



# SGUARDI NEL TERRITORIO

La riduzione delle città:  
il destino della conurbazione adriatica



Polverigi (AN)  
giugno 2015



# QUADERNI DEL CONSIGLIO REGIONALE DELLE MARCHE

## SGUARDI NEL TERRITORIO

La riduzione delle città:  
il destino della conurbazione adriatica

# **Città costiera adriatica o città lungo la fascia costiera adriatica?**

## **Prospettive di fronte alla crisi**

Prof. Fabiano Compagnucci - UNIVPM

L'obiettivo dell'intervento è quello di riflettere criticamente sul concetto di città costiera adriatica partendo dalle definizioni di Sistema Metropolitano Lineare (Linear Metropolitan Systems - LiMes) (Busi e Pezzagno, 2011; Cacciaguerra, 2012) e di aree urbane funzionali (Istat, 2014). Sulla base di questi presupposti si cercherà di dimostrare che la città costiera marchigiana altro non è che il continuum spaziale di diverse città, o meglio, di diversi sistemi urbani contigui, ognuno dei quali polarizzato intorno ai principali comuni (Pesaro, Fano, Senigallia, Ancona, Civitanova Marche, Fermo e San Benedetto del Tronto) che organizzano e strutturano singoli segmenti della città costiera stessa. Ne consegue che il suo carattere di unitarietà va riferito principalmente alla continuità del costruito, mentre le densità relazionali rilevanti de-costruiscono tale unitarietà in una serie di sistemi urbani giornalieri, incentrati sui comuni prima citati, caratterizzati da diverse strutture e processi economici e con diverse traiettorie evolutive. Identificate le città localizzate lungo la città costiera marchigiana, verranno analizzate le problematiche e le sfide produttive imposte dalla recente crisi, come pure dall'internazionalizzazione e dalla globalizzazione dell'economia.

Un “Sistema Metropolitan Lineare” è una macro-area a carattere sovra-provinciale o sovra-regionale, caratterizzata da una specifica connotazione socio-economica, morfologica e infrastrutturale. Si tratta di aree ad elevata densità residenziale e produttiva, che insistono su zone pianeggianti in cui si concentrano i maggiori assi e nodi infrastrutturali nazionali, caratterizzate dalla presenza di conurbazioni lineari. Non a caso molti progetti che riguardano i Linear Metropolitan Systems sono legati alla costruzione, consolidamento o ampliamento dei principali corridoi transeuropei ed italiani, in cui Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed ANAS svolgono un ruolo di primo piano.

Possono essere considerati LiMeS, ad esempio, quello Padano, che si estende per circa 500 chilometri, da Torino ad Udine, ospitando il 18% della popolazione nazionale ed il 23% dei relativi addetti; quello Ligure, quello Emiliano-Romagnolo, che va da Piacenza a Rimini ed ospita il 4% della popolazione nazionale ed il 6% dei relativi addetti; quello che corre da Pesaro a Brindisi, con una popolazione ed un numero di addetti pari al 6% sui totali nazionali; e, per finire, quelli del Tirreno e Veneto-Giuliano. I dati riportati mostrano come si tratti di aree sensibilmente diverse tra loro. Se la struttura urbana alla base del LiMeS Emiliano-Romagnolo e, soprattutto, di quello Padano è costituita da grandi aree urbane ed aree metropolitane, per quello Adriatico la situazione è parzialmente diversa. A parte l'area metropolitana di Bari, infatti, la scala delle città che costituiscono i nodi di questo sistema è inferiore a quella dei primi. Diversa anche l'intensità dei processi economici che hanno luogo nei tre LiMeS: la differenza fra le percentuali di addetti e residenti, infatti, è positiva solo nei LiMeS Padano e Emiliano-Romagnolo, indicando una loro maggior capacità di attrazione economica rispetto a quello Adriatico.

Focalizzandosi sulla parte marchigiana del LiMeS Adriatico, si vede come esso interessi quasi interamente la fascia costiera, dove sono

localizzati i principali assi infrastrutturali ed i principali centri abitati. La fascia costiera, a partire dagli anni '60, ha visto, infatti, una continua crescita degli insediamenti storici che si sono diffusi sul territorio, determinando, la saldatura fisica quasi ininterrotta dell'urbanizzato fra Pesaro a San Benedetto del Tronto.

Può questo dispositivo spaziale essere definito come una città? Partendo dalla teoria fondi-flussi di Nicholas Georgescu-Roegen (Georgescu-Roegen, 1998) la risposta è negativa. Una città, infatti, si caratterizza come una configurazione di “relazioni tra agenti” (individui, istituzioni, imprese) e una configurazione spaziale di “elementi fondo”. Ogni tipo di processo economico, sia esso legato alla produzione, al consumo o allo scambio, per essere espletato richiede la presenza di elementi fondo (ossia di edifici ed infrastrutture) ancorati nello spazio, nei quali avviene l'interazione tra gli agenti.

