

IL SISTEMA URBANO-TERRITORIALE MARCHIGIANO

*Prime considerazioni critiche per una strategia di assetto territoriale
finalizzata allo sviluppo urbano della Regione*

di Franco Archibugi

Sommario

1. Perché una "strategia urbana" a livello regionale
2. Il bisogno futuro di "città"
3. Prospettive di sviluppo complessivo del territorio
4. L'"asse portante" del Sistema integrato urbano-territoriale
5. I principali Centri di servizio
6. L'"area libera" e i "sotto-sistemi di ricupero ambientale"
7. Le "direttrici di supporto"
8. L'infrastruttura "mirata"

1. Perché una "strategia urbana" a livello regionale

Attualmente le Marche rappresentano forse l'insediamento urbano più "diffuso" che si ha in Italia. Un milione e mezzo di abitanti, disseminati in centri di media e piccola taglia. I due centri urbani più rilevanti, Ancona e Pesaro, si aggirano appena intorno ai 100mila abitanti. Pochi stanno intorno ai 50mila abitanti: Ascoli Piceno (55mila), Fano (52mila), S. Benedetto del Tronto (44mila), Macerata (43mila), Jesi (41mila), Senigallia (40mila). Pochi altri intorno ai 30mila abitanti: Civitanova (36mila), Fermo (34mila), Falconara (29mila), Fabriano (28mila). Tutto il resto (più di 800mila abitanti) disseminati in piccoli centri senza valori urbani autonomi, ma comunque ricchi di fascino, di ambientazione, di storia, e anche di una certa qualità di servizi.

Se il territorio in cui fosse "diffuso" questo insediamento fosse più limitato (poniamo la meta' dell'attuale: 5mila Km anziché circa 10mila Km come l'effettiva estensione della regione); e - ancora meglio - se il territorio non fosse caratterizzato da una orografia che lo rende quasi tutto scarsamente accessibile nel senso longitudinale (nord-sud) se non per una ristretta striscia di terreno lungo la costa (e non per tutto il fronte costiero regionale); ed anche trasversalmente accessibile attraverso vallate di corsi d'acqua certo non lineari e con problemi di infrastrutturazione di trasporti (strade e ferrovie) non facili; se dicevamo questo territorio non fosse così "difficile", la diffusione "urbana" marchigiana sarebbe quanto mai gradevole ed efficace. Essa si fonderebbe su una articolazione di piccoli e medi centri di grande valore ambientale, che potrebbero far parte di uno stesso sistema urbano facilmente percorribile nel suo interno con tempi di accesso "metropolitani", forse anche più vantaggiosi di quelli di grandi aree metropolitane congestionate.

Purtroppo non è così: l'accessibilità fra questi piccoli e medi centri è bassissima e questo rende tali centri poco integrati fra loro. Ed anche quelle poche aree in cui vicinanza e condizioni orografiche le rendono possibili - come intorno ad Ancona e per alcuni tratti del litorale - nessuna delle integrazioni e conurbazioni che si sono prodotte ha saputo raggiungere quella "massa" critica di abitanti e di utenza capace di innescare un processo di vita urbana moderna, quell'"effetto città" che oggi è condizione essenziale di una qualità di vita accettabile.

Così neppure i più grossi centri della regione, neppure Ancona, o Pesaro o Ascoli, salvo che per le inevitabili funzioni amministrative e burocratiche della Regione o delle Provincie, sono divenuti veramente centri di "servizio" o di reale gravitazione per la popolazione del loro effettivo hinterland regionale, e quindi per una popolazione che fosse qualcosa di più consistente che non la mera popolazione del loro comune (o al massimo di comuni limitrofi più o meno conurbati, come è il caso della fascia litorale che va da Ancona a Falconara). Se si facesse una inchiesta su dei campioni di popolazione marchigiana si vedrebbe che la "frequenza" per essa ai centri urbani della regione non è superiore (e forse perfino inferiore) a quella che essa ha a centri veramente urbani e "dotati", locati fuori della regione (Roma, Bologna, Milano). La vita urbana "superiore" della popolazione marchigiana (per quella porzione di essa che se la può concedere) si svolge quasi tutta al di fuori della regione.

Tutto ciò ha come effetto che non si sviluppano i servizi "superiori" nella regione, né a beneficio della popolazione "diffusa" ma neppure a beneficio di quella dei pochi maggiori ma insufficienti centri urbani della regione.

