

DI NUOVO PESCARA

Città Adriatica

Relazionale

Metropolitana

Rapporto a cura
dell'Unione Comunale
del PD Pescara



L'elaborazione di questo rapporto è stata possibile grazie agli studi e ai dati elaborati dal dott. Giovino Santeusano dell'ISTAT.

Per la selezione dei contenuti e la redazione si ringraziano Massimo Luciani, Pina Fasciani, Palmina Romano, Bruno Biagi e Andrea Mammarella.

Per la foto di copertina si ringrazia il fotografo Luciano D'Angelo.

Edito e stampato nel mese di marzo 2011.

PESCARA: DOVE VA LA CITTÀ

INDICE

Presentazione del rapporto	6
1. Analisi del contesto	7
2. L'evoluzione demografica	9
3. La struttura socio economica della popolazione	10
3.1 I settori di attività economica	10
3.2 La condizione professionale	11
3.3 Occupazione e disoccupazione	11
4. La struttura produttiva	13
4.1 Aspetti generali	13
4.2 Il settore industriale	14
4.3 Il settore terziario	15
4.4 Economia e società	15
5. Le infrastrutture	17
5.1 Porto e aeroporto	17
6. Area metropolitana Chieti – Pescara: una realtà e una necessità	18
6.1 Realtà e necessità	18
6.2 Delimitazione dell'area	19
6.3 Strumenti giuridici per le aree metropolitane italiane	25
6.4 Strumenti regionali	26
6.5 Fonti	27

7. Indirizzi, progetti e prospettive	28
7.1 Pescara città adriatica	30
7.2 Pescara, il doppio scenario e l'identità	33
7.3 Pescara e la crisi	34
7.4 Pescara e l'innovazione	35
8 . La scelta strategica dell'area metropolitana	37
9. Le aree strategiche	45
9.1 Porto – Aeroporto – Trasporto Ferroviario Metropolitano	45
9.2 Ex Cofa	47
9.3 Parco del Pescara	48
9.4 Area di Risulta Porta Nuova	50
9.5 Area di Risulta Centrale	51
9.6 Zona Franca Urbana	52

Presentazione del rapporto

Dobbiamo e vogliamo riprendere il nostro cammino. Lo vogliamo perché siamo convinti che, com'è stato nel recente passato, Pescara può tornare a fare da traino allo sviluppo di tutto il territorio regionale. Lo dobbiamo perché la crisi se non governata può segnare definitivamente il declino di Pescara e del suo sistema territoriale. Siamo convinti che le istituzioni pubbliche nel loro agire non siano neutre alle dinamiche dello sviluppo, possono aiutarle, possono essere neutre o addirittura dannose. E' su questo convincimento che intendiamo rimettere al centro lo sviluppo della città e della sua provincia guardando oggi ai processi in atto e riflettendo su ciò che la crisi sta producendo. Pescara con il suo sviluppo ha rappresentato in passato un vero e proprio "caso" da analizzare e studiare. Il Sole 24 ore, per citare un prestigioso giornale, in un articolo di Bonomi del 14/06/2010 ha descritto così Pescara :

"Da tranquilla e sonnacchiosa città-giardino della borghesia umbertina a nodo metropolitano di una delle piattaforme produttive più importanti del paese. Ne ha fatta di strada Pescara. Come tutto l'Abruzzo, prima regione del nostro Mezzogiorno a emanciparsi nel 1994 dalla condizione di area arretrata. Con Pescara a fare da città-porta rispetto alle due grandi direttrici di modernizzazione della regione, lo sviluppo dall'alto trainato dalle multinazionali e la discesa verso sud di una città-adriatica che da Rimini a Ortona si snoda senza soluzione di continuità (...) Quello pescarese è sempre stato un territorio tra i più infrastrutturali. Un capitale territoriale che ha favorito lo sviluppo di una vera e propria "valle industriale" cresciuta come estensione dell'area metropolitana tra Pescara e Chieti in un mix di produzione alimentare, tessile, chimica, con transnazionali come le statunitensi Procter & Gamble o Kimberly-Clark per le quali le reti lunghe del territorio appaiono preziose. Uno sviluppo che in città è vissuto di un boom immobiliare e commerciale fatto di grandi progetti da skyline metropolitano e di reti immateriali e diffusione di saperi".

E ancora: *"Anche a Pescara la crisi ha colpito anzitutto le filiere manifatturiere continuando un processo di selezione già in atto, anche se turismo e servizi all'impresa paiono aver tenuto, tanto che a Pescara, unica nella regione, tra 2008 e 2009 le imprese aumentano invece di diminuire. (...) **Oggi la città, dopo la sua corsa decennale, sembra essersi presa una pausa di riflessione; chiedendosi quale direzione prendere.** La crisi globale si è sovrapposta alla crisi del modello Abruzzo con il peso di un deficit regionale ai massimi livelli del paese. Al centro delle sfide future sarà la conquista di un nuovo spazio di posizione come città-regione sempre più votata alla costruzione di reti (...)La vocazione verso est e i grandi corridoi pan-europei che da qui passano, dando un ruolo di porto metropolitano alla vicina Ortona. Un riposizionamento che però si fonda su una scommessa forse ancora più ambiziosa: quella della creazione di uno spazio di rappresentanza di geocomunità metropolitana capace di superare i confini del vecchio municipalismo, costruendo reti di governance d'area vasta".*

Abbiamo voluto riportare questo articolo indicativo per introdurre la nostra riflessione e per rilanciare un dibattito che da mesi sembra sopito. Abbiamo cercato di mettere insieme i dati di analisi dell'Istat, della Camera di Commercio e di altre fonti disponibili per restituire un quadro su ciò che, alla luce della crisi, si sta muovendo nella città e nel suo territorio. "Di nuovo Pescara" è la volontà del PD di Pescara di contribuire alla sua vocazione di città al centro del Medio Adriatico, città delle relazioni e dei flussi di persone, di merci, servizi, cultura. Città metropolitana intesa come spazio comune di pianificazione strategica e non come annessione di territori a un centro gravitazionale.