Una città, in questa ottica, consiste nella concentrazione di elementi fondo interconnessi dalla rete di relazioni che gli individui intrattengono fra loro. Se la città lineare può essere interpretata come esito della contiguità spaziale di una serie di elementi fondo, cosa possiamo dire delle reti di relazioni che su di essi insistono? Queste reti di relazioni vanno da Civitanova Marche a Fano? Da San Benedetto del Tronto ad Ancona?

Ancora una volta, partendo dalla definizione di area urbana funzionale, la risposta è negativa. Un'area urbana funzionale viene identificata sulla base dei movimenti per motivi di lavoro che al suo interno hanno luogo. In ogni sistema urbano vi è sempre un comune – solitamente quello di maggiori dimensioni – che esercita un'azione centripeta rispetto a quelli contermini in relazione alla capacità di offrire opportunità di occupazione. Questa capacità si traduce in flussi giornalieri di pendolari che si spostano dalle località di residenza verso il “centro” del sistema urbano. L'areale definito dai flussi dei pendolari

solitamente coincide con quello espresso dai movimenti generati per soddisfare altri tipi di esigenze individuali e familiari, come la funzione associata alla socializzazione, al consumo, allo svago e alla ricreazione. Prima della rivoluzione della mobilità privata, iniziata negli anni '60, questi areali coincidevano con i comuni di residenza. A partire dagli anni '70, invece, l'aumento della mobilità privata ha portato ad un progressivo aumento delle distanze percorse dai singoli individui. I flussi generati da questi individui hanno di fatto interconnesso diversi comuni, integrandoli dal punto di vista funzionale intorno ad un comune "centroide", in cui si concentra il numero maggiore di elementi fondo. Questi sistemi urbani giornalieri auto-contengono la maggior parte delle relazioni rilevanti che si esprimono fra gli individui che li abitano, creando ispessimenti localizzati di densità relazionali incentrati sui propri elementi fondo. Quindi abitare nel sistema urbano di Ancona, di Pesaro o di Civitanova – e dunque in questi comuni o in quelli localizzati nelle aree spazialmente contigue – significa che la maggior parte delle rispettive relazioni sociali ed economiche saranno ancorate ad elementi fondo che appartengono ai sistemi urbani stessi, essendo più limitate quelle che interessano elementi fondo appartenenti ad altri sistemi urbani.

Una mappa delle aree funzionali italiane viene fornita, a partire dal 1989, dall'Istat, grazie all'individuazione dei Sistemi Locali del Lavoro (Istat-Irpet, 1989). L'Istat individua lungo la costa adriatica 9 aree urbane funzionali (Istat, 2014), che ne segmentano le reti relazionali. In essi si concentra il 57% degli occupati e della popolazione regionali. Le dimensioni e le strutture economiche variano sensibilmente da caso a caso. Si va dal sistema urbano di Ancona, che conta 9 comuni e una popolazione di circa 170.000 abitanti, a quello di Porto Sant'Elpidio, con 2 soli comuni e circa 40.000 abitanti. Oltre alla dimensioni, i sistemi urbani costieri differiscono per specializzazioni produttive. Ben 7 di essi sono definiti dall'Istat come Distretti Industriali (Istat, 2014), legati alla produzione degli arredi per la casa

(Pesaro e Fano), al tessile (Senigallia), alle calzature (Porto Sant'Elpidio, Civitanova Marche e Fermo) e alla produzione di strumenti musicali (Recanati). Solo Ancona e San Benedetto non presentano una connotazione manifatturiera.

La maggior parte di questi sistemi urbani ha, quindi, una connotazione ben precisa, legata alle produzioni tipiche del Made in Italy, e dunque, in generale, a bassa intensità tecnologica. Quello che fino agli anni '80 è stata un punto di forza delle performance economiche regionali – la presenza di distretti industriali caratterizzati da flessibilità, presenza di piccole e medie imprese a basso tasso di investimento tecnologico e ad alto tasso di utilizzo di manodopera – è oggi un modello che mostra numerose criticità. Dagli anni '80, infatti, il contesto europeo si è aperto all'internazionalizzazione e alla globalizzazione dell'economia, abbracciando, che possa piacere o meno, il paradigma della competitività territoriale. Le economie di localizzazione – ossia i vantaggi competitivi derivanti dalla localizzazione concentrata delle imprese manifatturiere nei Distretti Industriali - non sono più sufficienti a garantire la sostenibilità economica delle imprese quando l'orizzonte di riferimento diventa "globale".

