



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI ANCONA

DIPARTIMENTO DI ECONOMIA

UNA CITTÀ *IN NUCE* NELLE MARCHE

ANTONIO G. CALAFATI E FRANCESCA MAZZONI

QUADERNI DI RICERCA n.

Novembre 2002

Comitato scientifico:

Renato Balducci

Marco Crivellini

Marco Gallegati

Alessandro Sterlacchini

Alberto Zazzaro

© *copyright by the authors*

Indice

| | |
|---|-----------|
| <u>1. Introduzione</u> | 7 |
| <u>2. Processo economico e territorio nelle Marche</u> | 8 |
| <u>2.1 Auto-organizzazione e coalescenza</u> | 8 |
| <u>2.2 Dal paradigma delle reti al paradigma dei sistemi</u> | 14 |
| <u>2.3 Trasformazioni territoriali nelle Marche</u> | 16 |
| <u>3. Una città in nuce</u> | 19 |
| <u>3.1 Caratteri elementari</u> | 19 |
| <u>3.2 Il capitale nello spazio: concentrazione e dispersione</u> | 22 |
| <u>3.3 Il pendolarismo per motivi di lavoro</u> | 27 |
| <u>3.4 La distribuzione dei servizi</u> | 30 |
| <u>3.5 Confini instabili</u> | 32 |
| <u>4. Una traiettoria di sviluppo locale</u> | 35 |
| <u>4.1 L'espansione del settore manifatturiero</u> | 35 |
| <u>4.2 Il sistema locale di produzione</u> | 36 |
| <u>4.3 Il capitale umano</u> | 38 |
| <u>5. La costruzione della città: temi</u> | 41 |
| <u>5.1 I costi sociali della transizione territoriale</u> | 41 |
| <u>5.2 Gerarchie territoriali in evoluzione</u> | 44 |
| <u>5.3 Il contado</u> | 48 |
| <u>5.4 L'identità urbana</u> | 49 |
| <u>6. Conclusioni</u> | 51 |
| <u>Appendice A – Tabelle, figure e carte nel testo</u> | 54 |
| <u>Appendice B – Dati di base</u> | 59 |
| <u>Riferimenti bibliografici</u> | 61 |

1. Introduzione*

Il tema della coalescenza territoriale ha una importanza decisiva nel modello di sviluppo economico che ha caratterizzato l'Italia negli ultimi decenni. Il fenomeno di insiemi di Comuni limitrofi tra cui si è creata una interdipendenza territoriale tale da identificare una città di fatto è uno dei tratti salienti della rivoluzione territoriale italiana. Nelle Marche, la formazione di nuovi sistemi locali attraverso l'integrazione territoriale di Comuni limitrofi ha radicalmente modificato il paesaggio economico. L'organizzazione spaziale del processo antropico è nelle Marche oggi caratterizzata da un insieme di *nuove città* nelle quali si concentra gran parte dell'attività industriale e del potenziale evolutivo dell'intera Regione. Queste città virtuali costituiscono i nuovi nodi della organizzazione territoriale della Regione.

Il sistema locale oggetto di questo studio costituisce uno dei casi più interessanti di nuova città delle Marche. Il processo di coalescenza territoriale che ha condotto ad un nuovo sistema locale composto da nove Comuni – e con una popolazione di 137.000 abitanti – è stato determinato in primo luogo da uno straordinario aumento localizzato della densità delle relazioni territoriali. Il processo di accumulazione di elementi fondo – per la produzione, lo scambio e il consumo – e l'aumento di intensità di utilizzo dello spazio hanno infittito la trama territoriale originaria facendo emergere fisicamente il disegno della nuova città. Ad essi si è accompagnato un cambiamento istituzionale – nei sistemi cognitivi e nelle norme di comportamento – che, oltre ad essere stato un fattore causale della coalescenza, ha profondamente modificato le prestazioni del sistema locale.

* Questo lavoro è parte di una ricerca sulla identificazione ed evoluzione economica dei sistemi locali. Gli autori ringraziano Fabiano Compagnucci e Alberto Procaccini per il contributo di riflessione dato nel corso della ricerca – e per l'attività di ricerca sul campo. Questo studio deve molto, inoltre, alle discussioni con Nardo Goffi sull'interpretazione delle dinamiche urbanistiche del territorio analizzato.

Come praticamente in tutti i casi simili in Italia, oggi ci troviamo di fronte ad una *città virtuale*: una densità relazionale localizzata, interpretata come un sistema unico nell'ambito delle strategie di sviluppo degli individui e delle imprese che, tuttavia, non ha un corrispondente livello di regolazione politica – e neppure una pratica di cooperazione nella formazione delle politiche pubbliche. Il sistema locale è stato l'esito di un processo di auto-organizzazione: il risultato emergente di un insieme di decisioni individuali¹.

Dopo aver delineato – paragrafo 2 – la prospettiva metodologica dalla quale in questo lavoro si esamina il caso di studio in esame, nel paragrafo 3 verrà descritto il processo di coalescenza territoriale che ha condotto alla formazione della nuova città. Nel paragrafo 4 verrà esaminata la traiettoria di sviluppo seguita dall'unità socio-territoriale (sistema locale) identificato, mentre nel paragrafo 5 vengono delineate alcune manifestazioni tipicamente urbane che si esprimono alla scala del sistema locale.

2. Processo economico e territorio nelle Marche

2.1 Auto-organizzazione e coalescenza

Gli esiti territoriali dell'industrializzazione nelle Marche a partire dagli anni Sessanta sono stati descritti attraverso l'espressione "sviluppo diffuso"². Nel contesto comunicativo creato dalla riflessione e dalla discussione sul "modello Marche" l'aggettivo diffuso – con riferimento ai temi delle relazioni territoriali – stava per *policentrico* ed *equilibrato*. Questi due aggettivi potevano essere utilizzati anche per descrivere il carattere delle relazioni territoriali prevalenti nelle

¹ Una città diventa un "fatto istituzionale" quando l'interdipendenza delle decisioni individuali – sullo sfondo di processi economici contigui – si trasforma in un campo di regolazione, attraverso decisioni collettive.

² Fuà e Zacchia, *Industrializzazione senza fratture*, 1982

Marche prima dell'industrializzazione iniziata negli anni Cinquanta. Il carattere policentrico dell'attività antropica era, all'inizio degli anni Cinquanta, la sedimentazione di una evoluzione storica secolare generata dalle relazioni città-campagna. Il carattere equilibrato si riferiva all'ordine che si era nel tempo creato all'interno di ciascuna area di gravitazione e tra le aree di gravitazione gerarchicamente ordinate.

Il processo di trasformazione dell'economia delle Marche degli anni Sessanta e Settanta sembrava territorializzarsi in forme che non modificavano le gerarchie del sistema gravitazionale del processo economico. In effetti, nelle Marche vi è stata una drastica redistribuzione territoriale della popolazione negli ultimi 50 anni – e soprattutto tra il 1950 e il 1980. In particolare, gran parte dell'area appenninica e molte aree collinari interne si sono spopolate. Tuttavia, alla de-antropizzazione di queste aree ha corrisposto una crescita di numerose città marchigiane, la cui localizzazione è diffusa sul territorio³. In altri termini, il policentrismo che caratterizzava le

³ Su un totale di 246 comuni marchigiani, quelli che, tra il 1951 e il 2001, hanno avuto una crescita demografica sono 74 (per un incremento totale di popolazione di 331.882 unità). Nei comuni che sono demograficamente cresciuti risiedeva, nel 2001, il 73% della popolazione totale regionale. Se si considera la gerarchia spaziale in termini di comuni, si osserva che nei primi 20 comuni delle Marche – classificati in base alla loro consistenza demografica – risiedeva nel 2001 e nel 1951 rispettivamente il 51% circa e il 40% della popolazione regionale. Con riferimento alla loro collocazione territoriale, si può notare come i primi 20 comuni (selezionati in base alla loro consistenza demografica nel 2001) siano distribuiti in modo da delineare una situazione di policentrismo. Si può aggiungere che, di questi 20 comuni, soltanto 4 (Porto S. Elpidio, S. Elpidio a Mare, Castelfidardo e Porto S. Giorgio) non comparivano, nel 1951, tra i primi 20.

Marche all'inizio degli anni Cinquanta continua ad essere un carattere peculiare dell'attuale organizzazione territoriale – così come continua ad essere osservabile un certo equilibrio nella diffusione dei nodi territoriali.

Ma, mentre le discussioni intorno alla territorializzazione del processo di industrializzazione nelle Marche continuavano a sottolineare il suo carattere policentrico ed equilibrato, le forme della territorializzazione del processo economico (e antropico in generale) stavano cambiando, determinando tendenze ed equilibri completamente nuovi. La concentrazione territoriale dell'attività antropica è oggi, nelle Marche, un dato evidente. L'organizzazione spaziale delle funzioni economiche che caratterizzava le Marche all'inizio degli anni Cinquanta è oramai profondamente modificata: l'industrializzazione ha avuto nelle Marche esiti concentrati.

Nel caso delle Marche, tuttavia, non vi è contraddizione tra diffusione e concentrazione dello sviluppo se si concettualizza correttamente il paesaggio economico in termini dei *nuovi nodi della rete territoriale* – appunto, le città *in nuce*. Nelle Marche si stanno

| Popolazione Comuni | 2001 | 1951 | Var.Ass. | Var. % |
|----------------------------|---------------|---------------|---------------|--------|
| 1 ANCONA | 98404 | 85763 | 12641 | 14,74 |
| 2 PESARO | 89408 | 54113 | 35295 | 65,22 |
| 3 FANO | 56727 | 36329 | 20398 | 56,15 |
| 4 ASCOLI PICENO | 51814 | 44745 | 7069 | 15,80 |
| 5 SAN BENEDETTO DEL TRONTO | 45435 | 23250 | 22185 | 95,42 |
| 6 SENIGALLIA | 42605 | 32545 | 10060 | 30,91 |
| 7 MACERATA | 41833 | 31514 | 10319 | 32,74 |
| 8 JESI | 39241 | 32743 | 6498 | 19,85 |
| 9 CIVITANOVA MARCHE | 39018 | 21673 | 17345 | 80,03 |
| 10 FERMO | 35589 | 27070 | 8519 | 31,47 |
| 11 FABRIANO | 29639 | 28017 | 1622 | 5,79 |
| 12 OSIMO | 29598 | 22782 | 6816 | 29,92 |
| 13 FALCONARA MARITTIMA | 28475 | 13157 | 15318 | 116,42 |
| 14 PORTO SANTELEPIDD (*) | 22645 | 6712 | 15933 | 237,38 |
| 15 RECANATI | 20005 | 17491 | 2514 | 14,37 |
| 16 TOLENTINO | 19113 | 15300 | 3813 | 24,92 |
| 17 CASTELFIDARDO (*) | 16582 | 9766 | 6816 | 69,79 |
| 18 PORTO SAN GERGO (*) | 16080 | 9221 | 6859 | 74,38 |
| 19 SANTELEPIDD A MARE (*) | 15353 | 9982 | 5371 | 53,81 |
| 20 URBINO | 15240 | 22986 | -7746 | -33,70 |
| | 752804 | 545159 | 207645 | |

formando per coalescenza – e in molti casi si sono già formati – nuovi sistemi urbani all’interno dei quali gli originari comuni sono oggi “parti” alla ricerca di una funzione⁴. Sono Nuove Città alle quali non corrisponde un livello di governo e neppure meccanismi di regolazione collettiva⁵. Da questo punto di vista, si può parlare di concentrazione dello sviluppo, nel senso che la coalescenza territoriale ha condotto ad una ben delineata integrazione per aree.

È stato il processo di terziarizzazione degli anni Ottanta, seguito al processo di industrializzazione dei decenni precedenti, a richiedere e dare una nuova organizzazione spaziale alle relazioni economiche. Qualsiasi attività terziaria ha bisogno di stabilire una relazione ordinata rispetto allo spazio nel quale si svolgono le attività antropiche da cui origina la domanda che le giustifica. Le economie di scala nel settore dei servizi non-esportabili sono legate alla organizzazione spaziale. Ogni attività terziaria “di servizio” – che costituisce la quasi totalità del terziario esistente nei sistemi economici locali marchigiani – ha un bacino di utenza che, all’interno dei propri confini, tende ad essere un *continuum* spaziale. La sua localizzazione crea e richiede un ordine – alla ricerca di rendimenti di scala che sono il riflesso della configurazione del relativo bacino di utenza.

Da questo punto di vista, l’attività industriale è diversa:

⁴ La problematica dell’individuazione dei sistemi urbani alla scala delle città medio grandi o delle aree metropolitane è stato un tema che ha attratto un certo interesse scientifico in Italia (vedi, ad esempio, Martellato e Sforzi, *Studi sui sistemi urbani*, 1990; Costa e Toniolo, *Città metropolitane e sviluppo regionale*, 1992).

⁵ Per definizione, le città sono il luogo della interdipendenza, della interazione (Jacobs, *The Economies of Cities*, 1970; Jacobs, *Cities and the Wealth of Nations*, 1985). Non sono semplicemente il luogo della produzione, dello scambio (mercato) e del consumo di merci. Non sono soltanto il luogo dell’allocazione, quanto quello dell’innovazione. Nelle città vi sono costantemente “interferenze”: una continua intersezione tra i movimenti (le azioni) degli individui. La regolazione artificiale di queste interferenze tra i processi economici degli individui – sullo sfondo di asimmetrie di potere contrattuale, di conoscenze, di diritti economici e di differenze di valori e piani di vita – genera l’esigenza di una organizzazione spaziale istituzionalizzata – la quale è uno dei caratteri definitivi del concetto di città (Weber, *La città*, 1950; Bagnasco e Le Gales, *European Cities*, 2000).

stabilisce con il territorio relazioni che possono essere molto variabili. La stessa *mixité* – una modalità insediativa che ha caratterizzato i centri urbani delle Marche e che nei comuni del distretto calzaturiero ascolano-maceratese ha assunto per alcuni decenni una forma a volte esasperata – è un esempio di come l'organizzazione spaziale dell'attività industriale si possa adeguare alla organizzazione spaziale dettata da altre esigenze: culturali, sociali ed economiche. Non necessariamente l'espansione industriale impone nuove modalità insediative. L'attività industriale, nelle forme che ha assunto nelle Marche negli anni Sessanta e Settanta, non aveva bisogno di un ordine suo proprio e non ha generato ordine. Si può produrre da ogni luogo. La crescita e la polarizzazione del terziario – con il parziale sfaldamento delle forme tradizionali di *mixité* – e i nuovi luoghi di aggregazione sociale hanno determinato relazioni economiche e sociali sovracomunali totalmente nuove per intensità e varietà⁶. Hanno determinato la formazione di aree che si organizzano intorno a principi unificanti.

Queste città *in nuce* sono state il punto di arrivo di processi di auto-organizzazione: sono “emerse” spontaneamente. Nessun decisore collettivo (o privato) le ha pianificate. I processi di auto-organizzazione che hanno condotto ai nuovi sistemi urbani sovracomunali esistenti oggi nelle Marche non sono stati regolati: non sono stati il risultato di un progetto. Come si vedrà più avanti, queste città *in nuce* sono state l'esito di un orientamento nei confronti della territorializzazione dell'innovazione che si può esprimere con l'espressione “economie in cerca di città”.

La re-interpretazione – e la ri-organizzazione – dell'assetto territoriale delle Marche ha oggi anche un diretto significato economico. Se nel territorio si cercano le radici dello sviluppo locale e

⁶ L'evoluzione del tessuto industriale – in particolare, la crescita dimensionale di una parte delle imprese e la necessità di sfruttare le economie di agglomerazione – ha determinato, a partire dagli anni Ottanta, una polarizzazione della localizzazione industriale. Sono nate aree industriali mono-funzionali dove si sono localizzate le imprese di maggiori dimensioni. Anche l'attività industriale ha iniziato a creare ed imporre un ordine spaziale funzionale alle sue nuove esigenze.

se lo sviluppo locale è il fondamento dello sviluppo economico regionale, allora il territorio è un oggetto di analisi e uno spazio di intervento pubblico la cui importanza va oltre la pianificazione urbanistica. Certamente, la coerenza e la funzionalità dell'assetto urbanistico – caratteri cui corrispondono minori costi sociali e minori costi di transazione – hanno una importanza difficile da trascurare, soprattutto quando il livello di benessere e l'orientamento della collettività spingono in superficie il tema della qualità urbana⁷ e della sostenibilità ambientale del processo economico. Nelle Marche è necessaria una organizzazione spaziale dei processi sociali che sia coerente con la nuova organizzazione sociale creata dallo sviluppo economico degli ultimi decenni. Tale coerenza può essere ristabilita prendendo atto che lo sviluppo economico ha trasformato alcune *aree* in *luoghi*, alcune *reti* in *nodi*. Questi luoghi (o nodi) sono le nuove città delle Marche: prossimità di individui, elementi fondo, organizzazioni – e relativi processi – che funzionano come città – benché esse siano prive di una corrispondente funzione di auto-regolazione, non siano sufficientemente compatte e siano invisibili rispetto ai processi di pianificazione sovraordinati.