1. Analisi del contesto

L'ultimo decennio è stato il più sconvolgente della storia più recente. Si sono avuti cambiamenti notevoli e non certamente positivi. Si sono avute la crisi mondiale prima e quella europea susseguente. Sono entrati sulla scena altri soggetti: la Cina, l'India, il Brasile che hanno preso un ritmo di crescita sostenuto e con il peso di una popolazione che è più di un terzo della popolazione mondiale, che premono sulle risorse energetiche, alimentari e sulle materie prime disponibili, e inoltre anche i Paesi fornitori di materie prime e risorse energetiche hanno acquisito un maggior potere politico e contrattuali (Paesi arabi, Russia, Venezuela). Mentre si terminava la stesura di questo rapporto, si assisteva agli sconvolgimenti nel nord Africa. Tunisia, Egitto e Libia chiedono a gran voce democrazia, libertà, libero accesso al mercato. Gli effetti sull'equilibrio politico della regione mediterranea si stanno ancora definendo, nel quadro delle complesse relazioni con l'Unione Europea e con l'ONU, ma non possiamo farci trovare impreparati e ignorare gli effetti che tali sconvolgimenti avranno per la nostra società (con la spinta migratoria di quelle popolazioni) e per la nostra economia.

Non si tratta quindi di una crisi congiunturale, ma della fine di un'epoca, sarà difficile che si possa tornare come prima. Per l'Italia i problemi sono più gravi di altri, abbiamo un debito pubblico fra i più alti al mondo, un livello di arretratezza tecnologica non lieve.

In Abruzzo si registrano oltre ai mali comuni al resto del Paese alcune peculiarità ulteriori: la Regione era avviata in un trend di declino già prima dell'attuale situazione, negli anni '90 il PIL pro capite era già in calo relativo, in più abbiamo una sanità in forte difficoltà, a cui si è aggiunto il terremoto disastroso dell'Aquila senza precedenti in Italia da quelli di inizio Novecento di Avezzano e Messina.

Per quanto riguarda i caratteri essenziali della situazione di Pescara nel periodo più recente, essi sono simili a quelli sopra indicati per l'Abruzzo: una tendenza al declino anche in termini di ricchezza, un aumento di disoccupazione e soprattutto della cassa integrazione.

In questo quadro di difficoltà è urgente rilanciare la discussione sullo sviluppo, su quale sviluppo per fare della crisi un'opportunità di rilancio anziché di definitivo declino. Per questo intendiamo parlare della città di Pescara come un organismo vivente che nasce, cresce, si trasforma, si modifica. Monitorare la sua vita è fondamentale per gli organi che la governano per capire come essa si trasforma e per poter prendere le decisioni adeguate per indirizzare il suo cammino nel tempo. In questo senso i Comuni, soprattutto quelli di una certa dimensione e soprattutto i Comuni capoluogo, dovrebbero dotarsi di uffici di statistica adeguati per tenere il polso delle città, per monitorare la loro vita, e poter formulare rapporti dettagliati sullo stato delle cose per consentire agli organismi di governo di prendere decisioni non sulla base di sensazioni o di interessi di parte, bensì sulla base delle dinamiche che sottendono all'organismo città.

Il problema è comune a tutti i capoluoghi abruzzesi, ma occorre riconoscere che il Comune di Pescara ha fatto qualcosa in più degli altri, grazie alla giunta di centro-sinistra è stato redatto per qualche anno (dal 2004 al 2008) un lodevole rapporto sulla situazione della città con molte informazioni statistiche, lavoro interrotto dall'attuale amministrazione di centro-destra.

Da oltre un ventennio ormai ci s'interroga sul profilo di Pescara. Sono stati prodotti studi, convegni, analisi che mostrato hanno nel tempo la grande dinamicità della città e del suo territorio. Già allora

erano evidenti le contraddizioni che erano alla base delle idee che guidavano il processo di pianificazione del territorio urbano. S'ipotizzava allora che si potesse frenare la fuga dalla città, processo in atto, e mantenere quantomeno stabile il livello della popolazione su un livello alto di 128 mila abitanti mediante una forte edificazione. Già allora la popolazione era poco al di sopra dei 120 mila abitanti e soprattutto in discesa.

Oggi la popolazione è pressoché sullo stesso livello dei 123 mila abitanti, anche se in risalita grazie agli stranieri. Si potrà forse arrivare ai 128 mila abitanti fra un altro decennio se continua l'attuale dinamica della popolazione straniera. Cresce tuttavia il numero dei nuclei familiari, da 41 mila nel 1991 a quasi 50 mila nel 2001, nel 2010 continua questa tendenza, a dimostrazione che la dimensione media delle famiglie diminuisce, famiglie che diventano quindi sempre più piccole e a prevalenza di anziani, aumentano le famiglie degli stranieri.

Tuttavia molto è cambiato nelle dinamiche e nell'assetto della popolazione. Negli anni '90 c'era una tendenza alla diminuzione della popolazione, negli anni 2000 la popolazione è tornata a crescere stabilmente, ciò è dovuto sia all'incremento naturale delle nascite, che sono in ripresa, sia all'incremento migratorio, ma entrambi i fenomeni si riferiscono alla popolazione degli immigrati e non tanto alla popolazione di cittadinanza pescarese.

Gli stranieri, e solo quelli residenti, oggi a Pescara si avviano verso le 5.000 unità, con un incremento netto di circa 600 unità annue.

