



**Progetto di variante per Campiglione di Fermo:
strategia economico-sociale ed elaborati tecnici**

MARZO 2021

Progetto sviluppato per:

Comune di Fermo

Studio a cura di

Nomisma – Società di Studi Economici spa

Strada Maggiore, 44

Bologna (Italy)

T +39 051 6483.111

Sommario

1. ANALISI DI CONTESTO SOCIO-ECONOMICO	4
1.1. CONTESTO SOCIO-DEMOGRAFICO	4
1.2. CONTESTO ECONOMICO E INFRASTRUTTURALE.....	7
1.3. L'AREA DI CAMPIGLIONE NEL CONTESTO PROVINCIALE.....	12
2. INQUADRAMENTO URBANO-AMBIENTALE	15
2.1. ANALISI DEI CARATTERI DEL LUOGO	15
2.2. STRATEGIA URBANA E TERRITORIALE.....	24
2.3. VERSO IL MASTERPLAN.....	31
APPENDICE	35
DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA SULLO STATO DEI LUOGHI	35

1. ANALISI DI CONTESTO SOCIO-ECONOMICO

1.1. CONTESTO SOCIO-DEMOGRAFICO

La Provincia di Fermo ha una conformazione geografica tale da abbracciare un territorio molto eterogeneo dal punto di vista morfologico e tipologico, che si estende dalle aree interne appenniniche fino alla zona costiera. Da un punto di vista di urbanizzazione e di insediamento demografico, l'area prossima al litorale adriatico è densamente popolata (nei comuni fermani che si affacciano sul mare si concentra la metà della popolazione provinciale), mentre l'entroterra è territorialmente più esteso ma con una minore densità abitativa, oltre che un consumo di suolo decisamente più contenuto.

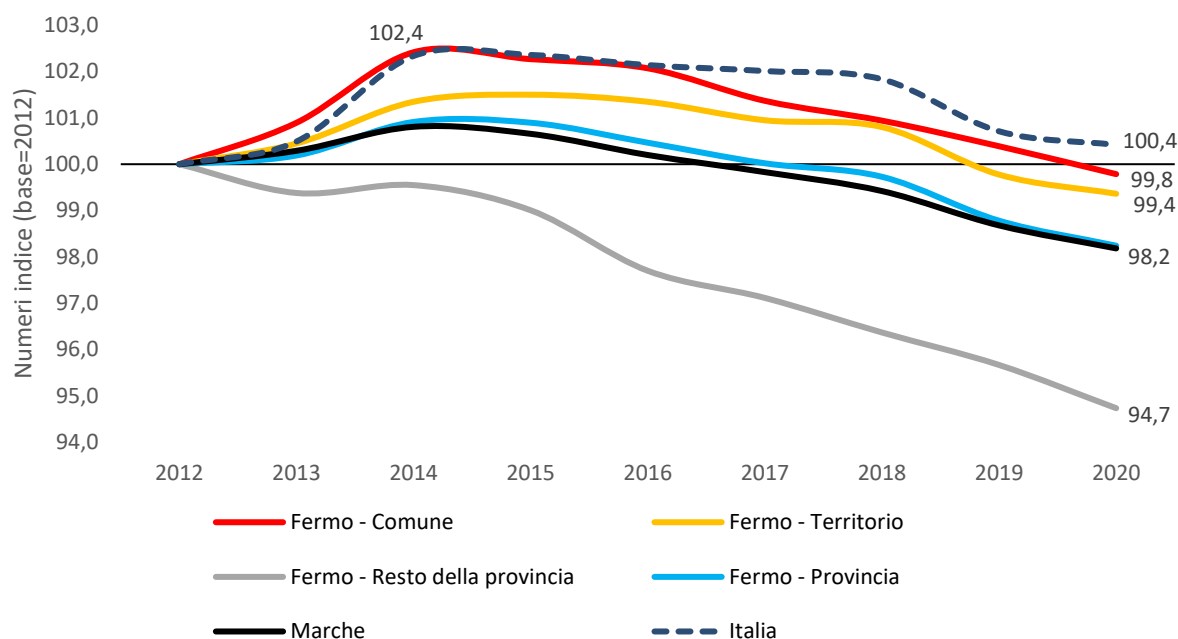
Queste due aree esprimono caratteristiche differenti tra loro e fotografano due diverse anime della provincia fermana di cui è bene tenere presente nell'analisi dei dati e degli indicatori socio-economici presi a riferimento. Pertanto, tali considerazioni giustificano il ricorso alla distinzione tra diversi aggregati territoriali con cui è stato suddiviso il territorio provinciale, sintetizzati nel Box seguente.

Box 1 – Aggregati territoriali presi a riferimento

- ❖ **Area di Campiglione:** è l'area interessata dalla variante urbanistica del Comune di Fermo.
- ❖ **Fermo - Comune:** è il Comune entro cui ricade l'area di Campiglione, pari a una popolazione complessiva di 36.812 abitanti.
- ❖ **Fermo - Territorio:** con questa denominazione si intende la città di Fermo insieme a 10 Comuni di cintura, vale a dire: Porto Sant'Elpidio, Sant'Elpidio a Mare, Porto San Giorgio, Monte Urano, Montegranaro, Torre San Patrizio, Rapagnano, Magliano, Grottazzolina, Montegiorgio. Tale ambito raccoglie 131.643 abitanti, pari al 76,7% della popolazione provinciale.
- ❖ **Fermo - resto della Provincia:** è la parte restante del territorio provinciale se si esclude la città di Fermo e i 10 Comuni di cintura che costituiscono l'aggregato precedente (Fermo-Territorio). Tale ambito raccoglie 40.094 abitanti, pari al 23,3% dell'intera popolazione provinciale.
- ❖ **Fermo - Provincia:** è costituita da 40 comuni, per una popolazione complessiva di 171.737 abitanti.
- ❖ **Marche Sud:** è l'aggregato costituito dalle province di Fermo, Ascoli Piceno e Macerata, pari a una popolazione di 688.724 abitanti, poco meno della metà degli abitanti dell'intera Regione.
- ❖ **Regione Marche:** la popolazione regionale è pari a 1.512.672 abitanti.
- ❖ **Italia:** la popolazione italiana è pari a 59.641.488 abitanti.

Come detto, il territorio fermano presenta uno sbilanciamento insediativo tra la zona costiera e l'entroterra: se consideriamo l'area costituita da Fermo e dai comuni di prima cintura si può constatare come qui sia presente una popolazione pari ai tre quarti di tutta la popolazione provinciale, vale a dire 131 mila residenti degli oltre 171 mila dell'intera provincia.

Figura 1 – Evoluzione della popolazione residente negli anni 2012-2020



Fonte: elaborazioni Nomisma su dati ISTAT

Tavola 1 – Indicatori demografici

Indicatore	Unità di misura	Fermo - Comune	Fermo - Territorio	Fermo - Resto della provincia	Fermo - Provincia	Marche Sud	Marche	Italia
Popolazione residente	Unità	36.812	131.643	40.094	171.737	688.724	1.512.672	59.641.488
Variazione della popolazione residente negli ultimi 5 anni	%	-2,4	-2,1	-4,3	-2,6	-2,9	-2,5	-1,9
Saldo naturale	Nascite meno decessi per 1.000 abitanti	-7,8	-5,3	-8,2	-5,9	-5,3	-5,1	-3,6
Saldo migratorio per cambio residenza	Immigrati meno emigrati per 1.000 abitanti	1,2	0,2	-1,7	-0,2	-0,8	0,2	0,0
Indice di vecchiaia	%	217,6	201,0	241,8	209,6	209,3	202,3	178,4
Densità demografica	Numero di abitanti per km ²	296	388	77	199	141	161	197
Quota di stranieri residenti	%	10,3	11,0	9,9	10,7	9,2	9,0	8,8

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati ISTAT

Negli ultimi anni il territorio fermano sconta una dinamica demografica negativa, enfatizzando un trend ravvisabile a livello nazionale: nel recente passato, infatti, è venuta parzialmente meno la componente migratoria che alimentava la crescita demografica, non riuscendo più a compensare l'ormai strutturale saldo naturale negativo che caratterizza la popolazione italiana. Questo fenomeno si manifesta ancora più intensamente nel territorio fermano: nell'ultimo quinquennio il calo demografico in Provincia di Fermo è stato pari a -2,6%, contro il -1,9% registrato a livello italiano. Distinguendo il territorio provinciale si può

constatare come la flessione sia stata più intensa nell'entroterra fermano (-4,3%), mentre nell'area estesa di Fermo e dei comuni di cintura il calo è stato nell'ordine di -2,1 punti percentuali (-2,4% il solo comune di Fermo). È un territorio, dunque, che sta perdendo popolazione, in particolare nei comuni interni: qui, infatti, ad un basso tasso di natalità, che non permette di compensare il numero di decessi, si somma l'effetto di un saldo migratorio negativo, che testimonia la difficoltà di trattenere nel territorio parte della popolazione residente, in particolare la componente più giovane. Ne consegue una popolazione che tende ad invecchiare sempre più, così come testimoniato da un indice di vecchiaia che conteggia più di 200 ultra 65-enni ogni 100 individui al di sotto dei 18 anni. È un fenomeno che interessa tutta la Regione Marche, in particolare le province meridionali: giusto per avere un termine di paragone, la media italiana è di 178, contro un valore di 202 per le Marche e di 209 per la parte Sud della regione.

Una popolazione che invecchia rappresenta un segnale di allarme preoccupante, poiché mette insieme dinamiche demografiche e culturali (la bassa natalità) con una riduzione della capacità di attrazione esercitata dalla componente migratoria. Eppure fino a pochi anni fa i flussi demografici dall'estero avevano alimentato la popolazione provinciale, a testimonianza che il territorio suscitava una certa attrattività dal punto di vista occupazionale, tanto che la quota di residenti con cittadinanza straniera è tutt'ora superiore al 10%, rispetto ad una media italiana di 8,8%. La crisi del comparto calzaturiero dell'ultimo decennio ha certamente contribuito a determinare questo fenomeno, aprendo molti interrogativi sullo sviluppo economico del territorio.

Tavola 2 – Indicatori socio-economici

Indicatore	Unità di misura	Fermo - Comune	Fermo - Territorio	Fermo - Resto della provincia	Fermo - Provincia	Marche Sud	Marche	Italia
Reddito medio per contribuente	€	19.475	19.135	17.046	18.640	19.325	20.286	21.643
Indice di concentrazione di Gini del reddito	Rapporto (0-1)	0,237	0,237	0,185	0,225	0,226	0,229	0,253
Quota di popolazione 9 anni o più con Diploma di Laurea	%	12,1	9,4	8,4	9,2	10,6	11,0	10,5
Quota di popolazione 30-34 anni con Diploma di Laurea	%	36,9	30,8	30,0	30,6	31,6	31,9	28,6
Tasso di occupazione	%	46,5	47,6	49,3	48,0	48,3	48,9	45,6
Tasso di disoccupazione	%	11,7	11,8	9,6	11,3	10,5	10,2	13,1
Tasso di attività	%	52,7	53,9	54,5	54,1	54,0	54,4	52,5

Fonte: elaborazioni Nomisma su fonti varie

A ben vedere, i dati del mercato del lavoro risalenti al periodo precedente lo scoppio dell'emergenza pandemica fotografano una situazione che manifesta ancora una certa solidità: la provincia di Fermo evidenzia una buona partecipazione al mercato del lavoro (testimoniata da un tasso di attività pari a 72,1%, vale a dire 72 individui su 100 tra coloro che hanno 15-64 anni appartengono alla forza lavoro), superiore sia alla media regionale (71,3%) che a quella nazionale (65,8%). Parimenti, il tasso di disoccupazione rimane su livelli contenuti, ben al di sotto di quelli medi italiani sia per l'intera popolazione in età attiva (5,8% VS 10,6%), sia limitatamente alla fascia dei giovani tra 15 e 24 anni (16,5% VS 30,6%). Semmai, si evidenziano ancora alcune disparità di genere, dal momento che il 5,8% di tasso di disoccupazione provinciale è la sintesi di un valore di 4,4% per i maschi e di 7,4% per le femmine.

Se il mercato del lavoro non sembra evidenziare grosse criticità (gli effetti della pandemia devono ancora essere suffragati dai dati), quantomeno nel confronto nazionale, in passato era la qualità del capitale umano a manifestare una certa debolezza. Fino a qualche anno fa, infatti, il territorio fermano scontava un ritardo nei processi formativi e nella capacità di formare capitale umano di livello qualitativo elevato: negli ultimi anni si sta verificando un'accelerazione di questo processo, con un aumento della quota di laureati e di individui con titolo di studio terziario nelle età giovani che non solo ha assorbito il gap esistente con la media italiana, ma riuscendo anche a sopravanzarla. La sfida attuale, semmai, consiste nel riuscire a trattenere queste risorse sul territorio, evitando una fuga di cervelli e di competenze verso territori più attrattivi dal punto di vista lavorativo, sovente anche all'estero.