Sono le economie locali ad avere bisogno di sistemi urbani (città) coerenti, capaci di strutturare i processi di apprendimento e di aggiustamento necessari per adeguarsi ai cambiamenti nella divisione nazionale e internazionale del lavoro⁸. Le economie delle Marche *sono in cerca di città*, ora che le trasformazioni economiche e sociali hanno reso l'impianto comunale – il livello di governo di base della società e dell'economia marchigiane degli ultimi secoli – incongruo rispetto

⁷ Il tema della qualità urbana è intrinseco al concetto di città: cfr. Geddes, *Cities in evolution*, 1998; Rodwin, *Città e pianificazione urbana*, 1989. Per la città dispersa che si forma per coalescenza territoriale la qualità urbana è un tema centrale, proprio perché caratterizzata dal formarsi al suo interno da “periferie interne” – spesso non-luoghi – il livello della qualità urbana è particolarmente basso.

⁸ Nel declinare in forma concreta il concetto di *competitività territoriale* (vedi Camagni, “Competitività territoriale, milieus locali e apprendimento collettivo”, 2002) sembra difficile evitare di concettualizzare il paesaggio in termini di sistemi locali – e, in particolare, in termini di città.

alla nuova organizzazione territoriale. Le economie delle Marche sono in cerca di una “configurazione istituzionale” che ne migliori le prestazioni e di una rete di interdipendenze locali istituzionalizzata che sostenga il processo di innovazione aumentandone l’impatto locale⁹.

2.2 Dal paradigma delle reti al paradigma dei sistemi

Quando, negli anni Sessanta, l’organizzazione spaziale del processo economico è diventata incoerente con l’articolazione territoriale storica, nelle Marche – così come in altre regioni italiane – è sembrato che il “paradigma delle reti” potesse fornire una interpretazione delle dinamiche territoriali in grado di spiegare il nuovo paesaggio economico ed anche di fondare un orientamento di politica territoriale¹⁰. In effetti, la “rivoluzione territoriale” che si è avuta in Italia negli ultimi cinquanta anni ha richiesto nuovi paradigmi interpretativi¹¹. Il cambiamento di prospettiva sembra tuttavia avere condotto ad un’enfasi eccessiva sul concetto di rete – e sui mutamenti della rete –, trascurando il fondamentale aspetto della struttura dei nodi della rete e della evoluzione di questi nodi. Quando applicato al territorio, il paradigma reticolare ha, infatti, tra i tanti meriti, il difetto di non costringere ad una riflessione sui caratteri dei nodi della rete, sulla loro dimensione o struttura, sui loro processi e sulla loro evoluzione. Non impedisce di discutere di questo tema, ma neanche impone una riflessione su di esso.

Rispetto alla interpretazione – e regolazione – degli atti di

⁹ Hirschman, *A Strategy for Economic Development*, 1958.

¹⁰ Dematteis, “Contingenza ambientale e ordine economico”, 1989; *Progetto implicito*, 1994.

¹¹ La letteratura sull’interpretazione del paesaggio economico italiano è molto vasta. Rispetto ai temi affrontati in questo paragrafo si può segnalare: Bagnasco, *La problematica territoriale nello sviluppo economico italiano*, 1979; Fuà, *Orientamenti per una politica del territorio*, 1991; Pettenati, *I modelli di organizzazione economica del territorio*, 1991.

territorializzazione, nel paradigma reticolare ogni individuo – o ogni famiglia – è, in linea di principio, *un nodo locale*. Gli n individui di una società possono essere – e, in un certo senso, *sono* – gli n nodi della rete territoriale nella quale tale società esprime il proprio rapporto con lo spazio. Il paradigma reticolare non ha bisogno né di densità relazionali né, tanto meno, di densità spaziali. In definitiva, non ha bisogno di città. Le città – come l’impresa nel paradigma neoclassico – possono essere interpretate come delle illusioni ottiche, fenomeni non pertinenti rispetto all’analisi economica perché non producono effetti economici.

Così come l’impresa è una densità di relazioni senza fisicità – un mercato in senso relazionale (non spaziale) –, la città nel paradigma reticolare è superflua. Quando essa vi compare, deve essere giustificata sulla base di specifici fattori causali.

Si potrebbe sottolineare quanto il paradigma reticolare debba al paradigma dell’equilibrio economico generale – o, comunque, quanto vicini siano i loro presupposti metodologici. Nel paradigma dell’equilibrio economico generale, qualsiasi nodo relazionale diverso dall’individuo è superfluo. L’equilibrio generale è un carattere emergente di interazioni *tra individui*: come gli individui sono nello spazio è irrilevante. In generale, è irrilevante come gli individui si relazionano. L’urbanizzazione diffusa sembra incarnare l’ideale di territorializzazione del paradigma dell’equilibrio economico generale: se la prossimità e la contiguità non hanno significato – e visto che gli n individui che formano la società non possono collassare in un punto – la dispersione nello spazio è ciò che ci aspettiamo di osservare: la rete territoriale (e non la città) è il rapporto con lo spazio che il processo economico sceglie.

Per affrontare l’analisi dei nodi della rete si può partire dall’osservazione che tutti i sistemi umani sono *sistemi aperti*¹². Gli

¹² La prospettiva sistemica, con riferimento all’analisi di “sistemi concreti”, è efficacemente sviluppata, ad esempio, in: Waddington, *Tools for Thought*, 1977; Bateson, *Mind and Nature*, 1984. Nell’analisi economica, l’introduzione della prospettiva sistemica è stata, tra gli altri, proposta da Boulding (*Beyond Economics*, 1968).

individui, le imprese, le organizzazioni in genere – e gli stessi sistemi locali – sono sistemi aperti. In quanto tali, essi hanno relazioni verticali con il proprio spazio (geografico) di riferimento e relazioni orizzontali con altri sistemi¹³. Attraverso queste relazioni avviene lo scambio di materia/energia e informazione. Il concetto di rete, dunque, è implicito nel concetto di sistema aperto: nodi che, per loro natura, sono aperti devono avere relazioni con altri nodi che permettono loro di acquisire le risorse necessarie a mantenere la propria organizzazione interna o a svilupparsi. Nodi aperti esistono soltanto all'interno di reti, e le reti sono la conseguenza di nodi aperti.

Le relazioni tra nodi – ovvero, la rete – possono avere forma e natura diverse. E una riflessione su queste forme e tipologie è certamente importante. Tuttavia, è altrettanto importante capire la forma e la natura di questi nodi – le unità elementari – che immaginiamo come collegati in rete. Attraverso la rete, informazione e materia organizzata (nonché individui) si muovono da un nodo all'altro. Ma, in definitiva, informazione e materia servono per far funzionare le unità elementari: servono per mantenere l'organizzazione di tali unità, per dare un senso ai luoghi (dell'abitare, del produrre, dell'apprendere, del socializzare). I sistemi territoriali elementari – i luoghi o le città – sono, a loro volta, “reti di agenti” e “intersezione spaziale di processi”. Organizzare un nodo significa organizzare i flussi di materia/energia e di informazione che, in termini spaziali, hanno una densità maggiore all'interno del nodo (città) rispetto all'esterno. Significa organizzare la prossimità scegliendo le metriche più opportune per valutare e pianificare le relazioni territoriali.

2.3 Trasformazioni territoriali nelle Marche

Nelle Marche, ma anche in altre regioni italiane, il paradigma della rete deve essere concettualizzato e utilizzato come una variante del paradigma dei sistemi: il problema centrale è infatti comprendere la struttura dei nodi (città), la loro evoluzione, la formazione di nuove

¹³ Cfr. Dematteis, *Progetto implicito*.

densità e nuove metriche per interpretare la prossimità. Si tratta di spostare l'attenzione sull'organizzazione interna (struttura) dei nodi della rete e interrogarsi sulla natura e sulla forma dei nodi della rete.

Nelle Marche, una delle ragioni che ha posto in secondo piano l'analisi – ed anche la “manutenzione e ristrutturazione” – dell'organizzazione dei nodi elementari della rete territoriale è stata l'idea che tali nodi – costituiti dalle città storiche – fossero dati una volta per tutte. Nella riflessione e nella elaborazione delle politiche pubbliche, le città storiche delle Marche – anche per i loro caratteri formali e per la loro identità storica – sono state considerate unità di analisi date – che, negli ultimi decenni, per effetto delle trasformazioni dell'economia, stavano mutando *soltanto* il loro modo di stare in rete.

Questa lettura non appare tuttavia fondata. Nella prima fase dell'industrializzazione, la distribuzione intercomunale delle attività imprenditoriali sembrava prefigurare un esito territoriale diffuso nel senso di una cristallizzazione del paesaggio economico ereditato – ovvero della struttura policentrica storicamente data. Ma, già negli anni Sessanta, l'esito concentrato delle decisioni di localizzazione iniziava a manifestarsi – e avrebbe continuato a farlo nei decenni successivi in modo sempre più evidente. Ciò che nelle Marche è avvenuto è una riconfigurazione territoriale che ha profondamente modificato i nodi della rete territoriale.

Un sistema – sia esso un'impresa o una città – non cambia il proprio rapporto con l'ambiente – ovvero con gli altri sistemi – in misura significativa senza cambiare la propria organizzazione interna. E il diverso modo delle città delle Marche di stare in rete è stato al tempo stesso l'effetto e la causa, all'interno di una relazione circolare, di un profondo cambiamento dell'organizzazione delle singole unità territoriali che costituiscono i nodi della rete.

È molto difficile trovare nelle Marche città che, negli ultimi decenni – nella fase di industrializzazione –, non abbiano profondamente modificato la propria organizzazione interna. Vi sono stati cambiamenti relativamente molto forti nella consistenza e struttura demografica così come nella struttura del sottosistema economico (produzione, allocazione e consumo). Sviluppo e declino

dei sistemi locali sono due fenomeni che hanno caratterizzato le Marche degli ultimi cinque decenni con asimmetrie spaziali evidenti. Cambiamenti profondi nella organizzazione hanno investito tutte le città delle Marche, tutti i suoi nuclei, tutti i suoi borghi. Tali cambiamenti hanno determinato nuove prossimità e introdotto, a livello individuale, nuove metriche per misurare le distanze tra gli spazi delle attività umane. E ciò ha condotto all'emergere di luoghi a partire da aree, cioè alla trasformazione di reti locali in nodi.

Ipotizzare che Ancona, Falconara e Fano – così come, solo per fare un altro esempio, Civitanova Marche, Porto S. Elpidio e San Benedetto del Tronto – “siano in rete” non coglie il fatto che, per densità e tipologia, le relazioni tra Ancona e Falconara (e tra Civitanova Marche e Porto S. Elpidio) sono *profondamente diverse* da quelle tra Ancona e Fano (e tra Civitanova Marche e San Benedetto del Tronto). La metafora della città adriatica – lineare e infinita – è, di fatto, una contraddizione in termini: distorce il concetto di città fino a renderlo inutile, non coglie le logiche territoriali degli insediamenti costieri, suggerisce strategie di investimento pubblico incongrue.

La re-interpretazione del concetto di rete qui proposta rafforza – e qualifica – la rappresentazione del paesaggio economico delle Marche in termini di diffusione dello sviluppo. È indubbio che i nuovi nodi – le nuove città – siano distribuite sul territorio in modo diffuso. La territorializzazione è avvenuta secondo un processo *path-dependent* che ha rispettato la gerarchia spaziale esistente negli anni Cinquanta. Ma è interessante osservare che questa gerarchia aveva un carattere equilibrato (“diffuso”) che, in effetti, il processo di trasformazione del paesaggio economico ha rafforzato piuttosto che modificato. Si può, dunque, riprendere la metafora dello “sviluppo diffuso” soltanto se si interpreta il paesaggio economico delle Marche come *una rete i cui nodi sono le città in nuce*.

Identificare le città *in nuce*, descriverne le traiettorie evolutive ed esaminarne il potenziale evolutivo costituisce, pertanto, un importante livello di analisi dell'economia delle Marche. Tuttavia, nel porre in evidenza questi nuovi sistemi locali si deve considerare che si tratta di città da completare o da sostenere nel loro processo di costruzione.

Benché siano l'esito di un processo di auto-organizzazione territoriale, esse sono oggi uno spazio di intervento pubblico necessario per accelerare – o re-interpretare – i processi di coalescenza al fine di ridurre i costi sociali del processo di transizione verso una forma compiuta di città.

Il paradigma dei sistemi sembra condurre, anche nelle Marche, ad uno spostamento di attenzione verso le politiche urbane nell'ambito delle politiche territoriali. Non è tanto la rete territoriale ad essere incompleta – e a richiedere investimenti pubblici; lo sono, piuttosto, i sistemi urbani. Qualsiasi progetto di completamento della rete territoriale implica, in termini logici, una identificazione dei nodi della rete: in questo caso, delle città che si intende connettere.

3. Una città in nuce

3.1 Caratteri elementari

La città *in nuce* che verrà esaminata in questo paragrafo e nel successivo corrisponde, nell'ipotesi formulata in questo studio, al territorio di nove comuni localizzati nella fascia litoranea e collinare della parte centro-meridionale della regione Marche. Si tratta dei comuni di Civitanova Marche – che ha il carattere di “centro” della municipalità –, Monte San Giusto, Morrovalle, Montecosaro, Potenza Picena – appartenenti alla provincia di Macerata – e dei comuni di Porto S. Elpidio, S. Elpidio a Mare, Monte Urano, Montegranaro – appartenenti alla Provincia di Ascoli Piceno (vedi Tab. 1, Appendice A).

Essa identifica un territorio di 327 kmq che ospita 137.000 abitanti circa (anno 2001) e 55.700 addetti (Censimento industria 1991). In media, la densità della popolazione è pari a 419 abitanti/kmq – nel 1951 era di 231 abitanti/kmq – con punte di 867 abitanti/kmq e di 1.258 abitanti/kmq nei Comuni di Civitanova Marche e di Porto S. Elpidio. In termini di abitazioni si ha nel 1991 una densità media di 143 abitazioni/kmq (nel 1961 il valore era pari a 64 abitazioni/kmq), con valori massimi pari a 301 abitazioni/kmq e a 435 abitazioni/kmq

nei comuni di Civitanova Marche e di Porto S. Elpidio. La densità media degli addetti era nel 1991 di 170 addetti/kmq, mentre quella relativa alle unità locali era di 38 unità/kmq¹⁴.

Tali valori medi, tuttavia, – così come gli indici di intensità dell'attività residenziale e delle attività di produzione e consumo relativi ai singoli Comuni – permettono una lettura parziale dell'effettivo grado di intensità che l'interazione tra processo economico e territorio raggiunge in determinate aree del nuovo sistema urbano. Se si osserva, infatti, la dislocazione degli elementi fondo (edifici, fabbriche, infrastrutture) sul territorio, emerge come in alcune aree l'attività antropica sia molto intensa mentre in altre è rarefatta. La compresenza di aree ad elevata densità e di aree a bassissima densità – carattere tipico della città dispersa – è, come si vedrà meglio in seguito, il carattere di questa città.

L'aumento della densità antropica può apparire come il fattore fondamentale che ha determinato la coalescenza territoriale. In effetti, l'aumento della densità antropica sia in termini di fondi che di flussi, comparato con quello di altre aree italiane, è stato straordinario¹⁵. Il processo di accumulazione di elementi fondo – per la produzione, lo scambio e il consumo – e l'aumento di intensità di utilizzo dello spazio hanno infittito la trama territoriale originaria. La straordinaria crescita di scala dell'attività antropica ha infatti radicalmente mutato l'organizzazione spaziale del processo economico, e il rilevante incremento degli elementi fondo che ne è conseguito ha generato, sostanzialmente lungo una traiettoria di auto-organizzazione, l'emergere di un pattern di organizzazione spaziale che si configura come *una città in nuce già a livello fisico*.