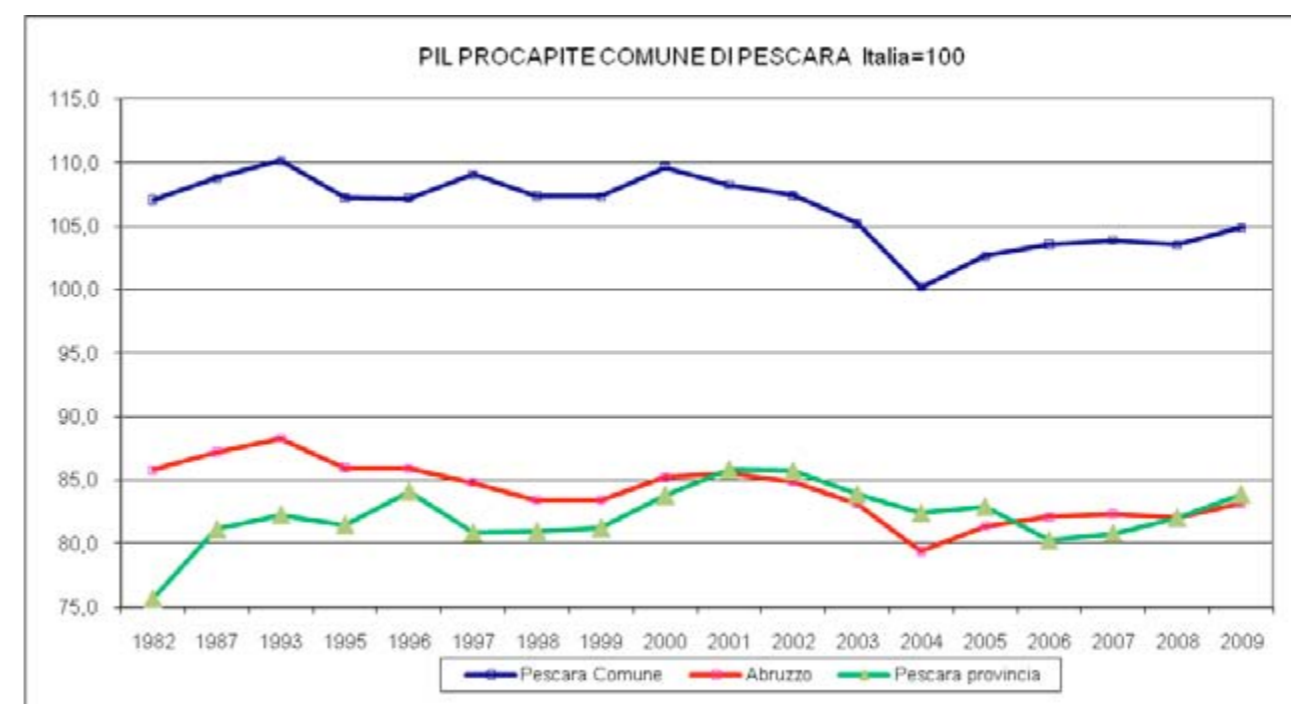
Le edificazioni sono andate avanti, sono sempre tante le abitazioni non occupate, è cresciuto il congestionamento urbano, mentre l'adeguamento dei servizi infrastrutturali e delle opere di urbanizzazione sono procedute a ritmi non adeguati all'intenso processo edificativo. Non è semplicemente la carenza delle abitazioni o i prezzi alti che determinano la fuga dalla città, bensì in modo più complesso altri fattori agiscono: invecchiamento della popolazione, diminuzione della natalità, aumento della mortalità, terziarizzazione dei fabbricati, traffico, inquinamento, stress, ecc.

Dobbiamo anche chiederci se sia poi utile contrastare questa tendenza alla delocalizzazione, quando questo fenomeno si sta manifestando in tutte le città, e si rivela un buon sistema per alleggerire la saturazione del territorio urbano con tutti suoi effetti positivi sull'ecosistema urbano e sulla qualità della vita di chi resta in città: condizioni ambientali, abitative, traffico.

Bisogna tener presente che Pescara ha un territorio molto piccolo rispetto alle dimensioni della sua popolazione, la densità abitativa colloca Pescara, con 3.400 abitanti per Km² al 6° posto tra le maggiori città italiane dopo Napoli, Milano, Torino, Palermo, Firenze.

Questo dato pone oggettivamente il problema dello sviluppo della città, della sostenibilità del suo sviluppo, rendendo necessarie azioni di adeguamento delle opere infrastrutturali, degli spazi a verde, dei parcheggi, delle strutture sociali, culturali e per il tempo libero.

Lo sviluppo di Pescara nel passato si è basato sui settori del commercio, costruzioni e turismo. Ma la città sta cambiando pelle, è più anziana, più multirazziale, meno commerciale e più direzionale e di servizi, la città può guardare e andare da altre parti, come sta già facendo, verso un futuro fatto di terziario avanzato e turismo, di attività culturali e sportive, e non più solo di commercio ed edilizia.



2. L'evoluzione demografica

La crescita della popolazione di Pescara è avvenuta con ritmi rapidissimi nei primi decenni della sua storia, passando dai circa 30 mila abitanti al momento della unificazione delle città di Castellammare Adriatico e Pescara Portanuova negli anni '20, ai circa 130 mila negli anni '70, per poi stabilizzarsi e regredire a partire dagli anni '80 e continuando a decrescere negli anni '90, e per tornare ad aumentare, seppur lentamente, grazie agli stranieri nella gran parte, negli anni 2000 attestandosi oltre la soglia dei 123 mila abitanti nel 2009. Tale crescita è stata dovuta ad un forte movimento migratorio, una ripresa della natalità, anche a fronte di una mortalità in aumento. Naturalmente è difficile fare previsioni in presenza di fenomeni come quello migratorio, influenzato da fattori esterni, ma possiamo comunque prevedere un ulteriore aumento negli anni a venire, seppur con ritmi molto più bassi rispetto a quelli manifestatisi nei decenni passati.

Nell'ultimo decennio la natalità è leggermente risalita a 8,4 per mille nel 2009, la mortalità continua a salire a 11,2 per mille nel 2009. I pescaresi sono usciti dalla città, soprattutto i giovani, non compensati dalla venuta di altri italiani. L'invecchiamento della popolazione è il primo effetto di questa "fuga dalla città", ed è a sua volta causa del circolo vizioso: invecchiamento, bassa natalità, ulteriore invecchiamento. La popolazione oltre i 65 anni è passata dal 9 al 23% della popolazione totale dal 1971 al 2008; quella con meno di 15 anni è scesa dal 26% a poco meno del 6% nello stesso periodo.