1.2. CONTESTO ECONOMICO E INFRASTRUTTURALE

Dal punto di vista economico, il territorio fermano si contraddistingue per una forte specializzazione manifatturiera: i distretti del calzaturiero di Fermo e del cappello di Montappone rappresentano i centri vitali del sistema produttivo fermano.

Il settore calzaturiero, in particolare, sta vivendo una crisi che si protrae ormai da diversi anni, e la recessione economica determinata dall'emergenza pandemica del COVID-19 non ha fatto altro che sferrare un colpo durissimo ad un comparto già in seria difficoltà.

Le ragioni di questa crisi sono molteplici: tutto ha avuto origine dalla doppia ondata recessiva del 2008-2013, durante la quale il settore ha visto la cessazione di molte imprese, oltre che una flessione rilevante delle vendite. Sebbene il settore abbia una forte propensione all'export, nell'ultimo decennio anche le vendite rivolte al mercato estero hanno subito una contrazione, a differenza di altri comparti in cui la produzione rivolta ai Paesi stranieri ha compensato le perdite accumulate sul mercato interno.

In secondo luogo, il settore manifatturiero fermano sconta un ritardo nei processi di innovazione testimoniato da un ridotto impiego di risorse rivolte agli investimenti in ricerca e sviluppo, oltre che da una lenta transizione al digitale che, specie con le vicissitudini generate dalla pandemia, rischia di diventare determinante per il futuro delle imprese di qualsiasi settore economico.

Nel sistema produttivo italiano e, in modo ancora più marcato, in quello fermano, persiste una "questione dimensionale", vale a dire una dimensione media di impresa decisamente ridotta, dal momento che il territorio è caratterizzato da aziende prevalentemente a dimensione familiare, nelle quali gli investimenti in capitale umano, innovazione e digitalizzazione sono meno frequenti. Il sottodimensionamento delle imprese fermane rappresenta uno dei presupposti alla base della bassa produttività registrata dalla provincia di Fermo: osservando i dati sul valore aggiunto per occupato, è evidente il gap di Fermo (e di tutta la Regione Marche) nel confronto con la media italiana. Su questo risultato pesa anche la peculiarità dei prodotti che caratterizzano il sistema manifatturiero fermano: i beni riguardanti la moda e l'abbigliamento sono intrinsecamente prodotti a basso valore aggiunto per il tipo di processo produttivo che li contraddistingue.

A queste criticità ormai croniche e strutturali del sistema imprenditoriale fermano, fanno comunque da contraltare una serie di elementi che evidenziano alcune interessanti specificità: come già ricordato, le imprese fermane hanno un'accentuata vocazione all'export, caratteristica che costituisce un vantaggio competitivo rispetto a quelle aziende che più risentono della scarsa vivacità della domanda interna.

In secondo luogo, la peculiarità di un sistema incentrato su imprese a gestione familiare è il presupposto secondo cui nel fermano si registra una presenza rilevante sia di imprese giovanili (cioè imprese la cui partecipazione del controllo e della proprietà è detenuta in prevalenza da persone di età inferiore ai 35 anni), sia di quelle femminili (attività a titolarità femminile o nelle quali la compagine sociale sia a maggioranza femminile), in particolare nell'entroterra del territorio provinciale. Ciò costituisce una

testimonianza della vivacità imprenditoriale e della capacità di ricambio che le imprese fermane dimostrano a livello proprietario e dirigenziale.

Tavola 3 – Indicatori sul sistema economico

Indicatore	Unità di misura	Fermo - Comune	Fermo - Territorio	Fermo - Resto della provincia	Fermo - Provincia	Marche Sud	Marche	Italia
Valore aggiunto per occupato	€	n.d.	n.d.	n.d.	53.768	54.942	56.403	62.641
Dimensione media di impresa	Numero medio di addetti	2,7	2,8	2,2	2,6	2,7	2,9	3,0
Quota di addetti in grandi imprese	%	13,1	9,6	9,7	9,7	13,6	16,2	22,6
Disponibilità di imprese straniere	Numero di imprese per 10.000 abitanti	86,0	105,0	77,9	98,7	101,7	95,7	92,0
Disponibilità di imprese femminili	Numero di imprese per 10.000 abitanti	198,4	237,9	305,6	253,6	251,2	226,0	192,7
Disponibilità di imprese giovanili	Numero di imprese per 10.000 abitanti	59,5	70,1	93,3	75,5	81,6	70,0	74,7
Quota di imprese nel settore dell'Agricoltura	%	14,2	10,3	30,4	15,8	16,9	14,9	12,2
Quota di imprese nel settore della Manifattura	%	13,2	21,4	14,7	19,6	13,7	13,3	9,8
Quota di imprese nel settore del Commercio	%	25,8	27,4	19,0	25,1	25,3	25,8	28,2
Quota di imprese nel settore delle Costruzioni	%	12,3	9,9	11,9	10,5	11,8	12,1	12,9
Quota di imprese nel settore dei Servizi	%	34,5	31,0	24,0	29,0	32,2	33,9	36,9
Quota di imprese startup innovative	%	0,12	0,08	0,18	0,11	0,21	0,19	0,19

Fonte: elaborazioni Nomisma su fonti varie

Un ulteriore elemento che rafforza questo quadro è la presenza di imprese straniere (cioè imprese la cui partecipazione del controllo e della proprietà è detenuta in prevalenza da persone non nate in Italia), questa volta in modo più accentuato nel circondario del comune di Fermo anziché nella parte più interna della provincia. È un'ulteriore testimonianza delle potenzialità del sistema manifatturiero locale, capace di attirare operatori economici al di fuori del contesto nazionale.

Dal Dopoguerra fino ai nostri giorni, la componente artigiano-manifatturiera ha assunto sempre maggiore importanza e si è sostituita alla tradizionale vocazione agricola del territorio, che comunque riveste ancora una certa rilevanza nelle aree più interne della provincia. Si tratta di aziende anche qui molto ridotte dal punto di vista dimensionale, sovente individuali, che solo in casi sporadici si organizzano in aziende agrituristiche per sfruttare le potenzialità turistiche del caratteristico paesaggio delle Marche meridionali.

Proprio il turismo è il grande assente del sistema economico fermano: nonostante le molte potenzialità che l'eterogeneo territorio provinciale è in grado di offrire, la capacità di attrazione turistica è ancora molto ridotta e limitata quasi esclusivamente alla zona costiera e, prima del sisma del 2016, alla zona appenninica.

Il fermano manifesta una carenza di strutture ricettive, in particolare nella zona costiera e nella prima fascia

dell'entroterra, a dimostrazione che c'è ancora molta strada da percorrere nel costruire una vera e propria cultura dell'accoglienza in grado di sfruttare le risorse naturali e artistiche del territorio. Tale carenza è evidente in particolare nel confronto col resto del territorio regionale, molto più equipaggiato in termini di ricettività, evidenziando pertanto un gap di offerta da parte del territorio fermano.

Tavola 4 – Indicatori sul turismo

Indicatore	Unità di misura	Fermo - Comune	Fermo - Territorio	Fermo - Resto della provincia	Fermo - Provincia	Marche Sud	Marche	Italia
Tasso di ricettività	Numero di esercizi ricettivi per 100.000 ab.	343,4	267,3	681,8	363,6	477,4	531,4	362,4
Tasso di turisticità	Numero di arrivi turistici per 100 ab.	154,4	123,9	107,7	120,2	136,9	159,2	218,1
Indice di utilizzazione lorda dei posti letto	%	12,0	13,4	7,5	11,6	13,7	14,2	23,1
Incidenza del turismo straniero	%	12,0	15,1	14,4	15,0	13,7	16,4	49,5
Permanenza media di turisti italiani	Presenze/Arrivi	8,4	6,5	5,9	6,4	4,8	4,3	3,3
Permanenza media di turisti stranieri	Presenze/Arrivi	4,7	4,2	5,7	4,5	5,5	4,3	3,4

Fonte: elaborazioni Nomisma su fonti varie

Ne consegue una bassa capacità di attrazione turistica in tutta la provincia, sebbene con diverse gradazioni: il tasso di turisticità (vale a dire il numero di turisti che pernottano nelle strutture ricettive ogni 100 mila abitanti) è più elevato nell'area prossima alla costa anziché nel resto del territorio (124 VS 108), anche come conseguenza del sisma che ha fortemente penalizzato le aree interne appenniniche, che in molti casi sono ancora impegnate nella ricostruzione delle strutture danneggiate. Siamo comunque distanti dai valori medi italiani (218 arrivi turistici ogni 100 mila abitanti), nonostante le campagne di marketing territoriale che la Regione Marche ha intrapreso negli ultimi anni, di cui il fermano ha beneficiato in misura molto limitata. In particolare, salta all'attenzione la scarsa capacità di portare sul territorio i turisti stranieri: se a livello italiano ogni 100 turisti se ne contano 49,5 provenienti dall'estero, questa percentuale è drasticamente bassa per Fermo, intorno al 15%. Tale dato è quello che probabilmente desta più preoccupazione, poiché testimonia sia una carenza nella capacità di accoglienza, sia una difficoltà nel promuovere il territorio fermano oltre i confini nazionali.

La performance non proprio lusinghiera del settore turistico è la spia di una bassa attrattività del fermano in particolare dal punto di vista dell'offerta di servizi: se il contesto nazionale si muove sempre più verso una terziarizzazione dell'economia e un incremento costante delle imprese del commercio e dei servizi, nel contesto fermano, in particolare nelle aree dell'entroterra, si evidenzia una minore diffusione di aziende afferenti a questi settori. Fanno eccezione le attività legate al divertimento e all'intrattenimento, localizzate soprattutto nell'area vasta del comune di Fermo per via del turismo marittimo, e le attività degli studi professionali e tecnici, anch'esse maggiormente presenti nella parte della provincia prossima alla zona costiera.

Tavola 5 – Primi 5 settori economici per numero di addetti (valori %)

Settore economico	Fermo - Territorio	Settore economico	Fermo - Resto della provincia
C 15 Fabbricazione di articoli in pelle e simili	29,9%	C 15 Fabbricazione di articoli in pelle e simili	13,5%
G 47 Commercio al dettaglio	9,7%	A 01 Coltivazioni agricole e produzione di prodotti animali	11,0%
I 56 Attività dei servizi di ristorazione	7,7%	I 56 Attività dei servizi di ristorazione	7,2%
G 46 Commercio all'ingrosso	6,2%	G 47 Commercio al dettaglio	6,8%
F 43 Lavori di costruzione specializzati	3,9%	F 43 Lavori di costruzione specializzati	5,8%

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Unioncamere

Tavola 6 – Primi 5 settori economici per specializzazione produttiva (quota di addetti nel territorio / quota di addetti in Italia)

Settore economico	Fermo - Territorio	Settore economico	Fermo - Resto della provincia
C 15 Fabbricazione di articoli in pelle e simili	34,8	C 15 Fabbricazione di articoli in pelle e simili	15,7
R 93 Attività sportive, di intrattenimento e di divertimento	2,2	C 26 Fabbricazione di computer e prodotti di elettronica	5,4
C 22 Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche	2,2	C 14 Confezione di articoli di abbigliamento	4,1
C 17 Fabbricazione di carta e di prodotti di carta	2,1	C 27 Fabbricazione di apparecchiature elettriche	4,0
M 74 Altre attività professionali, scientifiche e tecniche	1,9	C 17 Fabbricazione di carta e di prodotti di carta	3,8

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Unioncamere

Dal punto di vista infrastrutturale, emerge un quadro eterogeneo: si evidenzia una certa sproporzione tra le aree interne e la zona costiera riguardo l'offerta di infrastrutture e servizi legati al welfare. L'entroterra, infatti, si dimostra carente nell'offerta di servizi legati alla prima infanzia, che avrebbero l'obiettivo di agevolare la conciliazione dei tempi di lavoro con le esigenze familiari. Inoltre, l'attuale posizione dell'ospedale di area vasta all'interno del comune di Fermo, unitamente all'indisponibilità dei posti letto dell'ospedale di Amandola per via del sisma, generano un gap di accesso a coloro che abitano nelle aree più interne, provocando fenomeni di "emigrazione" verso le strutture delle vicine province di Macerata e Ascoli Piceno.