¹⁴ (Relativamente alle Marche si hanno valori medi pari rispettivamente a 43 addetti/kmq e 12 unità locali/kmq.)

¹⁵ Con riferimento al patrimonio abitativo, nell'arco temporale 1961-91 vi è stato un incremento delle abitazioni del 124% (+26.000 unità). Benché in termini percentuali tale incremento sia stato decrescente nel corso dei decenni considerati (dal 41% nel 1961-71 si è scesi al 21% nel 1981-91), in valore assoluto la crescita delle abitazioni si è mantenuta sempre elevata, oscillando fra le 8.000 e le 9.000 unità in ciascun periodo considerato.

Il processo di coalescenza è avvenuto, tuttavia, soprattutto in termini delle mappe mentali degli individui che governano l'interazione sociale. Considerando che la città *in nuce* non esiste come fatto istituzionale, si può parlare di dimensione virtuale della città nelle modalità delle risorse.

Per interpretare il significato dell'aumento della densità antropica si deve sottolineare che l'incremento di elementi fondo e di flussi circolatori che ha accompagnato l'aumento della produzione e del consumo verificatosi in questa area è avvenuto soprattutto *verso l'interno del territorio che contiene i Comuni considerati*. In effetti, gli atti privati di investimento hanno ricucito il territorio, connettendo via via luoghi che in passato si presentavano come autonomi. Se si esamina l'evoluzione della organizzazione territoriale di questa area, ciò che si osserva è una sequenza di decisioni individuali di territorializzazione che hanno condotto ad una progressiva integrazione territoriale assumendo la città virtuale come contesto territoriale delle scelte.

All'interno dei confini di questa città si sono progressivamente ri-localizzate le funzioni terziarie secondo una gerarchia spaziale che via via ha assunto la città virtuale come lo sfondo territoriale pertinente. Il comune di Civitanova Marche – in una posizione baricentrica e collocato all'intersezione delle più importanti infrastrutture viarie dell'area – è diventato il luogo centrale¹⁶). Il suo territorio si organizza e articola per diventare il centro della città *in nuce*, assorbendo gran parte del settore terziario e aprendosi all'uso di una utenza di area vasta¹⁷. Simmetricamente, i nuclei storici dei centri

¹⁶ Questo Comune non ha soltanto una peculiare posizione geografica e territoriale nell'ambito della città *in nuce*. All'inizio del periodo considerato – gli anni Cinquanta – era anche era il comune più grande e con il più elevato grado di sviluppo economico.

¹⁷ Il 38% degli addetti totali al settore terziario dell'intera municipalità virtuale è occupato nel solo comune di Civitanova Marche. Tra i comuni della municipalità, il terziario supera come numero di occupati il settore manifatturiero soltanto a Civitanova Marche (52% contro il 45%). Questa inversione nel peso relativo dei servizi è avvenuta negli anni Ottanta. In quasi tutti gli altri comuni della municipalità l'occupazione nei servizi oscilla intorno al 30% (il caso estremo è rappresentato dal comune di Monte Urano con una occupazione nei servizi

minori limitrofi perdono gran parte delle attività industriali e terziarie. Le prime scivolano lungo l'asse centrale e gli assi laterali (periferici) della città, le seconde cercano i luoghi centrali secondo la nuova gerarchia.

L'organizzazione territoriale di questa nuova città è tuttavia solo *relativamente* stabile. L'interazione tra decisioni collettive e decisioni individuali, in una fase che continua ad essere caratterizzata da una forte dinamica dei processi di accumulazione di capitale reale, sembra lontana da una convergenza che permetterebbe di stabilizzare l'organizzazione territoriale e la struttura del sistema locale. Allo stato attuale, la competitività territoriale si esprime a livello comunale – e non a livello di sistema locale, al quale in effetti andrebbe ricercata¹⁸. Non assumendo le dinamiche di auto-organizzazione territoriale come ancoraggio, le politiche pubbliche dei singoli comuni finiscono per disturbare l'evoluzione territoriale suggerendo continuamente nuove direttrici di evoluzione, rimandando la stabilizzazione della gerarchia spaziale già contenuta *in nuce*.

Da un lato, date la configurazione morfologica del territorio e la forza di attrazione dei sistemi locali limitrofi, le parti esterne della città – i suoi confini – sono influenzate dalle dinamiche territoriali esterne. Dall'altro, la gerarchia dei luoghi centrali della città *in nuce* è continuamente rimessa in discussione con conseguenze negative sulla qualità urbana, sull'efficienza e la competitività territoriale.

3.2 Il capitale nello spazio: concentrazione e dispersione

All'inizio degli anni Cinquanta, l'organizzazione spaziale del territorio in esame aveva un carattere policentrico – generato nel tempo dalle relazioni città-campagna – e si articolava in termini di aree gravitazionali corrispondenti ciascuna ai singoli comuni. La nuova organizzazione spaziale delle attività antropiche si è

inferiore al 20%).

¹⁸ L'identificazione del livello di analisi territoriale al quale il concetto di “competitività territoriale” si dovrebbe esprimere ha una importanza determinante.

determinata in seguito alla industrializzazione degli anni Sessanta e Settanta. Essa ha modificato in modo radicale il carattere policentrico dell'attività antropica, causando la perdita da parte di alcuni comuni della loro funzione di "centro di gravitazione locale". Oggi, tali comuni sono "parti" di un sistema urbano di più ampie dimensioni.

Da un punto di vista demografico, negli ultimi cinquanta anni l'area considerata ha avuto un incremento della popolazione residente dell'81% (61.000 unità circa) (vedi Fig. 1, Appendice A). L'incremento demografico è stato particolarmente elevato negli anni Cinquanta e Sessanta, con incrementi rispettivamente del 19% e del 30%. Benché il processo di crescita demografica abbia interessato tutti i comuni del nuovo sistema urbano ad eccezione di Montelupone, si osservano differenze in termini di intensità. Vi sono comuni (Monte granaro, Monte Urano, Porto S. Elpidio) che nel periodo 1951-98 più che raddoppiano la propria consistenza demografica, mentre altri la incrementano in modo molto meno rilevante (Montecosaro, Morrovalle, Potenza Picena).

La non omogenea evoluzione del processo di antropizzazione del nuovo sistema urbano ha determinato una modifica nella distribuzione territoriale della popolazione (vedi Fig. 2, Appendice A).

Sullo sfondo di una situazione immutata per quanto concerne il peso relativo della popolazione di Civitanova Marche – con il 28% della popolazione della municipalità era nel 1951 ed è ancora nel 2001 il comune di maggiori dimensioni –, il cambiamento più evidente riguarda il comune di Porto S. Elpidio. Con un incremento demografico di circa 16.000 unità nel periodo 1951-2001, il suo peso percentuale sale fino al 16% della popolazione totale della municipalità (nel 1951 era pari al 9%).

Se analizzata dalla prospettiva dei singoli comuni l'attuale organizzazione spaziale dell'attività antropica non presenta modifiche così rilevanti rispetto al passato, essa appare tuttavia più evidente – e persino radicale – se si considerano due punti di osservazione diversi. Innanzitutto, si possono considerare raggruppamenti di comuni contigui. Da questa prospettiva è possibile individuare un "entroterra nord" del sistema urbano – costituito dai comuni di Montecosaro,

Morrovalle, Montelupone – in cui l’incremento demografico è sensibilmente inferiore a quello dello “entroterra sud” – i comuni di Monte Urano, Montegranaro, Monte San Giusto, S. Elpidio a Mare – sia in termini percentuali (13% contro il 33%) che assoluti (8.000 unità circa contro 20.000 unità circa). Ciò si manifesta, ovviamente, anche in termini di crescita edilizia residenziale. Nell’entroterra nord è avvenuto il 9% dell’incremento totale del patrimonio abitativo della città *in nuce*, mentre nell’entroterra sud tale incremento è stato del 31%. In termini assoluti, la maggiore crescita demografica è comunque avvenuta lungo la fascia costiera nei due comuni di Civitanova Marche e di Porto S. Elpidio (e in parte in quello di Potenza Picena nell’agglomerato urbano di Porto Potenza Picena). In questi comuni si è concentrato il 54% dell’incremento demografico totale del sistema urbano (circa 61.000 unità) – ed anche il 54% della crescita totale del patrimonio abitativo.

Una seconda prospettiva di analisi riguarda i mutamenti demografici – e quindi residenziali – avvenuti nei nuclei urbani localizzati nel territorio dei vari comuni della municipalità. Una caratteristica del territorio in esame è la numerosità degli insediamenti sia in termini di case sparse – eredità della diffusione dell’istituzione mezzadrile che ha ristrutturato l’intero territorio collinare e vallivo – che di nuclei urbani di piccole dimensioni. Ciò che si osserva è la forte espansione che in genere tali nuclei hanno avuto e in particolare alcuni di essi. In questi casi i nuclei, nell’assumere una propria autonomia, sono usciti dalla tradizionale relazione gerarchica con il centro storico.

L’analisi dei dati sulla dinamica della popolazione, così come la dinamica residenziale, permette di costruire un quadro comunque parziale della territorializzazione del processo di accumulazione del capitale. Per cogliere le nuove densità spaziali è necessario esaminare l’esito dell’investimento nella sua dimensione direttamente spaziale (o territoriale). Attraverso la rappresentazione cartografica, infatti, emerge la forma spaziale della città *in nuce* (vedi carta 1 e carta 2, Appendice A).

Il sistema urbano sovracomunale si è sviluppato lungo due assi gravitazionali principali che si intersecano sulla costa in

corrispondenza del nucleo urbano di Civitanova Marche – il quale ha assunto la funzione di “centro” della città *in nuce*. Un asse gravitazionale si sviluppa per circa 15 km lungo la fascia costiera e contiene gli agglomerati urbani di Porto Potenza Picena, Civitanova Marche e Porto S. Elpidio. Tale asse corre parallelamente alle maggiori arterie di comunicazione (la statale A16, l’autostrada, la linea ferroviaria adriatica). Il territorio corrispondente a questo asse presenta una densità urbana estremamente elevata – su una superficie molto limitata risiede il 60 per cento circa della popolazione totale della municipalità virtuale – ed ha assunto la forma di un *continuum* urbano.

L’altro asse gravitazionale, che corre lungo la Bassa Valle del Chienti, si estende per circa 12 km in direzione est-ovest, cioè dalla costa verso l’interno. Anche questo asse si sviluppa parallelamente e in posizione contigua ad importanti arterie di comunicazione (la statale A14, la superstrada e la linea ferroviaria Civitanova Marche-Albacina) che sono arterie di connessione montagna-collina-costa e anche fra il versante adriatico e il versante tirrenico nel territorio maceratese¹⁹. Negli anni Ottanta, lungo questo asse – nel quale, a partire da insediamenti industriali già esistenti, si colloca oggi una parte rilevante delle attività produttive della municipalità – si sono localizzate anche funzioni terziarie e residenziali. Per alcuni centri urbani di collina, in particolare Montecosaro e Morrovalle, ciò ha significato un processo di de-localizzazione e di espansione delle pertinenti funzioni terziarie e residenziali dal centro storico alle relative ‘periferie’. In entrambi i casi, infatti, le rispettive periferie di valle identificabili nelle frazioni di Montecosaro Scalo e di Trodica si sono sviluppate molto più che i nuclei storici originari. Oltre ad interessare i collegamenti viari verso i rispettivi centri storici, l’espansione insediativa è avvenuta soprattutto lungo la statale A14 tanto che queste “periferie” si sono quasi unite e diventate “luogo

¹⁹ Data la conformazione del territorio in esame, contrassegnato dalla presenza di un corso fluviale principale (il fiume Chienti) orientato in direzione ovest-est e da una alternanza di crinali, versanti e valli con accentuate pendenze, le infrastrutture viarie principali potevano localizzarsi soltanto nel territorio pianeggiante della Valle del Chienti.

centrale” sia in termini di funzione connettiva che in termini di localizzazione delle attività.

La saldatura tra i due assi gravitazionali può essere collocata in prossimità dell’abitato di Santa Maria Apparente – “periferia” di Civitanova Marche – che la intensa attività edilizia (residenziale ma anche commerciale e industriale) ha densificato ed espanso lungo il tracciato della statale A14 fin quasi a creare un *continuum* con il contiguo nucleo urbano di Montecosaro Scalo.

Osservando le rappresentazioni cartografiche si evidenzia, inoltre, come la forma spaziale della città *in nuce* sia l’esito di processi di crescita insediativa avvenuti non nelle aree periferiche del territorio della municipalità bensì al suo interno. Il progressivo proiettarsi dei centri storici collinari verso la pianura e la forte espansione degli insediamenti lungo la Valle del Chienti appena esaminati, nel determinare un nuovo assetto di gravitazione dell’interazione sociale che si colloca al centro del territorio della municipalità, sono un aspetto di questo processo di crescita insediativa interna.

Sullo sfondo della nuova organizzazione spaziale dell’attività antropica, il territorio della campagna funge da tessuto connettivo fra le singole parti – i centri urbani storici e i nuovi addensamenti – della città *in nuce*. Questo spazio quotidianamente attraversato, così come molti altri luoghi urbani, dai membri della collettività locale per raggiungere i luoghi del lavoro, del consumo, della ricreazione e della residenza è diventato oggi parte integrante della nuova città. Ma il suo essere parte integrante della città non deriva solo dal fatto di essere un luogo di attraversamento e di connessione. Processi di localizzazione di attività economiche e residenziali hanno investito in modo intenso e diffuso il territorio della campagna, modificando il suo essere in relazione con il territorio urbanizzato – oltre che intaccando i suoi caratteri tradizionali. E la rappresentazione della campagna come luogo della connessione e come parte integrante del tessuto produttivo e insediativo della città *in nuce* è un aspetto dei caratteri tipici della città dispersa. Una città che contiene al suo interno grandi spazi aperti (campagna, natura) e nella quale si osservano fenomeni di espansione

urbana avvenuta per contiguità in modo compatto accanto a forme di urbanizzazione dispersa del territorio rurale e a fenomeni di saldatura di insediamenti separati o di nascita di nuove densità urbane.

3.3 Il pendolarismo per motivi di lavoro

Le modalità di espansione del settore manifatturiero locale (dis-integrazione verticale dei processi produttivi), la progressiva concentrazione territoriale del terziario pubblico e privato, l'evoluzione del sistema della mobilità che si è modellato sui vincoli geomorfologici e la dinamica insediativa residenziale hanno dato luogo nel territorio della municipalità ad un sistema di intense relazioni tra gli agenti della municipalità stessa. Come emergerà in seguito, l'analisi di tali relazioni e della loro manifestazione spaziale permette di cogliere due punti salienti della nostra indagine. Da una parte, infatti, permette di dare fondamento empirico ai confini territoriali (all'aggregazione territoriale) assunti in questo lavoro attraverso la verifica di quanto siano autocontenute le interdipendenze che si stabiliscono tra gli agenti della municipalità; dall'altra, permette di mostrare le relazioni gerarchiche che si determinano fra le singole parti della municipalità.

Un livello di analisi delle densità relazionali è quello relativo ai flussi del pendolarismo per motivi di lavoro²⁰. Consideriamo innanzitutto il flusso dei pendolari in uscita dai comuni della municipalità in esame, distinguendo quattro situazioni di pendolarismo in termini di comune di destinazione. Nella prima, i lavoratori effettuano spostamenti che si esauriscono all'interno del territorio del comune di residenza. In questo caso, il comune di destinazione coincide con il comune di residenza. Nella seconda sono stati considerati i lavoratori i cui spostamenti avvengono all'interno dell'ambito territoriale della municipalità virtuale. In termini di comuni di destinazione ciò ha significato l'individuazione di un

²⁰ ISTAT, *I sistemi locali del lavoro*, 1997; Sforzi, "Problemi di definizione di sistemi urbani," 1990.

gruppo formato dai comuni della municipalità. Nella terza situazione sono stati selezionati i comuni esterni alla municipalità virtuale che esercitano l'attrazione maggiore nei confronti dei lavoratori che risiedono all'interno del territorio della municipalità. Infine, denominati come "altro", sono stati considerati i comuni residuali nei quali i lavoratori residenti nella municipalità si recano (vedi Tab. 4).