Per ottenere quell'"effetto città" di cui parliamo occorrerebbe invece un pieno "coinvolgimento" di tutti gli abitanti della regione, ovunque insediati,; ciò che è reso quasi impossibile appunto dalla "dispersione" difficile degli insediamenti.

2. Il bisogno futuro di "città"

Insomma l'armatura urbana attuale delle Marche sembra fatta apposta per negare la possibilità di applicare i criteri - largamente sostenuti dalla "politica dei Sistemi Urbani" altrove descritta - di organizzazione e di aggregazione territoriale "metropolitana". Se non si vuole tuttavia rinunciare completamente ad uno sviluppo "urbano" delle Marche compatibile con quelli che saranno i bisogni futuri di "urbanità", e condannare di conseguenza la regione ad un ruolo "periferico" e sotto-sviluppato (ruolo al quale è peraltro già abituata secolarmente, e che è stato particolarmente sentito nell'ultimo dopoguerra, e che certo non sarà invertito da certi sviluppi apparenti degli anni 70 connessi alla "crisi" generalizzata del paese, se non si affronterà il problema "organizzazione urbana" che sarà il vero

problema del 2000), occorre elaborare ed applicare una qualunque "strategia" di urbanizzazione, per quanto difficile.

Attualmente, sull'onda ricordata di un certo benessere occupazionale, di una certa elevazione di standards di alcuni servizi primari allo stato diffuso (scuole, unità sanitarie, di una certa piccola e media industrializzazione che ha avuto come effetto di "urbanizzare" diffusamente il territorio, l'opinione pubblica marchigiana sembra accontentarsi di alcuni raggiunti risultati, e soprattutto di aver evitato i fenomeni di degrado e di congestionamento che - in assenza della stessa "politica dei sistemi urbani" - si sono registrati invece nelle aree più densamente e intensivamente popolate del paese. Tale opinione ha dei fondamenti. La vivibilità nella regione è divenuta certamente superiore a quella di altri più importanti agglomerazioni urbane proprio a causa dello sviluppo diffuso e della dimensione, piccola e media, assunta dalle imprese della regione.

Poiché una vera e propria "vita urbana" nella regione non si era mai raggiunta (giacché da sempre nella sua storia la regione ha svolto il ruolo di territorio periferico e di hinterland di centri urbani fuori della regione, Roma in particolare), la modestia delle aspirazioni e dei bisogni, per esempio culturali e ricreativi, della grande massa della popolazione marchigiana, non si è manifestata e non si manifesta neppure oggi, in modo acuto. E tutti i progressi nella urbanizzazione e nel miglioramento dei servizi primari, ha costituito un fattore di sufficiente appagamento. Gli strati più esigenti e più dinamici della popolazione continuano d'altra parte a trovare al di fuori della regione, come sempre, il modo di soddisfare i propri bisogni di "città": alimentando comunque quel flusso emigratorio di "cervelli", di professionalità, di grande imprenditorialità e direzionalità, che ha sempre caratterizzato, in un modo o nell'altro, la regione.

Ma una politica di riequilibrio dell'"effetto città" al livello dell'intero territorio nazionale - di cui devono essere contemporaneamente beneficiari i territori e le popolazioni delle aree più congestionate come quelli delle aree più emarginate, - suggerisce, anche al di là delle attuali aspirazioni della popolazione marchigiana presente, e mirando ai bisogni della popolazione futura, dei giovani di oggi e degli adulti di domani, una strategia di sviluppo urbano diversa da quella che si è venuta consolidando nell'opinione dei dirigenti della Regione negli ultimi anni.

Suggerisce una strategia mirata a "integrare" ulteriormente l'intero

territorio regionale, almeno per quanto riguarda i servizi urbani superiori, e a contrastare in qualche modo le tendenze troppo "diffusive" (che non riescono a garantire il raggiungimento di adeguate "soglie" dimensionali a quegli stessi servizi) e sostituirle, magari, con operazioni "distributive": cioè operazioni che, pensate e progettate a livello regionale, e aventi dimensioni regionali, cerchino di distribuire nel territorio la loro "centralità", ora per l'una ora per l'altra di tali operazioni.