Parallelamente alla diminuzione della popolazione di Pescara, è aumentata notevolmente la popolazione dei Comuni limitrofi: considerando quella che comunemente si definisce area metropolitana e quella che può definirsi l'area gravitazionale.

I Comuni che fanno riferimento a Pescara vanno ben oltre i limiti dei Comuni confinanti, e comprendono fino a Silvi, Città Sant'Angelo, Ortona, e anche Chieti. Anche all'interno del perimetro urbano si avverte una redistribuzione della popolazione. Continua la perdita di abitanti dalla zona centrale della città per effetto della terziarizzazione, dei costi immobiliari in crescita, del traffico, del rumore, dell'inquinamento. Aumenta la popolazione della periferia, in particolare nella zona collinare.

Gli extracomunitari a Pescara cominciano oggi ad essere una realtà crescente: i soli residenti erano nel 1988 in numero di 726 a fronte di muniti di permesso di soggiorno che erano 1295, oggi i residenti si avvicinano ai 5 mila, più alcune migliaia con permesso di soggiorno. Per costoro sono necessarie tipologie residenziali adeguate se non diverse, nuovi servizi sociali, nuove politiche d'integrazione.

A Pescara la densità della popolazione era nel 1989 di 3828 abitanti per chilometro quadrato, un po' meno dei 3906 ab/kmq del 1981, ma pur sempre un valore altissimo rispetto ad un valore medio provinciale di 234 ab/kmq, ad un valore medio regionale di 117 ab/kmq, e contro i 136 ab/kmq del Comune de L'Aquila, i 336 di Teramo, i 937 di Chieti.

Ancora oggi, seppur in attenuazione, in Italia, Pescara si colloca, come dicevamo in premessa, tra le città a più alta densità abitativa: al sesto posto dopo Napoli, Milano, Torino, Palermo, Firenze, e prima di Roma, Bologna, Catania, Genova, Bari. Le città più simili geograficamente e demograficamente, Ancona e Foggia, hanno rispettivamente una densità di 800 ab/kmq e 660 ab/kmq. E' evidente come questo dato deve indurre alla massima oculatezza nell'uso di territorio che è già risorsa scarsa.

3. La struttura socio economica della popolazione

3.1 I settori di attività economica

La popolazione attiva e il numero degli occupati a Pescara negli ultimi anni è tendenzialmente in diminuzione, ma ciò incide relativamente sul tasso di disoccupazione in quanto sta aumentando la popolazione non attiva anziana, in particolare gli addetti nei settori extragricoli si sono ridotti, nel decennio 1991-2001 sono diminuiti di quasi 4 mila unità. Il settore agricolo nel 1971 occupava il 2,3% della popolazione attiva, nel 1991 e nel 2001 l'1,7%; l'industria nel 1971 assorbiva il 32%, nel 1991 il 22% e nel 2001 il 29%. L'attività terziaria a Pescara assorbiva nel 1971 il 65% della popolazione attiva, nel 1991 e nel 2001 occupava il 77% (la media provinciale era del 65%, la media regionale del 59%, la media nazionale del 61%).

Nel 2001 la popolazione attiva nell'industria scende a 8800 addetti, nel terziario scende a 30800 addetti. Circa il 50% della popolazione attiva è occupata nel settore del commercio, pubblici esercizi e servizi vari; un altro 10% lavora nella Pubblica Amministrazione.

I valori mettono in evidenza la quasi scomparsa del settore agricolo, un ulteriore ridimensionamento sia del settore industriale che del settore terziario. Il settore industriale e artigianale nella città ha tuttavia un peso ancora rilevante che induce a non sottovalutare il settore in questa città, gli addetti sono ancora circa 9000 unità.

3.2 La condizione professionale

L'analisi delle condizioni professionali della popolazione di Pescara mette in luce un aspetto importante: diminuiscono i lavoratori dipendenti, dal 77% nel 1971 al 70% nel 1991 per risalire al 71% nel 2001, probabilmente come effetto del ridursi dell'occupazione industriale; diminuisce leggermente, dal 20% nel 1971 al 18% nel 1991 ed al 17% nel 2001, il peso dei lavoratori in proprio e dei coadiuvanti; aumenta invece notevolmente il peso degli imprenditori e liberi professionisti da meno del 3% nel 1971 al 12% nel 1991 e nel 2001. Quello che è aumentato è il settore terziario a maggior contenuto di professionalità, o anche possiamo dire terziario avanzato, che è quello delle libere professioni.

3.3 Occupazione e disoccupazione

La crisi economica che negli ultimi anni ha colpito l'Italia, ha acuito anche la situazione occupazionale della nostra regione. Prima del 2008, nonostante l'andamento negativo dell'economia, l'occupazione cresceva addirittura, anche se si trattava soprattutto di occupazione precaria. Cresceva la forza lavoro, cresceva il numero degli occupati e delle persone in cerca di occupazione, ed aumentava anche il tasso di disoccupazione, ma a fine 2008 c'è un'inversione di tendenza. Infatti, nel 2009, l'impatto della crisi mondiale (che mette in crisi anche il settore industriale che era quella che meglio reggeva) e il terremoto che ha colpito la nostra regione, hanno fatto precipitare la nostra situazione occupazionale tanto che, anche su questo terreno, l'Abruzzo segna primati negativi a livello nazionale.

Nel 2009, la forza lavoro nella provincia di Pescara ammonta a 131.200 unità. Il numero diminuisce rispetto al 2008, dove la forza lavoro ammontava a 134.000 unità. Tale variazione è dovuta appunto ad una riduzione degli occupati che passa da 125.000 del 2008 a 120.700 del 2009, mantenendo la provincia di Pescara sempre al terzo posto dopo Chieti e Teramo, sia per numero di persone occupate che di forza lavoro.