Relativamente al sistema locale nel suo complesso si osserva un valore medio della percentuale di autocontenimento degli spostamenti per motivi di lavoro molto elevato: il 92% dei lavoratori (circa 41.300 unità) effettua infatti spostamenti che avvengono all'interno del territorio della municipalità virtuale. In particolare, nel 77% dei casi i lavoratori risultano occupati nel proprio comune di residenza (circa 35.000 unità), mentre nel 15% dei casi si spostano negli altri comuni del sistema locale (circa 6.900 unità). Coloro che, invece, effettuano spostamenti al di fuori del territorio della municipalità (8% dei lavoratori) si recano soprattutto nei comuni di Macerata e Fermo (complessivamente il 3% circa) e di Ancona e Recanati (rispettivamente lo 0,6%). Infine, nel 3% dei casi i lavoratori pendolari hanno come destinazione comuni che, salvo poche eccezioni, sono marchigiani.

L'analisi del pendolarismo a livello comunale evidenzia, invece, una situazione molto differenziata in termini di autocontenimento degli spostamenti rispetto al proprio territorio comunale. Si hanno indici di autocontenimento che oscillano da un valore massimo dell'89% come nel caso del comune di Montegranaro – che potremmo definire come il più "chiuso" della municipalità – ad un valore minimo del 49% nel comune di Montelupone – il comune più "aperto" della municipalità – nel quale la metà circa dei lavoratori residenti non è occupato all'interno del territorio comunale. Nei restanti comuni della municipalità, il livello di autocontenimento a livello comunale del pendolarismo per motivi di lavoro risulta piuttosto elevato, con valori compresi tra l'80% (nel caso di Civitanova Marche) e il 60% (nel caso di Montecosaro).

Se si eleva il concetto di autocontenimento alla scala del sistema locale – se si considera, cioè, la quota di lavoratori residenti nei

comuni della municipalità che non effettua spostamenti per motivi di lavoro al di fuori del territorio della municipalità stessa –, emerge in questo caso una minore differenziazione tra comuni. Ad eccezione di Montelupone, nel quale soltanto il 75% dei lavoratori ha una occupazione all'interno della municipalità, tutti gli altri comuni hanno indici di autocontenimento elevati che oscillano da un valore massimo pari al 97% (Montegranaro) ad un valore minimo pari all'88% (Potenza Picena).

Un ulteriore aspetto dell'analisi sul pendolarismo riguarda il flusso totale di pendolari che quotidianamente esce da ciascun comune della municipalità per raggiungere il posto di lavoro situato nel territorio degli altri comuni della municipalità o in comuni esterni ad essa²¹. Si tratta di circa 10.500 unità che nel 65% dei casi effettua spostamenti all'interno del territorio della municipalità. Tra questi, il 18% (circa 2.000 individui) – ma la percentuale sale al 28% in rapporto ai pendolari interni alla municipalità – effettua spostamenti verso il comune di Civitanova Marche, il quale si connota, anche in termini di flussi del pendolarismo, quale “centro” della municipalità virtuale²². Rilevante è anche la posizione assunta dai comuni di Sant'Elpidio a Mare e di Porto Sant'Elpidio, verso i quali si dirige rispettivamente il 9% (circa 1.000 unità) e il 7% (800 unità) dei pendolari totali.

L'analisi dei flussi di pendolarismo a livello comunale permette inoltre di evidenziare la presenza, all'interno della municipalità, di alcuni addensamenti relazionali in termini di scambio di forza lavoro tra comuni. I più rilevanti sono quelli individuati dalle relazioni fra Porto Sant'Elpidio e Sant'Elpidio a Mare e fra quest'ultimo e Monte

²¹ I dati relativi a tali flussi sono stati ottenuti a partire dai flussi in uscita relativi a ciascun comune della municipalità depurati dal numero dei lavoratori residenti che non effettuano spostamenti al di fuori dei confini comunali.

²² A Civitanova Marche il numero dei pendolari in entrata dagli altri comuni della municipalità è superiore al numero dei pendolari in uscita verso gli altri comuni della municipalità.

Urano²³ nella periferia sud-orientale della municipalità. Nella periferia sud-occidentale, invece, Montegranaro e Monte San Giusto sono comuni con un grado di chiusura molto elevato ma fra i quali vi è una relazione, benché più debole rispetto ai comuni sopra menzionati.

Una posizione particolare assume il comune di Montelupone, localizzato nella periferia nord-est della municipalità virtuale, il quale ha un buon grado di interazione con Potenza Picena ma risente ugualmente – e in modo abbastanza sensibile – della forza di attrazione esercitata da Macerata e Recanati (entrambi intercettano il 9% dei pendolari in uscita per motivi di lavoro).

3.4 La distribuzione dei servizi

I comuni che compongono la municipalità virtuale hanno una struttura economica e una dimensione molto diverse. Civitanova Marche è il “centro” del sistema urbano. Pur essendo un comune di medie dimensioni (circa 39.000 abitanti nel 2001), è abbastanza più grande degli altri (vi risiede il 28% della popolazione dell’intera municipalità). La sua evoluzione verso il ruolo di centro del sistema urbano può essere spiegata da diversi fattori. Il fatto di avere già negli anni Sessanta, all’inizio del processo di industrializzazione dell’area, una struttura economica di maggiori dimensioni ha certamente costituito una condizione iniziale di vantaggio nei confronti degli altri comuni²⁴. Ma, certamente, anche la sua posizione centrale rispetto al sistema insediativo circostante così come la sua posizione nell’ambito del sistema delle comunicazioni – modellato per altro, dati i vincoli geomorfologici, sui caratteri del sistema fisico – sono stati un fattore

²³ Relativamente al comune di Monte Urano si deve evidenziare che, in quanto comune situato ai confini meridionali della municipalità e, quindi, più periferico, ha una forte connessione in termini di pendolarismo con il comune di Fermo che è parte del sistema locale Fermo-Porto S. Giorgio.

²⁴ Le prime attività industriali (meccanica, fabbricazione del vetro e delle bottiglie, produzione di laterizi e alimentare (mulino)) si insediano a Civitanova Marche tra la fine dell’800 e l’inizio del ‘900 in seguito alla realizzazione dello scalo ferroviario della linea adriatica.

causale. Tuttavia, è soltanto a partire dagli anni Ottanta, quando l'espansione industriale sostanzialmente si arresta e inizia il processo di terziarizzazione, che la municipalità inizia ad avere bisogno di un suo centro – sociale prima che economico – e Civitanova Marche inizia a svolgere questo ruolo. Diventa il luogo dello scambio di beni e servizi – e, di conseguenza, della produzione di servizi –, ma anche il luogo di un insieme di funzioni sociali e relazionali. Diventa, cioè, il centro terziario e ricreativo del sistema urbano.

Il processo di terziarizzazione è stato determinante per la crescita del sistema economico civitanovese. Il passaggio alla terziarizzazione dell'economia civitanovese avviene negli anni Ottanta, quando la quota degli addetti nel settore dei servizi raggiunge il 51% (rispetto al 45% degli occupati alle manifatture). Nel 1991, gli addetti al terziario sono circa 7.000, di cui 5.000 unità (72%) occupate nel terziario privato e 2.000 unità occupate nel terziario pubblico.

Diversamente dal settore manifatturiero che ha un carattere diffuso, il terziario ha, nell'ambito del nuovo sistema urbano, una distribuzione territoriale molto concentrata. Nel solo comune di Civitanova Marche è occupato il 38% degli addetti totali al terziario della municipalità. Con il costruirsi della nuova città si è infatti stabilita una gerarchia territoriale di funzioni che, relativamente al settore terziario, pone il comune di Civitanova Marche in una posizione centrale. Ci si riferisce innanzitutto al suo essere sede di infrastrutture collettive fondamentali che hanno un rilievo sovra-comunale. Relativamente alle infrastrutture viarie, si può osservare che Civitanova Marche ha una stazione ferroviaria il cui bacino di utenza ha un ambito territoriale che va ben oltre il territorio della municipalità stessa. È inoltre sede del casello autostradale che serve l'intero sistema locale data l'intersezione con la superstrada. Riguardo, invece, ai servizi pubblici di grado superiore, Civitanova Marche è sede di un ospedale (e altri servizi sanitari) che, pur essendo soprattutto di riferimento per la collettività della municipalità, ha un bacino di utenza più ampio.

Il ruolo di Civitanova Marche quale centro terziario della municipalità è stato rafforzato – e in modo rilevante – dalla

progressiva convergenza in questo comune di attività di produzione di servizi funzionali alle imprese dell'assetto produttivo della municipalità virtuale. Se si considerano, infatti, le specifiche attività del terziario privato più direttamente collegate alla organizzazione e al funzionamento delle imprese – “intermediazioni monetaria e finanziaria e assicurazioni” e “trasporti, magazzinaggio, comunicazioni” – a Civitanova Marche si osservano valori dell'occupazione in queste attività pari al 50% della corrispondente occupazione totale della municipalità. Valori inferiori – tra il 36% e il 39% – si hanno, invece, con riferimento alle attività del terziario privato associate ai settori del commercio, dei servizi ricettivi (alberghi e ristoranti) e di altri servizi che, in quanto servizi maggiormente legati alla vita quotidiana, hanno in genere una diffusione territoriale più omogenea. Tuttavia, anche in questo caso, la dimensione occupazionale dei servizi legati alla vita di relazione – commercio, ricreazione, cultura – e dei servizi scolastici offerti a Civitanova Marche è tale da collocarla, nell'ambito del nuovo sistema urbano, in una posizione gerarchica superiore.

La progressiva convergenza a Civitanova Marche delle attività terziarie è espressione del consolidarsi di una gerarchia territoriale tipica di una città. Alcune parti della città virtuale assumono il ruolo di luogo centrale – dello scambio di materia e informazione. Altre assumono una funzione industriale, altre ancora una funzione residenziale.

3.5 Confini instabili

Un aspetto rilevante della formazione delle nuove città è la mancanza di corrispondenza tra territorio del nuovo sistema socio-territoriale e meccanismi di decisione collettiva. Per questa ragione i confini della municipalità hanno un carattere virtuale. Quando i confini di un sistema socio-territoriale sono un fatto istituzionale, essi hanno una stabilità formale che si trasforma in orientamento per le scelte individuali – e, naturalmente, per le scelte collettive. Scelte individuali e scelte collettive si rafforzano a vicenda. Nel caso in cui, invece, al suo territorio non corrispondono confini istituzionalizzati,

l'assenza di strategie collettive si riflettono sulla instabilità dei confini.

Anche in relazione alla municipalità di Civitanova Marche – cioè, un sistema socio-territoriale per il quale non esiste ancora una adeguata struttura di *governance* – si può osservare come i suoi confini siano solo *relativamente* stabili. Da una parte, date la configurazione morfologica del territorio e la dinamicità dei sistemi locali limitrofi, le parti esterne del sistema sono soggette alla forza di attrazione di altri centri di gravitazione che negli anni Ottanta iniziano ad assumere una forza relativa. Dall'altra, politiche pubbliche incerte costruiscono creodi che incanalano l'evoluzione dell'organizzazione territoriale in una direzione diversa da quella che conduce alla stabilizzazione della gerarchia spaziale contenuta *in nuce* nella municipalità virtuale²⁵. Ciò si verifica sia al confine meridionale del sistema che in quello nord-occidentale. Nel primo caso il sistema locale di Fermo e nel secondo i sistemi locali di Macerata e di Recanati costituiscono dei riferimenti che creano turbolenze nelle dinamiche territoriali.

Se si guarda al contesto territoriale in cui la città *in nuce* è incastonata dalla specifica prospettiva della struttura produttiva, si può osservare che essa si trova a far parte di un distretto produttivo ad

²⁵ Uno degli esempi più evidenti è costituito dalle politiche di localizzazione dei centri commerciali. Sull'asse centrale della municipalità virtuale, non casualmente in corrispondenza dell'intersezione fra due fondamentali strutture viarie e in posizione baricentrica, si è sviluppato negli ultimi venti anni il centro commerciale dell'intera area. Esso è tuttavia difficilmente raggiungibile dalla parte sud della municipalità virtuale perché ciò comporterebbe l'attraversamento dell'area più densa e congestionata dell'intera municipalità. Sullo sfondo di un ritardo nella soluzione di questo problema di connessione, Porto Sant'Elpidio, anche nel tentativo di recuperare parte delle funzioni commerciali che aveva ceduto a Civitanova Marche, ha incentivato la realizzazione di un centro commerciale nel proprio territorio. Quest'ultimo ha parzialmente rimodellato la collocazione spaziale delle maglie economiche, essendo posto in una posizione che ha attratto non solo la parte sud della Municipalità ma anche una parte consistente della parte nord. La cesura fisica del fiume Chienti e la cesura istituzionale dell'appartenenza a due diverse province, benché in linea di principio facilmente superabili, hanno determinato un gioco a somma zero in termini economici.

elevata specializzazione e fortemente orientato alla produzione di calzature. Si tratta di un distretto di rilevanza nazionale ed europea che si è formato a partire da un nucleo originario di Comuni – Montegranaro, Monte Urano, S. Elpidio a Mare e Monte San Giusto – e dal quale si sono irradiati nelle aree circostanti processi di diffusione spaziale del settore calzaturiero. In questa area a cavallo fra le due province di Ascoli Piceno e Macerata si è storicamente concentrata la produzione di calzature nelle Marche²⁶.

Il distretto si articola oggi in tre sistemi locali contigui che hanno come comuni centroidi quelli di Civitanova Marche – la municipalità in esame –, di Fermo e di Macerata. Questi tre sistemi locali comprendono una popolazione totale di 263.000 abitanti (1991) e si estendono su una superficie totale di 784 kmq. Sono sistemi locali diversi per scala e struttura. Tra questi, il sistema locale di Civitanova Marche – con il 48% della popolazione totale del distretto, il 57% degli addetti totali, il 78% degli addetti alle calzature – è quello di maggiori dimensioni. I tre sistemi hanno tuttavia in comune la dominanza del settore calzaturiero nell'ambito delle attività manifatturiere. Gli addetti al settore calzaturiero del distretto sono circa 34.000 (Censimento industria 1991) e costituiscono il 68% degli addetti totali alle attività manifatturiere.

Si può affermare che proprio per la loro forte dinamica, questi tre sistemi hanno confini mobili, che si modificano anche come risultato delle politiche territoriali messi in atto a livello comunale. Le aree di confine – soprattutto quelle che si trovano nella parte meridionale della città in nuce – potrebbero cambiare appartenenza sulla base di un ri-orientamento delle mappe territoriali degli agenti e mobilità giornaliera.

²⁶ Nel 1961, l'87% degli addetti al settore calzaturiero nelle Marche era occupato in imprese localizzate in queste province. Tale concentrazione territoriale si è accentuata nel tempo fino a diventare quasi assoluta. Nel 1996, secondo i dati del Censimento intermedio, la percentuale degli addetti totali alle calzature occupati nelle province di Ascoli Piceno e Macerata è salita al 94% circa.

4. Una traiettoria di sviluppo locale

4.1 *L'espansione del settore manifatturiero*

Lo sviluppo dell'industria manifatturiera nel sistema locale in esame è stato esemplare di un modello che è si è soliti definire “distrettuale”²⁷. Con più di 5.000 imprese che operano nel settore manifatturiero – ve ne erano 1.500 nel 1951 – e con circa 27.000 addetti occupati nel solo settore delle calzature, cuoio e pelli il sistema produttivo della nuova città ha caratteristiche tipiche. Reti di imprese costruite sui bassi costi di transazione hanno raggiunto e mantenuto un livello di competitività che ha permesso all'occupazione manifatturiera di passare da 6.500 unità nel 1951 a 35.000 unità circa nel 1991 (Fig. 3, Appendice A).

Con il 78% dell'occupazione totale manifatturiera concentrata nel settore calzaturiero, il sistema produttivo manifatturiero della municipalità ha un carattere monoprodotto. Esso era già specializzato nel 1961, benché in grado inferiore, occupando le calzature il 64% degli addetti totali alle manifatture. Il settore calzaturiero è stato, dunque, il settore trainante del processo di industrializzazione della municipalità (Fig. 4. Appendice A).

Si tratta di un settore che, come si è detto, mostra la tipica struttura che in Italia gli analisti associano al concetto di “distretto industriale”: un sistema produttivo basato su un grado estremamente elevato di dis-integrazione verticale. In termini territoriali questo modello produttivo si è diffuso sul territorio spesso nella forma della “città fabbrica”: un sistema di laboratori e imprese territorialmente diffuse ed integrate che ha formato un tessuto urbano misto nella sua forma estrema (casa-fabbrica, casa-laboratorio) e densità relazionali estremamente elevate²⁸. Nel 1991 le unità locali operanti in questo

²⁷ Cfr. Becattini, “Riflessioni sul distretto industriale marshalliano come concetto socio-economico”, 1989.