Viceversa, le aree interne della provincia mostrano una buona disponibilità, almeno in termini relativi alla popolazione residente, di infrastrutture e servizi di natura storico-culturale, come musei, biblioteche e siti di rilevanza archeologica. Questa è un'ulteriore risorsa ancora non pienamente sfruttata dal punto di vista turistico: a tale riguardo, sarebbe auspicabile implementare un sistema integrato in grado di promuovere una varietà di itinerari che coinvolgano sia la zona costiera che l'entroterra, in modo da aumentare l'offerta turistica e sfruttare maggiormente le potenzialità del territorio.

Tavola 7 – Indicatori sui servizi

Indicatore	Unità di misura	Fermo - Comune	Fermo - Territorio	Fermo - Resto della provincia	Fermo - Provincia	Marche Sud	Marche	Italia
Disponibilità di posti in asili nido	%	19,8	23,6	19,5	22,7	23,3	25,5	22,4
Disponibilità di posti letto ospedalieri	Numero di posti letto ospedalieri per 100.000 abitanti	1.803	502	52	398	332	345	350
Disponibilità di scuole	Numero di scuole per 100.000 abitanti	173	107	182	124	121	116	108
Disponibilità di musei, gallerie, siti archeologici e monumenti	Musei, gallerie,... per 100.000 abitanti	18,6	7,4	49,6	17,2	25,7	22,0	8,1
Disponibilità di biblioteche registrate nell'Anagrafe nazionale	Biblioteche per 100.000 abitanti	75,7	31,6	44,8	34,7	48,9	45,4	30,4

Fonte: elaborazioni Nomisma su fonti varie

Ma qui irrompe un altro problema ormai strutturale ed endemico, vale a dire la mancanza di infrastrutture di mobilità, in particolare in grado di collegare velocemente le aree interne con la fascia litoranea. Innanzitutto, l'entroterra è da sempre penalizzato a causa dell'assenza di una rete ferroviaria in grado di permettere collegamenti rapidi con l'asse costiero, che può godere sia dell'infrastruttura autostradale che di quella ferroviaria. Quest'ultima, tuttavia, è rimasta esclusa dai progetti di implementazione dell'Alta Velocità, relegando di fatto la viabilità della fascia adriatica in una posizione di secondo piano rispetto agli altri assi del Centro-Nord.

Pertanto, la mobilità nel territorio fermano si basa principalmente sul trasporto su gomma, anche qui con dei distinguo ben precisi: la mancanza di una rete ferroviaria ha richiesto l'implementazione di una rete di trasporto tramite autobus, privilegiando tuttavia l'area vasta del comune di Fermo piuttosto che le aree più interne, che manifestano pertanto un deficit di mobilità. Per queste ultime il mezzo più utilizzato è l'auto privata, che sfrutta una rete stradale poco ramificata e con un livello di usura che necessiterebbe di interventi di ripristino.

Sotto questo punto di vista, il progetto "Monti-Mare" di cui si parla ormai da diversi anni, vale a dire un intervento massiccio di adeguamento e miglioramento dell'asse stradale che collega Amandola alla zona costiera, si configura come fondamentale sia per facilitare l'operatività delle imprese dislocate sul territorio, sia per velocizzare i collegamenti con la zona litoranea in modo da favorire i flussi dei residenti oltre che quelli turistici. Un potenziamento delle infrastrutture di mobilità e delle vie di comunicazione appare quindi una condizione imprescindibile per garantire uno sviluppo economico a tutto il territorio provinciale, invertendo così i trend registrati negli ultimi anni inerenti la perdita di competitività delle imprese locali e il conseguente spopolamento e invecchiamento della popolazione residente.

La realizzazione del nuovo complesso ospedaliero e il ripensamento dell'area di Campiglione come nuovo fulcro dell'intero territorio provinciale possono sbloccare e accelerare questo processo di intervento sulle infrastrutture di mobilità, che rimane comunque una pre-condizione imprescindibile per lo sviluppo economico e sociale del fermano.

Tavola 8 – Indicatori sulla mobilità

Indicatore	Unità di misura	Fermo - Comune	Fermo - Territorio	Fermo - Resto della provincia	Fermo - Provincia	Marche Sud	Marche	Italia
Tipologia di stazione ferroviaria	Indice (0-4)	0,0	0,6	0,1	0,5	1,0	1,2	1,5
Densità di autobus circolanti	Numero di autobus per 100 kmq	128	110	17	53	34	30	33
Densità di automobili	Numero di auto per km ²	209	268	59	141	100	110	131

Fonte: elaborazioni Nomisma su fonti varie

1.3. L'AREA DI CAMPIGLIONE NEL CONTESTO PROVINCIALE

Come già ricordato, la provincia di Fermo ha una forte eterogeneità geografica e morfologica, dal momento che abbraccia una lingua di territorio che va dalle aree interne appenniniche a quelle costiere, passando per un'ampia zona collinare caratteristica del paesaggio marchigiano.

In questo territorio l'area di Campiglione assume una posizione strategica, dal momento che si pone come zona di cerniera tra l'entroterra e il litorale. Non è un caso, pertanto, che tale area sia stata dapprima candidata e poi selezionata per l'insediamento del nuovo complesso ospedaliero che andrà a sostituire l'attuale struttura adiacente al contesto cittadino del comune capoluogo. D'altra parte, la politica di razionalizzazione delle strutture sanitarie attuata nell'ultimo ventennio, e di cui stiamo pagando lo scotto nell'attuale crisi pandemica, pone il problema di copertura dei fabbisogni sanitari di una popolazione provinciale che si estende su un territorio molto esteso dal punto di vista longitudinale. Sul territorio provinciale, infatti, sono dislocati alcuni ospedali di prossimità che tuttavia non esercitano funzioni di cura intensiva, ma svolgono attività socio-assistenziali come le cure riabilitative per i pazienti dimessi e i malati di lunga degenza.

Ad aggravare questa situazione ha contribuito il sisma del 2016 che ha reso indisponibile la struttura assistenziale di Amandola, creando di fatto un gap di offerta per i residenti nelle aree più interne della provincia.

L'insediamento del nuovo ospedale di Area Vasta rappresenta dunque un'occasione importante per trasformare l'area di Campiglione in un nuovo polo attrattivo in cui far confluire una serie di funzioni al momento assenti nel territorio provinciale.

Già in precedenza, la dismissione delle aree produttive dell'ex zuccherificio Sadam, dell'ex Omsa e dell'ex conceria ha rappresentato il presupposto per il ripensamento dell'area e per innescare un dibattito sulle possibili funzioni da implementare. Campiglione, infatti, esprime diverse anime: oltre alle aree produttive descritte poc'anzi, ha un centro abitato molto concentrato che si estende sul lato nord della strada provinciale faleriense; ha il più importante polo commerciale (l'Oasi) in termini dimensionali dell'entroterra fermiano; ha una multisala cinematografica (Super 8), che rappresenta un punto di riferimento per la popolazione dell'entroterra per la fruizione di prodotti cinematografici dopo che la crisi del settore ha decretato la chiusura di molte sale comunali; ha un centro congressuale (il Fermo Forum) in cui si organizzano fiere ed eventi.

Allo sviluppo dell'area contribuirà anche l'ingente investimento programmato dal noto brand Nero Giardini, che ha acquisito i 24 ettari di terreno dell'ex zuccherificio Sadam per insediare un polo logistico avanzato e automatizzato, in grado di servire quasi in tempo reale le esigenze delle proprie aziende clienti, e un Outlet

aziendale per i consumatori i cui lavori inizieranno in autunno per concludersi a fine 2022, per un investimento complessivo di 15 milioni di Euro. A questi investimenti già decisi e stanziati si affianca l'intenzione di spostare nell'area di Campiglione l'intera Direzione aziendale, il che vorrebbe dire investire ulteriori 25 milioni di Euro.

Oltre a Nero Giardini, c'è un interesse a investire nell'area anche da parte di altri soggetti privati, come la cooperativa che detiene la proprietà dell'area ex Omsa e l'azienda edile Adriatica che ha rilevato l'area ex Sacomar, le quali hanno l'intenzione di rifunzionalizzare gli immobili dismessi inseriti nelle rispettive aree per sfruttare le possibilità e le opportunità di investimento che l'insediamento del nuovo ospedale certamente garantirà.

Da qui nasce l'intenzione dell'amministrazione comunale di Fermo di progettare una variante urbanistica per dare un'impronta più definita e una maggiore caratterizzazione ad una area destinata ad avere un rapido sviluppo nel breve-medio periodo. Le direttrici entro cui incanalare questo processo non possono prescindere dalle linee strategiche sulle quali l'Unione Europea ha fondato l'imponente programma di finanziamento Next Generation EU, vale a dire la riqualificazione di aree degradate e dismesse sulla base dei principi della sostenibilità ambientale e dell'efficienza energetica. L'obiettivo è quello di migliorare la qualità dell'abitare, creando contesti che al contempo uniscano l'attenzione per i bisogni economici e sociali dei residenti al rispetto dell'ambiente.

Il nuovo centro ospedaliero che sorgerà a Campiglione sarà completato per la metà del 2023, secondo le ultime stime dell'ASUR. Come già enunciato, l'ospedale può costituire un innesco importante per creare una sorta di New Town del fermano, cioè un polo di riferimento per tutta la provincia in cui si concentrano un insieme di funzioni e attività legate al nuovo polo ospedaliero, ma non solo.

In primo luogo, il nuovo ospedale rappresenterà il presupposto per la creazione di tutta una serie di servizi a supporto della struttura: si fa riferimento all'insediamento di piccoli esercizi commerciali come bar e sale mensa per le esigenze di chi lavora nell'ospedale e per i visitatori; in aggiunta, la possibilità di aprire attività di tipo socio-assistenziali, come Hospice, centri per la riabilitazione, centri per la lunga degenza, negozi di prodotti sanitari e ortopedici. Una struttura ospedaliera rappresenta, infatti, la condizione per lo sviluppo di tutto un indotto legato alla funzione socio-sanitaria espletata dalla struttura.

In secondo luogo, il nuovo polo ospedaliero necessiterà che nei dintorni dell'area vengano implementate attività a supporto della residenzialità dei visitatori e dei parenti dei degenti: è infatti consuetudine che in prossimità delle strutture ospedaliere sorgano Bed&Breakfast, Hotel, foresterie e abitazioni adibite alla locazione. Sempre con riferimento alla sfera residenziale, potranno sorgere unità abitative da mettere a disposizione di coloro che lavorano nella struttura ospedaliera, sia in termini di vendita che di locazione.

A tale riguardo, è interessante notare come attualmente il mercato immobiliare locale sia piuttosto asfittico, con valori medi dei prezzi inferiori alla media nazionale in tutti i comparti (residenziale, terziario, commerciale, produttivo), oltre che una scarsa vivacità testimoniata dalla bassa percentuale di immobili compravenduti rispetto allo stock disponibile. Sotto questo punto di vista, l'insediamento del nuovo polo ospedaliero può certamente costituire un impulso importante per migliorare la performance del mercato immobiliare locale, in primis con un aumento della domanda abitativa e di quella diretta alle attività commerciali che potrà confluire in un incremento dei valori immobiliari e, conseguentemente, dei rendimenti derivanti dagli investimenti in questi ambiti.

Inoltre, l'insediamento del nuovo ospedale può essere l'occasione per incentivare la nascita di nuove attività culturali: ad esempio, i lavori di scavo inerenti la costruzione dell'ospedale hanno portato alla luce dei ritrovamenti archeologici che potrebbero confluire nella creazione di un centro museale dedicato; oppure, l'ex mulino a vento presente nella zona di Girola potrebbe essere riqualificato e costituire anch'esso un'occasione di visita ad un manufatto di importanza storica e culturale.

Infine, la nascita del nuovo polo ospedaliero necessiterà la creazione di un Terminal per il collegamento

della struttura con la città di Fermo, mediante un servizio di autolinee con corse frequenti. Parallelamente a questo, sarebbe auspicabile la creazione di una mobilità dolce nei dintorni dell'ospedale mediante piste ciclabili e aree pedonali, per raccordare la struttura con il centro abitato di Campiglione.