3. Prospettive di sviluppo complessivo del territorio regionale

Naturalmente, con il tempo, le condizioni complessive tendono a modificare i termini in cui si pone attualmente il rapporto fra il bisogno, o la domanda, di città e l'attuale offerta di città. Se attualmente le dimensioni utili per adeguare la offerta (di città) alla domanda sono insufficienti, se non al livello quasi dell'intero territorio regionale (ma l'intero territorio regionale trova difficoltà ad essere in ciò coinvolto sia per la scarsa accessibilità sia per l'assenza di una strategia unificante ed una progettazione dei servizi ad essa coerente), con il tempo è possibile che i termini potranno cambiare. In teoria tali termini possono cambiare sotto l'influenza di tre principali fattori:

1. l'incremento assoluto di popolazione, che potrebbe fornire le "soglie" dimensionali fisiche adeguate per lo sviluppo di quei servizi urbani superiori (producenti "effetto-città") oggi inesistenti;
2. l'aumento del reddito pro-capite, che aumentando la frequenza pro-capite dei servizi suddetti, avrebbe lo stesso effetto dell'aumento di popolazione, fornendo le stesse "soglie" dimensionali (economiche) per lo sviluppo di una offerta locale di essi;
3. lo sviluppo della tecnologia della comunicazione (telematica) che potrebbe modificare le modalità di accesso a taluni odierni servizi urbani superiori (come si viene ripetutamente affermando).

Le prospettive per le Marche possono però sensibilmente mutare solo per il fattore b). Infatti è dubbio che nel medio e lungo periodo

(poniamo il 2000 e oltre) la popolazione marchigiana (nel contesto dei trends demografici comuni all'intero paese e presenti largamente nel mondo occidentale sviluppato) potra' aumentare sensibilmente, sia per effetto naturale, che per effetto di immigrazione. Anzi sara' alquanto arduo conseguire l'obiettivo di non farla diminuire, date le circostanze: che sono appunto l'assenza di "citta'", che potrebbe stimolare lo stop di esodo qualificato, e forse suggerire qualche movimento immigratorio, data la indubbia vivibilita' regionale (che si profila - come si e' detto - migliore di quella di altre regioni, se non fosse compromessa dall'assenza di citta').

D'altra parte non sarebbe saggio (per ragioni espresse meglio altrove¹) attendersi un fenomeno "complessivo" di trasferimento di "effetto-citta'" verso il ritorno ad insediamenti "sparsi" a causa della telematica. Certamente la telematica diminuira' molti odierni fattori di mobilita', provochera' un forte decentramento delle attivita' (come peraltro gia' e' avvenuto in base all'introduzione di alcune innovazioni tecnologiche come il telefono (specialmente la teleselezione) e l'innovazione congiunta "motorizzazione diffusa/autostrade"). Ma, non altrimenti di quanto non sia avvenuto con le innovazioni sopracitate, si creeranno "nuovi bisogni" di mobilita' a seguito di nuovi "stili di vita" oggi non ancora diffusi, e tutti caratterizzati da un forte consumo di ervizi urbani superiori, culturali, ricreativi, politici, etc.

Il saldo fra "vecchi bisogni" decentrati telematicamente, e nuovi bisogni emergenti non decentrabili telematicamente e' dubbio che sara' negativo, rispetto all'effetto citta' ricercato, e che quindi diminuira' - per se' - le soglie di densita' necessarie per conseguirlo.

Il fattore che certamente diminuira' le soglie dimensionali necessarie per una politica dei "sistemi urbani" sara' certamente quello "economico": cioe' l'aumento della frequenza pro-capite al consumo di servizi urbani superiori (per es. pratiche sportive, teatro, musica, manifestazioni culturali, etc.) e l'elevazione dei tassi di accesso della popolazione complessiva a certi servizi (per es. all'istruzione superiore).

Dunque nella strategia territoriale di cui si sente l'assenza, sarebbe opportuno identificare una linea di "compromesso temporale": fra l'odierno bisogno di considerare l'intera massa di utenza della regione

¹ Franco Archibugi, *La Politica dei Sistemi Urbani*, cap. 1, pagg. 17 e ss., Centro di studi e piani economici, Roma 1986.

(1 milione e mezzo di cittadini) convergente allo sforzo urgente di creare quei servizi urbani superiori produttori il desiderato effetto citta', in un territorio tuttavia troppo vasto e troppo poco accessibile; e - la futura possibilita', una volta accresciuto il consumo di quei servizi, per migliorato reddito e/o per migliorata consuetudine "culturale" dei cittadini marchigiani, di abbassare le soglie minime necessarie di popolazione dei "sistemi urbani", e di poter perciò disaggregare il territorio marchigiano in due o tre sistemi urbani, con popolazione intorno ai 4-500mila abitanti.