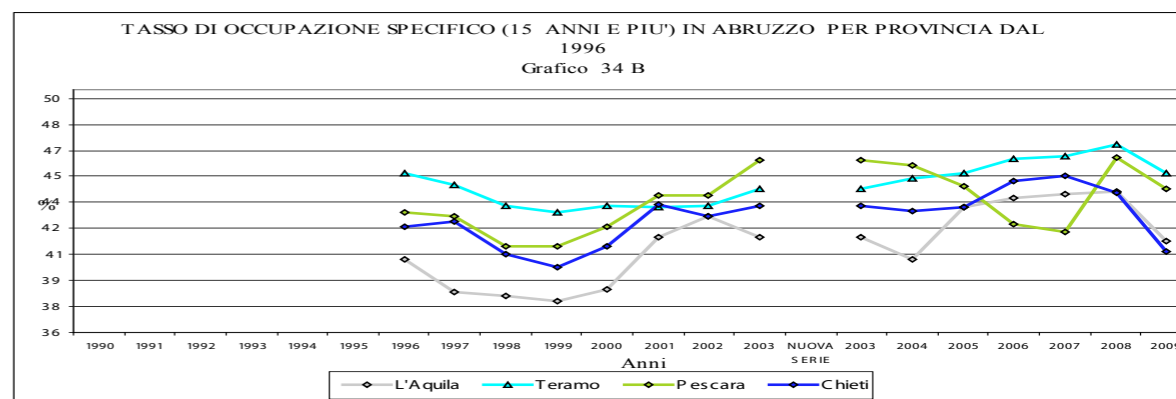
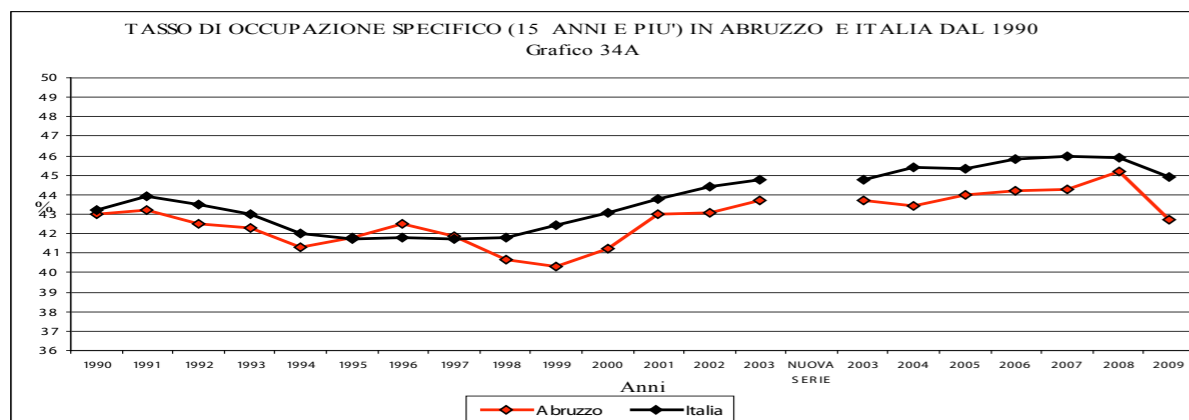
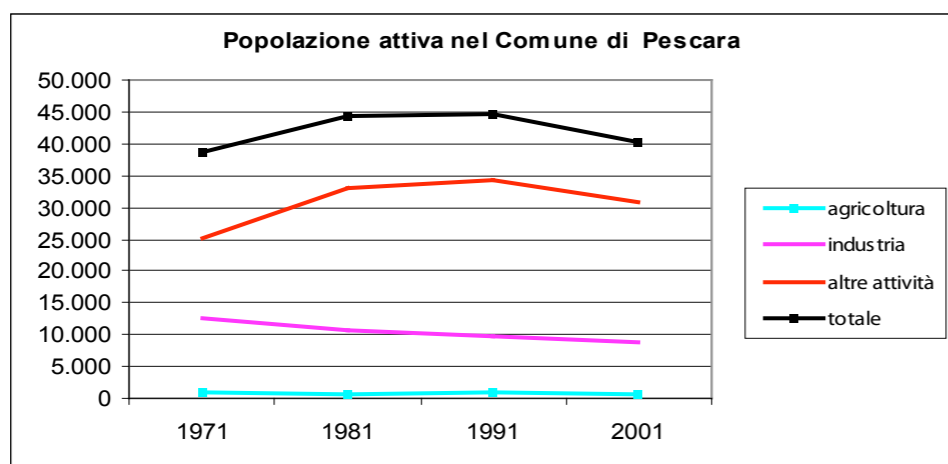
Analizzando il settore in cui la forza lavoro confluisce in maggior misura, vediamo che si va a confermare il settore prevalente per la nostra economia, ovvero il settore dei Servizi.

La partecipazione dei pescaresi al mercato del lavoro, espressa dal tasso di attività 15-64 anni, risulta pari al 62,2%, minore del valore dello scorso anno (64,2%) ma al di sopra comunque della media regionale e più o meno pari alla media nazionale. Il tasso di occupazione diminuisce passando da 60,1% del 2008 a 57,2% del 2009.