Tavola 9 – Indicatori sul mercato immobiliare

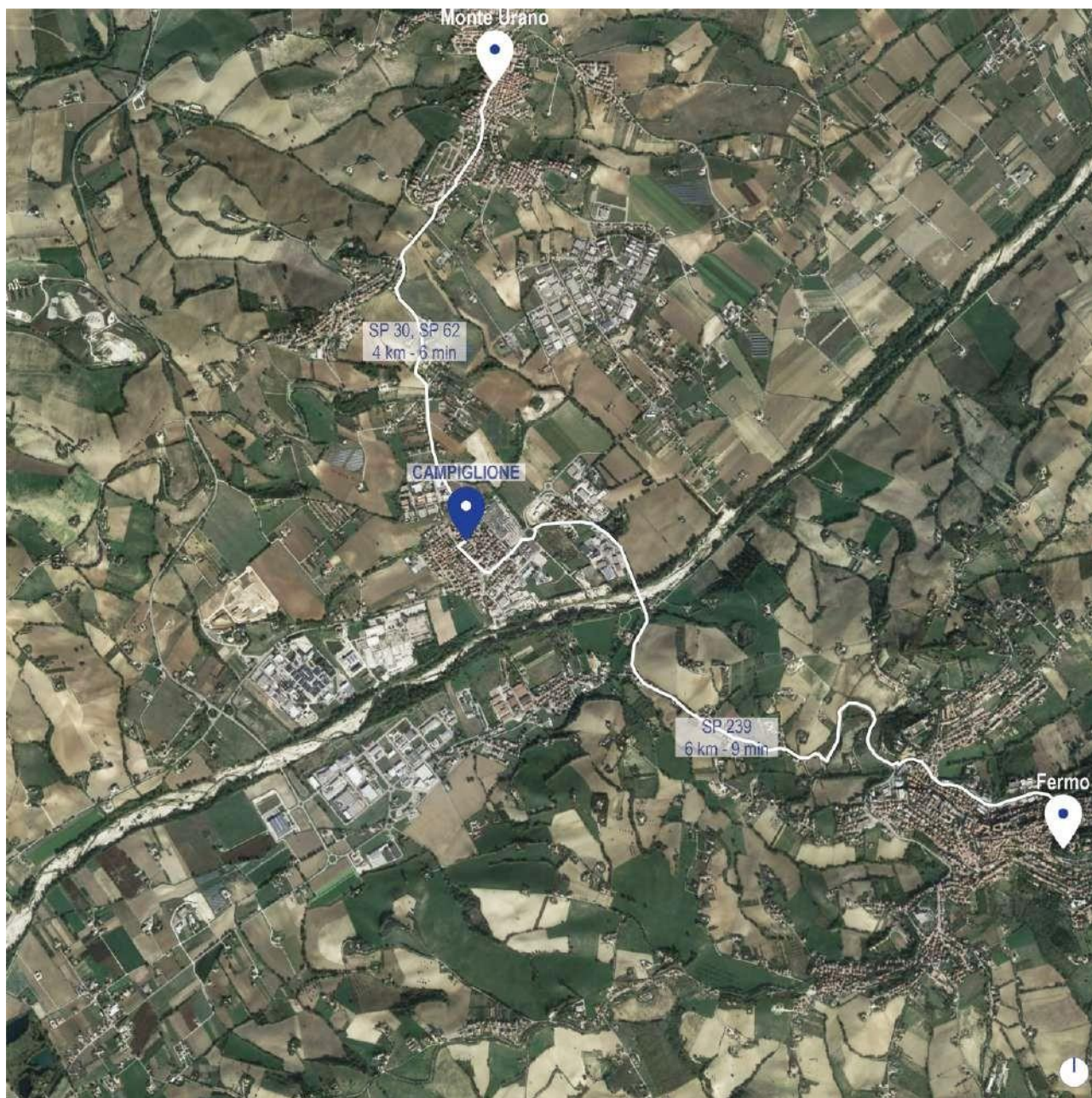
Indicatore	Unità di misura	Area di Campiglione	Fermo - Comune	Fermo - Territorio	Fermo - Resto della provincia	Fermo - Provincia	Marche Sud	Marche	Italia
Intensità del mercato immobiliare Residenziale (compravendite / stock)	%	n.d.	1,60	1,26	1,01	1,20	1,34	1,50	1,77
Intensità del mercato immobiliare Terziario (compravendite / stock)	%	n.d.	1,30	0,81	0,31	0,71	1,51	1,51	1,65
Intensità del mercato immobiliare Commerciale (compravendite / stock)	%	n.d.	0,79	0,66	0,31	0,58	0,65	0,89	1,24
Intensità del mercato immobiliare Produttivo (compravendite / stock)	%	n.d.	0,47	0,89	1,65	1,11	1,41	1,47	1,54
Prezzi medi di abitazioni	€/mq	1.150	1.293	1.335	884	1.211	1.189	1.288	1.467
Prezzi medi di uffici	€/mq	1.150	1.514	1.594	1.020	1.493	1.470	1.366	1.664
Prezzi medi di negozi	€/mq	1.300	1.601	1.605	1.094	1.494	1.524	1.463	1.653
Prezzi medi di capannoni industriali	€/mq	373	456	472	424	458	443	428	517

Fonte: elaborazioni Nomisma su dati Nomisma e Agenzia delle Entrate

Così come evidenziato in precedenza, una delle priorità maggiori è il potenziamento delle infrastrutture di mobilità per collegare l'area in cui sorge l'ospedale col resto del territorio provinciale. Questa rappresenta una pre-condizione indispensabile per far sì che la nuova struttura sia effettivamente a servizio di tutta la popolazione presente nel territorio, oltre che una prerogativa irrinunciabile per garantire lo sviluppo dell'area, offrire una migliore qualità abitativa ai residenti e nuove opportunità di investimento agli attori economici locali.

2. INQUADRAMENTO URBANO-AMBIENTALE

2.1. ANALISI DEI CARATTERI DEL LUOGO



Saper usare un territorio significa interpretarlo nella sua stratificazione storica-progettuale-relazionale. Esso rappresenta ad oggi la sintesi del rapporto tra noi e la natura, nonché il luogo in cui ricadono i prodotti dell'agire dell'uomo.

Campiglione è una frazione del comune di Fermo distante 6 km dall'abitato della cittadina. A livello topografico-paesaggistico, essa è attorniata da un paesaggio collinare, in strettissima prossimità con il fiume Tenna e distante circa 10 km dal mare.

Come risulta già da questo breve accenno, il paesaggio è estremamente variegato e vive di numerosi diversi scenari: la pianura, le colline, il lungo-fiume. Le colline, in particolare, sono caratterizzate da aree agricole che dipingono il paesaggio a seconda della stagione.

L'edificato risulta di recente costruzione rispetto alla media italiana, con la maggior parte degli edifici

realizzati successivamente al 1950. Esistono tuttavia tracce del passato dell'area non solo nei ritrovamenti archeologici in seguito descritti, ma anche nei segni della centuriazione romana e nell'antico mulino locato in posizione baricentrica rispetto all'area di progetto.

Da questa ricchezza di temi e sfaccettature risulta subito evidente il bisogno di una scomposizione in sotto-insiemi tematici al fine di comprendere al meglio l'oggetto dello studio. I risultati verranno poi riuniti nella loro complessità ed utilizzati per formulare la proposta progettuale, caratterizzata da un approccio olistico. L'individuazione degli argomenti di studio è proceduta secondo criteri di urgenza, necessità e desiderio dell'amministrazione, degli abitanti e delle realtà locali. Tra i temi analizzati:

- Analisi dei punti di comunità;
- Analisi ambientale;
- Analisi della mobilità;
- Quadro esigenziale.

2.1.1 ANALISI DEI PUNTI DI COMUNITÀ



Constatata la carenza di servizi nell'area dell'agglomerato urbano e nelle immediate vicinanze, si è sviluppata un'analisi che mappasse tutte le aree di interesse comune di diversa natura, dividendole in due sottocategorie: esistenti e potenziali.

Tra le polarità oggi esistenti nell'area di sicura rilevanza vi sono:

- La scuola primaria in immediata adiacenza all'area del nuovo ospedale;
- Il campo sportivo connesso alla scuola di cui sopra;
- Il maneggio nell'area settentrionale del comparto;
- La chiesa di San Gabriele dell'Addolorata sul margine occidentale dell'edificato urbano;
- Il Parco Calisthenics & Street-WorkOut sull'argine meridionale del fiume Tenna;
- La fattoria sociale non distante dal Fermo Forum;
- Il grande centro commerciale Fermo Girasole, ad oggi uno dei pochi luoghi contenente locali commerciali dedicati alla popolazione;
- Il cinema multisala Multiplex Super 8, posizionato tra la il centro abitato di Campiglione ed il fiume.
- Il Fermo Forum, struttura di recente realizzazione e collocato nei presso dell'area produttiva a sud del comparto, che ha subito un de-potenziamento causa il ridotto utilizzo.

I seguenti elementi risultano poco interconnessi tra loro, raggiungibili ad oggi solo attraverso le strade di ampia percorrenza, rischiose per biciclette e pedoni. La costituzione di un network in grado di riunire tutti i sopraelencati secondo un sistema infrastrutturale leggero ed integrato con il paesaggio costituisce una delle sfide da affrontare in sede di progettazione.

Alle polarità precedentemente descritte si aggiungono quella serie di possibilità date dalle trasformazioni dell'area di Campiglione. Esse sono rappresentate sia dagli sviluppi del comparto già immaginati

dall'amministrazione, sia dall'investimento da parte di alcune realtà locali di grande rilevanza, tra cui l'azienda Nero Giardini, il Consorzio Calzaturiero Marchigiano e i proprietari delle Ex-Concerie. Il desiderio di investire nell'area da parte di questi privati costituisce una straordinaria risorsa che sarà analizzata in seguito nella trattazione.

Le polarità potenziali del comparto, in virtù delle riflessioni appena esplicitate, sono:

- Il nuovo ospedale di area vasta;
- L'area Ex-Omsa di proprietà del Consorzio Calzaturiero Marchigiano;
- Lo storico mulino che si attesta sulla strada provinciale 239 in posizione baricentrica rispetto all'area;
- L'area di proprietà di Nero Giardini;
- L'area delle Ex-Concerie ed il parco che la divide dal fiume;
- Il fiume Tenna stesso, ma questo tema sarà trattato in seguito con i dovuti dettagli.

La proposta accoglie le diverse possibilità trasformando l'area in un grande laboratorio di progettazione integrata e condivisa, in cui ogni attore potrà proporre soluzioni ed idee al fine di raggiungere il bene comune.

2.1.2 ANALISI AMBIENTALE



Il tema **naturale e paesaggistico** risulta quantomai preponderante in un caso urbano come quello di Campiglione di Fermo. L'analisi ambientale ha perciò permesso di individuare le contingenze e le emergenze dell'area in ambito di tutela e salvaguardia, preparando la redazione di un progetto che sfrutti a suo vantaggio le dinamiche dovute alla topografia e le particolarità del comparto, rispettandone il territorio.

L'area è attraversata da numerosi **corsi d'acqua** sotterranei ed affioranti, da canali di costruzione storica e dal fiume Tenna. In materia, la norma vigente relativa alla tutela dei corsi d'acqua impone interventi di recupero ambientale, ponendo particolare accento sulla salvaguardia del territorio dai fenomeni di esondazione. Per questa ragione, lungo il fiume Tenna vi è una fascia di rispetto che potrebbe essere destinata a parco, al fine di preservare l'edificato dal rischio di esondazione e permettere al terreno una corretta gestione delle acque. L'attuale scarsità di mezzi di attraversamento del fiume non è ostacolata dalla norma vigente, che permette la costruzione di opere di attraversamento sia viarie sia impiantistiche. In merito, il PRG prevede l'edificazione di due nuovi attraversamenti: uno carrabile ed uno ciclopeditone collegati alla nuova mobilità proposta dal piano.