La crescente concorrenza esercitata dai paesi emergenti, dove si è andata via via concentrando la produzione manifatturiera mondiale grazie alle pratiche di arbitraggio geografico operate dalle multinazionali, impone alle aziende europee di puntare sull'innovazione e sulle attività ad alta intensità di conoscenza. Le innovazioni di prodotto, di processo ed organizzative, infatti, sono l'unico mezzo a disposizione delle imprese nazionali per rispondere alla concorrenza internazionale. Purtroppo, a tal riguardo, l'Italia, e le Marche in particolare, mostrano un ritardo considerevole. Il cambiamento strutturale, ossia il passaggio da un'economia maggiormente orientata alla manifattura – la cui base produttiva deve,



comunque, essere salvaguardata – ad un’economia maggiormente votata all’economia della conoscenza, ristagna nel nostro paese. La produzione manifatturiera, che nell’ultimo decennio ha visto un considerevole aumento della produttività, ha visto anche una riduzione della domanda e del reddito generato come conseguenza della riduzione della base lavorativa, con inevitabili effetti depressivi sulla domanda aggregata. Al contempo, la migrazione verso i servizi ha privilegiato quelli a bassa intensità di conoscenza – servizi alla persona, commercio all’ingrosso e al dettaglio – mentre marginale è risultata la migrazione verso il terziario avanzato.

Ad oggi le Marche soffrono di una bassa propensione ad investire in ricerca e sviluppo, sia in termini di spesa pubblica, e, soprattutto, di spesa privata, di una bassa percentuale di ricercatori nelle aziende, di una bassa propensione delle imprese ad utilizzare attività di ricerca e sviluppo fornite da centri di ricerca pubblici o privati. Questo ritardo può, in parte, essere associato alla mancanza di realtà urbane di una certa dimensione e funzione. La struttura urbane marchigiana, infatti, compresa quella della fascia costiera, è costituita da città di piccole e medie dimensioni, spesso meno attrezzate in termini di massa critica, risorse e capacità organizzative rispetto alla grandi aree urbane e alle aree metropolitane. È dalle città, infatti, che promana il maggior potenziale di capacità innovativa e creativa (sociale, ambientale, economica e di governance): il mantenimento della base manifatturiera regionale, dunque, dipende anche dal ruolo che le città marchigiane riusciranno a giocare nei prossimi anni come fornitrici di economie di urbanizzazione, ossia dell’insieme dei vantaggi competitivi in termini di infrastrutture comuni della conoscenza, di servizi avanzati, di accessibilità, grazie alle quali i distretti industriali potranno meglio affrontare il mercato internazionale. L’integrazione verticale fra servizi ad alta intensità di conoscenza che promanano dalle città e settore manifatturiero, anch’esso incastonato nei nostri sistemi urbani, dovrebbe rappresentare un punto centrale dell’agenda economica marchigiana per i prossimi anni.

## Riferimenti bibliografici

Busi R, Angeloni R., (2014) Alcune caratterizzazioni del LiMeS Adriatico tra il monte San Bartolo ed il Conero. Contributi all'analisi e prospettive, Mterritorio, n. 3.

Busi R, Pezzagno M., (2011) Il LiMeS padano e le possibili interconnessioni con il LiMeS Adriatico, Mterritorio, n. 2.

Cacciaguerra S., (a cura di) (2012) Il LiMeS Padano-Veneto a Nord Est, Roma: Gangemi Editore

Georgescu-Roegen N., (1998) Energia e miti economici, Torino: Bollati Boringhieri

Istat, (2014) <http://www.istat.it/it/archivio/142676>

Istat-Irpet, (1989) I mercati locali del lavoro, F. Sforzi (a cura di), Milano: Franco Angeli



*Il volto dell'attrice Monica Vitti rappresentato sul molo nord del Porto di Ancona in ricordo della scena finale del film "La ragazza con la pistola" di Mario Monicelli*



*immagini dal campo  
profughi di Idomeni  
(confine greco-macedone)*

## Indice

Introduzione <i>Gruppo Sunesis</i>	11
<b>La formazione della comurbazione adriatica</b> Il margine litoraneo adriatico dal Conero al Tronto: un ambito territoriale particolare <i>Giovanni Angelelli</i>	17
Progettare il LiMeS Adriatico. La lezione della storia e l'obiettivo della mobilità dolce nel recupero di città e territorio <i>Roberto Ageloni</i>	27
<b>Città nel tempo e dell'immaginario</b> <i>Simone Dubrovic</i>	43
<b>La città costiera adriatica o città lungo la fascia costiera adriatica? Prospettive di fronte alla crisi</b> <i>Prof. Fabiano Compagnucci - UNIVPM</i>	57
<b>Corpo a corpo con la città</b> <i>Annalisa Metta - Università di Roma tre</i>	65
<b>Nuovi cocli vitali per la città adriatica</b> <i>Prof. Marco d'Annunziis - Università di Camerino</i>	93
<b>Effetti dei cambiamenti climatici sull'ambiente litoraneo</b> Esempi e storie tra Romagna e Marche <i>Cristiano Guerra</i>	123
<b>Effetto città: forme/qualità/teorie/pratiche/strategie</b> <i>Andrea Mangialardo</i>	131