un ruolo strategico, rendendo possibile il necessario ampliamento della stazione ferroviaria per accogliere le infrastrutture a servizio del treno urbano.

LA RIQUALIFICAZIONE ESTETICO-FUNZIONALE DEL LUOGO CENTRALE DI CIVITANOVA MARCHE

L'Area Ceccotti è un "vuoto urbano" strategico anche per la riqualificazione funzionale del luogo centrale di Civitanova Marche, il punto focale principale della provincia di Macerata per gli scambi e la socializzazione. In questo caso, la fun-

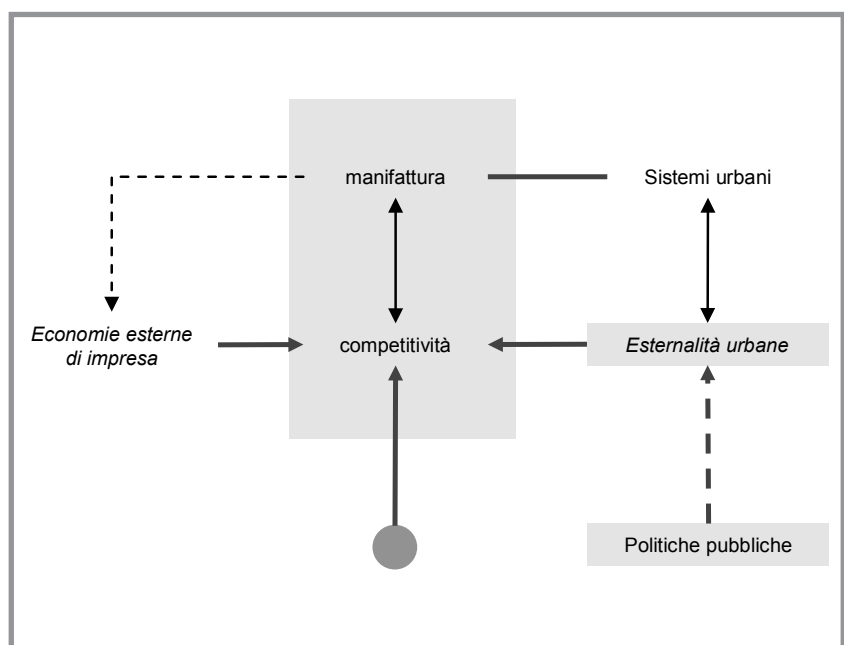
QUALITÀ TERRITORIALE E SVILUPPO DEL SETTORE MANIFATTURIERO

La relazione tra qualità territoriale e sviluppo del settore manifatturiero è stata per molti decenni del tutto trascurata nella Provincia di Macerata. Si è a lungo ritenuto che il settore manifatturiero non avesse bisogno di qualità territoriale per espandersi. In effetti, il settore manifatturiero non ha avuto bisogno di qualità territoriale per espandersi fino alla fine degli anni Novanta.

Questa prospettiva deve essere oggi abbandonata. Le fabbriche del futuro hanno bisogno di qualità territoriale e, allo stesso tempo, produrranno qualità territoriale. Hanno bisogno di qualità territoriale per le loro strategie di marketing. Ma ne hanno bisogno anche perché la qualità territoriale è domandata dalla forza lavoro qualificata che lavorerà nelle fabbriche del futuro.

Sotto la pressione competitiva – dati i vincoli di bilancio e le scelte delle amministrazioni – nell'ultimo decennio la qualità territoriale è diminuita nei punti focali più importanti della Provincia. In termini di qualità territoriale la Provincia di Macerata si trova di fronte a una biforcazione: assumerla come obiettivo strategico e perseguirla con politiche coerenti, oppure non considerarla strategica e non perseguirla – come di fatto sta avvenendo –, in controtendenza rispetto a gran parte dei territori europei.

Inquinamento atmosferico, congestione, efficienza energetica, qualità delle abitazioni, disponibilità dei servizi base, mobilità sostenibile, spazi pubblici, qualità della scena urbana, rischio ambientale e così via sono temi concreti nelle politiche territoriali europee.



5. Qualità territoriale e sviluppo economico

5.1 Premessa

Con il termine qualità territoriale si fa riferimento alla presenza di beni pubblici ed esternalità positive e all'assenza di esternalità negative che incrementano il benessere degli individui e/o riducono i costi di produzione e transazione degli individui e delle imprese. Al procedere dello sviluppo economico la qualità territoriale è diventata sempre più importante nel determinare le scelte di localizzazione e di investimento degli individui e delle imprese.

Un territorio come quello della Provincia di Macerata, caratterizzato negli anni Cinquanta da un policentrismo “perfetto”, da una densità relativamente bassa, da un paesaggio agrario di uno straordinario equilibrio e da risorse naturali di pregio (litorale marino, montagna), è entrato nella fase di industrializzazione con una dotazione di esternalità molto elevata. Il processo di industrializzazione – con l'intenso e scarsamente regolato sviluppo spaziale che ad esso si è associato – ha profondamente modificato la situazione iniziale. L'eccezionale qualità territoriale che la Provincia aveva all'inizio del processo di industrializzazione ha fatto passare in secondo piano l'importanza di tenere sotto controllo i fattori che determinavano tale qualità. La diffusione

insediativa e la proliferazione delle aree industriali, ad esempio, hanno trasformato l'originario policentrismo in un fattore che ha esasperato la mobilità, oggi uno dei principali dis-equilibri economici e sociali nei due maggiori sistemi territoriali (Civitanova Marche e Macerata).

5.2 Residenza e qualità urbana

L'aumento del tempo libero avvenuto negli ultimi decenni ha accresciuto, come è noto, la domanda di beni pubblici territoriali. Le città e i territori non sono più soltanto lo spazio dove avvengono le transazioni. Sono diventate in misura crescente "città del consumo", nelle quali si consumano (si domandano) beni privati e beni pubblici (ed esternalità positive). Nella società europea le città devono offrire in misura crescente beni pubblici per la ricreazione, la socializzazione, l'apprendimento, la formazione (beni culturali) perché i residenti domandano questi beni. Questi beni sono diventati fondamentali nella generazione del benessere individuale.

Sullo sfondo del "modello europeo di città", per essere attrattive le città devono avere "qualità territoriale"; devono, cioè, offrire localmente una costellazione di beni pubblici e non devono avere esternalità negative. Devono anche essere "città etiche", con un elevato grado di coesione sociale, di efficienza energetica, di mobilità responsabile in termini ambientali, con un elevato livello di partecipazione, con un'elevata connettività ai maggiori poli urbani e nodi logistici.

La qualità territoriale aumenta l'efficienza statica di una città e anche la sua efficienza dinamica. Infatti, ne aumenta il benessere ma anche l'attrattività. Ciò significa che la città sarà in grado di

attrarre o di mantenere capitale umano qualificato, di generare progetti imprenditoriali e di alimentare/sostenere le strategie di espansione e innovazione tecnologica delle imprese manifatturiere e di servizi.

5.3 Manifattura e qualità territoriale

Il rapporto tra le imprese manifatturiere e il territorio è un tema fondamentale per lo sviluppo economico della Provincia di Macerata, in particolare per i quattro sistemi locali (Civitanova Marche, Macerata, Recanati e Tolentino) nei quali si concentra l'attività di trasformazione manifatturiera e di produzione dei servizi alle imprese manifatturiere. Negli ultimi dieci anni il rapporto tra imprese e territorio, nella Provincia di Macerata così come in molti altri sistemi locali in Italia, ha subito un profondo cambiamento.

Dagli anni Cinquanta fino a metà degli anni Novanta la Provincia di Macerata ha attraversato una fase che si può descrivere con l'espressione "le imprese costruiscono il territorio". In effetti, i comportamenti delle imprese – le loro scelte organizzative, le loro scelte localizzative – generavano un flusso continuo di esternalità positive (economie esterne) sul quale si basava la competitività statica (costi più bassi) e dinamica (capacità di innovazione) delle imprese stesse considerate nelle loro relazioni – e considerate, quindi, come "sistema territoriale" (come "*milieu*"). Ogni impresa che nasceva, espandendosi o trasformandosi, "costruiva il territorio" nel senso che essa produceva esternalità positive di cui altre imprese si appropriavano.

Questa fase è finita. Per essere competitive, ora le imprese hanno bisogno di operare in "un territorio che deve essere

costruito dall'azione pubblica". Le imprese hanno bisogno di un territorio che presenti esternalità e nel quale siano prodotti servizi che non possono essere generati dalle imprese stesse. Nella fase attuale – e date le condizioni di partenza –, il territorio deve possedere determinati caratteri che possono essere creati soltanto dall'intervento pubblico. Ad esempio, le imprese non hanno più bisogno di un territorio che si configura come una città-fabbrica – un tessuto urbano misto nella sua forma estrema (casa-laboratorio) privo di qualità formale e ambientale. Per le loro strategie di sviluppo hanno bisogno, invece, di un territorio che presenti una elevata qualità urbana e che si configuri esso stesso come elemento di marketing.

Se si condivide l'obiettivo che i quattro principali sistemi manifatturieri della Provincia di Macerata restino sistemi manifatturieri – con i cambiamenti nel concetto di “sistema locale manifatturiero” che si accompagna alla internazionalizzazione delle imprese e alla segmentazione dei processi di produzione –, nei prossimi due decenni le politiche pubbliche devono costruire un “territorio per l'industria”.

L'attività manifatturiera è profondamente cambiata negli ultimi dieci anni, e il cambiamento che si è manifestato nella Provincia di Macerata può dirsi soltanto nella sua fase iniziale. L'aspetto principale di questo cambiamento concerne due processi che riguardano piani diversi ma complementari:

- a. la sempre maggiore dis-integrazione del processo di produzione in fasi;
- b. la de-localizzazione dello svolgimento di alcune delle fasi del processo di produzione altrove: in Italia, in Europa, in Cina, Vietnam, India e così via.

Ciascuna delle fasi nelle quali il processo di produzione si suddivide ha una propria logica localizzativa. D'altra parte, le

nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione – e l'*up-grading* organizzativo che le imprese hanno effettuato o sono in procinto di effettuare – permettono di localizzare il processo di produzione e di commercializzazione nello spazio internazionale. Molte imprese – di fatto, tutte le imprese leader – non hanno alcuna difficoltà ad operare all'interno di una "catena produttiva" internazionale.

Un ulteriore, fondamentale cambiamento, legato ai precedenti appena indicati, è costituito dalla crescente rilevanza che le attività immateriali hanno assunto nella catena produzione-vendita. L'attività di marketing è aumentata in modo significativo, così come sono aumentate le attività di formalizzazione dei contratti in seguito alla segmentazione e internazionalizzazione del processo produttivo. I servizi bancari sono diventati molto più complessi e la quantità di conoscenza necessaria ad alimentare la dinamica innovativa delle aziende si è notevolmente accresciuta. Raramente le attività di apprendimento sono svolte all'interno delle imprese. Molto spesso vengono effettuate da imprese di servizi autonome e queste imprese, a loro volta, hanno logiche localizzative proprie e non sono certo vincolate dalla prossimità spaziale (fisica) con il committente. Se si ha bisogno di una campagna pubblicitaria o di servizi legali per definire un contratto di acquisto o negoziare titoli, le imprese alle quali ci si rivolge non devono necessariamente essere localizzate nella stessa area del committente. Ma se si desidera – per ragioni evidenti – che esse nascano e si sviluppino all'interno dei sistemi locali della Provincia, ci si deve chiedere quali sono le condizioni che permettono a quel tipo di imprese – le imprese che trasformano informazione in conoscenza, le imprese che producono beni immateriali – di nascere e svilupparsi a livello locale.

Il progetto "Macerata città della cultura" nasce dalla convinzione che Macerata, disponendo di un capitale territoriale funzionale alla produzione di beni culturali, può ambire a diventare una "città della cultura"; ovvero, una città nella quale la produzione di beni culturali costituisce il motore dell'economia locale e che esporta i beni culturali che produce nella Provincia e fuori di essa. L'opzione di diventare una città della cultura è stata trascurata da Macerata finché il terziario pubblico, privato di servizio (alle imprese) e commerciale generavano un'occupazione crescente e un

molte città hanno guardato al "settore culturale" – definito come l'insieme delle organizzazioni che producono beni culturali – come a un settore con un rilevante potenziale economico – ma anche sociale e ambientale – e hanno iniziato a elaborare e attuare strategie di espansione o consolidamento di questo settore. All'origine del ruolo che il settore culturale ha assunto vi è, da una parte, la crescita significativa della domanda di beni culturali e, dall'altra, il fatto che la produzione di beni culturali, così come accade per altri beni e servizi, è altamente concentrata: alcuni beni culturali sono prodotti quasi esclusivamente in alcune città e poi consumati nelle altre. (In modo speculare, vi sono città nelle quali si consumano beni culturali che vengono importati e poi scambiati e

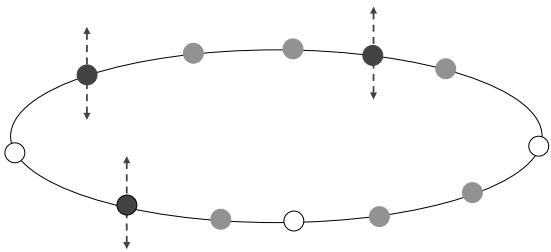
casi, ciò significa poter assorbire una parte del capitale umano che si forma a livello locale e che non trova adeguata collocazione nel mercato del lavoro locale.

Rispetto alle città che intendono espandere la produzione di beni culturali si deve fare una fondamentale distinzione in termini di obiettivi. Vi sono città che si pongono l'obiettivo di espandere il settore culturale senza perseguire, tuttavia, la finalità di far diventare il settore culturale il motore economico principale dell'economia. Ve ne sono altre che, invece, aspirano a diventare "città della cultura", città in cui la produzione di beni culturali costituisce il principale pilastro (o uno dei principali pilastri) della base economica locale. Ma, per diventare una città della cultura all'interno di un arco temporale limitato – 10/15 anni – si deve possedere un insieme di imprese già attive nel comparto della produzione di beni culturali ed anche disporre di un capitale territoriale coerente con i beni culturali che si intende produrre. Inoltre, si deve essere in grado di elaborare un'efficace strategia di settore. È anche necessario che la strategia di sviluppo del settore culturale prenda forma all'interno di una visione integrata delle potenzialità delle singole città di una regione o di una macro-regione, che si trasformi in interventi di contenimento della inevitabile competizione territoriale.

Macerata è in tutta evidenza una città che può ambire a diventare una "città della cultura", poiché dispone del capitale territoriale per far diventare la produzione di beni culturali il motore economico della sua economia. Tuttavia, nelle attuali condizioni competitive – nelle quali praticamente tutte le città stanno ampliando il proprio settore culturale, pur non aspirando a fare assumere ad esso un ruolo centrale –, non si resta o si diventa "città della cultura" senza avere definito una strategia efficace identificata a livello locale, con il coinvolgimento degli attori istituzionali e privati rilevanti.