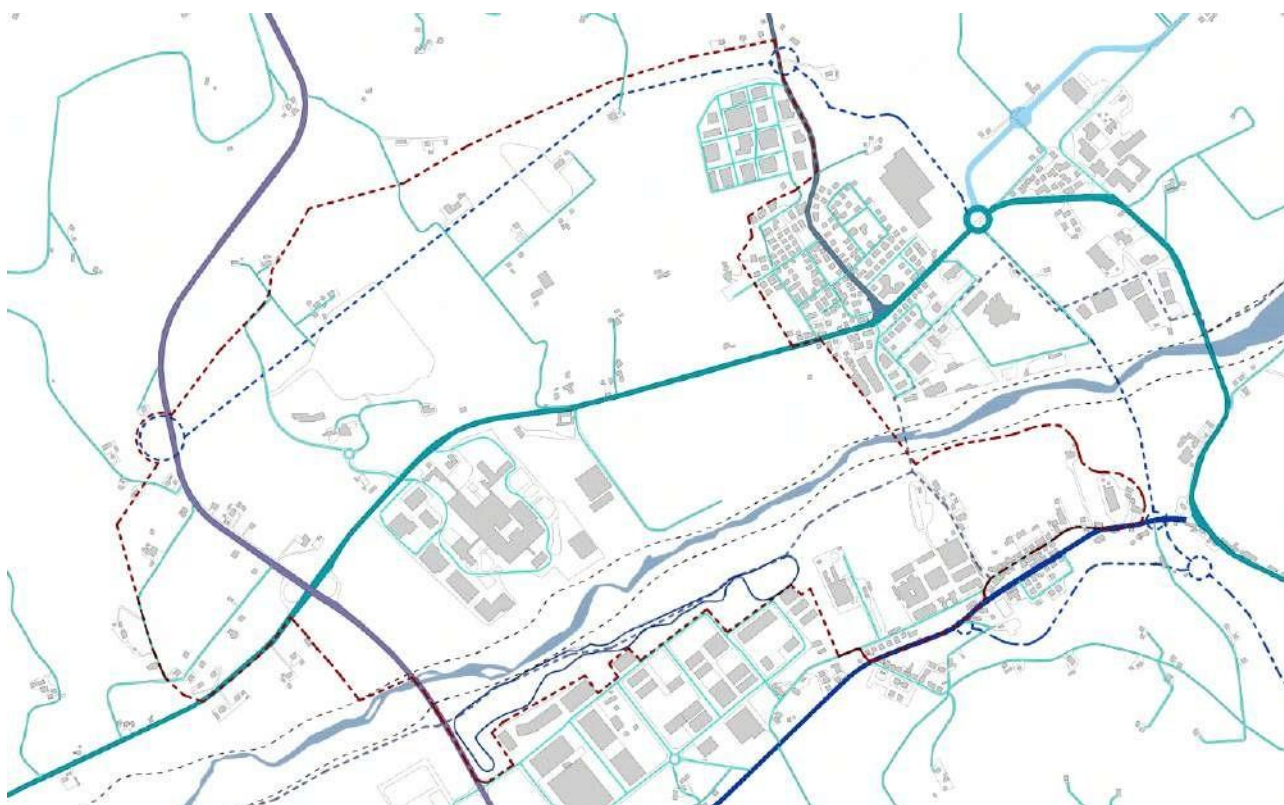
In ambito di **tutela dei crinali** la normativa prescrive la mitigazione dell'impatto visivo del nuovo edificato per mezzo di alberature e/o sistemazioni a verde, mentre in materia di **tutela dei versanti** si sottolinea l'importanza di non ostacolare il deflusso dell'acqua attraverso nuove edificazioni. Questi elementi sottolineano l'attuale indirizzo dell'amministrazione: il mantenimento della condizione naturalistica dei rilievi a livello percettivo. Sulla base di questa considerazione, il progetto dovrà consapevolizzare questa evidenza traducendo il segno architettonico in un elemento di interrelazione tra territorio e nuove necessità.

Il comparto è attraversato per gran parte da un'area soggetta a **tutela archeologica** da parte della Soprintendenza Archeologica per le Marche di Ancona. Gli scavi intrapresi per la disposizione delle fondazioni della struttura ospedaliera hanno riportato alla luce una necropoli risalente al II secolo a.C., aumentando ulteriormente il numero degli elementi di interesse nell'area. A sud del fiume vi è inoltre una

vera e propria area archeologica che potrebbe essere collegata alla necropoli mediante un percorso didattico che si relazioni con la scuola primaria.

Per ciò che concerne gli elementi storici sussistenti sull'area ed oggetto di tutela, invece, si segnalano l'edificio del mulino e l'impatto di **centuriazione romano** appena fuori il perimetro di progetto. Sul primo, la normativa vigente prescrive il restauro conservativo, ma al contempo prevede la possibilità di un cambio di destinazione d'uso. Sul fabbricato, come meglio spiegato nel prossimo capitolo dedicato ai "desiderata", esistono progetti di acquisto da parte dell'azienda Nero Giardini, disposta a trasformarlo in una foresteria.

2.1.3 ANALISI DELLA MOBILITÀ



Il nuovo Ospedale ha indirizzato l'amministrazione verso la progettazione di un nuovo assetto stradale. Con il fine di decongestionare il traffico previsto verso l'ospedale il PRG prevede la congiunzione di alcuni dei principali assi viari a livello provinciale. In questa direzione sono state sviluppate un'arteria di collegamento tra le strade provinciali 30 e 219 che, ricongiungendosi alla strada provinciale 239 per mezzo di un nuovo ponte sul fiume Tenna, vanno a costituire un nuovo anello esterno all'area.

L'attuale **assetto viario e della mobilità** è caratterizzato da un asse longitudinale principale rappresentato dalla strada provinciale 239 che divide l'area in una porzione maggiormente pianeggiante a sud ed una prevalentemente collinare a nord.

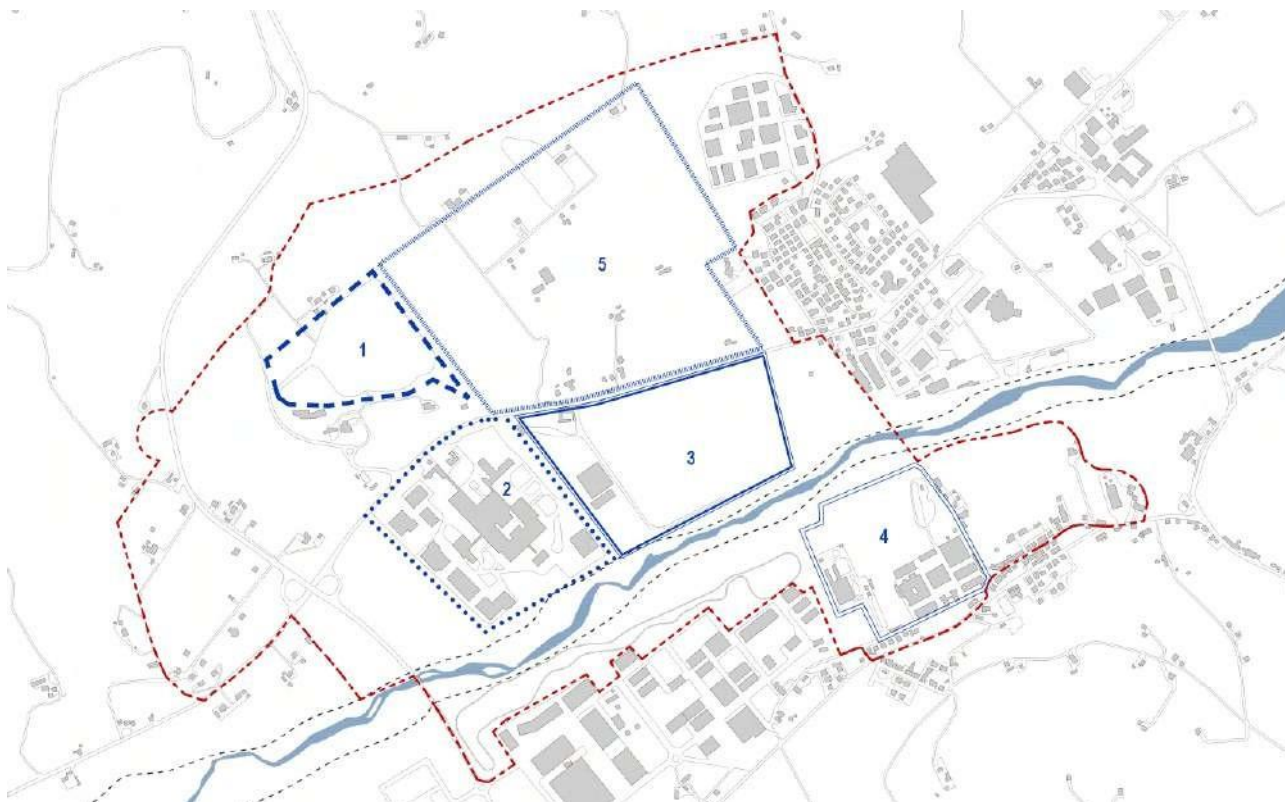
Gli attraversamenti **ciclo-pedonali** lungo l'intero asse sono assai carenti e la circolazione di pedoni e biciclette risulta pericolosa data la dimensione ridotta della strada a due corsie per due sensi di marcia.

Nell'ottica di immaginare la SP239 come uno dei principali assi dell'area, essa dovrà essere implementata favorendo la circolazione della cosiddetta mobilità lenta.

Ulteriore elemento rivelato dall'analisi è costituito dalla **rete di percorsi e sentieri**. Essi si intrecciano con la mobilità carrabile secondaria, ma non godono di una continuità di percorrenza, arrestandosi spesso nel vuoto. Questa nozione potrebbe costituire un elemento fondamentale per la progettazione, in quanto i suddetti tracciati sono spesso caratterizzati da splendide vedute sulla pianura del Tenna e sulla città di Fermo. Attraversando inoltre aree agricole, suggestive nelle diverse stagioni, offrono l'opportunità di ammirare il paesaggio circostante.

Al nuovo assetto stradale si aggiunge un nuovo percorso ciclopedonale che lambisce le sponde del fiume Tenna e lo attraversa con un ponte ciclopedonale in corrispondenza della fine dell'area di proprietà di Nero Giardini, nel luogo di incontro tra quest'ultima e il centro abitato. In merito all'utilizzo del fiume, esso potrebbe essere maggiormente valorizzato ed utilizzato sia come polarità che come infrastruttura ecologica, come descritto in seguito.

2.1.4 QUADRO ESIGENZIALE



L'approccio della pianificazione integrata implementa la programmazione del territorio attraverso il dialogo con realtà locali, residenti, proprietari e possibili investitori. I suddetti soggetti, pertanto, costituiscono veri e propri fautori della pianificazione, partecipando attivamente al processo. Lo stretto dialogo dà origine a quella forma di architettura partecipata auspicato nelle premesse, ma questo modello di collaborazione può essere raggiunto solo facendo collimare gli interessi comuni stabiliti in fase di pianificazione. In tal senso, in un primo tavolo di ascolto sono state raccolte proposte, suggestioni, opinioni ed esigenze avanzate dall'amministrazione e da una serie di realtà dell'area, tra cui: Nero Giardini, il Consorzio Calzaturiero Marchigiano ed i proprietari delle ex Concerie.

Entrando nel merito delle questioni trattate, il **nuovo polo ospedaliero** costituisce il cambiamento principale per l'area di Campigliano. I lavori, iniziati nel settembre 2020, procedono con ritmi sostenuti e la fine lavori è prevista per luglio 2023.

Il numero dei posti letto, conseguentemente all'emergenza sanitaria, è aumentato rispetto al progetto originale, prevedendone 362. Ad essi si aggiunge una quota di personale sanitario di circa 1700 unità. In vista di questa trasformazione, il Comune ha espresso una serie di esigenze tra cui:

- Implementazione della viabilità per consentire un accesso più rapido alla struttura ospedaliera;
- Fascia di rispetto dell'ospedale: posta nelle vicinanze del bene pubblico nella quali viene vietata o fortemente limitata la possibilità di edificazione;
- Collegamento ospedale-centro abitato: ciclo-pedonalizzazione tramite percorsi interni;
- Nuovo asset stradale: costituzione di un nuovo collegamento tra ospedale e strada provinciale (attualmente i lavori risultano fermi);
- Aree parcheggi

- Dotazioni ricettive nelle aree limitrofe per le famiglie ed i pazienti che necessitano di cure che non prevedano l'ospedalizzazione.

Ulteriore richiesta della pubblica amministrazione è che venga limitato il lavoro sul ricettivo, concentrandosi maggiormente sulle connessioni. Questa esigenza nasce dall'obiettivo di non svuotare i centri urbani limitrofi.

L'azienda **Nero Giardini** ha acquistato l'area dell'ex Zuccherificio Maccaferri con l'obiettivo di trasferirvi la sede direzionale, ampliare l'offerta commerciale e realizzare un outlet e altri spazi commerciali da cedere in locazione. A queste necessità si aggiungono:

- Vecchio mulino: il gruppo è intenzionato ad acquistare l'immobile al fine di restaurarlo e rifunzionalizzarlo;
- Collegamento autostradale: la vallata necessita di una mobilità adeguata per lo sviluppo del territorio, prediligendo in particolare gli assi con gli aeroporti di Roma e Bologna;
- Vivere maggiormente il fiume, attraverso un collegamento pedonale.

L'**area dell'Ex-Omsa** confina con la proprietà di Nero Giardini e si sviluppa di fronte al nuovo ospedale. Il nuovo Consorzio Calzaturiero Marchigiano, composto dai proprietari dell'area, comprende l'importanza che essa sta assumendo grazie all'edificazione della struttura ospedaliera. In quest'ottica, viene sottolineato il bisogno di:

- una struttura ricettiva dotata di parcheggi dedicati la cui realizzazione interessa direttamente il Consorzio;
- un adeguamento della mobilità atta allo sviluppo dell'intero territorio, potenziandone le connessioni esistenti e creandone di nuove ove necessario.

L'area delle **ex conerie** sorge sulla sponda sud del fiume Tenna, ad ovest della zona residenziale. L'area risulta estremamente interessante a livello naturalistico, essendo adiacente al fiume anche se, allo stato attuale, è molto difficile da raggiungere per via della mancanza di veri e propri collegamenti. La richiesta dei proprietari dell'area si differenzia dalle precedenti ed assume una connotazione maggiormente rigenerativa. Essi, infatti, auspicano la realizzazione di un'area che vanti una mixità di funzioni che possa migliorare l'offerta dei servizi per i residenti.