²⁸ Questo carattere appare, oggi, in generale più limitato – in seguito alla realizzazione di

settore produttivo sono circa 3.500 e rappresentano il 68% delle unità locali totali manifatturiere. Rispetto al 1961, la scala del settore calzaturiero è più che quadruplicata sia in termini di occupazione che di unità locali. Tale espansione – avvenuta in seguito alla crescita di imprese già esistenti e alla nascita di nuove imprese all'interno del sistema locale (“sviluppo endogeno”) – è stata molto elevata fino agli anni Ottanta, con tassi di crescita del 90% nell'arco temporale 1971-61 e dell'86% nel decennio successivo. Negli anni Ottanta, in seguito ad un insieme di fattori che hanno modificato lo scenario internazionale e nazionale – in particolare, l'oscillazione dei tassi di cambio, l'emergere di nuovi distretti calzaturieri in Italia, l'entrata sui mercati internazionali di nuovi paesi –, il settore calzaturiero della municipalità ha subito un processo di ristrutturazione che ha determinato una riduzione dell'occupazione di 2.000 addetti circa (-7%) e delle unità locali di 67 unità (-2%).

L'elevato grado della dis-integrazione verticale del processo produttivo calzaturiero appare subito evidente se si considera che la dimensione media aziendale delle unità locali calzaturiere è di 8 addetti. Tuttavia, sono i dati relativi alla struttura del processo produttivo calzaturiero che permettono di cogliere maggiormente quanto sia dominante il carattere della frammentazione produttiva in questo settore. Secondo i dati del Censimento intermedio 1996, nel 62% delle unità locali che ricadono nelle classi di addetti fino a 5 unità (circa 2.000 unità locali) è occupato il 17% degli addetti totali alle calzature (circa 4.600 addetti). Se si considerano le classi di addetti fino a 9 unità, si ha che il 76% delle unità locali calzaturiere occupa il 29% degli addetti in questo settore.

4.2 Il sistema locale di produzione

Il sistema economico della municipalità è cresciuto quasi esclusivamente intorno al settore calzaturiero. Le attività calzaturiere

infrastrutture pubbliche e aree industriali dove si sono rilocalizzate vecchie e nuove imprese e laboratori – e più circoscritto a determinati centri urbani (ad esempio, Montegranaro, Monte Urano, Monte San Giusto).

rappresentano il 48% degli occupati totali della municipalità. Prima della crisi calzaturiera degli anni Ottanta esse erano giunte a costituire il 52% degli occupati totali. Dato l'elevato grado di specializzazione calzaturiera del sistema produttivo locale, si può affermare che la crescita del sistema locale sia avvenuta secondo un modello che può definirsi "orientato alle esportazioni"²⁹.

La domanda di lavoro generata dall'espansione industriale è stata tale da creare localmente, per circa tre decenni, una costante carenza di offerta di lavoro. Tale carenza ha stimolato flussi migratori molto intensi che, a loro volta, hanno generato una forte dinamica del settore delle costruzioni. Con una crescita di circa 2.200 addetti fino agli anni Ottanta (+400%), l'edilizia legata alla costruzione della nuova città – accumulazione di elementi fondo nella forma di abitazioni ma anche, ovviamente, di strutture produttive e relative infrastrutture collettive – è stata un settore chiave dell'economia locale. Nel 1981 l'occupazione edile rappresenta ancora una quota pari al 5% dell'occupazione totale.

La crescita in termini occupazionali del sistema locale di produzione è stata consistente. L'occupazione totale è di 56.000 addetti circa nel 1991. Limitatamente al settore delle manifatture che costituisce il 62% dell'occupazione totale e per il quale è possibile ricostruire l'evoluzione occupazionale nell'arco temporale 1951-1991, si è trattato di un incremento di 28.000 addetti circa (da 6.500 unità nel 1951 a 34.700 unità nel 1991).

Il sistema economico della municipalità virtuale ha sempre avuto una forte connotazione industriale. Ancora nel 1991 il 60% degli addetti è occupato in questo settore (37.000 unità), mentre nel terziario

²⁹ Benché la riflessione sui *modelli di sviluppo* seguiti dai sistemi locali italiani non sia ancora molto ampia – con eccezione dell'analisi dei modelli distrettuali – vi sono stati degli studi che hanno delineato il campo di indagine (Becattini, 1989; Crivellini e Pettenati, "Modelli locali di sviluppo", 1989; Camagni, "Local 'milieu', Uncertainty and Innovation". 1991; Garofoli, *Modelli locali di sviluppo*, 1994). Per la proposta metodologica di un'analisi comparata delle traiettorie di sviluppo dei sistemi urbani in Italia si veda Costa, Martellato e van der Borg, "L'economia del sistema urbano e regionale italiano", 1990.

privato e pubblico è occupato rispettivamente il 24% e il 10% degli addetti totali (13.000 unità nei servizi privati e 5.600 unità nei servizi pubblici)³⁰.

Escludendo i servizi pubblici per i quali non si dispone dei dati necessari per ricostruire la loro evoluzione nell'arco temporale 1951-91, la municipalità virtuale ha quadruplicato la sua base produttiva. L'incremento occupazionale totale nell'industria e nei servizi privati di 40.500 unità è avvenuto a tassi particolarmente elevati benché decrescenti – fino alla fine degli anni Settanta. Il lieve incremento della base produttiva della municipalità virtuale (1,6%) avvenuto tra il 1981 e il 1991 è stato determinato dall'espansione del settore terziario (+3.800 addetti), la quale ha compensato la dinamica negativa del settore industriale (-3.000 unità circa)³¹.

Il settore terziario della municipalità è quasi totalmente autoreferenziale: non produce servizi esportabili ma servizi localmente domandati. Il livello di attività del settore terziario è direttamente influenzato dalle condizioni del settore manifatturiero che, a sua volta, è dominato dal settore calzaturiero. In definitiva, l'economia della città *in nuce* ha una dipendenza praticamente completa dal settore calzaturiero.

4.3 *Il capitale umano*

Il fattore caratterizzante della coalescenza territoriale che ha

³⁰ Si tratta di un carattere che in alcuni comuni del sistema (S. Elpidio a Mare, Monte Urano, Montegranaro, Monte San Giusto e Montecosaro) diventa dominante, essendo il rapporto tra gli addetti all'industria e gli addetti totali superiore al 70%. Benché in valore assoluto Civitanova Marche abbia il maggior numero di addetti all'industria della municipalità (circa 6.000 unità), è l'unico comune in cui il peso del settore industriale è oggi inferiore a quello del terziario.

³¹ Fra i singoli sistemi comunali si osservano, tuttavia, evoluzioni assai diverse sia per intensità che per direzione. Per i comuni di maggiori dimensioni gli anni Ottanta sono stati gli anni della de-industrializzazione. La riduzione della base industriale è avvenuta in 6 comuni, ha interessato soprattutto il calzaturiero ed è stata particolarmente rilevante a Porto S. Elpidio (-2.000 addetti circa).

condotto alla formazione della nuova città è stato, come si è già delineato nel corso dell'analisi, il considerevole incremento della densità antropica. A partire dagli anni Sessanta, la crescita industriale ha infatti generato una carenza nell'offerta del mercato del lavoro locale che ha alimentato una dinamica demografica in termini di flussi migratori fino ad oggi sempre positiva. In effetti, benché in quegli anni l'occupazione nel settore agricolo fosse ancora molto rilevante – nel 1951 il 50% della popolazione residente attiva era ancora occupato in agricoltura –, la forza lavoro che questo settore poteva liberare non è stata sufficiente ad alimentare il mercato del lavoro locale.

Nei soli anni Cinquanta e Sessanta – i due decenni della crescita demografica più rilevante e nei quali si osservano valori pari rispettivamente al 19% e al 30% – il saldo migratorio è stato pari a 20.000 unità. Nello stesso periodo, anche la dinamica relativa al movimento naturale è stata elevata, dando luogo ad un incremento demografico di circa 16.000 unità. Ancora nel periodo 1974-1998 saldi migratori positivi – la cui dinamica è stata tuttavia di minore intensità – hanno determinato una crescita demografica di 14.000 unità circa. Nello stesso periodo, l'evoluzione dei nati e dei morti ha generato una parabola positiva ma rapidamente discendente fino alla fine degli anni Ottanta, dopodiché si hanno saldi naturali negativi.

L'evoluzione demografica esaminata ha determinato un cambiamento della struttura della popolazione della municipalità. Rispetto al 1971, la popolazione censita nel 1991 mostra un evidente decremento – sia in valori assoluti che percentuali – della quota di individui di età inferiore a 14 anni e un altrettanto evidente incremento – anche in questo caso sia in termini assoluti che percentuali – della quota di individui di età superiore a 65 anni (Fig. 5, Appendice A).

Inoltre, diminuisce la quota di popolazione corrispondente alla fascia di età compresa fra 15-24 anni, mentre aumentano i valori relativi alle fasce centrali di età. Tuttavia, se si osserva l'evoluzione della consistenza demografica di ciascuna fascia di età emerge che nell'arco temporale considerato le prime tre fasce di età (popolazione fino a 34 anni) mostrano una parabola discendente mentre alle fasce di età da 35 anni in poi si associano parabole crescenti.

Lo sviluppo economico della municipalità e la sua maggiore articolazione in termini di attività produttive – soprattutto nell’ambito del terziario – hanno progressivamente espresso e stimolato una domanda di capitale umano professionalmente più diversificato e qualifiche professionali che richiedono itinerari formativi di grado superiore. In termini di scolarizzazione, questo processo di crescita formativa si è tradotto, nell’arco temporale 1981-1991, in un incremento del 20% della popolazione (di età superiore a 6 anni) che possiede un titolo di studio. Nel 1991, coloro che possiedono un titolo di studio (compresa la licenza elementare) rappresentano l’82% della popolazione di età superiore a 6 anni. Tale valore era pari al 72% nel 1981. Rimane, tuttavia, molto elevata – 18% della popolazione di età superiore a 6 anni – la percentuale degli alfabeti che non possiedono un titolo di studio e degli analfabeti (circa 23.000 individui).

Per quanto concerne il grado di istruzione, ci troviamo di fronte ad un sistema sociale che solo limitatamente ha accresciuto il livello di formazione scolastica. Ancora il 65% della popolazione è costituito da coloro che hanno un livello formativo medio-basso (licenza elementare e licenza media inferiore), mentre rimangono un numero limitato coloro che hanno avuto un itinerario formativo corrispondente al conseguimento del diploma e/o della laurea. I diplomati, benché il loro incremento rispetto al 1981 sia stato del 93%, rappresentano il 29% della popolazione. I laureati, invece, hanno avuto un tasso di crescita inferiore (53%) e costituiscono soltanto il 2% della popolazione. A questo riguardo, è comunque verosimile ipotizzare che il sistema produttivo della municipalità non riesca ancora a soddisfare la domanda di qualifiche professionali più elevate e che, invece, il sistema sociale già esprime. È probabile, infatti, che la collettività abbia prodotto laureati che hanno trovato una occupazione al di fuori del territorio della municipalità.

5. La costruzione della città: temi

5.1 I costi sociali della transizione territoriale

Dal punto di vista della sua organizzazione territoriale, la città in esame è una città dispersa. Poiché si tratta di una città nata per coalescenza territoriale, e non per espansione a partire da un nucleo urbano, la forma che questa dispersione ha assunto è diversa da quella che caratterizza altri modelli insediativi rarefatti. Ad esempio, quella che si manifesta come conseguenza dello *sprawl* urbano o quella che caratterizza la cosiddetta “città diffusa”.

Nel caso della città dispersa che si forma per coalescenza territoriale, le discontinuità degli insediamenti e delle funzioni sono maggiori e i territori interclusi costituiti dagli spazi naturali e agricoli relativamente più estesi. All’interno dei confini della città in esame, ad esempio, si è avuto un forte incremento della densità insediativa che ha determinato una progressiva riduzione e frammentazione degli spazi aperti e della campagna e la formazione di alcuni *continuum* urbani. Resta, tuttavia, ancora oggi una città frastagliata in un grado molto elevato: le mappe cognitive degli agenti – e l’elevata *propensione alla mobilità in auto* – organizzano in forma di città un territorio che, da un punto di vista insediativo, si presenta come un insieme di luoghi *distanti*.

Su questo sfondo, si pone in modo del tutto pertinente il tema dei costi sociali del processo economico nella città dispersa³². Si pone sia in termini assoluti, come per ogni processo economico, che – ed è questa la prospettiva assunta nella presente analisi – in termini relativi: quanto diversi sono i costi sociali del processo economico nella città dispersa rispetto, ad esempio, alla città compatta. La prospettiva comparata è tanto più importante quanto più il tema in sé dei costi sociali è considerato rilevante. In effetti, lo spostamento di attenzione

³² Cfr. Camagni, Gibelli, Rigamonti, *I costi collettivi della città dispersa*, 2002.

sulla sostenibilità ambientale e sociale del processo economico avvenuta nella riflessione e nelle politiche nell'ultimo decennio ha portato al centro dell'attenzione la relazione tra modelli insediativi e costi sociali.

I costi sociali della città dispersa – ovvero, la *differenza* di costi sociali del processo economico dovuta specificatamente alla dispersione insediativa – si possono interpretare come costi di transizione se si fa l'ipotesi secondo la quale, in un orizzonte temporale di medio periodo, si raggiungerà un grado di compattezza urbana e di ordine nella distribuzione spaziale delle funzioni tipici di una città compatta. Tali costi possono essere tuttavia interpretati come costi permanenti se non si ritiene che la forma insediativa dispersa possa diminuire entro tempi brevi – o se, addirittura, si ritiene che sia destinata ad aumentare.

La principale fonte di costi sociali della città dispersa è la mobilità. Nella città dispersa – soprattutto nella città dispersa nella sua forma estrema, come è appunto la città oggetto di analisi – la mobilità svolge un ruolo cruciale. Solo una forma esasperata di mobilità *fondata sull'auto* permette alla città virtuale di diventare reale. Permette, cioè, agli individui di effettuare le transazioni che alimentano i loro processi di autoproduzione e consumo e alle imprese di realizzare i processi di produzione sullo sfondo di una disintegrazione verticale della produzione molto elevata (o, come nel caso dei sistemi produttivi a carattere distrettuale, *particolarmente elevata*).

Il tema dei costi sociali della mobilità può essere declinato sia in termini meso-economici che micro-economici³³. In primo luogo, esso riguarda l'ammontare, a livello di sistema locale, dei costi sociali generati dal processo economico – in particolare, generati dal carattere

³³ Il concetto di “costo sociale” viene utilizzato in questo lavoro come nella tradizione neo-istituzionalista aperta dal classico contributo di K. W. Kapp (*The Social Costs of Business Enterprises*, 1948). Per una discussione dei caratteri salienti di questo programma di ricerca vedi Calafati, “Il degrado ambientale come fallimento del mercato?”, 1997.

disperso dell'insediamento³⁴: inquinamento atmosferico e acustico, consumo di risorse (suolo, energia) consumo di tempo. Questi costi sociali si possono calcolare a livello di intero sistema e la loro rilevanza sta nel fatto che essi *riducono l'efficienza totale del sistema* – misurata dal rapporto tra produzione e benessere sociale. Rendono inoltre il processo economico meno sostenibile da un punto di vista ambientale.

Una parte di questi costi può essere eliminato attraverso l'investimento pubblico. Ciò, tuttavia, non modifica l'efficienza sociale del sistema poiché la riduzione dei costi sociali prodotti dall'investimento equivale ad un mancato incremento di benessere (le risorse hanno, evidentemente e comunque, un costo opportunità). L'inefficienza sociale della città dispersa si palesa sia misurando i costi sociali, sia misurando gli investimenti compensativi.

Nella città dispersa la dimensione micro-economia dei costi individuali è altrettanto importante della dimensione meso-economica per il fatto che la distribuzione tra la collettività dei costi sociali è fortemente diseguale. Nella città *in nuce* vi sono individui per i quali i costi sociali della mobilità sono particolarmente elevati. Si può dire che la città dispersa funziona soltanto nella misura in cui riesce ad imporre ad un certo numero di individui di sopportare costi sociali particolarmente elevati – individui che, per diverse ragioni, non sono in grado di esercitare né l'opzione dell'uscita né quella della voce rispetto ai danni generati dal processo economico.