MACERATA CITTÀ DELLA CULTURA: STRATEGIE, POLITICHE AZIONI

2009, 2010



Città della cultura

Una città in cui si consumano "beni culturali"

Una città in cui si producono "beni culturali"



continuo aumento del reddito pro-capite e finché lo sviluppo industriale – manifestatosi nei comuni limitrofi, i quali si sono integrati con Macerata fino a formare un unico sistema locale – ha assicurato alla città una domanda di servizi capace di sostenere lo sviluppo dell'economia locale. Negli ultimi due decenni le basi economiche di Macerata hanno iniziato progressivamente a indebolirsi per effetto del profondo cambiamento delle logiche gravitazionali delle attività commerciali, della diffusione sul territorio di servizi pubblici e privati in precedenza concentrati a Macerata. Oggi, Macerata è alla ricerca di una nuova strategia che le permetta di consolidare la propria base economica, e il settore culturale sembra costituire un'opzione strategica fondamentale.

In effetti, negli ultimi due decenni,

consumati localmente e città in cui, benché gran parte dei beni culturali domandati dalla comunità locale sia importata, alcuni di essi sono prodotti localmente.)

L'interesse per il settore culturale è legato a diversi fattori. In primo luogo, di fronte al generale ridimensionamento dei settori tradizionali – ad esempio, il settore manifatturiero – le città cercano nei settori innovativi nuove opportunità per ricostruire la loro base economica. In secondo luogo, la produzione di beni culturali non genera rilevanti esternalità ambientali negative. Inoltre, genera esternalità positive, ad esempio associandosi spesso al recupero di capitale edilizio situato nei centri storici permettendo o favorendo in questo modo processi di rigenerazione urbana. In terzo luogo, il settore culturale genera una domanda di laureati e, in molti

Il piano strategico del settore culturale di Macerata delineato in questo studio individua i seguenti sub-settori strategici, tra i quali vi sono relazioni sinergiche potenziali – aspetto chiave, quest’ultimo, del successo della strategia:

1. Sferisterio Opera Festival;
2. Alta formazione: Università di Macerata (e Accademia delle Belle Arti);
3. produzione artistica individuale;
4. turismo culturale;
5. editoria, giornalismo, comunicazione;
6. eventi culturali.

Si tratta di settori che, sulla base del capitale territoriale esistente, della forza dei nuclei produttivi già attivi e delle relazioni di interdipendenza, possono determinare, se sostenuti, una traiettoria di espansione del settore culturale.

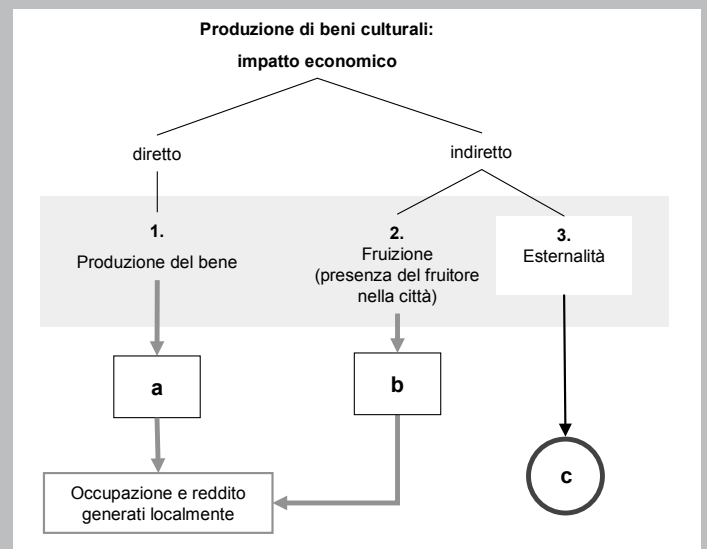
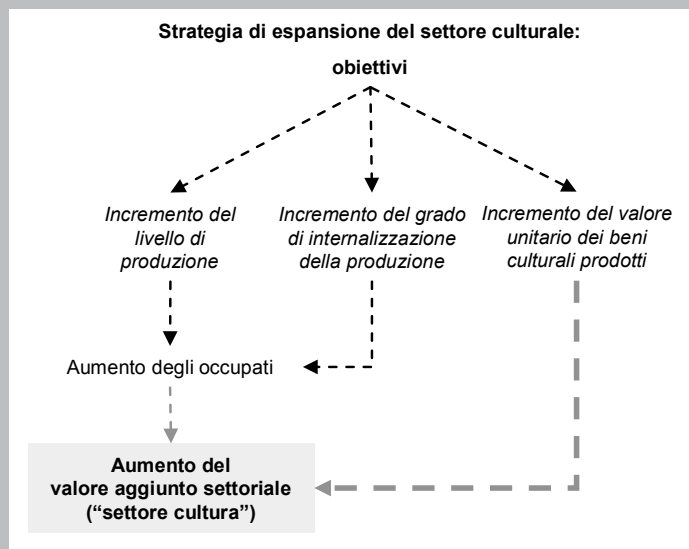
Per valutare le politiche di sostegno del settore culturale si devono considerare i seguenti livelli di impatto:

– incremento della produzione, degli occupati e, quindi, del “valore aggiunto” (redditi distribuiti): da tenere presente che per alcuni beni culturali attualmente prodotti a Macerata si

fruizione (presenza dei visitatori nella città per fruire il bene) e delle esternalità positive generate dalla produzione/fruizione di un dato bene di cui si possono appropriare altri settori che producono beni culturali, altri settori in generale e la società locale. Su queste tre forme di impatto non si hanno, in genere, sufficienti informazioni. Sono spesso sottovalutate o sopravvalutate nel discorso pubblico e nel dibattito politico che precede le discussioni di allocazione delle risorse.

Le azioni di una strategia di espansione del settore culturale di Macerata indicate nello studio – che non costituiscono ancora un “piano strategico del settore culturale”, benché vi siano evidenti interdipendenze e sinergie – sono già in grado di innescare un processo che conduce alla condivisione del progetto sociale “Macerata città della cultura”. Tre azioni tra quelle indicate dovrebbero essere attuate subito: 1) la costituzione di un comitato di coordinamento strategico del settore culturale; 2) la costituzione di una associazione degli artisti maceratesi; 3) il cambiamento delle regole d’uso degli spazi pubblici di Macerata.

Per la numerosità (e relativa autonomia) degli agenti che operano nel settore culturale – e per il fatto che il governo delle interdipendenze e delle sinergie è la chiave di successo



palesano dei vincoli alla crescita estensiva in termini assoluti (e, quindi, si dovrebbe promuovere l’aumento del valore aggiunto unitario);

– incremento del grado di internalizzazione della produzione: rendere quanto più possibile “locale” la filiera produttiva (maggiore utilizzo di beni intermedi prodotti localmente) anche incoraggiando e sostenendo la nascita di imprese locali che producono beni culturali intermedi o altri fattori di produzione attraverso politiche mirate;

– incremento del valore (aggiunto) per unità di lavoro dei beni culturali: strettamente collegato alla qualità dei beni culturali prodotti.

Una città che intende intraprendere un’importante strategia di espansione del suo settore culturale deve attivare un corretto processo di monitoraggio dell’impatto economico – diretto e indiretto – della produzione dei beni culturali, della loro

di una strategia di espansione –, la costituzione di un comitato di coordinamento strategico del settore culturale è un passaggio cruciale. Questo tema è stato affrontato nel documento “IL GOVERNO DEL SETTORE CULTURALE DI MACERATA” (dicembre 2010) che si fonda su una chiara distinzione tra soggetti che finanziano la produzione di beni culturali e soggetti che realizzano i processi produttivi dei beni culturali. I problemi che il governo integrato del settore culturale deve affrontare sono: a. la coerenza delle scelte di finanziamento, autonome e decentrate, in riferimento a un obiettivo generale di sistema; b. l’efficienza nell’uso delle risorse pubbliche; c. una espansione del settore culturale sostenibile economicamente nel medio-lungo periodo; d. garantire spazi per le attività culturali emergenti, per le produzioni di nicchia che, in una prospettiva di medio-lungo periodo, possono svolgere un ruolo fondamentale nello sviluppo qualitativo e quantitativo del settore culturale.

5.4 Dalla qualità territoriale alla lealtà territoriale

Sullo sfondo del nuovo scenario competitivo determinato dalla internazionalizzazione delle imprese e dalla loro de-localizzazione, la domanda fondamentale dal punto di vista locale – della comunità locale – è la seguente: quali sono le fasi del processo di produzione-commercializzazione di un prodotto che resteranno nel nostro sistema locale? Questa domanda è speculare a quella che l'impresa si pone in termini operativi (e non semplicemente di principio): quali sono le fasi del processo di produzione che strategicamente possono essere mantenute nel sistema locale di base?

Per i principali sistemi locali (manifatturieri) della Provincia di Macerata ci si deve porre l'obiettivo minimo di mantenere il tasso di crescita pro-capite medio italiano. I quattro sistemi in esame sono, infatti, sistemi che hanno raggiunto un livello di reddito pro-capite significativo e per i quali è ragionevole porsi l'obiettivo – e questo sarebbe già un risultato positivo – del mantenimento dei sistemi lungo l'attuale traiettoria. Sono sistemi per i quali sembra opportuno porsi l'obiettivo di una ridotta (o nulla) espansione in termini dimensionali (popolazione, occupazione) e porsi, invece, l'obiettivo di un incremento della produttività del lavoro e del reddito pro-capite.

L'obiettivo da perseguire è che il processo di trasformazione dell'organizzazione del processo di produzione-commercializzazione garantisca la permanenza nel sistema locale di un numero di attività di produzione per l'esportazione necessario a mantenere gli attuali livelli di benessere (incrementati annualmente a un tasso soddisfacente). (In astratto, i decisori pubblici si potrebbero porre anche un obiettivo diverso: aumento della popolazione e dell'occupazione a tassi simili a quelli degli anni Cinquanta-

Sessanta-Settanta. Tuttavia, questo obiettivo è del tutto irraggiungibile, ammesso che sia desiderabile.)

Sullo sfondo del nuovo scenario definito dalla segmentazione (dis-integrazione) del processo di produzione, dalla internazionalizzazione della catena produttiva e dal peso crescente delle attività immateriali, “costruire un territorio per l’industria” non significa – come oramai è evidente – costruire un territorio per la localizzazione di fabbriche. Significa, certo, costruire un territorio per la fabbrica – una fabbrica, tuttavia, molto più esigente in termini di qualità territoriale di quanto non lo fosse quella del passato. Ma significa, anche, costruire un territorio per le fasi immateriali del processo produttivo, un territorio per il terziario avanzato, un territorio per la produzione di conoscenza a mezzo di conoscenza.

L’obiettivo generale che i sistemi locali industriali della Provincia di Macerata si dovrebbero porre è lo stesso che si pongono quasi tutti i sistemi industriali italiani (ed europei): trattenere e/o attrarre all’interno dei propri confini le diverse fasi del processo di produzione. Il territorio da costruire nei prossimi due decenni dovrà sostenere la localizzazione di fabbriche – sempre più esigenti in termini di qualità – ma anche la localizzazione di attività legate alla produzione di conoscenza – attività che sono quantitativamente sempre più importanti, che le imprese tendono a esternalizzare e che tendenzialmente si concentrano nelle città che hanno ben determinate caratteristiche.

I sistemi locali industriali della Provincia di Macerata, come noto, si caratterizzano per essere degli efficienti “*milieux* industriali”. Ma ora l’obiettivo è la formazione di un “*milieu* dirigenziale” e di un “*milieu* professionale”. Ora l’obiettivo è la creazione di economie di agglomerazione per le imprese del terziario avanzato e per le funzioni di controllo strategico delle imprese.

La linea ferroviaria Civitanova Marche-Albacina è una infrastruttura che ha progressivamente perso di importanza nel sistema della mobilità provinciale ma che, nella nuova organizzazione territoriale determinata dall'intenso sviluppo spaziale degli ultimi decenni, è tornata ad avere grandi potenzialità. Alla tradizionale funzione di connessione ferroviaria tra centri e luoghi – e tra linee ferroviarie – oggi si deve aggiungere quella di treno urbano all'interno del sistema insediativo che si estende lungo la Bassa Valle del Chienti. L'intenso sviluppo spaziale degli insediamenti di

all'interno del sistema territoriale di 'Civitanova Marche' finalizzati alle basilari attività di lavoro, scuola, acquisti, socializzazione – e ciò costituirebbe un primo passo significativo verso una mobilità sostenibile in questo sistema urbano.

Per utilizzare l'attuale infrastruttura ferroviaria come treno urbano è necessario:

- a) ridefinire la rete delle stazioni ferroviarie;
- b) definire un sistema di accesso alle stazioni ferroviarie.

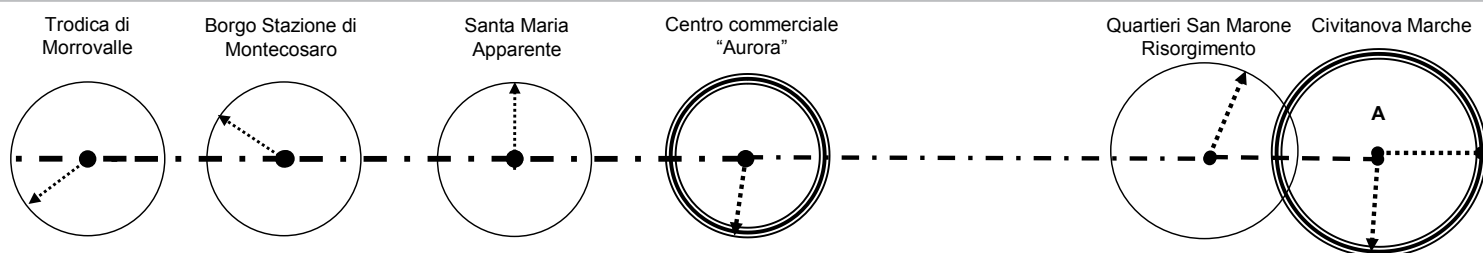
In seguito allo sviluppo spaziale

sostenibile fondato sul treno urbano.

Il sistema di accesso alle stazioni ferroviarie costituisce un aspetto cruciale del progetto di trasformazione in treno urbano della linea ferroviaria. Le stazioni ferroviarie in esame si trovano – o si troveranno – in posizione baricentrica rispetto ai rispettivi sistemi insediativi. Il fattore chiave per intensificare l'uso della linea ferroviaria è l'accessibilità a piedi e in bicicletta alle stazioni ferroviarie dagli insediamenti pertinenti attraverso percorsi pedonali e/o ciclabili che rispondano ai criteri di sicurezza, qualità formale e

IL SISTEMA TERRITORIALE DI CIVITANOVA MARCHE: TRENO URBANO E MOBILITÀ SOSTENIBILE

novembre 2008



Civitanova Marche, Santa Maria Apparente, Montecosaro Scalo, Trodica-Stazione di Morrovalle – situati a una distanza massima di circa 11 km dal polo centrale di Civitanova Marche – hanno infatti attribuito al territorio attraversato dalla linea ferroviaria un forte carattere urbano. Inoltre, i sistemi insediativi sopra indicati hanno stabilito fra loro reti relazionali molto intense, con l'esito di appartenere, oggi, a un unico sistema territoriale policentrico – il sistema urbano di 'Civitanova Marche' – con i suoi punti focali, la gerarchia di mercati, i flussi di mobilità.