N.B.: in un secondo tavolo di ascolto verranno raccolte necessità e suggestioni dei più di quaranta proprietari terrieri dell'area compresa tra l'agglomerato urbano e l'ospedale.

2.2. STRATEGIA URBANA E TERRITORIALE

2.2.1 PREMESSA: LA CITTÀ AUMENTATA

L'essere umano vive il proprio presente in una condizione dicotomica rispetto all'ambiente. Da una parte è fautore del cambiamento ambientale, climatico ed ecologico (antropocene), dall'altra è una risorsa di creatività per il pianeta.

La città contemporanea, sede della creatività grazie alle molteplici interazioni tra gli individui, dovrà andare incontro a quattro "rivoluzioni": reticolare, digitale, ecologica e creativa, verso un modello di città aumentata. Quest'ultima è costituita da una serie di caratteristiche, e dovrà essere:

- **Senziente:** che usi sensori tecnologici, biologici ed umani utili ad incrementare le conoscenze per risolvere i problemi complessi degli scenari attuali;
- **Open source:** per innestare una alleanza cooperativa tra società, tecnologia ed urbanità, incrementando i luoghi di incontro, le infrastrutture sociali e i luoghi di lavoro;
- **Intelligente:** un nuovo sistema operativo volto ad una pianificazione urbana più avanzata e reattiva;
- **Produttiva:** che sfrutti un nuovo ecosistema urbano creativo-produttivo atto ad agevolare una nuova economia di artigiani digitali;
- **Creativa:** in grado di generare, attraverso l'integrazione della cultura, nuovi spazi per stimolare altra cultura ed una crescita basata su identità e reputazione;
- **Re-ciclica:** che si basi sui principi dell'economia circolare non solo utilizzando le risorse tangibili ed intangibili, ma ponendo alle basi del progetto urbano il riciclo programmato contro la sua obsolescenza;
- **Resiliente:** producendo e distribuendo energia, cosicché la città divenga attiva contro il cambiamento climatico;
- **Fluida:** ripensando il rapporto con l'acqua, non come soglia, ma come produttore di una nuova potente identità urbana;
- **Reticolare:** il sistema di urbanizzazione regionale, basato su un modello gravitazionale, deve passare ad un modello reticolare comprensivo dei diversi organismi metropolitani e territoriali;
- **Strategica:** auspicando un'alleanza operativa tra società civile, pubblico e privato;

Il modello di città appena descritto si concretizza nella pratica in una serie di esempi trattati nei successivi casi studio.

2.2.2 CASO STUDIO 1 - AMSTERDAM 2040 - Macro: Esempio internazionale



Amsterdam ha visto stimare un afflusso di possibili nuovi residenti pari a 150.000 unità nel trentennio 2011-2040. Per questa ragione si è dato origine ad un piano urbanistico su larga scala, mirando alla creazione della prima smart city al mondo. Tra i “mantra” delle scelte urbanistiche che costituiscono il progetto risiedono sei “Spatial Tasks”:

- Densificazione dell’abitato: da intendere come tentativo di arrestare la crescita a macchia d’olio della città e la fagocitazione delle aree rurali circostanti;
- Trasformare: la vera alternativa all’uso del suolo è costituita dal recupero del patrimonio edilizio esistente;
- Trasporto pubblico: priorità alla mobilità dolce, lenta e sostenibile, ripensando anche il sistema reticolare di spostamento e convertendo alcune infrastrutture in percorsi ibridati con il paesaggio;
- Aumentare la qualità dello spazio pubblico: viene dotato di sistemi di connessione digitali e smart;
- Investire nell’uso ricreativo di verde e acqua: i grandi parchi e la campagna olandese divengono elementi attrattori in ogni stagione grazie all’integrazione di essi con i bisogni delle molteplici necessità contemporanee;
- Conversione graduale alle energie rinnovabili: strutturata su di una serie di obiettivi scanditi dal calendario amministrativo.

Ulteriore elemento di interesse è costituito dal progetto Amsterdam City Project, una piattaforma online che riunisce più di 100 comuni, le imprese, le istituzioni universitarie ed i residenti. La collaborazione avviene su molteplici progetti contemporaneamente, ma è strutturata affinché gli esiti delle proposte possano integrarsi fra loro, aumentando l’interconnessione urbana.

2.2.3 CASO STUDIO 2 - RELAMBRO - Medio: Masterplan come strumento operativo



Lo studio è stato sviluppato tra il 2012 ed il 2015 ed ha interessato la totalità del corso del fiume Lambro, un affluente del Po e corso d'acqua fondamentale in Lombardia. Esso attraversa una moltitudine di ambienti differenti: dall'edificato dell'est-milanese ai non-luoghi della periferia brianzola. L'obiettivo di progetto consisteva nel recupero di questo corridoio ecologico e del territorio circostante ed è stato raggiunto attraverso una strategia composta da intuizioni interessanti, tra cui:

- Intendere la rete ecologica, i parchi e le acque come una vera infrastruttura metropolitana;
- Responsabilizzare chi costituisce le reti ecologiche mediante tavoli di co-progettazione;
- Gestire le trasformazioni in atto in tempo reale, modellandole secondo i nuovi piani di sviluppo;
- Scomporre in ambiti distinti il territorio attraversato dal corso del fiume, cercando soluzioni che generassero un sistema fluido, ma che traesse vantaggio dai diversi paesaggi con cui si relaziona;
- Implementare la funzionalità fluviale, partendo dai tratti maggiormente critici;
- Estendere l'area del Parco del Lambro, così da tutelare attraverso gli strumenti urbanistici una superficie sufficiente a mediare le relazioni con l'intorno;
- Costituire tavoli di progettazione pubblici ai fini di istituire una vera e propria comunità del Lambro;
- Questa strategia ha portato a risultati concreti nell'immediato, generando grande soddisfazione tra tutti gli utenti del processo creativo.

Fondamentale aspetto ha riguardato il coinvolgimento dei proprietari terrieri delle aree interessate dal progetto, anch'essi coinvolti nei tavoli di progettazione e parte attiva del processo di trasformazione del Lambro.

Ai fini della realizzazione di un progetto così complesso e di così vasta scala, la fattibilità del suddetto è stata ottenuta tramite diverse modalità tecniche ed approfondimenti che sono stati trattati come strati del progetto:

1. Masterplan paesaggistico d'insieme diviso per settori;
2. Azioni e misure per la sua attuazione;
3. Un insieme di approfondimenti progettuali sulla componente vegetazione con priorità d'intervento e valutazione dei costi.

Mentre il masterplan paesaggistico prefigura un assetto possibile, le misure e le azioni di progetto considerano in modo analitico le singole aree, per ciascuna delle quali forniscono indicazioni operative.

2.2.4 CASO STUDIO 3 - 2 KM DI FUTURO - Micro: Corridoio ecologico e partecipazione collettiva



Loccioni, fondata nel 1968 dall'imprenditore marchigiano Enrico Graziella, è un'azienda che progetta e realizza sistemi di misura e controllo per migliorare la qualità, la sicurezza e la sostenibilità di processi e prodotti industriali. In particolare, l'impresa si occupa di progetti di ricerca che integrino la conoscenza di frontiera: data science, robotica, bionica, mecatronica, signal processing, sensor fusion, nanotecnologie e intelligenza artificiale. L'azienda ricopre un ruolo chiave per il territorio e grazie alla collaborazione con la Provincia di Ancona e la Regione Marche è stata fautrice di una serie di progetti innovativi atti ad integrare l'ambiente con dispositivi tecnologici e sociali.

Tra questi, particolarmente interessante è "2 km di futuro" sviluppato per rigenerare il fiume Esino, al confine con il campus dell'azienda ed il parco energetico Loccioni. Un investimento interamente privato in un progetto pubblico-privato ha trasformato il processo paesaggistico in un laboratorio per l'innovazione sociale e il design, con il supporto di geologi, ingegneri ambientali e architetti del paesaggio.

La minaccia di inondazioni e disastri da parte del fiume è divenuta una risorsa, con la produzione di energia idroelettrica che alimenta la micro-grid Loccioni, con un laboratorio per la sicurezza delle infrastrutture e monitoraggio delle piene, con una nuova pista ciclabile e la progettazione del paesaggio, benefici per l'intera comunità che insieme all'accessibilità recupera il valore delle storie e tradizioni del fiume.

L'intervento ha ricevuto numerosi riconoscimenti nazionali ed internazionali, tra cui:

- "2 km di futuro" è stato selezionato ed esposto a Palazzo Italia nella Potenza del limite, durante EXPO Milano 2015;
- Il ponte pedonale 2068, progettato dall'architetto Thomas Herzog, è stato selezionato ed esposto alla Biennale di Architettura di Venezia 2018.

2.2.5 CONSIDERAZIONI SUI CASI STUDIO

I casi studio trattati nelle schede precedenti sono accomunati da una serie di elementi che riprendono i temi della premessa.

In primis vi è l'uso del masterplan come strumento di pianificazione esaustivo e completo, integrato attraverso una serie di elementi che derivano da tutti gli attori del processo di trasformazione. Questa concezione permette di controllare il territorio attraverso interventi mirati, suddivisi per ambiti territoriali a loro volta stabiliti a partire dalle loro caratteristiche specifiche.

Ulteriore elemento comune, infatti, è la scomposizione in aree o settori del territorio che vengono trattati in maniera differente a seconda di esigenze e necessità dei vari comparti. L'approccio olistico presuppone poi la riunione di questi temi verso un unico obiettivo: il bene comune. Starà dunque al masterplan radunare le singole proposte ed intrecciarle tra loro, seguendo le strategie delineate all'inizio del processo pianificatorio, come ben mostrato dall'esempio di Amsterdam 2040.

Tutti e tre i casi studio illustrati precedentemente, poi, fanno grande uso della progettazione partecipata. Questa pratica, che si sta consolidando nel tempo come indispensabile al processo decisionale sulla città, deriva non solo dall'esigenza di raccogliere le problematiche dei territori, ma si avvale anche della conoscenza dei cittadini per avanzare proposte calzanti ed in linea con lo Spirito dei luoghi. Una volta sensibilizzati gli abitanti relativamente ai temi di progetto, infatti, essi saranno parte di quel grande laboratorio creativo e decisionale che le città rappresentano. Oltre ai residenti, però, sarà necessario interpellare le realtà economiche (e non) delle aree coinvolte dalla trasformazione, affinché le intenzioni dell'amministrazione collimino con quelle di queste ultime, generando una comunione di interessi che velocizzi il processo urbanistico e soddisfi tutte le parti chiamate in causa.

Abbandonando gli espedienti tecnici-procedurali ed addentrandoci nel merito dei tre progetti, è evidente come ciascuno di essi abbia riservato al tema ambientale un ruolo di assoluto protagonista. Nella proposta per Amsterdam 2040 questo viene declinato attraverso il potenziamento della mobilità pubblica ad impatto zero e la rigenerazione di aree urbane attraverso il potenziamento delle aree verdi. Nel caso di Re-Lambro e di 2 Km di futuro, invece, il fiume diviene elemento ordinatore di tutto il masterplan. Esso viene inteso come elemento senziente, in trasformazione perenne ed è riattivatore di molteplici ambiti della città e del paesaggio. Nel caso di Re-Lambro, poi, il fiume assume la connotazione di una vera e propria infrastruttura metropolitana, mutando la normale concezione che abbiamo dei corsi d'acqua: non più elemento di paesaggio, ma vero e proprio asse viario per la vita dell'urbanizzato. Altrettanto avanguardista risulta la scelta di implementare la conoscenza sullo stato di salute del fiume e dei suoi argini realizzata da Loccioni. Aumentando la consapevolezza sul corso d'acqua, infatti, si riescono ad evitare futuri problemi legati a piene inattese o ad altri rischi idrogeologici.

La predilezione per la mobilità dolce costituisce un ulteriore elemento comune ai tre progetti. L'abbandono delle auto come mezzo di spostamento principale è una necessità che sta prendendo piede alla luce dei dati risultati dagli studi ambientali di tutto il mondo. Questa scelta, radicale ma necessaria, porta a predisporre le città al profondo cambiamento che le attendono. Nella pratica, questo significa predisporre aree di interscambio modale, in cui abbandonare l'automobile e passare a mezzi di spostamento ecologici quali, ad esempio, le biciclette. Nel caso di Amsterdam 2040 l'amministrazione metropolitana ha optato per il potenziamento dei mezzi di trasporto pubblici e proposto incentivi per il passaggio ad automobili elettriche. Consapevoli che il modello adottato da Amsterdam possa apparire "fuori scala" rispetto all'area di Campiglione, si è altrettanto convinti che le linee strategiche possano essere condivise ed applicate al caso specifico con soluzioni ugualmente performanti, ma che non richiedano investimenti di fondi onerosi per il Comune.