La linea di compromesso "temporale" (come lo abbiamo chiamato) si applica nel tener presente fin d'ora, adottando un solo sistema urbano per l'intera regione, lo sviluppo futuro nelle concrete scelte localizzative e strategiche. Certamente, non tutte le scelte potranno essere coerenti con il futuro modello: alcune saranno inevitabilmente contraddittorie; e implicheranno da un lato alcuni "sprechi" (rispetto al futuro modello) e dall'altro, più frequentemente, l'accettazione di alcune permanenti insufficienze rispetto agli standards prefissi.

4. L' "asse portante" del sistema integrato urbano-territoriale delle Marche

Per il momento pertanto descriveremo una proposta che considera l'intera regione un unico sistema urbano. In questa ipotesi si deve qualificare con decisione una area "intensiva" rispetto ad un'area "libera" destinata al recupero storico-ambientale, ma non suscettibile di entrare se non come area del "tempo libero" nella funzionalità urbana.

L'area "intensiva" - d'altra parte segnata fin d'ora dai più importanti insediamenti - e' quella di una striscia di territorio (non più larga di 5/8 Km) lungo il litorale adriatico; nonché quella di alcune penetrazioni vallive: quella del basso corso del Metauro, fino a Fossombrone; quella del fiume Esino fino a Jesi; quella del Basso Chienti fino a Macerata; quella del Basso Tronto fin quasi ad Ascoli. Una piccola area intensiva isolata quella della conca di Fabriano.

Su questa area intensiva insiste l'asse portante del Sistema urbano.

Esso e' di forma evidentemente "lineare". La sua struttura e' di tipo "diffuso". Ci riferiamo ad una tipologia descrittiva dei "sistemi urbani" che abbiamo sviluppato altrove, ed e' valida appunto per tutti i sistemi

urbani "programmatici" che si possano individuare (in Italia ed anche altrove)². La struttura lineare, dell'asse principale ha un percorso assai lungo da Pesaro a Porto d'Ascoli (di almeno 150 Km): essa si pone al limite dello spazio accettabile da percorrere per essere parte di un unico sistema urbano. Se il sistema urbano e' caratterizzato da uno spazio accessibile nella quotidianità (il "Daily Urban System" teorizzato dal Doxiadis³), ci troviamo anche al di fuori di esso: giacché occorre supporre la possibilità di un "pendolarismo" (*commuting*) quotidiano per i più svariati motivi (lavoro, ricreazione, shopping, etc.) e 150km sono già al di fuori di norme accettabili. Aggiungiamo che non possono essere ignorate le diramazioni a pettine corrispondenti alle penetrazioni vallive già indicate (apici: Fossombrone, Iesi, Macerata, Ascoli), che non possono essere escluse dall'asse portante del sistema. Tuttavia vi sono - per il momento - poche alternative: accettare per i punti più estremi dell'asse degli standards di accessibilità al di fuori dell'accettabile, (in attesa - come si e' detto - che i confini dei sistemi urbani si restringano con la diminuzione dei vincoli dimensionali).

E' urgente tuttavia che l'asse portante così indicato sia servito da una adeguata infrastruttura di comunicazione: autostradale (in via di completamento) e ferroviaria. Per quest'ultima e' infatti urgente predisporre una linea "metropolitana" - molto "pesante" - di rapido collegamento "specializzato" e di elevata frequenza. (Liberando peraltro le linee nazionali rapide da frequenti arresti.) E' cio' che approfondiremo nel paragrafo dedicato alla infrastruttura "mirata" del sistema.

5. I principali Centri di servizio

I principali centri di servizio del Sistema Marchigiano così concepito, sono Pesaro, Ancona e S. Benedetto del Tronto, collocati sull'asse portante del Sistema (Ancona nel baricentro, gli altri agli apici strategici). Centri di servizio di secondo grado: Urbino, Fabriano, Jesi, Macerata, Ascoli e, sulla costa, Civitanova (a meta' strada tra Ancona e S. Benedetto).

² Franco Archibugi, op. cit. cap. 4.

³ "Ekistics, the Science of Human Settlements", da *Science*, vol. 197.