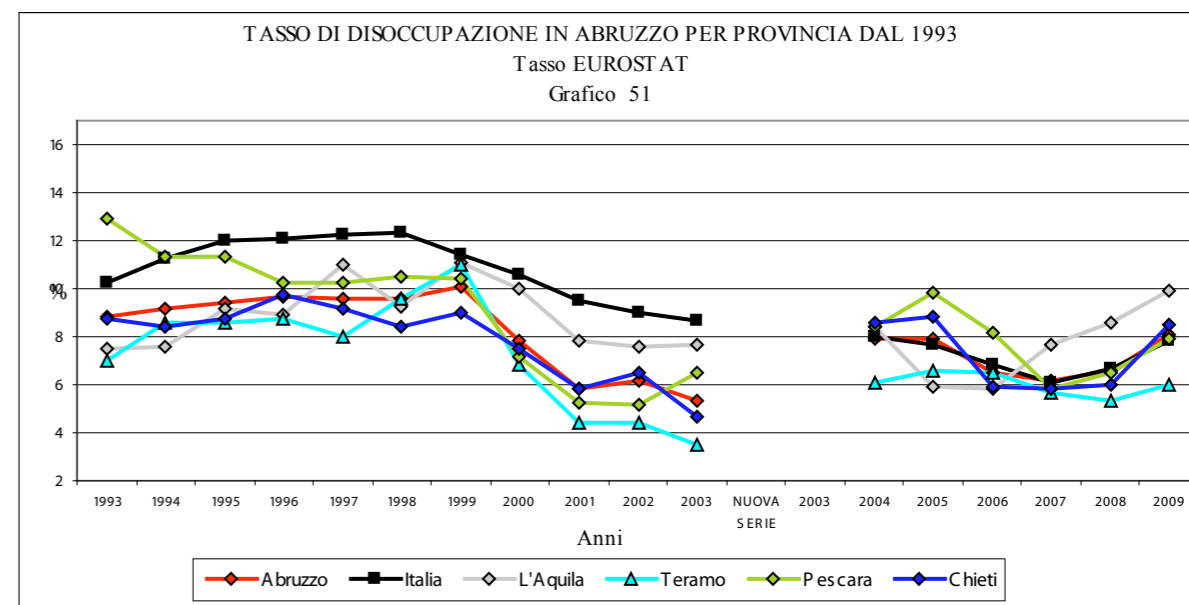
Analizzando il numero delle persone in cerca di occupazione, assistiamo a un aumento dello stesso, che passa da 9.000 unità del 2008 a 10.700 unità del 2009, provocando un aumento del tasso di disoccupazione dello 1,5%. Infatti, il tasso di disoccupazione passa dal 6,5% del 2008 al 8% del 2009. Il mercato del lavoro a Pescara è stato caratterizzato da un aumento del tasso di occupazione tra il 2000 e il 2004, un calo tra il 2005 e il 2007 (mentre in Abruzzo in questo periodo cresceva), una ripresa nel 2008, un nuovo calo nel 2009 (in calo anche in Abruzzo e in Italia). Consistente l'aumento della Cassa integrazione negli ultimi anni.

Per fare un raffronto negli ultimi due anni: l'Inps in Abruzzo ha autorizzato nel settembre 2009 24.542.271 ore di cassa integrazione e, un anno dopo, nel settembre 2010 25.542.271. Nella Provincia

di Pescara siamo passati dalle 1.068.796 ore autorizzate nel settembre 2009 alle 2.413.715 ore nel settembre 2010, con aumento molto significativo della cassa integrazione straordinaria in deroga. Per quanto riguarda gli altri ammortizzatori sociali (indennità di mobilità, indennità di disoccupazione esclusa quella agricola) e la stessa Cassa Integrazione Guadagni il numero dei beneficiari, sempre nel periodo settembre 2009/settembre 2010 di quest'anno, è passato da 4.295 a 5.964. L'aumento più considerevole in Abruzzo si è verificato in provincia di Pescara, infatti se i beneficiari diminuiscono a Chieti (-3,5%) e a L'Aquila (-11,6%) a Pescara si assestano al 38,9% su un valore medio in Abruzzo del 9,6%.



Il tasso di disoccupazione si mantiene prossimo al livello medio regionale e nazionale, ma dobbiamo tener presente che viene tenuto basso dall'invecchiamento della popolazione, mentre il tasso di disoccupazione giovanile è molto alto. Il tasso di disoccupazione è aumentato tra il 2001 e il 2005, è diminuito tra il 2006 e il 2007, è tornato a salire nel 2009.



4. La struttura produttiva

4.1 Aspetti generali

Le strutture produttive nei settori extragricoli, di beni o di servizi che siano, nel Comune di Pescara tra il 1971 e il 2001 sono notevolmente cresciute: il numero di unità locali è aumentato da 6297 nel

1971 a 7494 nel 1991 e a 9013 nel 2001; gli addetti da 26722 a 31187 nel 1991 per poi diminuire a 30025 nel 2001.

Nel terziario le unità locali sono aumentate da 4570 nel 1971 a 5226 nel 1991 e a 6743 nel 2001; nell'industria sono aumentate da 1727 nel 1971 a 2268 nel 1991 e a 2270 nel 2001. Gli addetti sono aumentati da 15912 nel 1971 a 20740 nel 1991 e a 21380 nel 2001; nell'industria sono invece diminuiti da 10447 nel 1991 e a 8645 nel 2001. Si assiste quindi a una proliferazione di unità produttive, ma sempre di più piccole dimensioni, soprattutto di indipendenti e nel terziario.

Nell'ultimo decennio e soprattutto con l'attuale crisi si è avuto un aumento delle attività economiche tra il 2002 e il 2005, un calo della attività dal 2006 al 2008, una ripresa nel 2009.

Momenti di sofferenza sono tuttavia vissuti dalle imprese che hanno dovuto aumentare il ricorso alla Cassa integrazione.

La provincia di Pescara e quella dell'Aquila hanno avuto un saldo positivo nel 2009 del movimento delle imprese registrate, mentre negativo le province di Teramo e Chieti. Le imprese registrate nella provincia di Pescara erano 32.500 nel 2001 e sono costantemente cresciute fino alle 35.700 nel 2009.

Volendo analizzare i singoli settori, per la provincia di Pescara, il tessuto imprenditoriale pescarese denota una forte concentrazione delle imprese nei settori tradizionali, quali Commercio e Servizi, infatti :

- Commercio 29,40%
- Servizi 27,07%
- Agricoltura 13,82%
- Costruzioni 13,38%
- Manifatturiero 8,96%

Si può vedere inoltre come la crisi economica dell'ultimo anno abbia colpito in particolar modo le piccole imprese agricole e quelle artigiane che hanno avuto un saldo negativo, altri settori coinvolti sono stati quelli delle Attività manifatturiere, delle Costruzioni e del Commercio all'ingrosso e al dettaglio, mentre i settori che hanno avuto un saldo positivo, e che quindi hanno visto crescere il numero delle loro aziende, sono stati quelli legati alla filiera del Turismo, come si evince dalle voci Noleggio, Agenzie di viaggio, Servizi di supporto alle imprese e Alloggi e ristorazione. In particolare, per quanto riguarda il settore delle costruzioni, già in crisi a fine 2008, dopo 9 anni di boom edilizio, ha visto per il 2009 una forte contrazione sia nel settore pubblico che in quello privato, in particolar modo l'edilizia residenziale e commerciale.