2.2.6 I PUNTI DELLA STRATEGIA

Alla luce delle considerazioni derivanti dall'ascolto di residenti ed investitori, delle richieste dell'amministrazione e dei prodotti dell'analisi, è stata predisposta una strategia che si articola attorno a quattro punti e mira a creare una città aumentata, vale a dire il modello auspicato nelle premesse.

Il modello policentrico

Il policentrismo è il primo espediente utilizzato per ripensare Campiglione. La scelta ha preso piede dalla consapevolezza che il territorio debba essere trattato in maniera uniforme ma non omogenea, immaginando uno sviluppo di tutte le sue parti piuttosto che solo di alcune di esse. Questo modello urbano, fatto di numerose centralità che si relazionano tra di loro attraverso collegamenti viari brevi ed integrati con il paesaggio, deriva da idee teoriche condivise da alcuni tra i più grandi interpreti dell'architettura del nostro tempo, tra cui Norman Foster e Rem Koolhaas. Il grande vantaggio apportato da questo modello consiste nella abolizione del concetto di periferia e nella nobilitazione di ogni parte del territorio. Ad ogni parte, come preannunciato, viene assegnata una centralità corrispondente alle sue qualità intrinseche ed estrinseche. Queste nuove polarità, poi, vengono collegate tra loro attraverso un sistema di infrastrutture. Così facendo, l'immagine della città si sfaccetta in numerosi luoghi di aggregazione diversi tra loro per la natura del costruito e dei servizi esistenti su di esse. Questo ragionamento può essere esteso a tutta l'area vasta del comune di Fermo, immaginando nuove forme di mobilità e nuovi asset strategici per il territorio.

Sistema viario e della mobilità

Proprio la mobilità costituisce uno dei principi chiave di questo progetto. Partendo dall'attuale condizione della viabilità carrabile, il progetto propone una ricucitura dei principali tracciati costituiti dalle strade provinciali e da altri percorsi di primaria importanza nell'area. Questo procedimento porta significative migliorie non solo alle percorrenze del comparto, destinate a cambiare radicalmente a causa dei grandi cambiamenti a cui sta andando incontro Campiglione, ma anche al sistema che viene a crearsi all'interno della nuova cintura carrabile. Sarebbe opportuno, infatti, preservare l'integrità paesaggistica dell'area limitando la costruzione di nuovi insediamenti produttivi all'interno del perimetro delineato dal nuovo asset stradale. Affinchè l'area non risulti un'enclave circondato da nuovi limiti invalicabili quali i percorsi carrabili, essi saranno attenuati nel loro impatto ambientale grazie alla predisposizione di percorsi ciclopedonali che affianchino le corsie carrabili.

Infrastruttura ecologica

Ulteriore principio progettuale è il ricorso ad un'infrastruttura ecologica che faccia da filo conduttore di tutto il progetto. Quest'ultima assume il compito di ricucire le distanze tra i vari poli e riattivare i paesaggi naturalistici da essa attraversati. In vista del cambiamento nel modo di spostarsi precedentemente descritto, questo elemento rappresenta la soluzione coerente con la nuova mobilità dolce. Nella proposta progettuale, poi, essa è da realizzarsi anche per mezzo dei fondi dedotti dagli oneri urbanistici. Se a livello pratico questa soluzione può apparire radicale, essa in realtà tramuta le strade asfaltate per le automobili in percorsi accessibili a tutti gli utenti, immersi nella natura ed integrati con adeguate soluzioni progettuali e tecnologiche. In ultimo, questa scelta garantisce al territorio un trattamento di continuità visiva e percettiva.

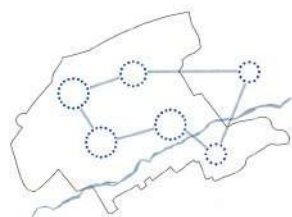
Sistema naturale e paesaggistico

Il tema della Ri-scoperta è un ulteriore principio di progetto. Durante la pandemia i residenti hanno espresso il bisogno di identificare un luogo sicuro in cui poter sostare e godersi una breve pausa all'aria aperta; la scelta è immediatamente ricaduta sul fiume Tenna. Questo semplice esempio sottolinea l'importanza di valorizzare il sistema ecologico esistente rendendolo accessibile e percorribile piuttosto che stravolgendolo. In merito, sarebbe auspicabile una presa di posizione politica da parte dell'amministrazione che reindirizzi gli oneri derivanti dagli standard urbanistici. Essi, infatti, potrebbero essere sfruttati per riscoprire ed implementare il sistema naturalistico consolidato attraverso il minimo intervento, abbandonare la pratica attuale che prevede il ridisegno del territorio a seconda delle nuove esigenze. Spesso, infatti, consolidare l'esistente rappresenta un gesto di consapevolezza e di umiltà nei confronti della natura, creatrice di paesaggi la cui bellezza non può essere raggiunta dal mero agire umano.

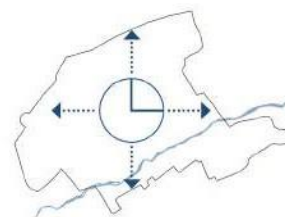
Tempo e progetto

Il legame tra tempo e progetto costituisce un tema chiave della proposta. Gli ambienti antropici e naturalistici sono da intendere come sistemi in continuo cambiamento, non statici. Il progetto assume questa evidenza e si adatta ad essa, prendendone spunto e dimostrandosi adattabile e resiliente. Lo sviluppo temporale dell'area, infatti, viene inserito in un meccanismo di economia circolare. Le polarità della città policentrica vengono attivate conseguentemente l'una all'altra. Così facendo, il reddito prodotto da ognuna di esse diviene la base economica da cui trarre i finanziamenti per attivare la centralità successiva. Un'ulteriore sfaccettatura di tale principio consiste nel trattare anche l'ambiente come un sistema in evoluzione. Predisponendo alcune scelte a livello ambientale, infatti, nel corso del tempo esse si concretizzeranno dando origine a nuovi scenari di un paesaggio recuperato e valorizzato.

2.3. VERSO IL MASTERPLAN



policentrismo



15 minuti



anello esterno



infrastruttura verde



riscoperta



tempo e progetto

La proposta avanzata mira ad un diffuso aumento della qualità urbana e della vita degli abitanti. Questo intento viene perseguito attraverso:

- Completamento dell'assetto viario (anello esterno) in modo da alleggerire la pressione sull'area urbana oggetto di miglioramento della qualità complessiva. L'infrastruttura viaria deve, allo stesso tempo, tenere conto di non costituire una cesura territoriale e per questo dovrà valorizzare gli elementi di connessione/collegamento tra area urbana e area agricola ed allo stesso tempo prevedere elementi di mitigazione ecologica (fascia di ambientazione).
- La valorizzazione e la riscoperta di un paesaggio naturale di notevole pregio paesaggistico. Come dai casi studio citati, si ritiene che proprio dal fiume possa nascere e svilupparsi la qualità, attraverso il potenziamento del connettivo ecologico del fiume e la valorizzazione della rete ciclabile/pedonale dell'area urbana.
- L'implementazione dei servizi esistenti ed il miglioramento di quei sistemi che, in vista dello sviluppo pianificato dell'area (Attrezzatura ospedaliera), necessitano di un adeguamento.
- Delocalizzazione degli usi che determinano maggiore pressione antropica (in particolare produttivi) in maniera che si riduca la polarizzazione di traffico e i conseguenti impatti ambientali.

Raggiungere questo obiettivo significa consapevolizzare lo stato di fatto ed implementarlo, senza stravolgere né l'ambiente naturale né quello antropico, permettendo una commistione dei due mediata da nuovi modi di utilizzo del territorio. In questa direzione, il masterplan costituisce lo strumento di controllo del territorio e di unione delle necessità degli amministratori e dei fruitori presenti e previsti dell'area.

Come annunciato nel capitolo dedicato alla strategia, il modello di città aumentata che si intende proporre passa per uno schema policentrico. Il suddetto si ottiene attraverso la realizzazione ed attivazione progressiva delle nuove centralità interconnesse da un sistema di mobilità completamente nuovo per l'area.

La mobilità carrabile viene completata come da indicazioni del PRG, rendendola maggiormente fluida per evitare la congestione dovuta ai flussi di nuovi fruitori. I nuovi assi carrabili vengono pensati come “limiti morbidi e attraversabili”, mitigati nel loro impatto ambientale da ciclovie ai lati e da viali alberati atti a ridurre l’inquinamento acustico dovuto al traffico. La nuova cintura carrabile, come già descritto nell’analisi, va dunque a comporsi attraverso le strade provinciali 30, 219, 239 e la nuova strada realizzata nell’area settentrionale. Proprio quest’ultima dovrebbe prevedere le piste ciclabili e le aree di sosta dei pedoni, collocandosi all’interno del paesaggio in maniera più uniforme.

Il nuovo connettivo ecologico pensato per l’area si avvale di una fitta rete di percorsi trattati in maniera gerarchica. Attributo fondamentale dei nuovi tracciati è la loro chiara vocazione ecologica, un insieme di percorsi ciclopedonali immersi nel verde che si avvalgono della bellezza del paesaggio circostante. Entrando nel merito, per l’area viene proposto un anello infrastrutturale ecologico dedicato alla mobilità lenta che riunisce tutte le polarità esistenti a quelle di progetto o previste dal PRG vigente.

Partendo dalla chiesa di San Gabriele dell’Addolorata, punto di comunità al margine occidentale dell’edificato urbano, il percorso si districa lungo la sede di alcuni torrenti sotterranei arrivando all’area dedicata alla fascia di rispetto per il futuro ospedale. In questo tratto, l’infrastruttura divide due generi diversi di paesaggio: a nord una maggiormente strutturata, con dotazioni per la sosta, il ristoro e lo sport; a sud un parco urbano in diretto collegamento con la città. Le viste di cui si può avere esperienza lungo questo frammento di percorso sono estremamente suggestive: grazie alla posizione privilegiata, infatti, lo sguardo può spaziare dal colle di Fermo all’intera piana del Tenna.

Il tratto che congiunge il vertice nord-ovest a quello sud ovest risulta inoltre interessante poiché nelle immediate vicinanze dell’ospedale ha sede la necropoli riportata alla luce dagli scavi archeologici. In questo caso, l’anello ciclopedonale potrebbe assumere la veste di un percorso didattico che si relaziona con la scuola ed il campo sportivo.

Il tracciato principale prosegue il suo cammino verso il comparto a sud della strada provinciale 239. Gli attraversamenti sono stati pensati per mantenere pedoni e ciclisti in totale sicurezza, garantendo quindi l’auspicata rottura del limite costruito dalla provinciale. Questa scelta non ha ripercussioni significative sulla viabilità carrabile in quanto, come sottolineato dalla VAS, la provinciale 239 non risente di particolari problemi di percorrenza. Addentrandosi in un’area agricola l’infrastruttura lambisce l’area Ex Omsa, rendendola facilmente accessibile per ogni tipo di utenza anche direttamente dal centro città, e si interseca con il percorso di progetto che si sviluppa lungo il margine nord del fiume all’interno del comparto. Giunto alle sponde del fiume Tenna, l’anello permette l’attraversamento del fiume e va a ricollegarsi con la ciclovia del Tenna in previsione da PRG. Seguendo questo tragitto, esso attraversa un’area verde pianeggiante dedicata allo sport ed alle attività all’aria aperta, prima di tornare verso la chiesa seguendo il percorso previsto per la Ciclovia del Tenna. Quest’ultimo tratto risulta essere l’unico realmente urbano, attraversando l’area più meridionale della frazione di Campiglione.

I numerosi percorsi secondari trovano sempre intersezione con il grande anello e collegano le rimanenti polarità, garantendo percorrenze sicure e suggestive a livello percettivo. Risulta pertanto evidente come il nuovo anello non crei un enclave, un sistema chiuso, ma grazie alla relazione con i percorsi esistenti e con la Ciclovia del Tenna esso abbia la potenzialità di gestire il traffico ciclopedonale indirizzandolo anche verso i comuni limitrofi o verso il mare.

La proposta di servizi alla cittadinanza si va ad ampliare grazie all’ospedale, al centro direzionale di Nero Giardini ed alle numerose funzioni ad essi collegate.