La trasformazione in treno urbano della linea ferroviaria nella tratta Civitanova Marche-Trodica di Morrovalle significherebbe utilizzare la linea ferroviaria esistente per gli spostamenti quotidiani

avvenuto nel territorio in esame, si dovrà riconsiderare la collocazione di alcune fermate. Nuove stazioni dovranno sorgere in prossimità di nuovi nodi insediativi, come nei casi di Santa Maria Apparente, l'area commerciale "Aurora", il quartiere Risorgimento di Civitanova Marche, mentre la stazione esistente di Trodica di Morrovalle dovrà essere spostata e ricollocata in prossimità del nuovo punto focale in espansione di Trodica. La stazione di Borgo Stazione di Montecosaro, invece, risulta collocata in una posizione ancora funzionale al suo ruolo di fermata di treno urbano, mentre la stazione di Civitanova Marche, punto di incontro delle due reti ferroviarie nazionale e locale, dovrà essere in parte riquilibrata per ospitare la funzione di punto focale di un sistema di mobilità

qualità ambientale – caratteri che incidono direttamente sul numero degli spostamenti a piedi/in bicicletta effettuati. Date le distanze e la elevata densità abitativa degli insediamenti considerati, sono necessari pochi minuti a piedi o in bicicletta per raggiungere le stazioni ferroviarie a partire da un bacino di utenza di tutto rilievo che rende ampiamente sostenibile il progetto del treno urbano in termini finanziari. Si consideri, ad esempio, che nel caso di Trodica – l'insediamento più distante – con spostamenti a piedi di 10 minuti al massimo circa 4.000 persone possono raggiungere il centro di Civitanova Marche in 12-13 minuti di treno. Con la sequenza spostamento a piedi-treno urbano l'area commerciale "Aurora" – il mercato più importante della Provincia sorto all'esterno

di un centro abitato – è invece raggiungibile in meno di 20 minuti da 10 mila abitanti del centro storico di Civitanova Marche.

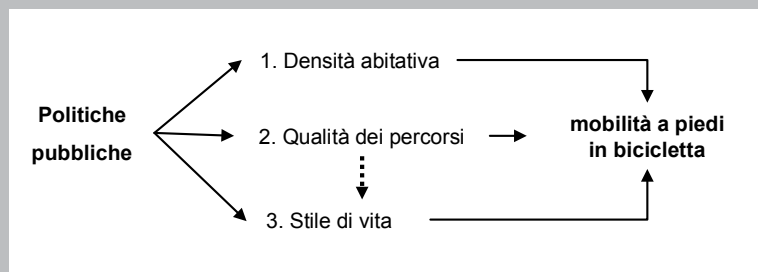
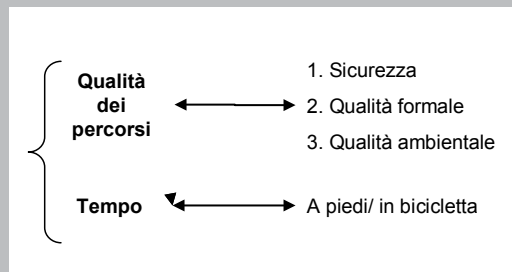
Pertanto, il primo passo del progetto di riqualificazione della linea ferroviaria non è intervenire sulla infrastruttura ferroviaria bensì sul sistema residenziale intorno alle stazioni ferroviarie, le quali devono assumere una caratterizzazione urbana. Ciò fa sì che il progetto del treno urbano sia anche un progetto di riqualificazione urbana dei sistemi insediativi interessati all'intervento, in una relazione sinergica che ha un profondo significato per lo sviluppo di questo territorio. Intervenire sulla qualità dei percorsi pedonali e ciclabili che legano le stazioni ferroviarie al tessuto insediativo di riferimento produrrebbe anche l'effetto di creare

i quali hanno lo scopo di territorializzare l'infrastruttura ferroviaria.

La scarsa accessibilità dai vari sistemi insediativi alle stazioni ferroviarie per la mancanza di percorsi pedonali e ciclabili con standard adeguati di qualità e sicurezza – e non la presenza di un bacino di utenza troppo piccolo delle singole stazioni – è l'ostacolo alla fruizione della linea ferroviaria. Tuttavia, rimane il fatto che l'uso effettivo della linea ferroviaria dipende dalle forme di mobilità scelte dagli individui. Ma un dato acquisito è che gli individui cambiano rapidamente i loro comportamenti (stile di vita) quando l'innovazione introdotta offre dei vantaggi e ne accettano i vincoli.

Dal punto di vista dei vantaggi

un elevato livello di fruibilità del sistema insediativo che raggiunge scendendo alla stazione di arrivo. Ad esempio, un giovane che risiede a Borgo Stazione (Montecosaro) e che frequenta una scuola superiore a Civitanova Marche deve poter raggiungere agevolmente a piedi o in bicicletta la stazione ferroviaria di Montecosaro dalla sua abitazione e, altrettanto agevolmente, raggiungere l'edificio scolastico una volta arrivato alla stazione ferroviaria di Civitanova Marche. Le stesse condizioni sono valide per gli spostamenti effettuati per motivi di lavoro o per svolgere attività di socializzazione/ricreazione e di scambio. Da evidenziare che l'attuale frequenza delle corse è già sufficiente da permettere l'uso del treno urbano in termini di spostamenti di circa 1-2 ore. Con

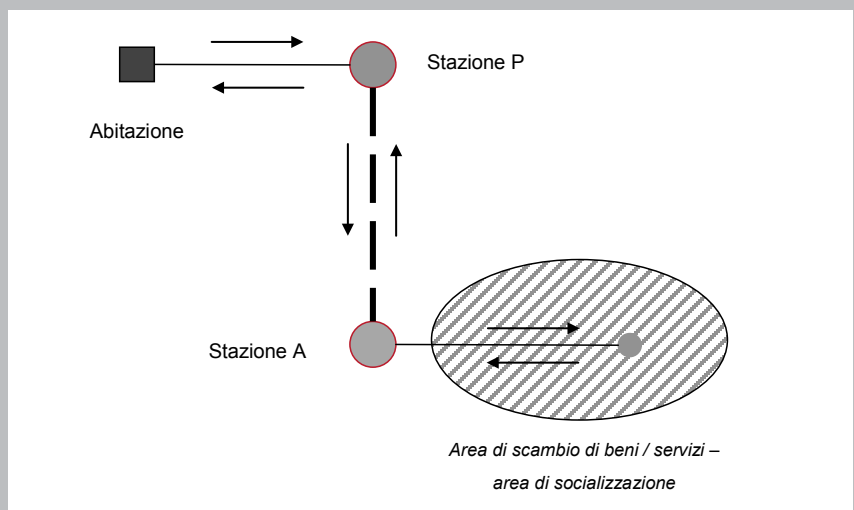


una rete di connessione interna ai sistemi insediativi, aumentandone notevolmente la qualità urbana e il valore del servizio residenziale. In questo studio vengono sinteticamente illustrati i interventi di riqualificazione che, nel loro insieme, identificano il progetto di "treno urbano" per il sistema insediativo disperso che si estende da Civitanova Marche a Trodica di Morrovalle. Ciascun intervento – che dovrà essere sviluppato sul piano fisico (architettonico e urbanistico) e funzionale attraverso una specifica progettazione – si compone dei seguenti elementi di base comuni:

- a) localizzazione della stazione
- b) adeguamento funzionale o costruzione della stazione
- c) percorsi pedonali e ciclabili per l'accessibilità alla stazione dal sistema insediativo di pertinenza,

che il fruitore può trarre dall'uso del treno urbano, l'aspetto chiave è la dimensione sistemica dell'intervento. Il fruitore del treno urbano ha bisogno, infatti, sia di un elevato livello di accessibilità della stazione di partenza che di

questo tempo, ad esempio, dalla stazione più distante di Trodica di Morrovalle si può raggiungere il centro di Civitanova Marche (e viceversa), trascorrervi un'ora per fare acquisti/socializzare e poi ritornare.



E generare nuovi caratteri territoriali funzionali al loro sviluppo sarà l'obiettivo delle politiche pubbliche nei prossimi anni.

5.5 La qualità ambientale del territorio

Il territorio che sarà necessario costruire per sostenere l'industria del futuro deve essere un "territorio sostenibile" che abbia:

- a. un'elevata sostenibilità ambientale;
- b. un'elevata sostenibilità sociale.

In passato la sostenibilità ambientale è stato un tema ignorato nel nostro territorio. Per molti anni – e certamente durante la fase di più intensa industrializzazione – le esternalità ambientali negative generate dal processo economico non sono state considerate un tema rilevante. Né lo è stato il tema della sostenibilità sociale del processo economico, la quale sembrava essere assicurata dalla dinamica economica stessa (crescita costante dell'occupazione e dei salari). Riguardo a questi due aspetti, nei prossimi due decenni si dovrà affrontare un cambiamento di prospettiva molto rilevante. Da una parte, la sostenibilità ambientale sarà un vincolo imperativo sullo sfondo delle politiche (nazionali ed europee) attuate per contrastare le cause e compensare gli effetti dei drammatici cambiamenti climatici che si stanno manifestando. Dall'altra, la sostenibilità sociale non sarà più un dato di fatto, non emergerà più in modo spontaneo dalla dinamica economica in atto ma sarà l'esito di politiche pubbliche mirate. Non è difficile prevedere che la riduzione dei salari in determinati settori, l'immigrazione extra-comunitaria, i nuovi profili dei contratti di lavoro, i fenomeni di disoccupazione temporanea dovuti ai processi di aggiustamento industriale potranno essere all'origine di tensioni sociali. E l'integrazione sociale e spaziale della comunità

degli immigrati, la formazione continua, il sostegno alle famiglie sono livelli di intervento che la comunità provinciale dovrà direttamente gestire ai diversi livelli di governo.

Rispetto all'obiettivo della sostenibilità ambientale dovranno essere attentamente considerati, tra gli altri, almeno i seguenti quattro livelli di intervento:

- a. concentrazione spaziale dell'attività industriale e drastica riduzione delle aree industriali;
- b. raccolta, riutilizzo e smaltimento dei rifiuti industriali;
- c. mobilità sostenibile interna ed esterna alle aree industriali;
- d. innovazione tecnologica ecologicamente orientata.

Per quanto concerne la sostenibilità sociale, sullo sfondo di un sistema di stato sociale che continuerà ad avere un carattere nazionale, si possono individuare a livello locale almeno i seguenti livelli di intervento:

- a. diffusione territoriale dell'insediamento di immigrati extra-comunitari;
- b. adeguamento del sistema scolastico alla nuova struttura sociale locale;
- c. formazione continua coerente con l'evoluzione del mercato del lavoro;
- d. monitoraggio e assistenza negli ambiti di disagio sociale.

5.6 I fattori della competizione territoriale

La competitività territoriale riguarda, in questo caso, due questioni molto diverse. Da una parte, un territorio è competitivo se in esso sono generate esternalità e offerti servizi che permettono (o favoriscono) la presenza/permanenza di imprese industriali e

Elaborato sullo sfondo degli orientamenti per una politica del trasporto sostenibile definiti dalla Regione Marche, questo studio è la continuazione della riflessione – condotta in “Il sistema territoriale di Civitanova Marche: treno urbano e mobilità sostenibile” (Macerata, novembre 2008) – sulla valorizzazione come treno urbano dell’infrastruttura ferroviaria Civitanova Marche-Albacina con riferimento alla tratta che connette

Attraverso due esempi di progettazione delle nuove stazioni del treno urbano nell’area commerciale “Aurora” a Civitanova Marche e a Trodica di Morrovalle, in questo studio si mostra come la progettazione di queste stazioni può essere un’occasione di riqualificazione urbana, di ridefinizione dell’equilibrio territoriale e di formazione di nuovi punti focali che facilitino lo scambio sociale. In entrambi i casi si mostra

Santa Maria Apparente dista meno di 1 km – di recarvisi in bicicletta.

Dato il suo bacino di utenza, la realizzazione di una fermata del treno urbano è l’unica soluzione al problema posto dalla mobilità in auto, con riferimento sia agli abitanti degli insediamenti dispersi più lontani del sistema territoriale (Montecosaro, Morrovalle) che a quelli degli insediamenti più prossimi (Portocivitanova, Santa

IL TRENO URBANO DELLA BASSA VALLE DEL CHIANTI: RIQUALIFICAZIONE TERRITORIALE E SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

ottobre 2009



i sistemi insediativi tra Trodica di Morrovalle e Porto Civitanova (la Bassa Valle del Chianti). La densità di attività antropiche in questi sistemi insediativi suggerisce, infatti, un uso misto di questa infrastruttura, aggiungendo alla funzione di collegamento tra i centri maggiori quella di treno urbano: dalla stazione di Civitanova Marche il treno impiega 6-7 minuti per giungere alla stazione di Montecosaro e 11-12 minuti per giungere a quella di Trodica.

Si deve sottolineare un elemento, già chiaramente presente negli schemi progettuali presentati in questo studio: la valorizzazione dell’infrastruttura ferroviaria è solo una parte di un più generale progetto per una mobilità sostenibile fondato sull’integrazione “ferro-gomma”. Sullo sfondo di un sistema insediativo disperso, le stazioni ferroviarie che saranno via via progettate o ristrutturare dovranno essere i nodi di una rete di trasporto collettivo (e individuale) su gomma.

come sia possibile utilizzare i microvuoti urbani creati da uno sviluppo spaziale disperso per ricostruire un tessuto urbano di elevata qualità estetica e ambientale.

LA STAZIONE DEL TRENO URBANO NELL’AREA COMMERCIALE “AURORA”

Uno dei luoghi centrali più fruiti dalla collettività del sistema urbano di ‘Civitanova Marche’ e da una parte rilevante della collettività provinciale, l’area commerciale “Aurora” rappresenta un punto strategico del progetto per una mobilità sostenibile. Pur essendo al centro di un sistema insediativo che le permette di avere una elevata accessibilità pedonale e ciclabile, la sua localizzazione implica spostamenti in auto da parte dei fruitori, con ricorrenti fenomeni di congestione da traffico veicolare. In effetti, la mancanza di una anche minima accessibilità ciclabile (oltre che pedonale) impedisce persino a chi vive negli insediamenti limitrofi –

Maria Apparente). Ad esempio, con spostamenti a piedi di 8-12 minuti, circa 5-15.000 residenti del centro storico di Civitanova Marche possono raggiungere la stazione ferroviaria e in 2 minuti di treno essere alla fermata dell’area commerciale “Aurora”.