4.2 Il settore industriale

L'industria nel Comune di Pescara è ancora una realtà consistente oggi con oltre 2000 unità produttive e poco meno di 9 mila addetti, anche se notevolmente ridimensionata rispetto ai decenni precedenti. Sono soprattutto però piccole e piccolissime imprese, in particolare sono le unità artigiane che prevalgono in questo settore, quasi 5 mila gli addetti.

La maggior quota di addetti dai dati del 1971 si concentrava nelle costruzioni con 3257 addetti,

nell'abbigliamento e calzature con 1800 addetti, nelle officine meccaniche e di riparazione; nel 2001 prevalgono ancora le costruzioni con gli addetti che aumentano a 3183 unità, la cartotecnica che è aumentata a 943 addetti, le officine meccaniche e di riparazione che però scendono a 826 addetti, gli alimentari e bevande scendono a 644 addetti, l'abbigliamento e calzature si riduce a 422 addetti. Nell'ultimo decennio non si registrano sostanziali mutamenti nella struttura, gli effetti della crisi si risentono soprattutto negli ultimi due tre anni, in particolare ne risentono le costruzioni.

4.3 Il settore terziario

Il settore terziario è presente nel Comune di Pescara con 4570 unità locali nel 1971 e con 15912 addetti, nel 1991 con 5226 unità locali e 20740 addetti, nel 2001 con 6743 unità locali e 21380 addetti.

Oggi la maggior quota di addetti si concentra nel commercio al dettaglio con 5700 addetti, seguono i trasporti e comunicazioni con 4915 addetti, i servizi alle imprese con 2714 addetti, i servizi per igiene e pulizia con 2151 addetti, alberghi e ristoranti con 1981 addetti, il commercio all'ingrosso con 1749 addetti, il credito ed assicurazioni con 1923 addetti. Per quanto riguarda la dinamica delle imprese, si testimonia un elevato *turn over* dovuto a una alta natalità di imprese, ma anche ad una contemporanea alta mortalità. Da questi dati si evidenzia che il terziario a Pescara rappresenta sì una importante realtà, ed è notevole anche la presenza della Pubblica Amministrazione.

La consistenza del terziario avanzato, il terziario cioè caratterizzato da alto contenuto di professionalità e di tecnologia, è ancora minima ma è quello che negli ultimi anni è cresciuto di più, mentre il commercio è quello che è diminuito maggiormente in termini di addetti.

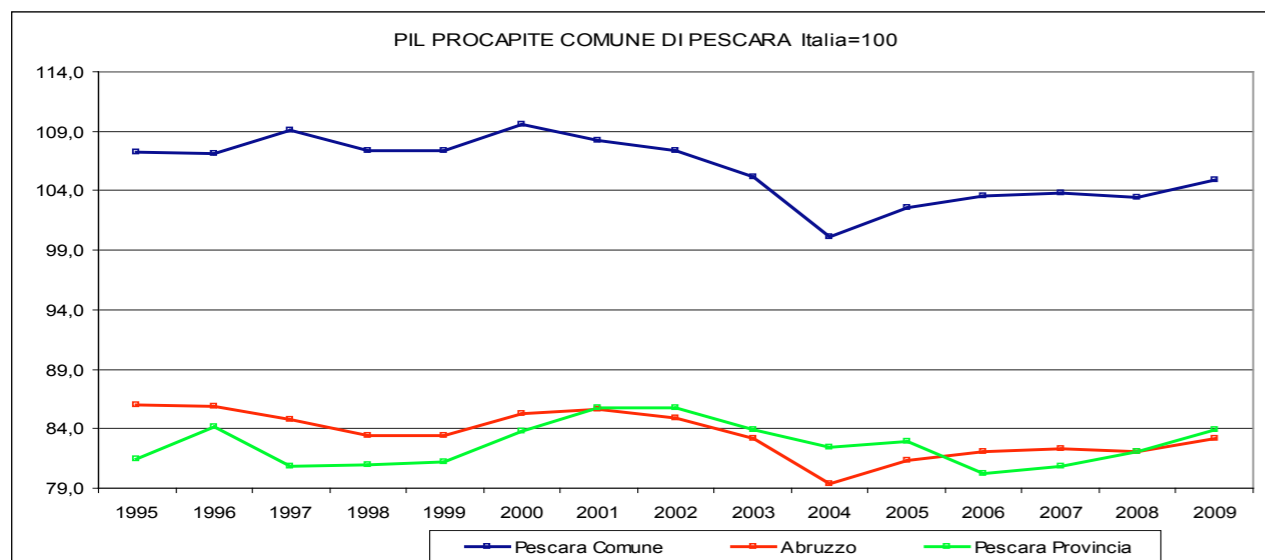
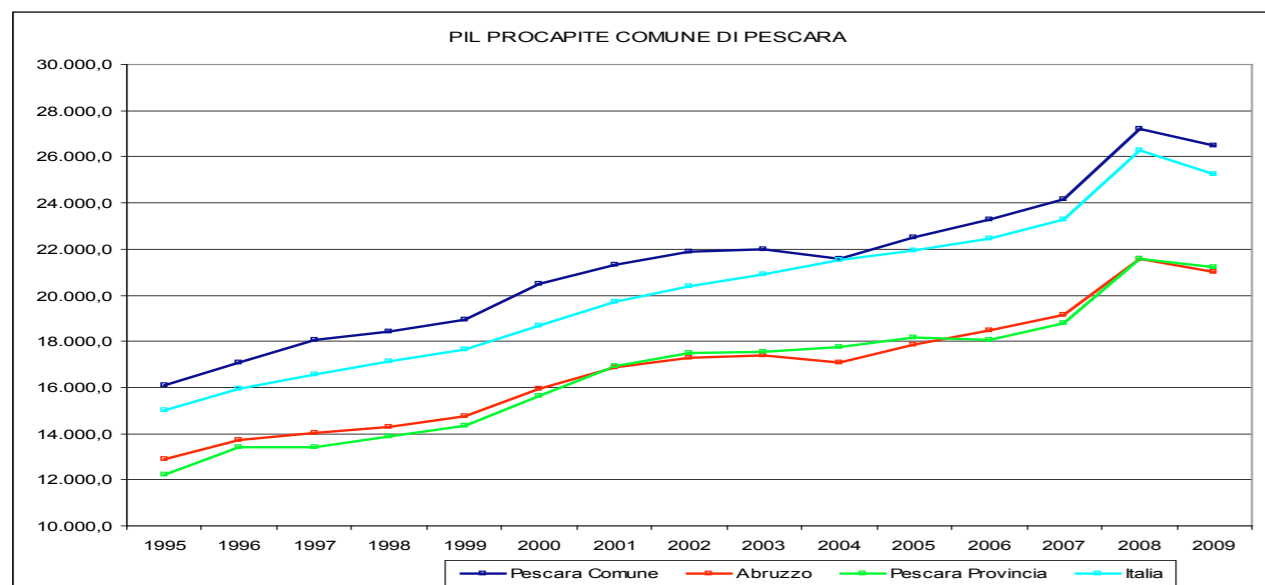
Nell'ultimo decennio si è accentuato il calo delle piccole attività commerciali a vantaggio della grande distribuzione che si è localizzata fuori città, nel circondario.