L’ospedale, seguendo le richieste della pubblica amministrazione, richiede la predisposizione di una quota di ricettivo da destinare ai parenti dei degenti. Questa viene dislocata nell’area sudorientale dell’agglomerato urbano di Campiglione, mantenendo quindi la parte centrale del comparto permeabile e caratterizzata da una ridotta presenza di edificato a favore di una natura predominante, ma non brada. Collocando in questa

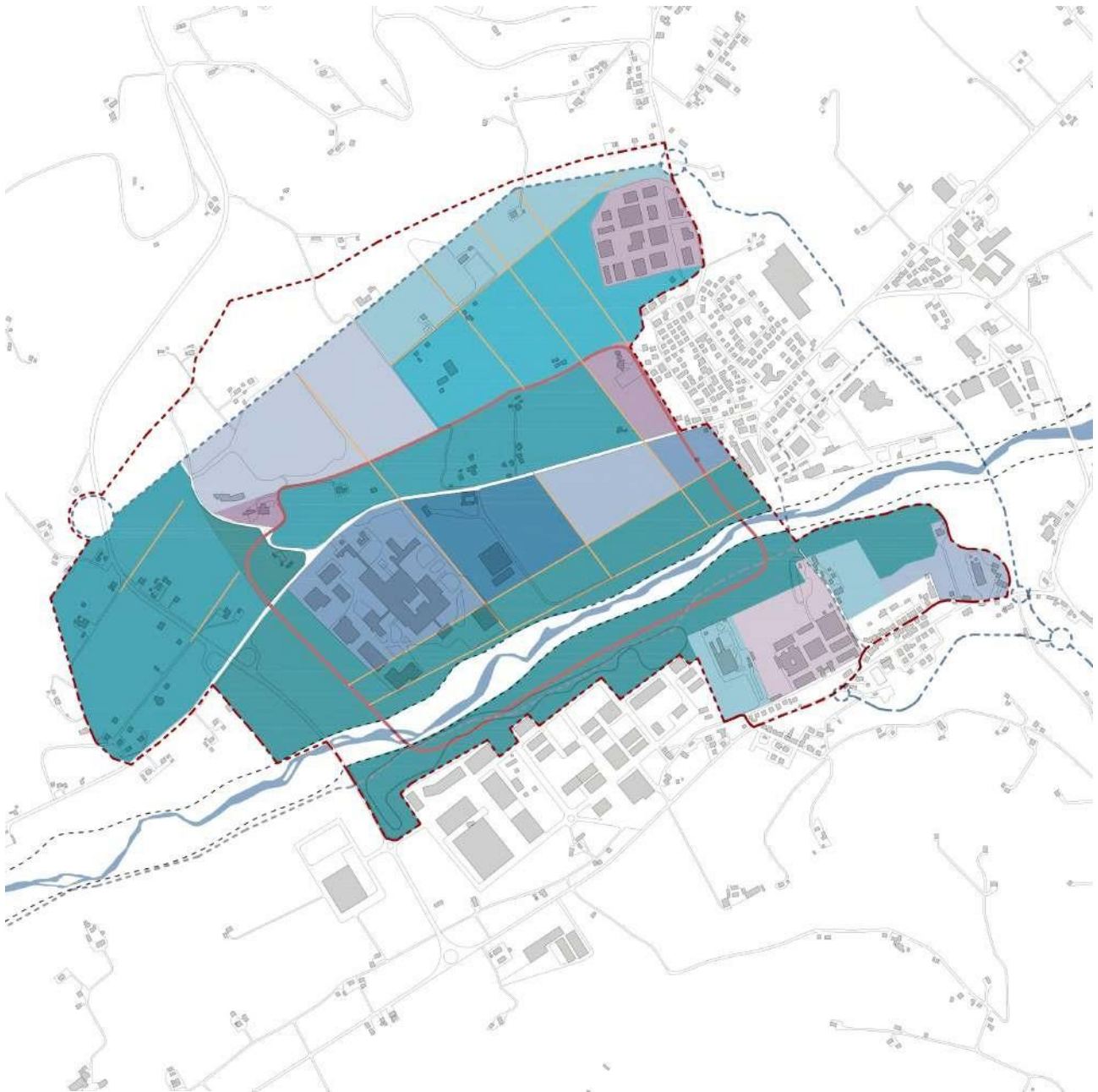
posizione le residenze si ottiene inoltre la possibilità di utilizzare i parcheggi esistenti ai lati delle carreggiate, prevedendone di nuovi nelle nuove strade di mobilità interna, evitando la cementificazione di ulteriori parti del territorio urbano.

La porzione di terreno di proprietà dell'azienda Nero Giardini viene divisa idealmente in due sotto-aree. La prima, più vicina alla città, viene dedicata agli spazi commerciali richiesti durante i tavoli di ascolto. La seconda, più prossima al fabbricato già edificato dall'azienda, viene destinata al centro direzionale. Le due aree, però, vengono trattate come un unicum grazie all'intrusione della natura. Sia la parte occidentale sia quella orientale, infatti, vengono trattate seguendo il modello dei campus universitari anglosassoni, ovvero con una serie di edifici distanti tra loro e divisi da parti e piccole concentrazioni di alberi da frutto o caducifoglie, in modo tale da avere un aspetto sempre diverso in ogni stagione. Gli edifici di questo nuovo complesso, da cedere in affitto come auspicato, possono ospitare numerosi esercizi commerciali andando a completare l'offerta per i cittadini. Tra le funzioni predilette vi sono quelle che distano più di 15 minuti a piedi dal comparto. Questa scelta trova il suo fondamento nella idea di città policentrica, impedendo così che il nuovo distretto causi lo svuotamento di certe aree urbane. La dimensione dei 15 minuti vale anche nei confronti di Fermo, che dista meno di 15 minuti in macchina dall'area. Ragion per cui, anche alcune funzioni dislocate attualmente a Fermo potrebbero trovare una nuova ed ulteriore collocazione nella frazione di Campiglione.



















Con riferimento all'area Ex-Omsa, ora di proprietà del Consorzio Calzaturiero Marchigiano, la proposta avanzata dai proprietari consiste nella identificazione di alcuni dei fabbricati dismessi e nella riconversione ad edifici residenziali o ricettivi. Ad essi possono aggiungersi, nei rimanenti edifici, diverse funzioni assenti nell'area, in modo da potenziare la già attiva polarità. Questo ampio comparto, come quello di Nero Giardini, vede l'interazione tra fabbricato e sistema vegetale come protagonista. Alcuni dei fabbricati, quelli versanti nelle peggiori condizioni di conservazione, potrebbero essere demoliti e riconvertiti a piccole aree verdi o orti urbani, mescolando ulteriormente le destinazioni d'uso presenti.

L'offerta di servizi alla città si amplia anche a partire dalle strutture consolidate, quali ad esempio la chiesa, il maneggio, il fiume e l'area delle Ex-Concerie. A proposito di quest'ultima, da lungo tempo avvezza ad ospitare eventi artistici di diversa forma, la proposta consiste nella trasformazione dei fabbricati e del parco che li divide dal fiume in un polo tecnologico dedicato alla salute, all'arte ed al benessere. Più precisamente, l'area potrebbe ospitare percorsi sportivi e percorsi artistici ibridati nel verde, offrendo una forma di intrattenimento completamente nuova. Per sottolineare l'attuale vocazione della proprietà ad ospitare in questa sede eventi ed aggregazioni, saranno predisposte in loco strutture adeguate ad ospitare un numero di soggetti interessati coerente con le disposizioni vigenti.

Elemento altrettanto saliente del progetto è costituito dai molteplici usi fatti del sistema ambientale. Come descritto in precedenza, il grande parco urbano, l'area artistico-sportiva e le aree prevalentemente agricole vanno a costituire un paesaggio variegato, in cui la natura si manifesta in diverse vesti. Ad essi si aggiunge l'intera area del fiume Tenna. Questo corridoio ecologico, riscoperto durante la pandemia e reso accessibile dal nuovo sistema di percorsi, viene trattato salvaguardando ed arricchendo la biodiversità esistente, utilizzando le isole all'interno dell'arenile come vere e proprie occasioni di sperimentazione botanica e biologica.



LEGENDA

Ospedale		Parco lungo fiume		Polo scientifico		Residenziale	
Area agricola		Aree sportive		Polo produttivo		Infrastruttura ecologica	
Parco rurale ricettivo		Ricettivo		Area attività religiose		Percorsi ciclopedonali	
Parco urbano		Commerciale		Istruzione		Percorsi carrabili da PRG	
		Direzionale				Ciclovia da PRG	

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA SULLO STATO DEI LUOGHI

1. PUNTI DI COMUNITÀ



1.1 Scuola primaria S. Claudio



1.2 Chiesa San Gabriele dell'Addolorata



1.3 Campo Sportivo San Claudio



1.4 Centro Ippico Fermano



1.5 Centro commerciale Fermo Girasole



1.6 Cinema



1.7 Il nuovo ospedale



1.8 Mulino



1.8 Ex Concerie

2. AMBIENTE



2.1 Tenno



2.2 Accessibilità al fiume Tenno

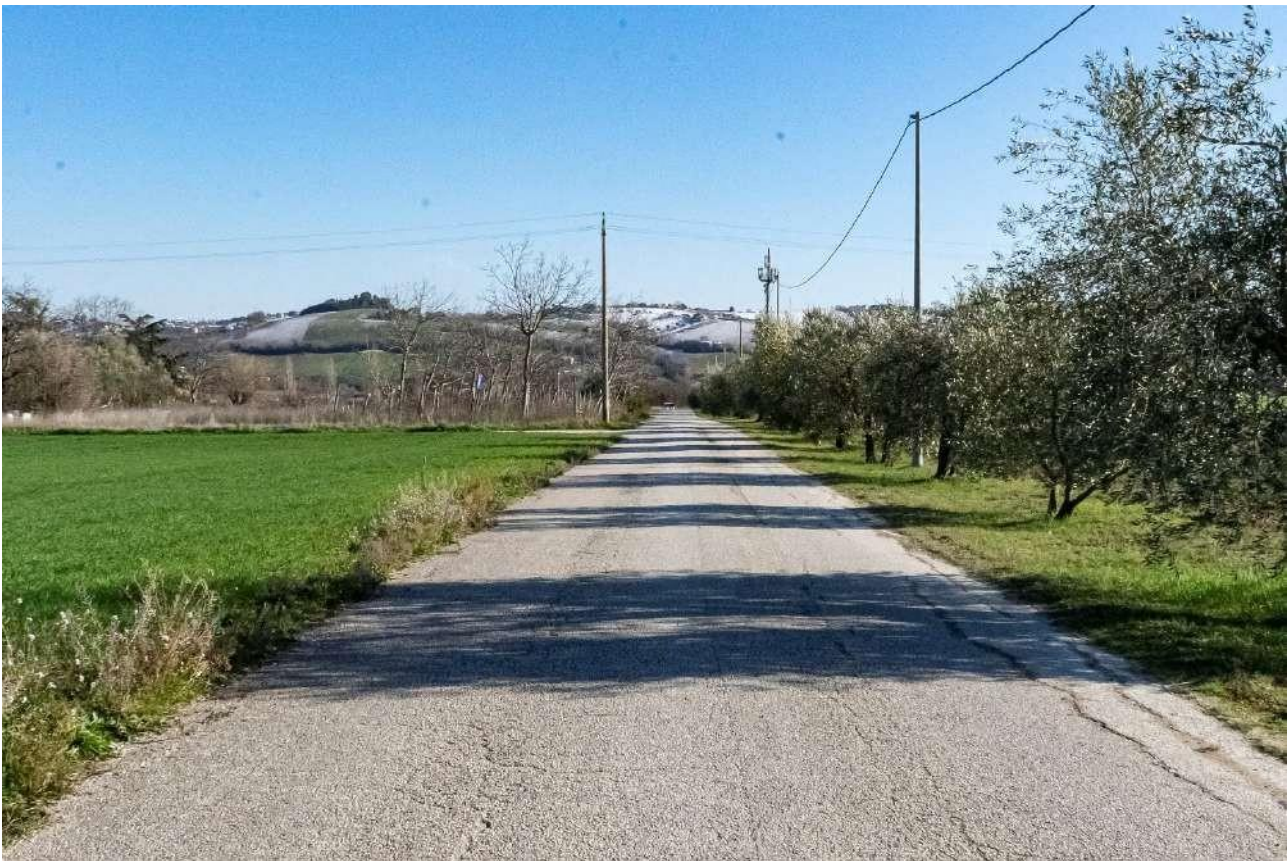


2.3 Parco Ruzzodromo



2.4 Aree agricole

3. SISTEMA VIARIO E MOBILITÀ



3.1 Sistema viario interno



3.2 SP157 Molini di Tenna – Grottazolina



3.3 SP239 Fermo – Amandola



3.3 SP219 Campiglione – Casette d'Ete



3.5 SP30 Campiglione – Montegranaro



3.6 Nuova viabilità Ospedale