La nuova stazione nell’area commerciale “Aurora” ha valenza di progetto strategico per la città di Civitanova Marche: una occasione per riconoscere un “non luogo” come origine di un nuovo ordine complesso. La stazione, in tal senso, può generare attorno a sé uno spazio nuovo con il carattere di “luogo centrale” dove la periferia diventa centro. Si introducono scenari diversi: il treno, la bicicletta e il pedone acquistano forza, con funzioni differenti da quella delle auto, le quali continuano a convivere con questi altri elementi, ma in posizione defilata. Rimane di centrale importanza il rapporto del nuovo con il sistema dei centri commerciali presenti nel

contesto. Il progetto si pone, infatti, l'obiettivo di riqualificare l'esistente inserendolo in una rete di percorsi che ne valorizzi il significato e, soprattutto, ne modifichi il carattere, oggi esclusivamente funzionale all'uso commerciale, oltre che di esclusivapertinenzadell'automobile.

Il progetto si basa sul rapporto tra l'infrastruttura ferroviaria e la vita delle funzioni che crescono attorno ad essa: piazze, percorsi pedonali

Nel progetto la collocazione della nuova stazione viene indicata in prossimità della recente e rilevante espansione edilizia – ancora in corso di realizzazione – che, con la costruzione di una chiesa, un parco, spazi pedonali, oltre che di abitazioni e spazi commerciali, si configura come il nuovo "luogo centrale" di questo insediamento. Da qui il treno impiega 12-13 minuti per raggiungere la stazione

direzioni a sud e creare un luogo. Il confort passa anche attraverso la qualità dei luoghi dove attendere l'arrivo del treno. La sicurezza viene perseguita "densificando" lo spazio di interscambio: l'autobus arriverà sulla piazza a pochi metri dalla stazione; la stazione sarà contemporaneamente dei treni e degli autobus; i parcheggi saranno circondati da spazi pedonali e ciclabili; la stazione dovrà prevedere destinazioni ricettive e commerciali, sarà localizzata all'interno del quartiere, in prossimità della residenza, immaginando la piazza della stazione come un luogo del paese. I manufatti della stazione devono poter competere con il contesto e, di conseguenza, essere sia estremamente riconoscibili per essere visibili anche se circondati da oggetti notevolmente più grandi.

Cambiamento degli stili di mobilità nel territorio



e ciclabili, ponti, aree alberate, campi sportivi protetti, parcheggi e piccoli edifici in appoggio a tali funzioni quali bar, edicola, spogliatoi, parcheggi coperti per biciclette. Il tutto unito in un progetto unitario ma costituito da singole tessere che si possono comporre per parti e in tempi diversi.

LA STAZIONE DEL TRENO URBANO DI TRODICA DI MORROVALLE

Trodica di Morrovalle ha avuto una grande espansione negli ultimi decenni e, unitamente allo sviluppo del contiguo nucleo di Stazione di Morrovalle, sta dando luogo alla formazione di un unico insediamento. L'espansione di Trodica, avvenuta principalmente lungo la strada provinciale, ha posto la sua stazione ferroviaria in una posizione molto decentrata e isolata. Di qui, la necessità di realizzare una nuova stazione in una posizione che sia strategica in termini di accessibilità.

di Civitanova Marche – circa 10 minuti per la Zona commerciale "Aurora" – e gran parte dell'abitato di Trodica si trova a una distanza di 1 km dalla fermata. Pertanto, con spostamenti a piedi di 10 minuti al massimo il centro di Civitanova Marche è accessibile in poco più di 20 minuti da parte di 4.000 persone circa.

Il progetto non modifica le previsioni esistenti ma ne utilizza le potenzialità. Tre sono i criteri principali seguiti: la stazione deve essere "confortevole" e "sicura", deve avere "identità". La qualità e il confort nell'utilizzo sono dovuti, in particolare, a come si raggiunge la stazione. Per questo si prefigurano aree e percorsi per tutti i tipi di avvicinamento: percorsi ciclabili e pedonali prolungando quelli parzialmente realizzati, uno spazio pubblico lungo la ferrovia (lato sud) con destinazione piazza, parcheggio, fermata autobus, parcheggio biciclette e motocicli capace di connettere tutte le

IL MASTERPLAN SOCIALE DEL TRENO URBANO

Il progetto di trasformazione in treno urbano della infrastruttura ferroviaria nella Bassa valle del Chienti ha anche una dimensione sociale: deve essere fatto proprio dalle comunità locali, le quali devono modificare in un arco temporale abbastanza breve i propri modelli di mobilità, assegnando una funzione centrale alla mobilità attraverso il treno urbano. Ciò richiede una dettagliata analisi e illustrazione dei nuovi modelli di mobilità, una loro comparazione in termini di costi/benefici privati e sociali con i modelli attuali, la loro discussione con le comunità locali. È quindi necessario un masterplan sociale (o piano d'azione sociale) nel quale indicare le azioni – e le interazioni tra le stesse – per raggiungere l'obiettivo della condivisione sociale del progetto, la quale si deve esprimere anche attraverso una forte crescita della domanda del servizio ferroviario.

terziarie. Dall'altra, un territorio è competitivo se in esso sono generate esternalità e offerti servizi funzionali allo svolgimento di processi di scambio, produzione, socializzazione degli individui. Nel primo caso si può parlare di "competitività localizzativa", nel secondo di "competitività residenziale". Poiché una parte degli individui che formano la società locale è costituita da lavoratori, le due forme di competitività devono procedere insieme.

La qualità urbana è fondamentale per la costruzione di un "distretto direzionale" e di un "distretto professionale". Gli occupati a questo livello professionale – per attitudine individuale, conoscenza e reddito – hanno una mobilità potenziale elevata e domandano "qualità urbana" per continuare a risiedere-lavorare in un dato sistema locale.

Il secondo, fondamentale fattore per il consolidamento di un distretto direzionale e professionale è l'organizzazione spaziale della città. Questi tipi di distretti prendono forme diverse a seconda della dimensione della città e del tipo di professioni. Nelle grandi città, ad esempio, la produzione di servizi finanziari e bancari tende a concentrarsi in determinati ambiti urbani. Ugualmente, i centri direzionali si localizzano per poli. Nei sistemi urbani funzionali a carattere industriale della Provincia di Macerata di dimensioni medie (Civitanova Marche) o piccole (Macerata, Recanati, Tolentino), il problema dell'organizzazione spaziale funzionale alla localizzazione delle funzioni avanzate si pone in termini molto diversi. Resta il fatto che queste attività si basano su un intenso scambio di informazione/conoscenza e sulla condivisione dei processi di socializzazione in contesti spaziali che favoriscono l'interazione sociale.

Rispetto alla "competitività residenziale" il concetto chiave è quello della qualità urbana. I principali sistemi locali della

Provincia hanno una qualità urbana molto bassa – rispondente ai caratteri della città-fabbrica che questi sistemi avevano acquisito durante la fase di intensa industrializzazione tra gli anni Cinquanta e gli anni Ottanta. Nei due decenni successivi è iniziato un processo di modernizzazione dell'organizzazione urbana e della società locale che, tuttavia, è ancora largamente incompiuto. I principali sistemi urbani devono ora adeguare la loro qualità urbana, concetto che può essere declinato tenendo conto di almeno i seguenti caratteri di base:

- a. qualità ambientale/estetica dei luoghi centrali (contesti di socializzazione e di scambio);
- b. offerta di servizi ricreativi (ambientali);
- c. offerta di servizi culturali;
- d. connettività logistica (ferroviaria e stradale);
- e. funzionalità dei sistemi urbani (anche dei luoghi centrali);
- f. completezza dei mercati locali (tipologia/qualità dei beni disponibili localmente).

Per comprendere pienamente il ruolo della qualità urbana si deve anche considerare come il territorio sia diventato un elemento di marketing e la qualità urbana stessa un fattore identitario. Nello studio *“VERSO UN PROGETTO DI VALORIZZAZIONE URBANA: L'AREA CENTRALE DEL SISTEMA TERRITORIALE DI 'CIVITANOVA MARCHE’”* (2008) (scheda pp. 110-111) questi temi sono stati affrontati con riferimento al “centro” di Civitanova Marche, il punto focale principale della Provincia sia dal punto di vista degli scambi che della socializzazione. In questo studio, che è solo il primo passo verso un sistema completo di interventi, si è proposto di avviare un processo di trasformazione graduale e negoziata delle modalità d'uso di questo ambito urbano con l'obiettivo di offrire un luogo di scambio e socializzazione di qualità europea e di contribuire all'obiettivo della sostenibilità ambientale.

5.7 Il paradigma della competizione territoriale e lo sviluppo locale

Essendo un fattore che contribuisce ad accrescere la competitività statica e dinamica delle imprese, la qualità urbana è diventata un fondamentale campo di intervento in Italia e in Europa. I risultati raggiunti da alcune città in termini di qualità urbana stanno iniziando a produrre rilevanti effetti in campo economico e sociale: alcune città stanno attraendo residenza e terziario dirigenziale/professionale. Questi sono segmenti di mercato – economie – sui quali praticamente tutti i sistemi urbani stanno provando a spostarsi e, se si considera che la costruzione di un territorio competitivo è un processo di medio-lungo periodo, il ritardo dei principali sistemi urbani della Provincia di Macerata nell'intraprendere strategie per aumentare la loro attrattività (competitività) appare preoccupante oltre che evidente.

Ciò che lascia spazio all'ottimismo, tuttavia, è che i sistemi urbani della Provincia di Macerata sono sistemi di ridotte dimensioni, con dis-equilibri alla portata delle politiche pubbliche locali e con importanti elementi del capitale territoriale non utilizzati che sono funzionali alla costruzione di un territorio competitivo. Tutti i sistemi locali industriali della Provincia di Macerata hanno almeno una (o tutte) delle seguenti tipologie di capitale territoriale:

- a. “vuoti urbani”;
- b. campagna urbanizzata;
- c. centri storici sotto-utilizzati;
- d. spazi urbani interstiziali non utilizzati.

Questi sono elementi che all'interno di una strategia di sviluppo territoriale possono essere utilizzati nei prossimi due decenni per costruire un “territorio per l'industria” che presenti i caratte-

ri indicati in precedenza. Ad esempio, la campagna urbanizzata, che caratterizza i sistemi locali considerati, può essere la base per la produzione di servizi ricreativi di elevata qualità e ben definita identità – così come la base di fondamentali servizi ecologici. I “vuoti urbani” sono un altro decisivo grado di libertà di cui dispongono oggi i decisori pubblici nei sistemi in esame per ridefinire la loro organizzazione spaziale, migliorandone l’efficienza. Si veda, a questo proposito, lo studio “*L’AREA CECCOTTI DI CIVITANOVA MARCHE: SVILUPPO SPAZIALE E QUALITÀ URBANA*” (2007) (scheda pp. 88-89), nel quale è stata condotta una riflessione meta-progettuale sulla destinazione dell’Area Ceccotti, individuando le funzioni che dovrebbe ospitare nell’ambito di un nuovo assetto dell’intera area centrale di Civitanova Marche finalizzato al miglioramento della qualità urbana e, in particolare, della mobilità.

L'Area centrale del sistema urbano di Civitanova Marche è un esempio eclatante di ambiti urbani che presentano, nel complesso, forme di degrado ambientale ed edilizio che possono aspirare al raggiungimento di un elevato livello di qualità urbana attraverso l'introduzione di nuove regole d'uso degli spazi pubblici e semi-pubblici e la rapida e semplice realizzazione di graduali e puntuali interventi di riqualificazione urbana.

Questa area svolge un ruolo di grande importanza nel funzionamento della città di

molto elevati – classificabili in:

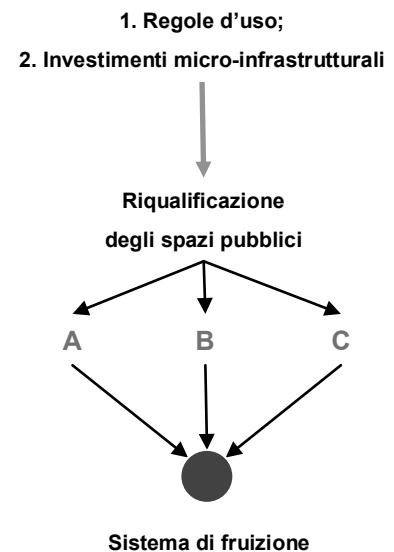
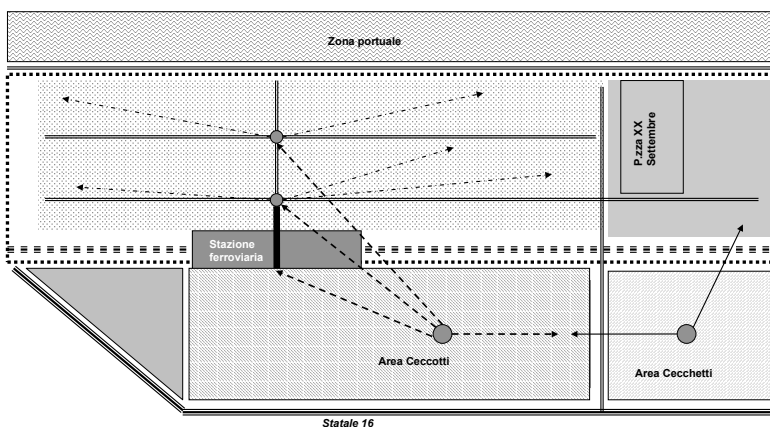
- a) congestione del traffico;
- b) inquinamento atmosferico e acustico;
- c) interferenza del traffico veicolare automobilistico con la mobilità pedonale che si associa alle attività di scambio, di socializzazione e residenziale;
- d) non utilizzo di parte del capitale edilizio;
- e) degrado ambientale degli spazi pubblici e semi-pubblici.

a un generale peggioramento dei dis-equilibri sopra indicati che potrebbe condurre a una "crisi sistemica", con una considerevole e rapida riduzione dell'attività commerciale e di socializzazione – soprattutto se altri luoghi centrali della Provincia iniziano un processo di riqualificazione e diventano più competitivi in termini di qualità urbana.

In questo studio viene presentato un sistema parziale di interventi di riqualificazione urbana che interessa il punto focale dell'Area centrale di Civitanova Marche, il Borgo

VERSO UN PROGETTO DI VALORIZZAZIONE URBANA: L'AREA CENTRALE DEL SISTEMA TERRITORIALE DI CIVITANOVA MARCHE

ottobre 2008



Civitanova Marche e del suo sistema urbano per la sovrapposizione delle funzioni commerciale, residenziale, di socializzazione che ospita. Concentra, infatti, una parte rilevante delle attività di scambio di beni e servizi e delle attività di socializzazione e costituisce il sistema residenziale centrale del comune di Civitanova Marche – una mixité che è una componente cruciale per il successo di interventi di riqualificazione urbana.

Nel complesso, questa area presenta dis-equilibri – che in alcune sue parti hanno raggiunto livelli

Tali dis-equilibri hanno determinato una situazione le cui conseguenze negative si possono riassumere in:

- A) un livello di benessere comparativamente più basso dei fruitori e dei residenti come conseguenza delle esternalità negative (inquinamento atmosferico e acustico, interferenza auto-pedone, congestione);
- B) livelli di attività (residenza, socializzazione, scambi) comparativamente più bassi di quelli che il capitale edilizio privato e pubblico potrebbero generare.