Nella città *in nuce* in esame alcuni dei luoghi di massima congestione del sistema stradale sono anche luoghi di massima densità abitativa. La Statale 16, lungo la quale si svolge una parte consistente della mobilità interna essendo un asse di connessione della città – ma anche una infrastruttura con funzioni di attraversamento –, che si estende in direzione nord-sud per tutta la lunghezza della città nell'area più densamente popolata del suo territorio. In alcuni punti, il

³⁴ Con riferimento alla organizzazione della mobilità come si esprime date le norme di comportamento e la dotazione infrastrutturale e le regole di accesso alle infrastrutture pubbliche.

livello dei costi esterni del traffico è talmente elevato da azzerare, di fatto, il valore del servizio degli immobili, con la conseguenza che il loro decadimento e abbandono determina situazioni di degrado di parti del tessuto urbano. Non è raro trovare proprio nei luoghi centrali della città edifici abbandonati o utilizzati in forme che non richiedono manutenzione – e ciò come conseguenza dei costi esterni della mobilità.

I costi pubblici compensativi da sostenere per ridurre i costi sociali in alcuni specifici luoghi sarebbero enormi. Di fatto, si è favorita una riconfigurazione sociale dell'insediamento che ha condotto gli individui con minori possibilità di voce e di uscita ad insediarsi (o continuare a vivere) in aree in cui si manifestano costi esterni molto elevati.

Alla riduzione dei costi sociali della mobilità nella città *in nuce* può certo contribuire un adeguamento infrastrutturale che migliori la mobilità. Ma anche l'organizzazione spaziale delle funzioni e il grado di compattezza degli insediamenti sono fattori molto importanti. Da una parte, le infrastrutture per la mobilità (e la regolazione della mobilità stessa) così come l'organizzazione spaziale del processo economico dovrebbero essere progettate alla scala della città che la città *in nuce* anticipa. Dall'altra, l'aumento della densità insediativa – e, quindi, lo sviluppo verso l'interno – dovrebbe essere il filo conduttore di ogni politica di regolazione della territorializzazione degli investimenti privati.

5.2 Gerarchie territoriali in evoluzione

Nella descrizione della città *in nuce* – della sua evoluzione e trasformazione – un aspetto importante è l'analisi dei cambiamenti di ruolo delle parti di territorio coinvolte nelle trasformazioni che generano e rigenerano le gerarchie territoriali. In effetti, i processi di coalescenza territoriale determinano, si può dire per definizione, *profondi* cambiamenti nella gerarchia territoriale. Si è già esaminato il processo di riconfigurazione dei luoghi centrali della città – il quale, in quanto determinato soprattutto da processi di auto-organizzazione, può considerarsi come la manifestazione diretta della coalescenza

territoriale. Altrettanto importante, tuttavia, è riflettere sui cambiamenti delle gerarchie territoriali, le quali sono speculari ai processi di formazione dei luoghi centrali.

Poiché la città *in nuce* in esame è una città dispersa, nella quale domina la mobilità con l'auto, un aspetto fondamentale della gerarchia territoriale riguarda il movimento delle risorse all'interno della città: la configurazione e riconfigurazione nel tempo dei luoghi di intersezione della mobilità. Si tratta di cambiamenti importanti non solo, come richiamato nel paragrafo precedente, perché ciò modifica la distribuzione territoriale dei costi esterni della mobilità – e, conseguentemente, la distribuzione interpersonale dei costi sociali. Ma anche perché ridefinisce in misura molto forte i valori della rendita urbana all'interno della città *in nuce*.

Innanzitutto, si può osservare che i centri storici dei comuni della città hanno in genere perso la loro connotazione di luoghi di gravitazione locale per diventare “parti” del più ampio sistema urbano. In particolare sono ora parte di un sistema dei luoghi centrali, ciascuno con propri ruoli e funzioni all'interno della nuova configurazione gerarchica. Questo cambiamento non è stato privo di effetti negativi. Pur essendo parti di un sistema locale che mostrava una straordinaria capacità di accumulazione e di crescita – ed una fortissima dinamica edilizia anche legata all'aumento della popolazione –, praticamente tutti i nuclei storici hanno subito un forte degrado negli anni di più intensa industrializzazione. Soltanto nell'ultimo decennio, con il recupero di una meglio definita funzione residenziale, i nuclei storici – tutti di notevole valore storico-architettonico – hanno recuperato in termini di grado di manutenzione e qualità urbana. Si tratta, tuttavia, di un tema ancora da declinare sullo sfondo della costruzione della città.

Tutti i comuni della municipalità hanno avuto nel periodo in esame (1950-2000) una consistente crescita demografica ed economica. Da questo punto di vista, nessuno dei singoli sistemi comunali ha il carattere della marginalità³⁵. Tuttavia, si possono

³⁵ Vi sono processi di coalescenza territoriale che invece determinano sistemi locali nei

osservare dinamiche di specializzazione funzionale – alle quali si associano dinamiche di evoluzione della qualità urbana. Ad esempio, la forte connotazione industriale dei propri sistemi economici comunali, come si è visto in precedenza, attribuisce a comuni quali S. Elpidio a Mare, Montecosaro, Monte San Giusto, Monte Urano, Montegranaro il ruolo di “quartieri industriali” della città³⁶.

Il grado di congestione dell’attività di mobilità, il grado di inquinamento acustico e atmosferico, l’efficienza dei servizi di base, la qualità formale del costruito, la disponibilità e la qualità degli spazi per la socializzazione e per il tempo libero sono elementi che definiscono un insieme di servizi che definiscono la qualità urbana. È un carattere proprio della città la possibilità che la qualità urbana non sia distribuita uniformemente all’interno del suo territorio. Oltre ad essere un fattore diretto di utilità per le collettività locali, i servizi che identificano la qualità urbana hanno, rispetto alle attività economiche, un rapporto di funzionalità che può essere molto diverso. Se per un luogo centrale terziario e ricreativo come la città di Civitanova Marche la qualità urbana è un requisito necessario per essere luogo di attrazione di attività umane – o persino un fattore di potenziale crisi qualora l’ambiente urbano si impoverisse –, per la città-fabbrica la qualità urbana è un fattore secondario che l’essere luogo della produzione e della mobilità contribuisce a deteriorare. In assenza di una politica di orientamento o di regolazione dei processi di trasformazione locali, i caratteri tipici della città-fabbrica generano effetti negativi sulla qualità urbana. Da questo punto di vista, anche all’interno della città dispersa sono all’opera processi di causalità circolare cumulativa che tendono a rafforzare determinate traiettorie.

quali alcune parti hanno il carattere della marginalità e una dinamica di declino (cfr., per uno studio di caso, Compagnucci, “Sviluppo senza crescita”).

³⁶ Da un’altra prospettiva si può analizzare questo aspetto osservando come Monte Urano – che ha una occupazione nei servizi inferiore al 20% – sia un caso estremo di comune che cede al territorio circostante gran parte delle funzioni terziarie. (Questa evidente differenza nella dimensione del settore terziario riflette appunto la gerarchia territoriale di funzioni che si è stabilita con il costruirsi della città.)

Lo scenario evolutivo di alcuni sistemi comunali o anche di parti di sistemi comunali in periferia – industriale e residenziale – della municipalità virtuale appare come probabile. Il peggioramento nella disponibilità e nella qualità dei beni e servizi collettivi che una città offre si traduce, di fatto, in una riduzione del benessere sociale della collettività locale. (Il peggioramento della qualità urbana e la disponibilità di abitazioni determineranno una riduzione del valore degli immobili e del prezzo degli affitti, con la conseguenza di un ricambio nella residenza e di un mutamento nella struttura della popolazione residente: entrano persone con redditi “bassi” ed escono persone con redditi “alti”.)

Nella città dispersa si deve tuttavia scendere di scala per analizzare e valutare le gerarchie territoriali – e, in particolare, per affrontare la questione delle periferie interne, dei luoghi, a volte, molto ridotti di degrado urbano e sociale. Da una parte, ci sono luoghi periferici rispetto alla divisione istituzionale del territorio che sono invece centrali in termini di città *in nuce*. Si tratta di luoghi che, pur manifestandosi come evidenti stati di dis-equilibrio, non entrano nei processi di valutazione istituzionalizzati per il fatto che i benefici avrebbero una dimensione intercomunale e i costi una dimensione comunale. Praticamente tutte le aree interne alla municipalità sulle quali passano i confini amministrativi dei singoli comuni – spesso le più intensamente utilizzate in termini di mobilità – manifestano evidenti segni di degrado urbano. Soltanto una corretta distribuzione dei costi e benefici tra i soggetti istituzionali, realizzabile attraverso forme di cooperazione, potrebbe permettere di assumere decisioni collettive opportune³⁷.

³⁷ La cooperazione istituzionale per decisioni specifiche si scontra con i costi di transazione (costi di cooperazione). Ciò pone il problema di ristabilire una procedura di cooperazione per classi di decisioni collettive a valenza trans-comunale – e non per singole decisioni. Si tratta di un problema che è da tempo all’attenzione degli analisti e dei decisori pubblici in Europa per sistemi territoriali di scala vasta (Camagni, Gibelli, Rigamonti, *I costi collettivi della città dispersa*, pp. 60-65). Tuttavia, alla scala territoriale del caso in esame, almeno in Italia, è un tema trascurato.

5.3 *Il contado*

Un aspetto della città *in nuce* è il nuovo – e problematico – rapporto città-campagna che essa definisce. Questo rapporto presenta diverse possibilità evolutive. Anche immaginando, e sostenendo attraverso politiche urbane e territoriali, un aumento di densità degli insediamenti, a partire dalla situazione attuale non è ipotizzabile – e neppure desiderabile – una scomparsa delle aree agricole interne alla città. In effetti, da carattere costitutivo della dispersione insediativa la campagna può diventare un elemento costitutivo del progetto di una città.

Nelle forme tradizionali di città, la campagna costituiva quella parte del territorio comunale che si estende a partire dall'edificato (nelle Marche, spesso racchiuso entro la cinta muraria) e, quindi, esterna ad esso. Oggi, la “campagna” si trova anche – e soprattutto – all'interno dell'edificato della municipalità virtuale, all'interno cioè della città dispersa. La campagna, estendendosi fra i vari nodi che definiscono il nuovo sistema territoriale, costituisce l'elemento di connessione di tali nodi ed è parte integrante della città dispersa. Basta osservare la carta dell'uso del suolo per rendersi conto di questa trasformazione³⁸.

La nascita di città per coalescenza – che presentano rarefazioni urbane interne – sta tuttavia conducendo, sullo sfondo delle nuove metriche sulla base delle quali la città funziona, *alla ricostruzione del contado*. La campagna, nel suo *essere ora interna alla città dispersa*, è un territorio continuamente attraversato dagli abitanti nei loro spostamenti quotidiani (lavoro, studio, fruizione di servizi pubblici e privati). E, nell'essere quotidianamente attraversata, è “entrata” come luogo fisico nella vita quotidiana di una parte rilevante degli abitanti della città – allo stesso modo di tanti altri luoghi urbani con cui quotidianamente entrano in contatto. Il territorio “campagna” fa oggi

³⁸ Negli ultimi decenni, in modo definitivo, nelle società moderne la città è sembrata disconnettersi completamente dalla *sua* campagna – diventata soltanto suolo per la sua espansione. La campagna non è stata più il territorio esterno alla città da cui si estrae generi alimentari e ci si reca per scopi ricreativi.

parte del vissuto quotidiano anche di chi non ha con esso rapporti diretti di lavoro o di residenza. E, come altri luoghi urbani, è un elemento, almeno potenziale, dell'identità locale.

La campagna è anche un elemento fondamentale della qualità urbana della città *in nuce*. In essa – e soprattutto con riferimento ad un progetto di città che superi la città dispersa – la campagna può avere con la comunità locale una relazione sia ecologica che economica. Da una parte, essa contiene ecosistemi – contigui al sistema insediativi – con una forte valenza ambientale – offrendo così servizi ecologici alla comunità locale. Dall'altra, essa diventa luogo di attività ricreative funzionali ai processi di consumo della popolazione locale – e facilmente raggiungibili – perché, appunto, contigue agli insediamenti urbani.

Nella città dispersa lungo il processo di transizione verso la città sostenibile si pone, quindi, il tema della regolazione dell'evoluzione della campagna. Tema che si può declinare solo attraverso una riappropriazione della campagna da parte della città: la città *in nuce* ha bisogno di proiettare le proprie dinamiche culturali, tecnologiche, sociali sulla campagna, rendere la campagna funzionale al progetto di incremento della qualità urbana, di diversificazione settoriale e sociale, di compattamento dell'insediamento. Nella città dispersa che vuole diventare città-città, la campagna interna ai suoi confini riassume la forma storica del contado.

5.4 L'identità urbana

Da un punto di vista economico il concetto di identità urbana può essere espresso come una relazione spaziale tra il capitale e l'investimento – oppure, in altri termini, come relazione tra spazio del processo economico e territorializzazione dell'innovazione³⁹. Come si è detto in precedenza (vedi par. 3.1), un sistema locale è riconoscibile da tre prospettive: a) sulla base della configurazione territoriale del capitale artificiale e degli spostamenti degli individui (e delle risorse);

³⁹ Per un'analisi del concetto di identità urbana da un punto di vista economico vedi Calafati, "Coalescenza territoriale e identità urbana", 2002.

b) con riferimento allo spazio sul quale vengono proiettate le strategie di apprendimento territoriale degli individui e delle organizzazioni, Il territorio all'interno del quale gli agenti esplorano la possibilità di modificare/ampliare il loro campo relazionale e introdurre innovazioni nel loro processo economico; c) con riferimento alla territorializzazione dell'investimento, ovvero la proiezione spaziale delle strategie di sviluppo individuali. Non soltanto il capitale accumulato al momento t ma anche l'investimento su un dato arco temporale presentano una configurazione spaziale ordinata. Ogni agente che opera all'interno di una data città considera la città come lo spazio della propria strategia di sviluppo, ovvero lo spazio nel quale disporre gli elementi fondo che utilizzerà e comporre la costellazione di transazioni necessaria per i propri processi. Naturalmente, la territorializzazione dell'investimento ha sempre di fronte, da una prospettiva locale, l'alternativa uscita-lealtà territoriale – e il grado di auto-contenimento delle strategie di sviluppo individuale è sempre relativo. L'identità urbana è la consapevolezza che la territorializzazione dell'innovazione è una scelta all'interno di una funzione di valutazione che ordina la diade uscita-lealtà: ogni atto di investimento può essere effettuato all'interno o all'esterno del sistema.

Nel caso della città *in nuce* oggetto di esame, il processo di coalescenza si è espresso in maniera fondamentale nella costruzione di una nuova identità urbana. Vi è stato, come si è detto in precedenza, un aumento della densità degli elementi fondo determinato dall'incremento della popolazione e del capitale per unità di popolazione, ma vi è stato soprattutto un ampliamento della metrica del processo economico. Inoltre, come ha evidenziato l'analisi sul campo, vi è stata una integrazione delle mappe territoriali che guidano i processi di apprendimento, così come vi è stata una integrazione delle mappe territoriali che orientano la territorializzazione dell'innovazione e dell'investimento.

Come conseguenza, gli individui – e le imprese – costruiscono oggi la funzione di valutazione che connette la diade uscita-lealtà territoriale sul territorio della città *in nuce*. Gli investimenti si territorializzano sull'interno spazio fisico e sociale della città nuce sulla base delle opportunità che esso offre – senza alcun riferimento al

territorio comunale.

Il fatto che l'identità urbana si possa esprimere in altre forme e che si basi su una rappresentazione del territorio ancora in termini comunali – o persino di borghi – non contraddice il concetto *economico* di identità urbana che è stato proposto sopra. Da questo punto di vista, la città in nuce ha una identità urbana definita.

Tuttavia, un aspetto fondamentale dell'identità urbana manca alla città *in nuce* – con conseguenze negative molte profonde. Si tratta, come più volte richiamato, della assenza di politiche pubbliche alla scala del territorio integrato. Non operano né meccanismi di percezione dei disequilibri alla scala della città in nuce né meccanismi di aggiustamento. Per quanto concerne la percezione e rappresentazione degli squilibri territoriali, l'area non stata oggetto di alcuna analisi alla scala della città: non vi è stato, come per altri casi di coalescenza – ad esempio, le aree metropolitane – nessun tentativo di pianificazione strategica alla scala pertinente. Per quanto concerne i meccanismi di regolazione non vi è alcuna forma di cooperazione istituzionalizzata relativamente al governo dell'evoluzione territoriale ed economica (come già richiamato vi sono alcune limitate e parziali esperienze di gestione transcomunale di servizi di base).