Anche se attualmente il Sistema non gravita quotidianamente verso aree o sistemi adiacenti o prossimi, la sua "dipendenza" generale dai fatti urbani esterni alla sua area territoriale (Bologna o Roma, in generale) e' tale da suggerire una politica di "polarizzazione", piuttosto che di "razionalizzazione", proprio per favorire il difficile compito di agglomerare *un effetto città* senza dispersione di energie.

I principali centri di servizi indicati, ma anche altri luoghi distribuiti lungo l'asse lineare portante (costiero) del Sistema, dovrebbero essere i centri di polarizzazione ricercati.

E' in questi centri principali che si dovrebbe realizzare quella politica "distributiva" (e non diffusiva) di servizi urbani superiori cui si alludeva piu' sopra. Innanzitutto fra i tre centri principali; ma per alcuni servizi superiori "appropriati", potrebbero preferirsi localizzazioni ugualmente appropriate tra i centri di secondo grado.

Con il tempo, la crescita strategica e polarizzata dei suddetti Centri, con la diminuzione delle soglie dimensionali dei sistemi urbani (di cui si e' ampiamente parlato sopra) potrebbe dare luogo ad uno splitting dell'unico Sistema urbano-territoriale, per il momento pensato e progettato unitariamente ed integratamente, in tre Sistemi, incentrati:

1. il primo, con l'asse portante del bipolo Pesaro-Urbino, e diramazione secondaria verso Fano;
2. il secondo con l'asse portante del quadrilatero Ancona-Fabriano-Macerata-Civitanova ;
3. il terzo con l'asse portante del bipolo Ascoli-S. Benedetto.

6. L'"area libera" e i "sotto-sistemi di recupero ambientale"

Il resto del territorio marchigiano, molto esteso e ricco di piccoli insediamenti, deve essere destinato ad una politica di recupero storico-ambientale. Saranno migliorati i singoli accessi alle diverse parti dell'asse portante, ma non dovrebbe essere incoraggiata una dispersiva politica di infrastrutture di attraversamento, che non farebbero che aggravare la confusione dei ruoli, la dispersione degli effetti e la inefficacia degli interventi ai fini della strategia urbana generale sopra descritta.

La politica di recupero storico-ambientale dovrebbe invece ricevere la massima attenzione, anche perche' cio' valorizzerebbe il ruolo "nazionale" del Sistema urbano in questione, nel quadro di una grande

valorizzazione - nella società "post-industriale" - delle funzioni ricreative e culturali.

Per questo, si è dato un particolare sviluppo - nel Sistema in questione - alla identificazione di un numero importante di "Sotto-sistemi di recupero ambientale e/o storico-culturale". Se ne sono individuati per il momento almeno 16, e non è assolutamente escluso che molti altri ne emergerebbero ad una analisi più attenta e disaggregata del territorio. (Tale analisi tuttavia non dovrebbe condurre, anche in questo caso, ad una eccessiva disseminazione di iniziative "pro-loco" che farebbero perdere l'effetto di immagine della "regione" - sotto-sistemica - da valorizzare, soprattutto nella sua "percezione" geo-ambientale.)

1. I sotto-sistemi individuati sono:
2. Ss del Promontorio di Gabicce: costituisce un valore paesistico di grande importanza, da studiare e progettare unitariamente;
3. Ss del Montefeltro: è una regione "storica" che ha mantenuto una sua unità e che è importante programmare lo sviluppo nel suo complesso. I suoi panorami e paesaggi, ma soprattutto i suoi centri caratteristici, i suoi castelli, la sua storia particolare, ne fanno un'entità che merita una importante promozione;
4. Ss dell'Alto Metauro: un insieme organico di centri storici della massima importanza, con elevate connessioni storico-culturali, urbanistiche e architettoniche. Si tratta dei centri: Fossombrone, Urbino, Fermignano, Urbania, che non hanno bisogno di commenti;
5. Ss della Valle del Cesano: costituisce un'importante unità paesistica da promuovere non priva di alcuni centri di interesse quali Corinaldo e Pergola;
6. Ss della Catena del Catria: sotto-sistema tipicamente ambientale dominato dall'imponenza del Monte Catria e dalle cime a lui prossime, nonché dell'altro rilievo che culmina nel Monte Petrano. Del sistema ambientale potrebbero far parte in due versanti differenti sia Cagli che Sassoferrato, che con altri centri più piccoli sono dominati dal paesaggio della suddetta catena;
7. Ss del Conero: il promontorio alle cui pendici si colloca anche il promontorio di Ancona rappresenta un'unità paesistica molto importante vuoi nella sua parte "montana" che in quella "marina" segnata dai luoghi di Portonovo, Sirolo e Numana. Merita una

progettazione unitaria;