Da sottolineare la evidente tendenza

Marinaro, e che costituisce il primo passo verso un sistema completo di interventi per l'intera Area centrale.

Come in ogni progetto di valorizzazione di un luogo, l'obiettivo è aumentare il valore dei beni e servizi e/o aumentare la quantità di beni e servizi prodotti in quel luogo che, nel caso del Borgo Marinaro, sono lo scambio (transazioni), la socializzazione, la residenza.

Il progetto si articola in tre parti, strettamente integrate. La prima – fondata sull'importanza delle attività commerciali nel funzionamento di questo sistema insediativo – consiste

nella creazione di un “sistema pedonale” che inglobi i principali assi commerciali così da permettere una fruizione più elevata e di maggiore qualità dei luoghi dello scambio. La seconda parte riguarda la realizzazione di interventi volti a creare nuovi spazi pubblici o a migliorare quelli esistenti — constatata la sostanziale assenza di spazi pubblici di qualità all’interno di questo perimetro. La terza parte concerne il miglioramento della qualità della residenza, partendo dal fatto che i dis-equilibri riducono in modo significativo la qualità

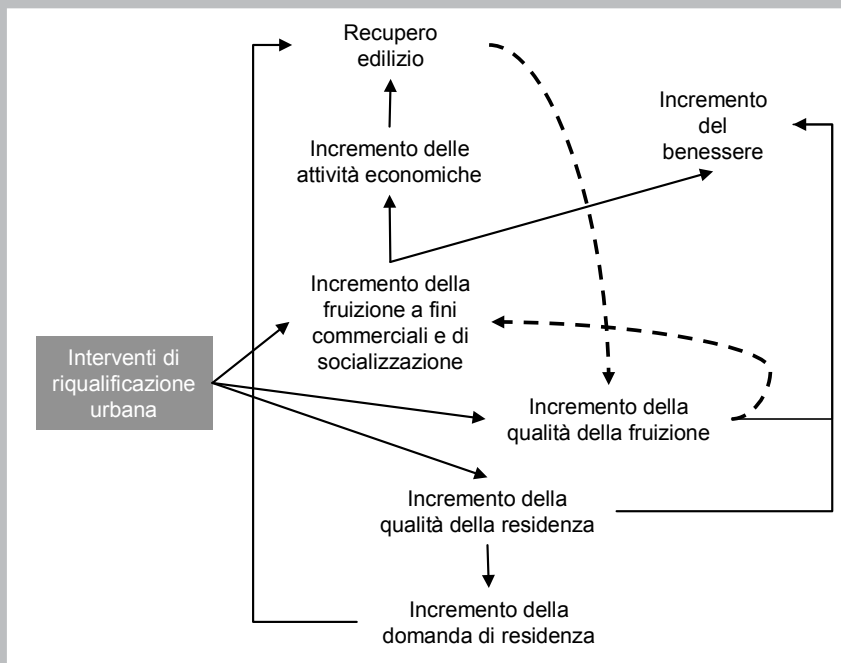
del quale ci si muove per fare gli acquisti. Pertanto, il tema della qualità ambientale viene declinato in termini della qualità dei trasferimenti a piedi in rapporto alla sicurezza e alla fluidità del traffico pedonale. E l’obiettivo di migliorare sensibilmente la fruizione dell’area in esame può essere conseguito anche solo attraverso l’introduzione di norme d’uso degli spazi pubblici e la realizzazione di micro-interventi infrastrutturali.

La realizzazione di una rete pedonale strettamente associata alla dimensione commerciale

A Civitanova Marche i principali assi commerciali sono anche i luoghi in cui si svolge gran parte delle attività di scambio sociale e culturale della collettività cittadina e del sistema urbano. Ciò significa che il miglioramento della qualità della fruizione degli spazi lungo gli assi commerciali attraverso la creazione di condizioni ambientali favorevoli alla mobilità pedonale incrementa anche la qualità della fruizione di coloro che vi si recano per motivi ricreativi e di socializzazione. Con il ben noto esito che fruizione commerciale e fruizione ricreativa e di socializzazione attivano processi che si rafforzano a vicenda.

Una vasta area pedonale — come quella che si determinerebbe in seguito alla realizzazione degli interventi indicati nello studio — a elevata concentrazione commerciale e ricreativa — e anche di elevata qualità per la possibilità di circuiti pedonali e piazze — modificherebbe radicalmente il profilo e la scena urbana. Aumenterebbe come conseguenza anche il valore della residenza, innescando quei processi privati di recupero edilizio assolutamente necessari per raggiungere l’obiettivo di una totale riqualificazione del Borgo Marinaro.

Una caratteristica molto importante di progetti di valorizzazione urbana come quello presentato in questo studio è il carattere sinergico, di reciproco rafforzamento, dei singoli interventi. Gli investimenti di riqualificazione degli spazi pubblici creano esternalità positive che migliorano la qualità della residenza. Gli investimenti privati di recupero edilizio migliorano la scena urbana e inducono un più elevato livello di fruizione — che, a sua volta, si riverbera in maggiore presenza e maggiore qualità/intensità dei processi di socializzazione. A sua volta, ciò stimola gli scambi, rafforza la dimensione commerciale del Borgo Marinaro e attiva ulteriore capitale privato per il recupero edilizio.



dell’abitare in questo luogo.

L’identificazione fra “sistema pedonale” e “sistema commerciale” costituisce il punto di partenza nella individuazione dell’ipotesi progettuale. Ovvero, l’ambito urbano all’interno del quale realizzare un sistema integrato di percorsi pedonali è strettamente associato alla dimensione commerciale dell’area. Poiché l’attrattività di un’area commerciale non è data solo dalla varietà dell’offerta di beni e servizi ma anche dalla qualità della fruizione, un requisito fondamentale è la qualità dello spazio fisico all’interno

dell’Area di intervento permette di conseguire un altro obiettivo, la creazione di un’area commerciale integrata. Dalla attuale presenza di assi commerciali sostanzialmente disconnessi fra loro si giungerebbe, infatti, alla realizzazione di un “sistema commerciale”: un semplice insieme di vie percorse per spostarsi da un esercizio commerciale all’altro sarà percepito come un unico ambito spaziale a cui si associano specifici caratteri commerciali e urbanistici (varietà e qualità delle merci, sicurezza degli spostamenti pedonali, vivibilità e vivacità degli spazi pubblici).

CONSERVAZIONE DEL CAPITALE E SVILUPPO ECONOMICO

Questa foto simboleggia molti dei temi nei quali si articola il tema generale della relazione tra conservazione del capitale e sviluppo economico nel territorio dell'Alta Valle del Chienti. La foto rappresenta un frammento di un muro a secco che delimita un sentiero all'interno dei castagneti che si trovano a monte del sistema insediativo di Pievebovigliana. Questi castagneti sono rimasti a lungo non utilizzati e i muri a secco, frutto di decenni di lavoro, sono restati senza manutenzione e in molti punti sono crollati. Il simbolo di un sentiero, ben visibile perché realizzato recentemente, testimonia di un residuo interesse per questi luoghi. Il muro a secco, la sua elementare funzione e la sua fragilità richiamano l'importanza della manutenzione e del tempo nella costruzione e mantenimento dei paesaggi umani.

Questi segni del passato, ancora visibili, non cancellati dal tempo, possono essere ancora visti come il punto di partenza di traiettorie di sviluppo sostenibile fondate sulla ripresa di tradizioni produttive e modi di vita che ritornano ad avere un significato e un valore.

I castagneti a monte di Pievebovigliana sono oggi oggetto di un progetto di recupero che testimonia un ritrovato equilibrio tra passato e presente nella gestione dei territori montani.



6. Conservazione e sviluppo economico

6.1 Premessa

Un'ampia parte del territorio della Provincia di Macerata ricade nei confini del Parco Nazionale dei Monti Sibillini. Se si considerano le “zone contigue” – che hanno ugualmente un valore naturalistico e paesaggistico elevato o molto elevato –, lo spazio geografico nel quale la conservazione della natura – e del paesaggio – può costituire la base di innovativi itinerari di sviluppo economico è decisamente vasto. In effetti, la Provincia di Macerata ha una forte connotazione naturalistica e paesaggistica. Questa caratteristica del sistema socio-territoriale dovrebbe ricevere un'adeguata considerazione in una strategia di sviluppo economico di lungo periodo.

L'intreccio affascinante di paesaggi naturali e paesaggi agrari – e la presenza di insediamenti di elevato valore storico-architettonico – rende questo territorio un luogo ideale per la classica integrazione tra agricoltura, turismo naturalistico-culturale, produzione manifatturiera di qualità e residenza. Ciascuno di questi quattro sotto-settori è, allo stato attuale, largamente sotto-dimensionato: in questa area della Provincia di Macerata esiste

un potenziale di sviluppo molto elevato legato all'attuale sotto-utilizzo di importanti elementi del capitale territoriale.

Negli ultimi dieci anni vi sono stati due “eventi” che hanno radicalmente modificato alcuni caratteri strutturali di questo territorio. In primo luogo, il completamento (in corso) della superstrada della Val di Chienti, infrastruttura che ha aumentato l'accessibilità di questa parte del territorio a partire dai bacini di utenza potenziali della costa delle Marche e anche dall'Umbria. Secondariamente, il terremoto del 1997 ha permesso il recupero di una parte consistente del capitale edilizio, ponendo le basi per nuove attività economiche.

6.2 Articolazione territoriale

Delle aree interne della Provincia di Macerata non si può dare – diversamente da quanto si continua a fare – una lettura in termini di territori comunali oppure in termini di macro-area (“aree interne”, appunto). La motorizzazione e lo spopolamento – con la conseguente necessità di organizzare alla scala intercomunale l'offerta di molti servizi di base – hanno determinato la formazione di “reti territoriali”, che vanno qualificate anch'esse come sistemi intercomunali. Appare evidente, ad esempio, che i comuni di Fiastra, Acquacanina e Bolognola formano un sistema integrato, al quale dovrebbe corrispondere un sistema di offerta di servizi ma anche un'unica pianificazione dello sviluppo. Ugualmente si può dire dei comuni di Visso, Ussita e Castel Sant'Angelo sul Nera; oppure di Montecavallo, Pievetorina, Muccia e così

via. Anche da queste aggregazioni risultano sistemi territoriali di dimensioni molto ridotte, i quali non sono in grado di garantire – se non con il sostegno pubblico – l’offerta di servizi pubblici e privati di base. D’altra parte, aggregazioni più vaste entrano in conflitto con la geografia e con le distanze.

Le aree interne della Provincia di Macerata dovrebbero essere ripensate in termini di gerarchie territoriali, di bacini di offerta dei servizi e, soprattutto, da una prospettiva strategica, in termini di identità territoriale, potenziale economico e politiche di sviluppo economico.

Nell’identificare i sistemi intercomunali si deve rispettare l’intensità delle relazioni territoriali oggi esistenti, ma anche introdurre elementi progettuali: che cosa si vuole diventino determinati territori nei prossimi due decenni, che tipo di economia e di società si immaginano per essi.

6.3 Popolazione residente e scala dell’attività economica

Nelle aree interne della Provincia di Macerata l’obiettivo dello sviluppo economico deve essere formulato in termini di aumento della popolazione residente. Vi sono almeno tre ragioni per formulare gli obiettivi di sviluppo locale in termini di livelli di aumento della popolazione residente. Innanzitutto, il ri-utilizzo del patrimonio edilizio: allo stato attuale una parte rilevante del patrimonio edilizio risulta non utilizzata. Senza un aumento della residenza, la conservazione del patrimonio edilizio storico non è un obiettivo realizzabile. Il processo di ricostruzione dopo il

terremoto del settembre del 1997 ha permesso estesi lavori di ristrutturazione e manutenzione. Ciò ha condotto a un aumento dell'offerta edilizia a cui non ha fatto seguito un aumento significativo della residenza. Tuttavia, senza un uso economico degli edifici si porrà presto il problema del loro stato di manutenzione.

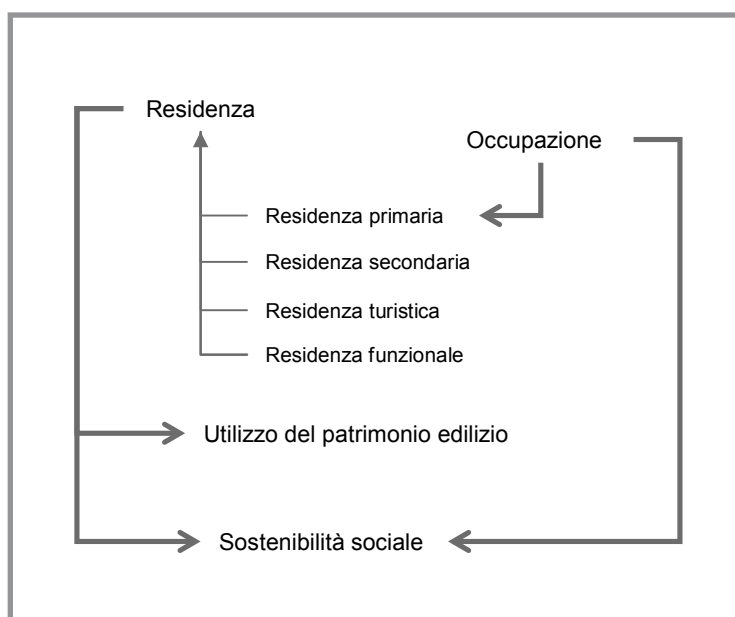
La seconda ragione consiste nel fatto che l'aumento demografico è strettamente necessario per poter offrire servizi di base con livelli accettabili di efficienza economica – riuscendo, quindi, a mantenerli. La terza ragione che pone al centro dell'attenzione l'aumento della popolazione residente è che essa crea domanda effettiva locale e ha un impatto moltiplicativo sul livello di attività locale, determinando a sua volta maggiore occupazione e residenza. Infine, un aumento della popolazione residente accresce le capacità di auto-organizzazione del sistema locale: la sua sostenibilità sociale.

La residenza può assumere diverse forme e, in effetti, la popolazione residente può essere classificata nel seguente modo (come riassunto anche nello schema di Fig. 6.1):

- A. residenza primaria;
- B. residenza secondaria (permanente o temporanea);
- C. residenza funzionale;
- D. residenza turistica: si risiede nell'area per un periodo variabile (meno di quattro settimane).

La residenza primaria è una funzione dell'occupazione. Accrescere l'occupazione è, quindi, un obiettivo-intermedio fondamentale per ripristinare adeguati livelli di popolazione.

Fig. 6.1 - Tipologie di residenza



I ritirati dal lavoro costituiscono una quota rilevante della popolazione totale. In alcune aree, tale quota è molto rilevante (come nel caso del territorio dei Monti Sibillini).