6. Conclusioni

Il tema centrale della pianificazione economica e urbanistica nelle Marche è oggi il riconoscimento delle *nuove città* create attraverso i processi di coalescenza territoriale che si sono avuti negli ultimi tre decenni. Il passaggio dalle città virtuali alle città reali – ovvero densità relazionali governate da meccanismi di decisione collettiva – costituisce uno dei temi fondamentali della politica pubblica nelle Marche. Data l'organizzazione territoriale che si è determinata negli ultimi decenni nelle Marche, un numero molto ridotto di sistemi locali (nuove città) – ridotto benché relativamente diffuso sul territorio – domina l'intera economia della Regione. Le prestazioni economiche di questi sistemi locali hanno assunto grande rilievo per lo sviluppo economico delle Marche.

Su questo sfondo, diventa importante il campo di studio che consiste nella interpretazione del potenziale evolutivo di questi nuovi sistemi locali diventa importante. Nei paragrafi precedenti è stata condotta un'analisi della struttura – della sua formazione nel tempo e dei suoi caratteri attuali – e della traiettoria evolutiva di uno dei sistemi locali più interessanti, per scala e prestazioni economiche, delle Marche. Il passaggio ad una valutazione del potenziale evolutivo richiederebbe altre analisi e schemi concettuali. Comunque, l'analisi del processo di costruzione della Nuova Città ha permesso di mettere in evidenza i meccanismi attraverso i quali avviene il processo evolutivo. In particolare, come il legame tra auto-organizzazione del processo economico e politiche pubbliche sia un aspetto critico. In effetti, i processi di auto-organizzazione economica determinano una domanda di politiche pubbliche – in nessun caso si possono ad esse sostituire. Le economie locali sono *in cerca di città* – ovvero, da un punto di vista economico, sono in cerca di una densità relazionale che sia funzionale – per la sua varietà, scala, contenuto di conoscenza – al processo di innovazione e investimento. Ma per definizione nessun processo di auto-organizzazione può costruire una città, ovvero può creare una configurazione istituzionale che orienti le scelte individuali.

Come il caso esaminato mette in evidenza, i processi di auto-organizzazione hanno bisogno, attraverso politiche pubbliche, di essere costretti a mantenersi entro un sentiero evolutivo o ad uscire da quel sentiero. La creazione di periferie interne, la segmentazione sociale del sistema locale (e il blocco ai processi di apprendimento), la congestione fisica, la iperspecializzazione del sistema produttivo, il dis-equilibrio nella dislocazione territoriale dei servizi, la perdita di qualità urbana sono alcuni dei fenomeni manifestatisi nel caso esaminato che i processi di auto-organizzazione non possono controllare. (Se, si vuole, si possono definire “esernalità negative dei processi di auto-organizzazione”). Sono, tuttavia, fenomeni che in un processo di causalità circolare diventano fattori che influenzano (negativamente) le prestazioni del sistema.

Di fronte all'intensità della densità relazionale che si osserva nel caso in esame e alla coerenza territoriale delle strategie di sviluppo individuali si può concludere osservando quanto sia sorprendente il

ritardo nella costruzione di un processo di decisione collettiva alla scala del nuovo sistema socio-territoriale.

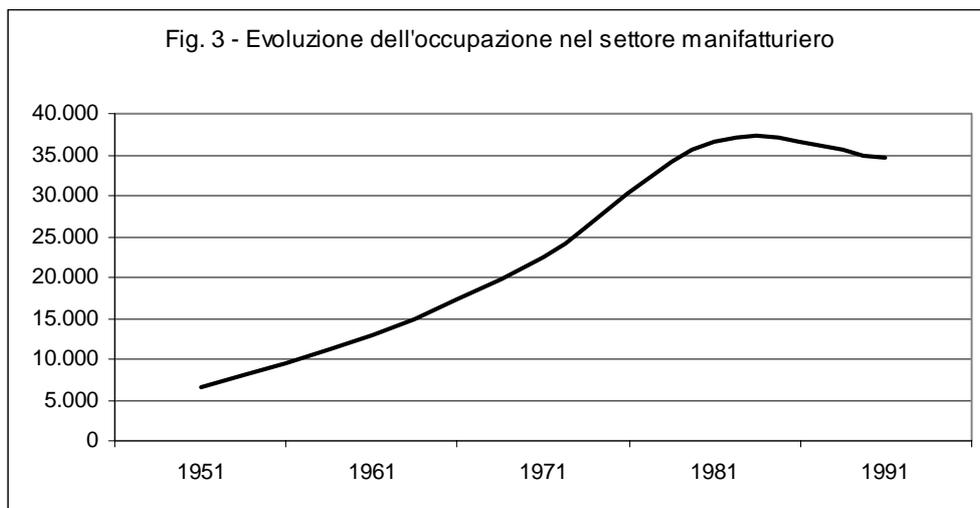
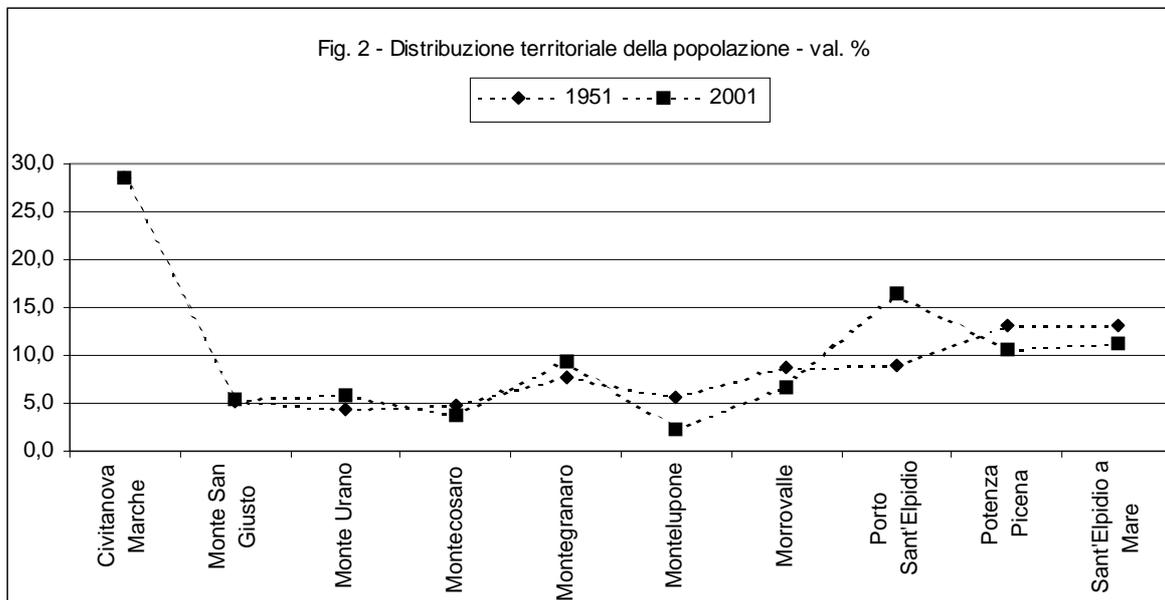
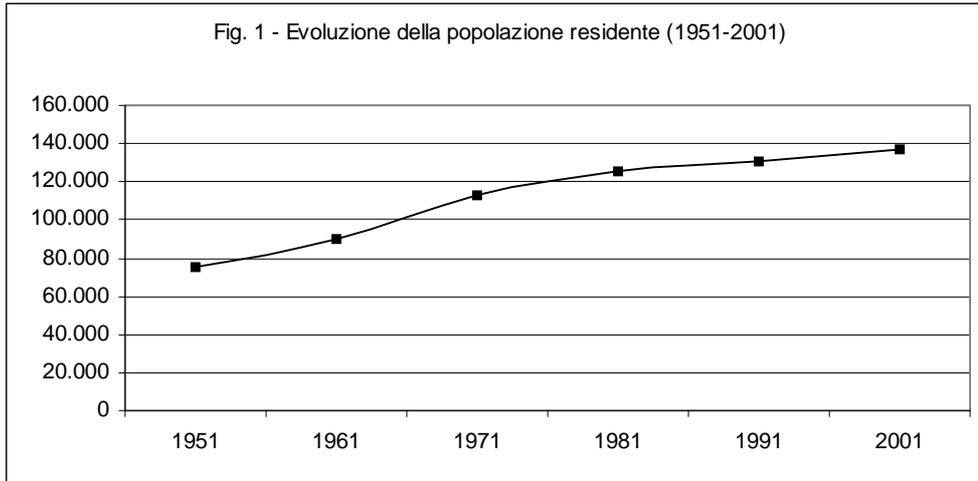
Appendice A – Tabelle, figure e carte nel testo

Tab. 1 - La città in nuce: territorio, popolazione, densità, addetti

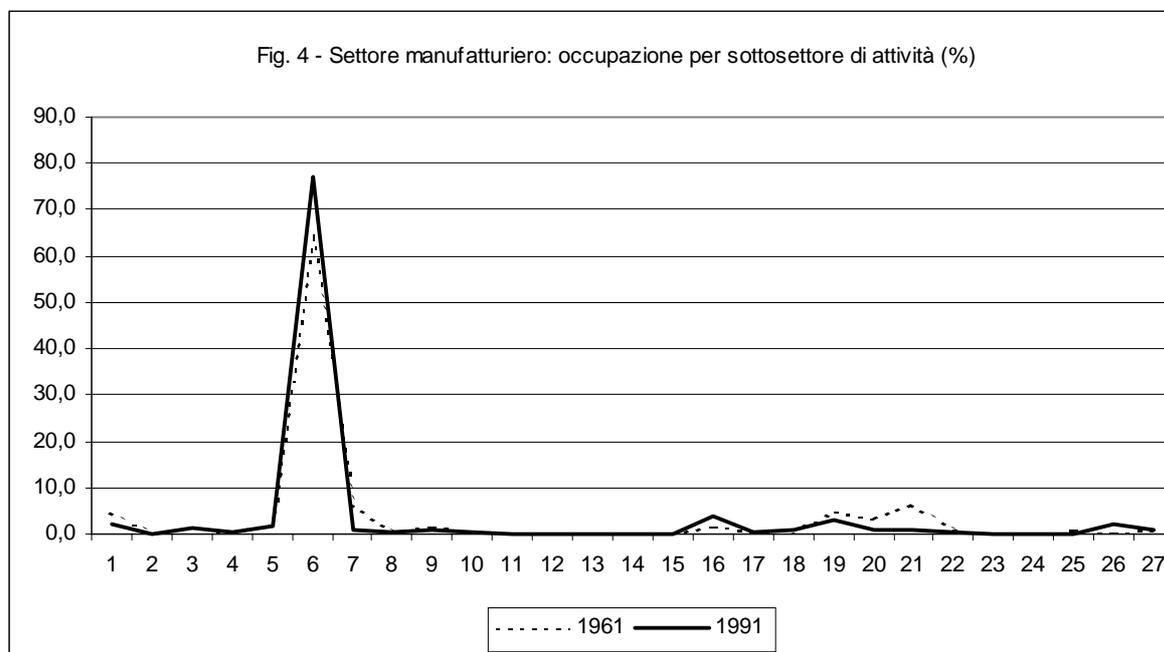
| Comuni | Superficie | Superficie | Popolazione | Popolazione | Densità | Densità | Addetti | Addetti |
|---------------------|------------|------------|-------------|-------------|--------------|-------------|---------|---------|
| | Kmq | val. % | e (2001) | val. % | abitanti/kmq | abitaz./kmq | (1991) | val. % |
| Civitanova Marche | 46 | 13,9 | 39.018 | 28,5 | 855 | 301 | 14.559 | 25,9 |
| Monte San Giusto | 20 | 6,1 | 7.311 | 5,3 | 366 | 125 | 3.205 | 5,7 |
| Monte Urano | 17 | 5,1 | 7.858 | 5,7 | 470 | 152 | 4.628 | 8,2 |
| Montecosaro | 22 | 6,6 | 5.124 | 3,7 | 237 | 82 | 2.071 | 3,7 |
| Montegranaro | 31 | 9,5 | 12.827 | 9,4 | 410 | 133 | 6.413 | 11,4 |
| Montelupone | 33 | 10,1 | 3.251 | 2,4 | 99 | 33 | 1.372 | 2,4 |
| Morrovalle | 43 | 13,0 | 9.245 | 6,7 | 217 | 65 | 3.500 | 6,2 |
| Porto Sant'Elpidio | 18 | 5,6 | 22.645 | 16,5 | 1230 | 435 | 9.354 | 16,6 |
| Potenza Picena | 48 | 14,7 | 14.426 | 10,5 | 301 | 111 | 4.631 | 8,2 |
| Sant'Elpidio a Mare | 50 | 15,4 | 15.353 | 11,2 | 305 | 101 | 6.497 | 11,6 |
| Città virtuale | 328 | 100,0 | 137.058 | 100,0 | 418 | 143 | 56.230 | 100,0 |

Tab. 2 - Pendolari in uscita dai Comuni del sistema locale

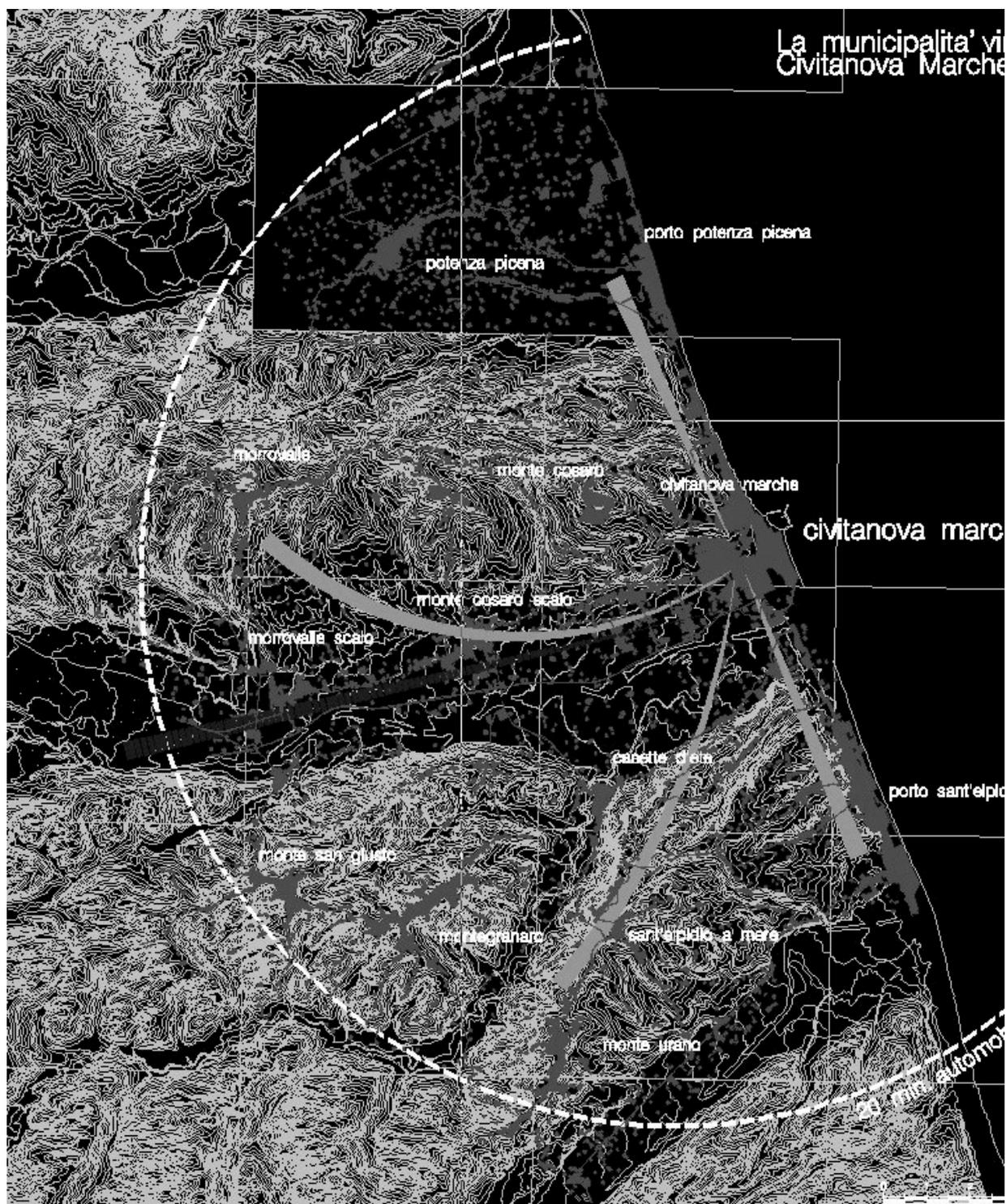
| Destinazione | Val. ass. | Val. % |
|---------------------|-----------|--------|
| Comune di residenza | 34.460 | 76,6 |
| Comuni del SL | 6.884 | 15,3 |
| totale | 41.344 | 91,9 |
| Macerata | 842 | 1,9 |
| Fermo | 743 | 1,7 |
| Ancona | 285 | 0,6 |
| Recanati | 272 | 0,6 |
| Altro | 1.526 | 3,4 |