8. *Ss dei Castelli di Jesi*: un insieme di centri storici (Jesi stesso, Castelbellino, Monte Roberto, Maiolati, Spontini, Cupramontana, Montecarotto, Castelplanio, etc.) che si uniscono all'unita' paesaggistica dei due fronti della Valle dell'Esino, caratterizzata da una estesa coltura della vite;
9. *Ss della Valle del Musone*: un insieme organico di centri storici della massima importanza (Osimo, Loreto, Recanati, Castelfidardo, Filottrano) da "organizzare" in un progetto comune di valorizzazione e potenziamento;
10. *Ss dell'"elissoide" di Cingoli*: Cingoli, collocata sul versante est del Monte Cingolo o Circe, tra le valli del Musone e del Potenza, e' un altopiano molto elevato a forma di ellisse, che rappresenta una unita' ambientale particolarmente interessante, soprattutto per le sue proprieta' panoramiche. Merita una progettazione paesistica del tutto particolare;
11. *Ss della Conca di Fabriano*: anche la conca di Fabriano (che costituisce un centro storico del massimo interesse) rappresenta un sotto-sistema ambientale da progettare in modo unitario (includendo probabilmente Matelica);
12. *Ss della Valle del Potenza*: e' rappresentato da una delle piu' importanti valli di penetrazione del Sistema Marchigiano di notevole valore paesistico, da preservare e valorizzare, costellata da un certo numero di centri storici di elevato valore: la stessa Macerata, e poi Treia, S. Severino, etc. L'area dell'Alto Potenza, con le localita' di Pioraco e Fiuminata, costituisce un'area montana di elevato valore paesaggistico;
13. *Ss della Valle del Chienti*: il basso Chienti e' parte integrante dell'area intensiva del Sistema urbano, come retroterra del centro importante di Civitanova, anche se costellato di piccoli centri di valore storico-paesistico di notevole interesse (Montecosaro, Montegranaro, Morrovalle, etc.); il medio Chienti approfondisce questi valori paesistici e storico-culturali con i centri di Tolentino e di Camerino, cui fanno da cornice altri piccoli centri seminati su una vasta sistemazione collinare di grande interesse paesistico (S. Ginesio, Urbisaglia, Belforte del Chienti, Caldarola). L'Alto Chienti e' invece piuttosto da integrare all'ambiente montano dei Monti Sibillini e al sotto-sistema che denominano;

14. *Ss dei Monti Sibillini*: un complesso montano molto unitario di grande valore paesistico ed ambientale; sul versante ovest la regione e' caratterizzata dalla conca di Visso e di Ussita, due centri storici e turistici notevoli; sul versante est da Sarnano e Amandola altri analoghi centri di interesse storico-ambientale. (Insieme ad altri centri minori seminati sulle pendici dei Monti: Montefortino, Montemonaco, Montegallo, Arquata del Tronto, etc.);
15. *Ss della Valle del Tenna*: fertile e rigogliosa vallata segnata dalla presenza in altura di Fermo e di altri centri minori di interesse storico-culturale;
16. *Ss della Valle dell'Aso*: valle di valore paesistico particolare, ricca di frutteti, interessante per alcuni caratteristici centri che sorgono sulle alture dei due versanti (Monterubbiano, Montefiore, Moresco, Montalto delle Marche, Montedinove, etc.);
17. *Ss della Valle del Tesino*: stretta vallata che sbocca sull'Adriatico a Grottammare, e che merita attenzione per il suo valore paesistico e perche' su di essa si affacciano centri di spiccato interesse ambientale (quali Ripatransone, Cossignano, Offida).

7. Le "direttrici di supporto"

Le direttrici di supporto del Sistema ribadiscono senza molte novita' quelle esistenti, salvo il bisogno di sottolineare in modo piu' preciso i ruoli funzionali delle diverse direttrici.