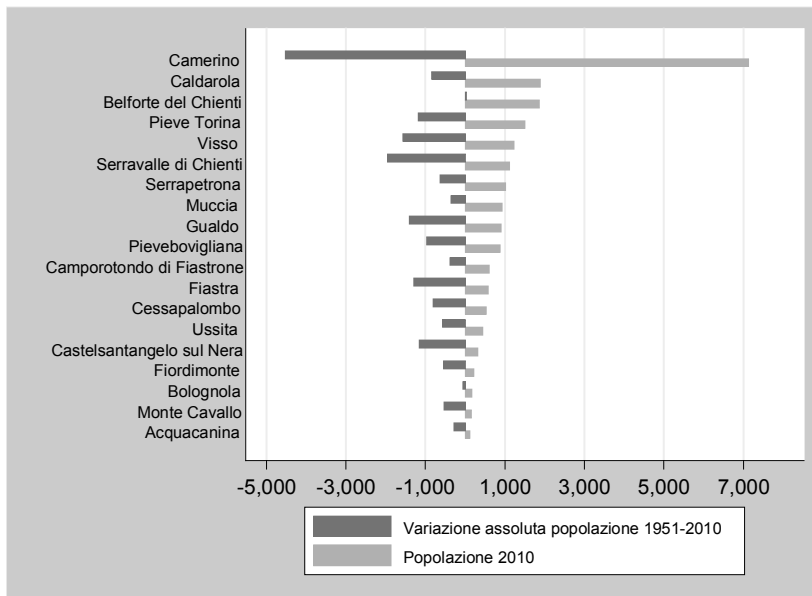
Nelle società moderne, gli occupati (e i membri del nucleo familiare che dipendono dagli occupati) costituiscono solo una parte della popolazione residente in sistemi locali con le caratteristiche dei sistemi in esame. Si devono considerare anche coloro che risiedono all'interno dei confini nel sistema locale ma lavorano in sistemi locali limitrofi. Questa funzione residenziale è stata resa più forte dalle nuove infrastrutture viarie che permettono in tempi brevi di raggiungere aree industriali o sistemi locali maggiori esterni. D'altra parte, una volta assicurati i servizi di base, risiedere in questi sistemi permette di fruire di vantaggi economici ed esternalità positive.

L'Alta Valle del Chianti, in larga parte ricadente nel Parco Nazionale dei Monti Sibillini, ha subito un significativo spopolamento negli ultimi sei decenni. Non era un'area densamente popolata all'inizio degli anni Cinquanta. L'attività produttiva fondamentale era l'agricoltura, ma la sua produttività relativamente bassa non permetteva livelli di attività elevati. L'elemento più eclatante del processo di spopolamento di questa area – sul quale riflettere per una nuova strategia di sviluppo economico – è la dinamica demografica di Camerino. Con una popolazione superiore a 11.000 abitanti nel 1951, sede universitaria, con l'agricoltura più produttiva dell'intera area e con una elite locale istruita, Camerino non è stato capace di utilizzare il suo capitale territoriale per avviare una soddisfacente traiettoria di sviluppo economico. L'incapacità di Camerino di proporsi come centro vitale dell'Alta Valle del Chianti è stato un "fallimento politico" che ha segnato la traiettoria di sviluppo dell'intera area.

Ancora oggi il modello di sviluppo di Camerino – che, nonostante la forte diminuzione demografica, resta di gran lunga il centro più importante – è il nodo cruciale da sciogliere per definire scenari di sviluppo economico per questa area. Il completamento della superstrada della Valle del Chianti, con i conseguenti effetti sulle distanze in termini di tempi di percorrenza tra i diversi sistemi insediativi, ha fortemente rafforzato la gerarchia della forza di gravità dei nodi territoriali, favorendo, in misura molto elevata, Civitanova Marche e, in misura minore, Tolentino. Il nuovo assetto gravitazionale, che andrà a regime tra breve, rende ancora più urgente identificare un progetto di sviluppo economico di lungo periodo per Camerino e il suo territorio.

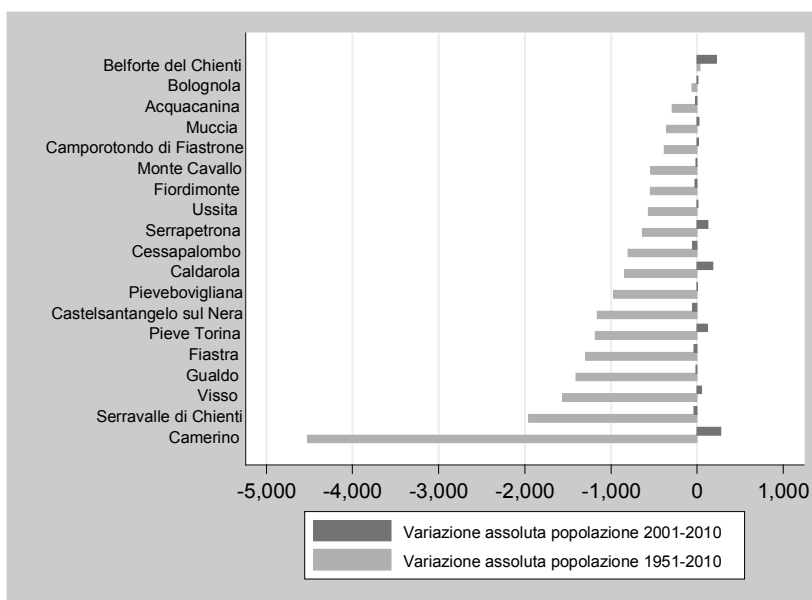
Negli ultimi 10 anni (vedi grafico in basso), in alcuni comuni si osserva una lieve inversione di tendenza nella dinamica demografica. Dove si è verificata è stata, tuttavia, così lieve da non essere significativa. Né il consolidamento del Parco Nazionale dei Monti Sibillini, né la ricostruzione dopo il sisma del 1997 sembrano aver avuto effetti sulla traiettoria di sviluppo economico di questa area, la quale resta in una situazione di stallo economico e progettuale.

Popolazione 2010 e variazione demografica 1951-2010



Fonte: www.demo-istat.it

Variazione assoluta della popolazione: 1951-2010 e 2001-2010



Fonte: www.demo-istat.it

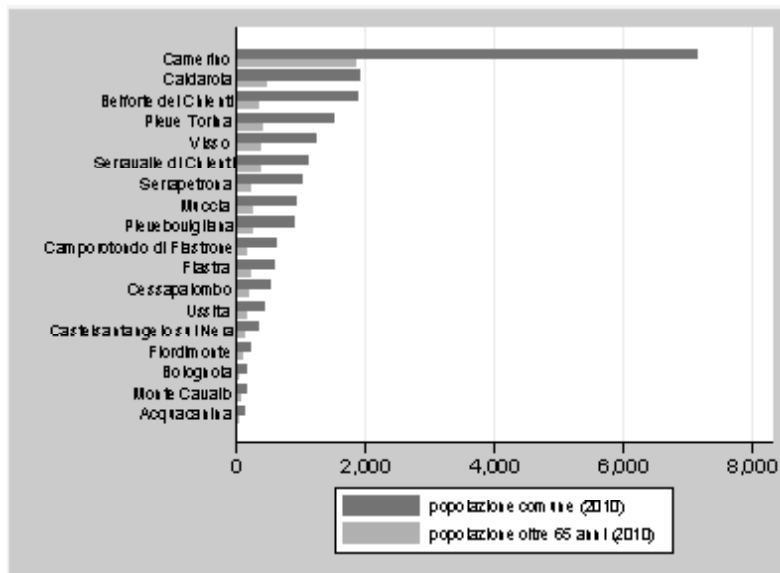
I comuni dell'Alta Valle del Chienti presentano un invecchiamento molto elevato. Tutti i comuni hanno quote di popolazione di età maggiore di 65 anni superiore al 20%. Per un numero rilevante di comuni tale quota è superiore al 30%. Alcuni comuni – Montecavallo, Fiordimonte, Castel Sant'Angelo sul Nera – sono in una situazione molto vicina al collasso demografico.

Se si riflette con attenzione sulla situazione vi sono, tuttavia, ragioni per una interpretazione meno pessimistica. Il primo dato da considerare è che, in generale, si tratta di comuni molto piccoli per cui una pur modesta immigrazione di individui appartenenti alle classi di età centrale – spesso con figli – determina un significativo cambiamento della struttura demografica.

Anche come conseguenza dell'immigrazione extra-comunitaria, le classi di età giovanili (0-24 anni) sono, in molti comuni, molto rappresentate già oggi. Oltre a Belforte del Chienti – l'unico comune di questo gruppo che ha avuto una dinamica demografica positiva nell'arco temporale 1951-2010 –, altri comuni hanno strutture demografiche che lasciano intravedere il consolidamento di una morfologia sociale sostenibile. Caldarola, Camporotondo di Fiastrone, Serrapetrona, Pieve Torina, Acquacantina hanno una significativa percentuale della popolazione nelle classi di età 0-24.

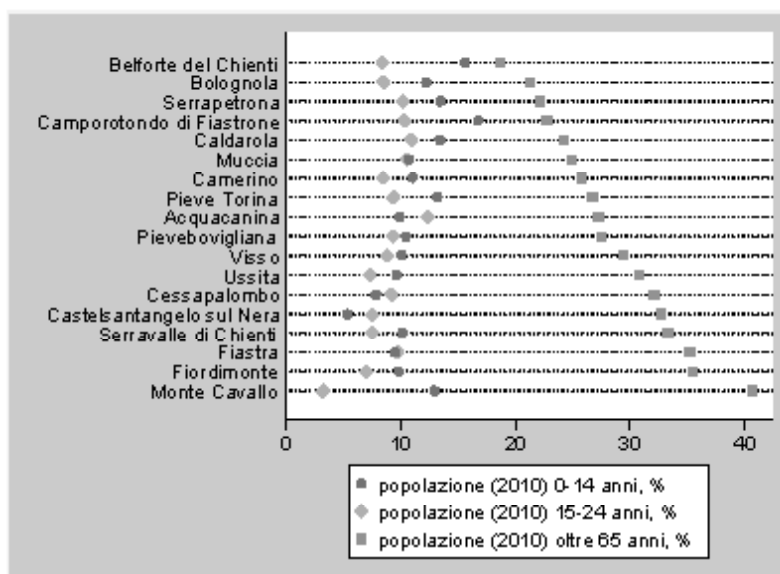
In questa fase, è auspicabile una mirata politica di incremento demografico, anche attraverso incentivi alla residenza oltre che attraverso la creazione di un ridotto numero di posti di lavoro – eventualmente "vincolati" alla residenza (ripopolamento).

Popolazione 2010 e classe di età superiore a 65 anni, val. ass.



Fonte: www.demo-istat.it

Classi di età della popolazione, val. %



Fonte: www.demo-istat.it

Naturalmente, la residenza temporanea determinata dalle varie forme di turismo deve essere considerata come fondamentale per sistemi a vocazione turistica. Se essa raggiunge un livello critico, è anche in grado di modificare la morfologia sociale di un sistema locale.

6.4 Aumento dell'occupazione e della residenza

Il territorio delle aree interne della Provincia di Macerata dispone di risorse locali (capitale umano, capitale naturale, capitale culturale) largamente sotto-utilizzate. Tuttavia, in base all'esperienza degli ultimi due decenni, si può concludere che le politiche di sviluppo non hanno avuto effetti significativi. La carenza fondamentale è stata la mancanza di coordinamento tra le politiche dei diversi decisori, nonché il perseguimento di obiettivi contraddittori. Neppure l'istituzione del Parco Nazionale dei Monti Sibillini che, in base alla normativa, avrebbe permesso un coordinamento delle politiche di conservazione e di sviluppo, ha condotto alla definizione di una strategia di sviluppo di lungo periodo coerente ed efficace.

Sino ad oggi, le politiche di valorizzazione non sono state basate su una scelta precisa. La valorizzazione turistica e l'espansione del settore manifatturiero – così come il sostegno locale alle attività agro-silvo-pastorali – sono state i piani di intervento che si sono intersecati (secondo varie forme e modalità).

Il settore manifatturiero, in generale, è in declino nell'area, e sembra veramente difficile immaginare, sullo sfondo delle di-

namiche di agglomerazione che caratterizzano l'area vasta nella quale il territorio dei Sibillini è inserito, politiche che riescano a mettere in moto una crescita duratura. Ad eccezione del settore di trasformazione alimentare di Visso, non esistono nel territorio forza lavoro specializzata, cluster di imprese, imprese operanti in settori avanzati che possano dar luogo a uno sviluppo endogeno. D'altra parte, immaginare di creare le condizioni per una localizzazione consistente di imprese manifatturiere nell'area non è credibile per ragioni economiche (non è necessario considerare i problemi di impatto ambientale per escludere la possibilità di considerare questa eventualità).

Il settore agricolo costituisce un problema specifico di grande rilevanza per le sue implicazioni sullo stato degli ecosistemi semi-naturali – che, come è noto, sono uno dei pilastri su cui si fondano i valori del territorio dei Monti Sibillini. Tuttavia, il settore agricolo può contribuire in misura molto limitata a far aumentare la scala del processo produttivo. Il settore agricolo è tuttavia fondamentale in relazione al perseguimento degli obiettivi di conservazione del patrimonio naturale (biodiversità) e del patrimonio culturale (paesaggio).