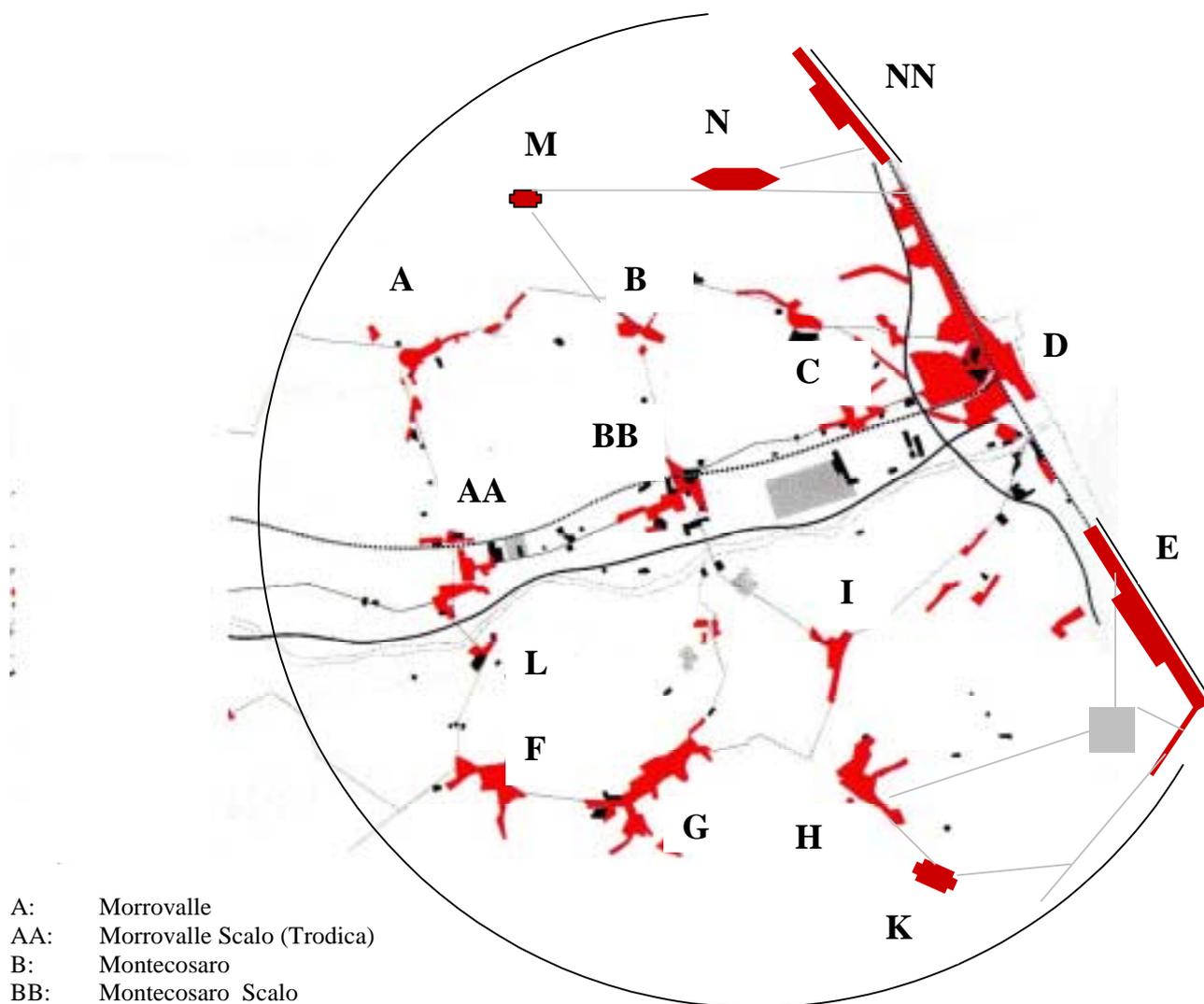
- 1 Alimentari e bevande
- 2 Tabacco
- 3 Pelli e cuoio
- 4 Tessile
- 5 Abbigliamento
- 6 Calzature
- 7 Legno
- 8 Mobili
- 9 Cartotecnica
- 10 Editoria e stampa
- 11 Attivita' inerenti alla fotografia
- 12 Produzioni cinematografiche e di video
- 13 Riproduzione di supporti registrati
- 14 Metallurgia
- 15 Fucinataura, imbutitura, stampaggio, profilatura metalli; metallurgia polveri
- 16 Macchine non elettriche e carpenteria metallica; fonderie di 2.a fusione
- 17 Macchine elettriche e per telecomunicazione
- 18 Meccanica di precisione, oreficeria e argenteria
- 19 Officine per lavorazioni e riparazioni meccaniche varie
- 20 Mezzi di trasporto
- 21 Minerali non metalliferi
- 22 Chimica
- 23 Petrolifera
- 24 Fibre tessili
- 25 Gomma
- 26 Plastica
- 27 Altra industria manifatturiera



Carta 1 - Lo spazio geografico della città *in nuce*

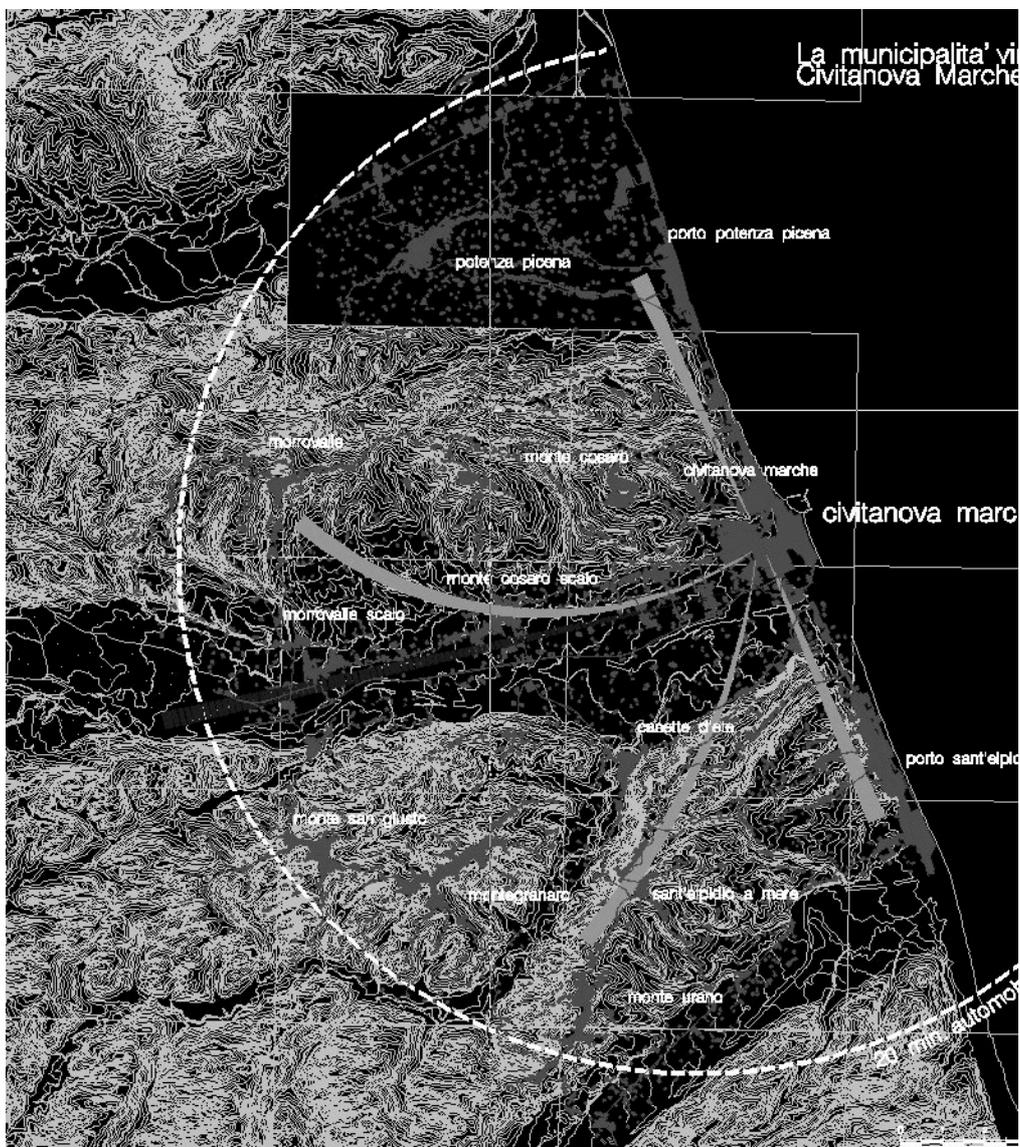


Carta 2 – La città dispersa



- A: Morrovalle
- AA: Morrovalle Scalo (Trodrice)
- B: Montecosaro
- BB: Montecosaro Scalo
- C: Nucleo antico di Civitanova Marche
- D: Civitanova Marche
- E: Porto S. Elpidio
- F: Monte S. Giusto
- G: Montegranaro
- H: S. Elpidio a Mare
- I: Casette d'Ete
- K: Monte Urano
- L: San Filippo
- M: Montelupone
- N: Potenza Picena
- NN: Porto Potenza Picena

Tav. 3 – Lo spazio geografico della città in nuce



Appendice B – Dati di base

L'appendice statistica verrà fornita su richiesta

Riferimenti bibliografici

- Bagnasco A. (1979), *La problematica territoriale dello sviluppo economico italiano*, Il Mulino, Bologna.
- Bagnasco A. e Le Gales P. (2000), “European cities: local societies and collective actors?”, in Bagnasco A. e Le Gales P. (a cura di) (2000), *Cities in contemporary Europe*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Bateson G. (1984) *Mente e natura*, Adelphi, Milano.
- Becattini G. (a cura di) (1989a), *Modelli locali di sviluppo*, Il Mulino, Bologna.
- Becattini G. (1989b), “Riflessioni sul distretto industriale marshalliano come concetto socio-economico” in *Stato e Mercato*, n. 25.
- Bingham R. D. e Mier, R. (a cura di) (1993), *Theories of local economic development*, SAGE Publications, Londra.
- Boulding K.E., *Beyond Economics*, The University of Michigan Press, Ann Arbor, 1968.
- Calafati A. G. (2002a), “Apprendimento collettivo e sviluppo locale”, in Camagni R. e Capello R. (a cura di), *Apprendimento collettivo e competitività territoriale*, Franco Angeli, Milano.
- Calafati A. G. (2002b), “Sistemi locali: esercizi di identificazione”, Malfi L. e Martellato D. e, *Il capitale umano nello sviluppo locale e regionale*, Franco Angeli, Milano.
- Calafati A. G. (2002c) “Coalescenza territoriale e identità urbana”, AISRE, Conferenza scientifica annuale, 2002.
- Calafati A. G. (2002d), “Space and time in the interpretations of Italian economic development”, manoscritto.
- Calafati A. G. (1999), “Economia in cerca di città” in *Le Cento Città*, n. 12, 1999
- Calafati A. G. (1997), “Municipalità virtuali”, in *Le Cento Città*, n. 4, 1997.
- Camagni R. e Capello R. (a cura di) (2002), *Apprendimento collettivo e competitività territoriale*, Franco Angeli, Milano.

- Camagni R. (2002), “Competitività territoriale, milieux locali e apprendimento collettivo” in Camagni e Capello (2002).
- Camagni R., Gibelli M.C. e Rigamonti P. (2002), I costi collettivi della città dispersa, Alinea, Firenze.
- Camagni R. e Lombardo S. (a cura di) (1999), La città metropolitana: strategie per il governo e la pianificazione, Alinea, Firenze.
- Camagni R. (1991), “Local ‘milieu’, uncertainty and innovation networks: toward a dynamic theory of economic space”, in Camagni R. (a cura di) (1991), Innovation networks. Spatial perspectives, Belhaven Press, Londra.
- Cicciotti E. (1993), Competitività e territorio. L’economia regionale nei paesi industrializzati, Nuova Italia Scientifica, Roma.
- Compagnucci F. (2002), “Sviluppo senza crescita: il sistema locale del Casentino”, Università di Ancona, Dipartimento di economia, Quaderni di ricerca, n. 168.
- Costa P., Martellato D. e van der Borg J., “L’economia del sistema urbano e regionale italiano. Le trasformazioni 1971-1981”, in Martellato e Sforzi (1990).
- Costa P. e Toniolo M. (a cura di) (1992), Città metropolitane e sviluppo regionale, Franco Angeli, Milano.
- Crivellini M. e Pettenati P. (1989), “Modelli locali di sviluppo”, in Becattini (a cura di) (1989).
- Curti F. e Gibelli M. C. (a cura di), Pianificazione strategica e sviluppo urbano, Alinea, Firenze.
- Dematteis G. (1989), Contingenza ambientale e ordine economico, lo sviluppo industriale in una prospettiva geografica, in Becattini (1989).
- Dematteis G. (1994), “Possibilità e limiti dello sviluppo locale”, in Sviluppo locale, 1.
- Fuà G. (a cura di) (1991), Orientamenti per la politica del territorio, Il Mulino, Bologna.
- Fuà G. e Zacchia, C. (a cura di) (1983), Industrializzazione senza fratture, Il Mulino, Bologna.

- Garofoli G. (1994) Modelli locali di sviluppo, Franco Angeli, Milano
- Geddes P. (1998), Cities in Evolution, 1915, Routledge, Londra.
- Gibelli M. C. (1999), “Dal modello gerarchico alla governance: nuovi approcci alla pianificazione e gestione delle aree metropolitane”, in Camagni e Lombardo (1999).
- Hirschman A.O. (1959), A strategy of economic development, Yale University Press, New Haven.
- ISTAT (1997), I sistemi locali del lavoro 1991, ISTAT, Roma.
- Jacobs J. (1985), Cities and the wealth of nations, Vintage Book, New York.
- Jacobs J. (1970), The economy of cities, Vintage Book, New York.
- Kapp K. W., (1948, 1971), The Social Costs of Business Enterprise, Spokesman, Nottingham.
- Lindblom E. C. (1990), Inquiry and Change, Yale University Press, Yale.
- Martellato D. e Sforzi F. (1990), “Introduzione. Il sistema urbano come unità di analisi”, in Martellato e Sforzi (1990).
- Martellato D. e Sforzi F. (a cura di) (1990), Studi sui sistemi urbani, Franco Angeli, Milano.
- Morin E. (1990), Introduzione al pensiero complesso, Sperling & Kupfer, Milano.
- Myrdal G. (1957), Teoria economica e paesi sottosviluppati, Feltrinelli, Milano.
- North D.C. (1990), Institutions, institutional change and economic performance, Cambridge University Press, Cambridge.
- OECD (1999), Urban Policy in Germany, Oecd, Parigi.
- Pettenati P. (1991), “I modelli di organizzazione economica del territorio”, in Fuà (1991).
- Rodwin L. (1989), Città e pianificazione urbana, Edizioni Dedalo, Bari.
- Sforzi F. (1990), “Problemi di definizione dei sistemi urbani”, in Martellato e Sforzi (1990).

Secchi B. (1989), *Progetto per l'urbanistica*, Einaudi, Torino.

Waddington C. H. (1977), *Tools for thought*, Basic Books, New York.

Weber M. (1950), *La città*, Bompiani, Milano.