La direttrice piu' ovvia, quella nord-sud, corre parallela all'asse portante principale. Le altre direttrici piu' importanti verso ovest, ricalcano le diramazioni trasversali dell'asse principale; cosi', da nord, la direttrice Fano-Perugia (o Fano-Terni-Roma), inizia lungo la valle del Metauro. Poi la direttrice Ancona (Falconara) Fabriano-Perugia (o Foligno-Terni-Roma), inizia lungo la valle dell'Esino. La direttrice Civitanova (Macerata) Camerino-Foligno-Roma inizia lungo la valle del Chienti. E infine la direttrice Porto d'Ascoli-Rieti-Roma, ugualmente inizia nella valle del Tronto. Insomma, le quattro valli all'inizio delle quali si congiungono i punti chiave dell'asse portante.

Accanto a queste trasversali e alla direttrice principale longitudinale costiera, altre direttrici di supporto "servono" il sistema nei suoi aspetti essenziali rispetto alle comunicazioni esterne. Da

Pesaro a Urbino verso Sansepolcro o per ricongiungersi con la direttrice Fano-Perugia. Un'altra direttrice da Cesano (Senigallia) verso Pergola con la direttrice Falconara-Fabriano-Foligno-Roma. E infine due altre longitudinali "interne" al Sistema: quella che da Urbino via Pergola-Fabriano-Camerino fuoriesce dal Sistema per la Valle della Nera oppure continuando per Sarnano-Amandola giunge ad Ascoli; e quella che da Montemaggiore (area intensiva del Metauro), passando per Jesi, Filottrano, Macerata si ricongiunge (a Sarnano) con la prima longitudinale (Urbino-Ascoli), oppure si ricongiunge (a Fermo) con l'asse portante litorale e la direttrice sud (Abruzzi).

8. L'infrastruttura "mirata"

La strategia del sistema urbano-territoriale della Marche quella "mirata" a creare le condizioni di uno sviluppo urbano adeguato alla domanda futura di città espressioni nella regione, ha come strumento essenziale quello di una infrastruttura tutta pensata e progettata in funzione della accessibilità dell'asse portante del sistema e al miglioramento degli standards già così difficili e scarsamente accettabili, che ostacolano una adeguata polarizzazione del sistema. Insomma una infrastruttura del tutto "mirata" alla realizzazione dell'integrazione territoriale di cui si è parlato.

Da un certo punto di vista tale infrastruttura mirata di fondo ripete dunque la linea costiera delle ferrovie nazionali: solo che il servizio reso dovrebbe essere trasformato in un servizio del tutto "specialistico", di tipo metropolitano (anche se "pesante"). Inoltre si dovrebbe ricercare di assicurare la continuità degli snodi verso le testate interne della rete: Fossombrone-Urbino, Jesi, Macerata, Ascoli P.

Dal punto di vista funzionale, perciò, l'infrastruttura, anche se percorre tracciati usuali e già praticati, dovrebbe essere progettata ex novo, con finalità esclusivamente "metropolitane".

Il doppio ingombro che la doppia specializzazione implicherebbe per la linea ferroviaria costiera aumenterebbe il già acuto problema della presenza ferroviaria lungo la costa: problema ormai tradizionale cui non si è riusciti a dare una adeguata risposta tecnica e che condiziona drasticamente buona parte dello sviluppo costiero delle

Marche, con danni ambientali ed economici incalcolabili. L'infrastruttura "mirata" aggraverebbe indubbiamente in modo non sopportabile tali danni.

Si pone pertanto come urgente ed indilazionabile - e come parte integrante di ogni politica di assetto del territorio e del sistema urbano - l'affrontare il problema di un arretramento della linea ferroviaria (progettato in connessione agli investimenti per l'"alta velocità"?) oppure una sua collocazione in "trincea", che assicuri la massima attraversabilità urbana e territoriale e il massimo accesso alla linea del mare.

La linea "metropolitana", per i lunghi territori extraurbani che attraverserebbe e servirebbe, sarebbe certamente del tipo "pesante", ma con fermate di accesso numerose, e vitalizzerebbe un insediamento diffuso che esigerebbe una capacità notevole di controllo urbanistico da esercitarsi con strumenti "intercomunali" e sovracomunali. In connessione alla strategia "metropolitana" suddetta, si potrebbe pensare ad una "autorità" (agenzia) competente - insieme - al controllo urbanistico e ai trasporti, preposta alla realizzazione di un "Progetto" predefinito, nelle sue componenti di investimento e di costruzione, e in quelle di gestione. Il Progetto di fattibilità tecnico economica di tale struttura, potrebbe essere posto allo studio dalla Regione, per vedere come vi si potrebbe associare anche l'interesse di capitali privati alle forme di investimento e di esercizio della rete e dei territori valorizzati.