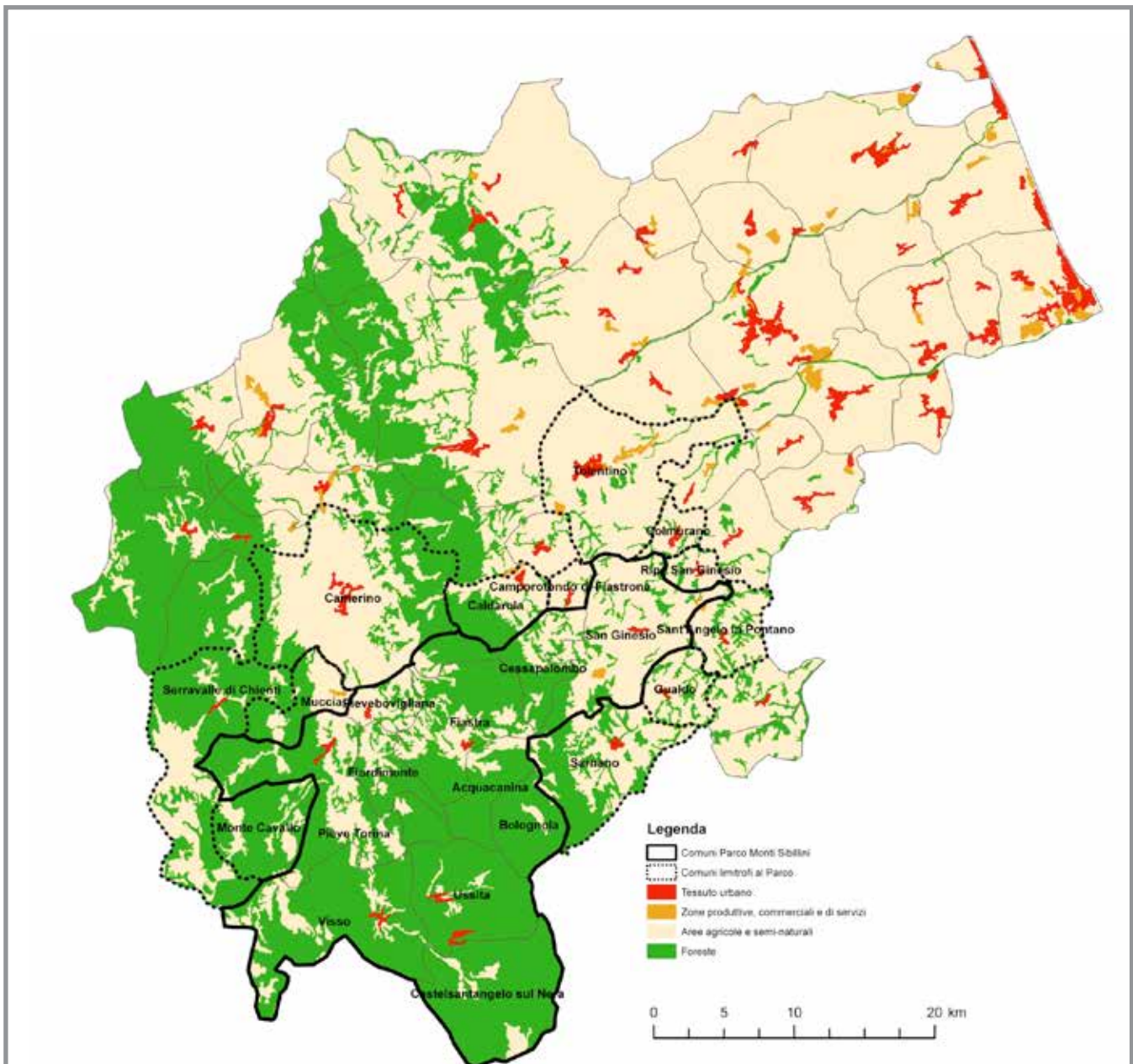
L'unico settore per il quale si può immaginare una espansione significativa in termini occupazionali (e, quindi, capace di indurre direttamente e indirettamente un aumento della popolazione residente) è il settore turistico. Nel delineare una strategia per lo sviluppo del settore turistico in questa area si deve in primo luogo sottolineare che l'incremento turistico deve essere consistente affinché possa generare un significativo aumento della scala del processo economico. Un numero di 30 presenze turistiche per

Le aree interne della Provincia di Macerata sono caratterizzate dalla presenza del Parco Nazionale dei Monti Sibillini (PNMS). Il territorio dei comuni coinvolti nel Parco corrisponde al 20,4 del territorio provinciale, benché vi risieda soltanto il 3% della popolazione (2010). Questo territorio non è mai stato densamente popolato. La situazione demografica attuale è comunque la conseguenza del fortissimo spopolamento avvenuto a partire dal 1951.

Il PNMS è uno dei fattori di sviluppo meno sfruttati tra quelli di cui dispone la Provincia di Macerata. Probabilmente ciò dipende dal fatto che si è creato un equilibrio sociale – che molto dipende dalla struttura demografica e dall'elevata quota di pensionati – per cui la domanda politica proveniente dalla società locale è molto bassa. Ma dovrebbero essere le comunità provinciale e regionale a promuovere itinerari di valorizzazione del patrimonio naturale e culturale di questo territorio.

La presenza del PNMS dovrebbe suggerire interventi di valorizzazione economica vincolati a una rigorosa conservazione dei valori territoriali. D'altra parte, esiste nella società moderna una domanda molto forte e crescente di servizi naturalistico-ricreativi, di servizi culturali, di servizi di soggiorno (ristorazione e pernottamento) fondati sul paradigma della conservazione del capitale, della sostenibilità ambientale, della coesione sociale.

I territori che dispongono di “paesaggi” sul quale sperimentare il “paradigma della conservazione” hanno un vantaggio economico assoluto che dovrebbero utilizzare nella competizione nazionale e globale. Come, peraltro, molti territori in Europa stanno già facendo.



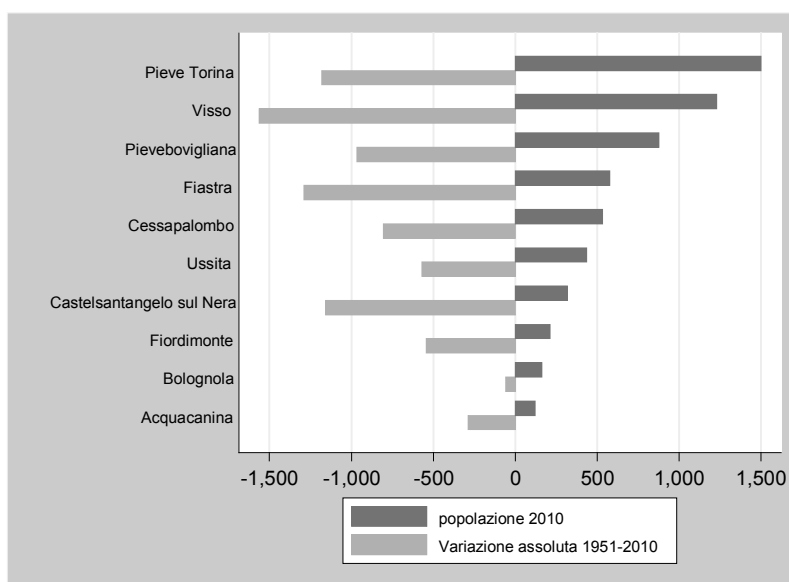
Come le altre aree interne della Provincia di Macerata, i comuni del Parco Nazionale dei Monti Sibillini che ricadono nella Alta Valle del Chienti hanno subito uno spopolamento molto forte dagli anni Cinquanta ad oggi. Negli ultimi dieci anni vi è stato un lieve aumento demografico in alcuni comuni, ma di scarso significato economico e sociale.

Dopo il fallimento dei modelli di sviluppo turistico degli anni Settanta, fondato sullo sci invernale e sulle "seconde case" – Ussita è l'esempio più eclatante –, questo territorio non è riuscito a trovare un modello alternativo. Neppure la costituzione del Parco Nazionale dei Monti Sibillini, dalla quale sono trascorsi vent'anni, ha condotto all'affermazione di un modello di sviluppo alternativo fondato sulla conservazione del patrimonio naturale e culturale.

Il sisma del 1997 è stato l'occasione per un'importante ondata di ristrutturazioni e per il recupero di una parte consistente del patrimonio edilizio. Ma anche questa opportunità, che non è stata declinata in termini di sviluppo locale, non è stata sfruttata.

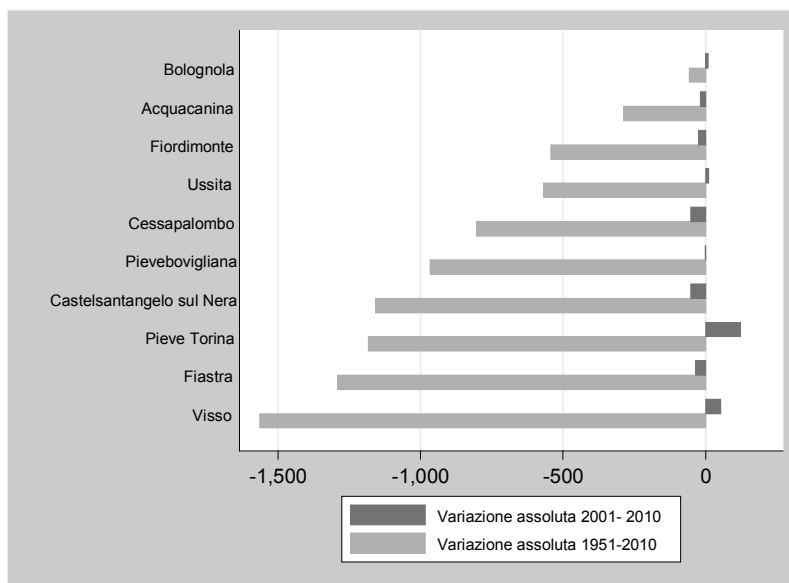
Nonostante vi siano state – e continuano ad esservi – importanti manomissioni del paesaggio, questa area della Provincia di Macerata presenta ancora delle enclave caratterizzate da uno straordinario capitale territoriale (natura, paesaggi umani, patrimonio storico-artistico, conoscenza). Vi sono ancora le condizioni per traiettorie di sviluppo fondate sulla conservazione del capitale e sull'innovazione sociale. Non sono mancate iniziative private in questa direzione. Ciò che è invece mancato è una coerente strategia di sviluppo territoriale.

Popolazione 2010 e variazione demografica 1951-2010



Fonte: www.demo-istat.it

Variazione demografica 1951-2010 e 2001-2010, val. ass.



Fonte: www.demo-istat.it

abitante costituisce, probabilmente, il valore minimo affinché il turismo possa essere un motore economico rilevante per i sistemi sociali dell'area.

Ciò che rende possibile il successo di una strategia turistica nel territorio dei Monti Sibillini è la presenza stessa del Parco nazionale dei Monti Sibillini. La semplice istituzione del Parco ha collocato il territorio maceratese dei Monti Sibillini in un segmento della domanda turistica nazionale e internazionale ben delineato. L'istituzione del Parco è stata una indiretta – ma straordinaria – operazione di marketing turistico per l'area, oltre ad essere un fattore decisivo per la corretta gestione delle risorse naturali e culturali.

Si può affermare che l'istituzione del Parco sia stata una operazione di marketing che è venuta prima della disponibilità effettiva dei servizi – servizio naturalistico-ricreativo integrato – da scambiare. Il territorio dei Sibillini presenta gli elementi di base per la produzione del servizio naturalistico ricreativo – capitale naturale e capitale culturale – ma, allo stato attuale, dispone ancora di una offerta di tale servizio insufficiente in termini qualitativi e quantitativi.

Vi sono stati considerevoli progressi negli ultimi anni. Soprattutto il settore privato, sostenuto da interventi pubblici, ha avviato numerose attività di offerta di servizi di pernottamento e ristorazione. In alcune zone si sono anche avviati interessanti itinerari di valorizzazione agricola attraverso la riconversione al biologico e al basso impatto ambientale, il recupero di varietà colturali tipiche. Tuttavia, è mancata una chiara identificazione del “bene turistico” che si intende offrire in queste aree. In particolare, è

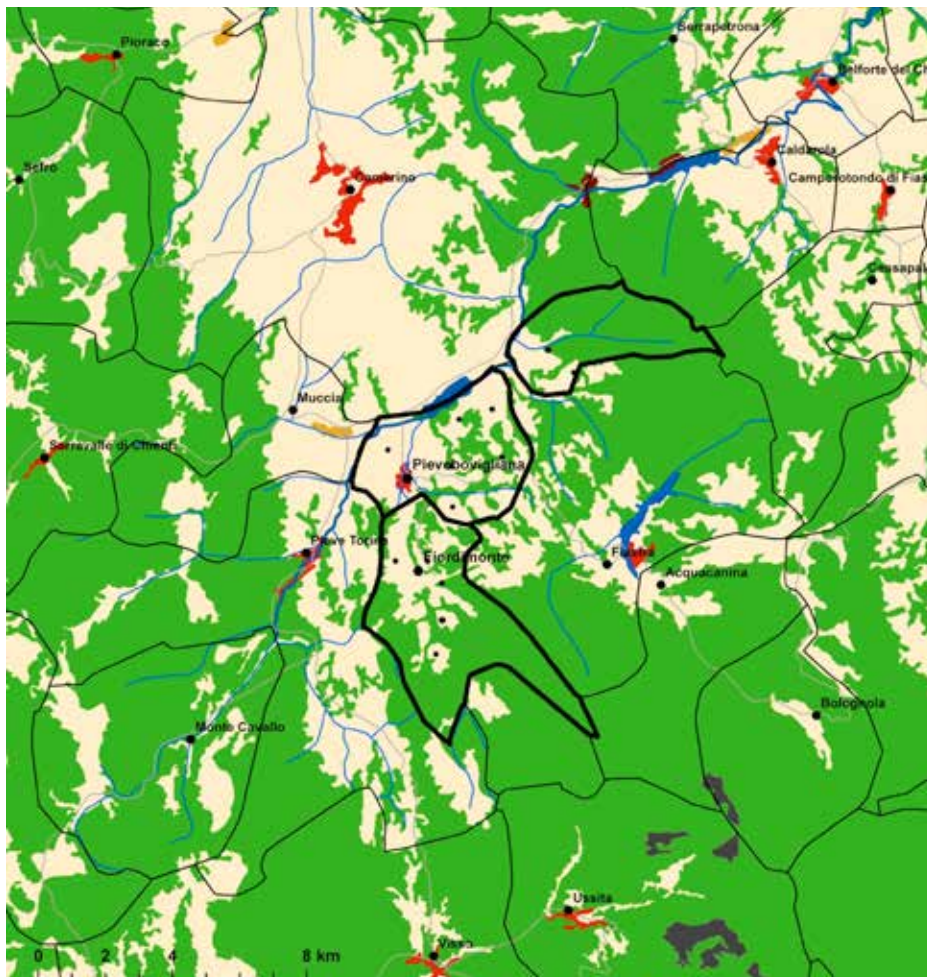
Il territorio del comune di Pievebovigliana si trova ai confini settentrionali del Parco Nazionale dei Monti Sibillini ed è un'area di cesura tra paesaggi collinari e montani. Il territorio ha una forte caratterizzazione agricola, pur essendo incastonato in un paesaggio montano. Da un punto di vista territoriale – geografico, ambientale e sociale – è strettamente integrato con il comune di Fiordimonte. Considerando le dimensioni dei due comuni (complessivamente circa 1.000 abitanti), una loro integrazione politica avrebbe dovuto avere luogo già da molti anni.

Il sistema territoriale Pievebovigliana-Fiordimonte, rimasto escluso dai processi di valorizzazione economica degli anni Settanta e Ottanta, ha oggi un grado di conservazione del paesaggio molto elevato. Il terremoto del 1997 ha inoltre permesso di riqualificare gran parte del suo patrimonio edilizio storico. La qualità dell'attività agricola, con una significativa conversione verso l'agricoltura biologica o a basso impatto ambientale, è un altro elemento che caratterizza questo territorio.

Per la sua posizione geografica è un sistema con un elevato grado di accessibilità – la quale è grandemente aumentata con il completamento della superstrada della Valle del Chienti. Ciò permette una fruizione giornaliera dei servizi naturalistico-ricreativi che offre – e dei servizi di ristorazione, spesso legati a produzioni locali tipiche e di qualità – a partire da gran parte del territorio provinciale. Si tratta, quindi, di un sistema con un elevato bacino di utenza su base giornaliera.

Questo modello di fruizione – visita giornaliera –, che si sta consolidando, ha permesso la formazione di imprese di ristorazione e di agriturismi. Non è tuttavia sufficiente per alimentare un'economia locale sostenibile, che conduca a un ripopolamento dell'area. D'altra parte, questo modello di fruizione sotto-utilizza in misura molto elevata il potenziale ricettivo di questo sistema territoriale – e lascia spazio ad altri modelli di fruizione che si possono aggiungere ad esso.

Sulla base di un rigoroso progetto di conservazione del capitale – naturale, paesistico, storico architettonico – ed anche di interventi di ripristino ambientale, per questo sistema si può proporre un modello di fruizione basato su permanenze di 2-3 giorni o di una settimana. Le attività ricreative di base sulle quali fondare questo modello di fruizione sono : a) escursioni a piedi; b) escursioni in bicicletta; c) escursioni a cavallo/asino; d) fruizione delle emergenze naturalistiche; e) fruizioni del patrimonio storico-architettonico



dell'Alta Valle del Chienti; g) fruizione di eventi culturali.

Il progetto elaborato per il sistema Pievebovigliana-Fiordimonte (vedi Scheda pp. 126-127 "IL SISTEMA TERRITORIALE DI PIEVEBOVIGLIANA: UNA STRATEGIA DI SVILUPPO TURISTICO" (2007, 2009, 2010) è stato pensato come un modello di intervento di promozione dello sviluppo locale applicabile anche ad altre aree. Il modello proposto si basa sull'identificazione nel territorio provinciale di "sistemi locali di elevata qualità territoriale" e sulla dotazione/valorizzazione di una configurazione di servizi/beni che giustificano una permanenza prolungata – da 2-3 giorni a una settimana – all'interno del sistema del viaggiatore/turista. Si tratta di comprendere che nell'Alto maceratese ci sono dei sistemi territoriali – delle enclaves – con un elevato grado di conservazione del capitale naturale e storico-architettonico che si possono proporre sul mercato nazionale e internazionale, con limitati adeguamenti e ripristini, come "luoghi di vacanza".

Il sistema territoriale di Pievebovigliana costituisce un caso di studio di grande interesse nell'ambito delle strategie di sviluppo delle aree interne della Provincia di Macerata. Per le sue ridotte dimensioni e per l'elevato valore del suo "capitale territoriale", questo sistema territoriale è stato scelto per sperimentare l'attuazione di una strategia di sviluppo economico attraverso la valorizzazione turistica del capitale territoriale locale.

Sono state identificate due linee di

e artigianali che re-interpretano le tradizioni locali –:

- a. beni di ricreazione fisica (escursioni a piedi e in bicicletta);
- b. beni di ricreazione culturale (fruizione dei valori paesistici, storici, architettonici).

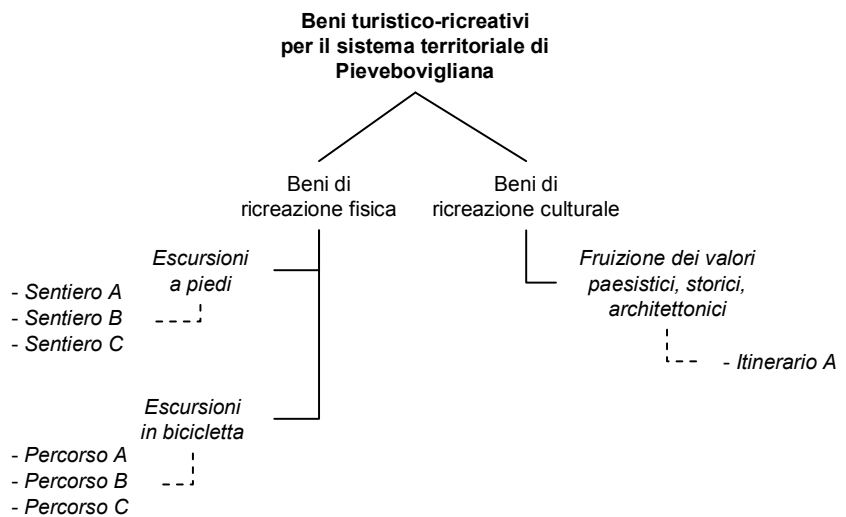
Inoltre, sono state indicate le azioni di breve periodo necessarie per adeguare il "capitale territoriale" esistente così da rendere possibile la produzione dei beni turistici sopra indicati. L'ipotesi di base è che per potersi definire un "sistema

percorsi ciclabili: si tratta, come atto prioritario, di individuare tra i sentieri e i percorsi esistenti quelli più idonei in termini di fruizione e più rappresentativi dei valori del territorio e darne una adeguata rappresentazione e descrizione con mappe e testi;

3. rappresentazione di un itinerario culturale: il paesaggio umano e un patrimonio storico-architettonico contenuto in numerosi nuclei insediativi e diffuso sul territorio sono elementi del "capitale territoriale" di Pievebovigliana che

IL SISTEMA TERRITORIALE DI PIEVEBOVIGLIANA: UNA STRATEGIA DI SVILUPPO TURISTICO

2007, 2009, 2010



intervento di promozione del settore turistico finalizzate a:

1. incrementare la qualità/quantità dei servizi turistico-ricreativi offerti dal territorio;
2. formare la domanda di servizi turistico-ricreativi prodotti e offerti dal sistema territoriale di Pievebovigliana.

La prima linea è consistita nella identificazione dei beni turistici che il sistema territoriale di Pievebovigliana potrebbe offrire valorizzando e/o riscoprendo gli elementi del suo straordinario "capitale territoriale" – le emergenze storico-architettoniche e naturalistiche, il paesaggio agrario e silvo-pastorale, il sistema insediativo storico, i sentieri e i percorsi ciclabili, le attività agricole

turistico" il sistema territoriale di Pievebovigliana deve essere in grado di offrire un insieme di beni turistici la cui fruizione richiede la permanenza di alcuni giorni.

Il capitale territoriale locale esistente deve essere integrato e migliorato qualitativamente con riferimento a tre ambiti di intervento:

1. riqualificazione funzionale di Piazza Vittorio Veneto: si deve offrire alla collettività locale e ai visitatori un luogo di socializzazione e ricreazione attraverso la realizzazione di un progetto integrato di azioni che permettano di ricomporre l'unità spaziale di ambiti oggi percepiti come elementi separati (ad esempio, l'intorno della Piazza, i giardini, il corso d'acqua);
2. rappresentazione di sentieri e

devono essere necessariamente connessi attraverso un itinerario (o più) per essere agevolmente fruiti.

La seconda linea di intervento ha riguardato l'identificazione di una strategia per creare la domanda turistica nel sistema territoriale di Pievebovigliana il cui obiettivo è la rapida crescita del numero di persone che hanno soggiornato a Pievebovigliana fruendo i beni turistici offerti. L'ipotesi di base è che l'aumento del numero di coloro che conoscono i beni offerti dal sistema territoriale di Pievebovigliana perché li hanno fruiti direttamente alimenta il flusso turistico da "ripetizione dell'esperienza" e le possibilità di "contagio", ovvero cresce il numero di chi viene a conoscenza dell'offerta del sistema territoriale di Pievebovigliana attraverso

il racconto dell'esperienza di altri. Lo strumento di promozione proposto – e presentato nello studio "LA PROMOZIONE TURISTICA DEL SISTEMA TERRITORIALE DI PIEVEBOVIGLIANA TRA LE ASSOCIAZIONI CULTURALI TEDESCO-ITALIANE: UN'ESPERIENZA DI FRUIZIONE DIRETTA" (Macerata, 2009) – è consistito nell'esperienza diretta di un gruppo di visitatori tedeschi invitati a soggiornare gratuitamente a Pievebovigliana per una settimana. Durante il loro soggiorno gli ospiti – individuati nei soci delle associazioni culturali tedesco-italiane confederate nella "Unione delle società culturali tedesco-italiane" – sono stati affiancati da una guida che li ha accompagnati nelle attività giornaliere programmate, facilitando così la conoscenza dei luoghi e favorendo la comunicazione con gli interlocutori locali.

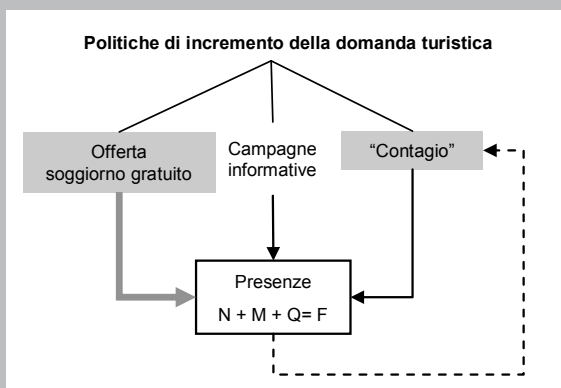
Dal racconto degli ospiti della propria esperienza di soggiorno si possono trarre alcuni importanti elementi di valutazione della strategia di promozione turistica intrapresa nel sistema territoriale di Pievebovigliana e suggerimenti per future azioni. Innanzitutto, trovano

che promuove forme socialmente e ambientalmente sostenibili di fruizione del territorio e di integrazione tra attività economiche finalizzate alla conservazione e valorizzazione dei valori culturali e naturalistici dei luoghi. Infine, a trovare conferma è l'aver scelto come segmento di mercato cui rivolgere l'azione promozionale quello costituito da un pubblico con forti motivazioni culturali e interesse per la cultura italiana. In definitiva, il successo della fase "in loco" del progetto – ovvero, la diretta esperienza di visita – ha avvalorato la correttezza della strategia stessa di valorizzazione del capitale territoriale proposta per il sistema territoriale di Pievebovigliana – ma che si ritiene sia valida anche per gran parte delle aree interne della Provincia – secondo la quale i valori storico-culturali, architettonici e naturalistici dell'area e le iniziative imprenditoriali nel settore turistico e agricolo debbano essere coerentemente integrati con la valorizzazione turistica dei vari elementi del "capitale territoriale" locale.

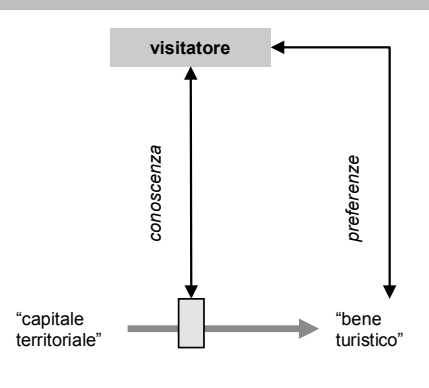
La promozione della domanda

promozionale da effettuare in Germania presso le sedi delle associazioni culturali tedesche i cui soci avevano soggiornato a Pievebovigliana. L'aspetto saliente di questa scelta sta nella capacità del "racconto dell'esperienza di soggiorno" di stimolare l'interesse di altri nei confronti dei luoghi raccontati, fungendo da "moltiplicatore". Attraverso la partecipazione degli stessi ospiti tedeschi, saranno organizzate alcune serate pubbliche dedicate al racconto del soggiorno a Pievebovigliana, durante le quali verrà anche illustrata un'offerta di soggiorno di una settimana a Pievebovigliana, definita in collaborazione con le strutture ricettive locali. Attraverso l'offerta di alcuni servizi gratuiti che possono rendere più attraente il soggiorno a Pievebovigliana – dalla presenza di una guida per favorire la comunicazione con gli interlocutori locali e per presentare i luoghi e la cultura locale alla offerta di alcune visite guidate alle emergenze storico-architettoniche e/o naturalistiche del territorio, alla partecipazione ad eventi culturali di rilievo organizzati in quel periodo nel territorio – si vuole offrire un incentivo sia a coloro che hanno già soggiornato a Pievebovigliana e desiderano ritornare perché soddisfatti dell'esperienza vissuta che a coloro che sono alla loro prima visita.

La strategia di sviluppo turistico proposta per il sistema territoriale di Pievebovigliana dovrebbe essere inserita in una strategia di sviluppo economico integrata. E, in questo sistema territoriale, l'integrazione tra agricoltura e turismo ne è, certamente, l'elemento fondante. Pur non trascurando il contributo del turismo all'integrazione del reddito agricolo, l'aspetto decisivo sta nel fatto che l'agricoltura produce e riproduce il paesaggio e il paesaggio è un elemento fondamentale del "capitale territoriale" necessario per produrre i beni turistici nel sistema territoriale di Pievebovigliana.



conferma le rilevanti potenzialità turistiche del sistema territoriale di Pievebovigliana. Tutti hanno espresso stupore per le inaspettate bellezze naturali e culturali di questo territorio e si sono sentiti arricchiti da quella che è stata definita "un'altra Italia". Inoltre, è stata pienamente colta la particolare vocazione di questo territorio per il "turismo dolce", rivolto a piccoli gruppi e



di servizi turistico-ricreativi offerti dal sistema territoriale di Pievebovigliana è poi proseguita con un programma di azioni – definito nello studio "LA PROMOZIONE TURISTICA DEL SISTEMA TERRITORIALE DI PIEVEBOVIGLIANA TRA LE ASSOCIAZIONI CULTURALI TEDESCO-ITALIANE: UN TOUR DI PRESENTAZIONE IN GERMANIA" (ottobre 2010) – finalizzato alla realizzazione di una campagna

mancata la consapevolezza che l'unica forma di turismo che può generare un impatto economico significativo è quella stanziale: il turista/visitatore/viaggiatore che si ferma in un luogo per un periodo di 2-7 giorni per fruire dei servizi, di vario tipo, che sono disponibili all'interno di un territorio molto limitato.

Il modello proposto in questo studio, ed esplorato in dettaglio per il sistema territoriale di Pievebovigliana-Fiordimonte – vedi scheda pp. 126-127 relativa a “IL SISTEMA TERRITORIALE DI PIEVEBOVIGLIANA: UNA STRATEGIA DI SVILUPPO TURISTICO (2007, 2009, 2010) –, consiste nell'identificare dei micro-sistemi territoriali ad alta densità potenziale di offerta di servizi naturalistico-ricreativi. Individuati questi sistemi ad alta intensità potenziale si deve intervenire per realizzare queste potenzialità, predisponendo l'offerta dei servizi. Soltanto la densità dei servizi giustifica la permanenza prolungata e, quindi, il consolidamento di un modello di turismo ad elevato impatto economico. In un micro-sistema ad alta densità di servizi naturalistico-ricreativi il visitatore può restare fino a 7 giorni variando il suo consumo.

Ciò non contrasta con una visione di un turista che domanda un solo tipo di bene. Se, ad esempio, si ipotizza di attirare un visitatore per il suo interesse per itinerari ciclabili o a piedi, vi deve essere la possibilità di percorrere sette percorsi ciclabili diversi e sette sentieri diversi. Se si immagina un visitatore con un orientamento strettamente culturale vi deve essere la possibilità di una settimana di visite ad emergenze storico-architettoniche all'interno del micro-sistema di riferimento.

[HTTP://WWW.MC.CAMCOM.IT](http://www.mc.camcom.it)

ORIENTAMENTI PER UNA STRATEGIA DI SVILUPPO
ECONOMICO DELLA PROVINCIA DI MACERATA