4.4 Economia e società

Il reddito e il risparmio nella città sono aumentati notevolmente, da 5.000 euro di reddito procapite del 1982 si è passati ai 26.500 euro del 2009 (media regionale di 21.000 euro). La città resta sempre la più ricca tra i quattro capoluoghi, ma rispetto alla media nazionale ha un arretramento: da 109% rispetto a 100 della media italiana nel 2000 a 105 nel 2009. La media abruzzese è passata da 85% a 83 nello stesso periodo.

I consumi nella città erano circa 3 mila euro procapite nel 1982, aumentano a più di 9 mila nel 1993 ed a 14036 nel 2003 (la media regionale è di 7257 euro) con un incremento del 52%, pari all'incremento medio regionale.

In termini di reddito, il PIL pro capite è sempre più alto rispetto agli altri capoluoghi abruzzesi e rispetto alla media regionale, è stato sempre in aumento nel decennio, fino al 2009 quando si è avuta una diminuzione in termini assoluti, come del resto è avvenuto per tutta la regione e per l'Italia nel suo complesso.



Il risparmio si rivolge soprattutto in questi ultimi anni al mercato immobiliare, i depositi sono oltre un miliardo di euro, ma con una tendenza costante alla diminuzione, pari a circa 11 mila euro procapite, gli impieghi sono oltre 2 miliardi di euro pari a oltre 17 mila euro procapite.

Il numero degli sportelli così come l'ammontare dei depositi e degli impieghi sono aumentati nel corso dell'ultimo decennio. Quasi 100 mila sono i depositi postali.

Il livello d'istruzione della popolazione va costantemente aumentando, ed è su livelli alti il peso della popolazione con diploma di scuola superiore. Gli alunni delle scuole pescaresi sono oltre 25 mila, una parte di essi viene da altri Comuni. Gli studenti iscritti alle facoltà universitarie pescaresi aumentano,

nel 2004 oltre 13 mila, circa 10 mila provenienti da altre province, e rappresentano oltre il 10% della popolazione residente.

L'incremento dei servizi alla persona (centri benessere, palestre e simili), dei servizi culturali, l'aumento dei pubblici esercizi (soprattutto bar, pizzerie, ristoranti e simili), testimonia che i bisogni sociali e culturali dei pescaresi sono crescenti, una domanda di maggiore vita sociale viene dai cittadini pescaresi, e ad essa l'offerta privata si adegua, quella pubblica deve tenere lo stesso passo.

L'offerta sanitaria presenta due ospedali, con circa mille posti letto, utilizzati da più di 45 mila degenti, per il 23% provenienti da altri Comuni, ma è anche vero che la stessa percentuale di pazienti emigra in altre strutture. Le farmacie sono una trentina.

Un'altra faccia della medaglia è l'incremento della microcriminalità, furti in auto, nelle abitazioni, truffe, scippi e borseggi, droga, criminalità che tuttavia resta a livelli minori rispetto ad altre realtà italiane. Ancora bisogna aggiungere i livelli d'inquinamento, problemi di traffico che sono legati alla densità abitativa alta rispetto alle dimensioni limitate del territorio cittadino.

5. Le infrastrutture

Dagli indicatori di dotazione infrastrutturale forniti dall'Istituto Tagliacarne in relazione alle province d'Abruzzo elaborati come rapporto fra offerta e domanda potenziale di ciascuna categoria infrastrutturale (n.i. Italia=100) anno 2009, si rileva che la provincia di Pescara presenta un indice infrastrutturale pari a 129,2 inferiore alla media abruzzese (145,2), scendendo al quarto posto della graduatoria regionale, dopo Teramo (173,6), l'Aquila (145,8) e Chieti (132,5). In particolare, analizzando le varie categorie infrastrutturali, relativamente alle infrastrutture di carattere economico, la nostra provincia presenta un indice piuttosto elevato rispetto alla media nazionale e regionale, relativamente alle infrastrutture sociali, la nostra provincia si colloca al di sopra della media regionale, ma al di sotto della media nazionale.

5.1 Porto e aeroporto

Da un lato legato alle attività produttive e da un lato legato alle attività turistico ricreative, queste infrastrutture stanno crescendo di importanza, il porto ha una molteplice valenza a servizio di una utenza diversificata: del traffico passeggeri, del traffico commerciale, a servizio della attività di pesca, del turismo.

Ancora notevole è il peso che ha il settore della pesca a Pescara, il movimento della navigazione marittima conferma l'aumento del traffico. Per quanto riguarda l'aeroporto è valido lo stesso discorso.

Tutti questi elementi confermano l'importanza crescente assunta da queste infrastrutture nella vita economica della città e della regione e quindi della necessità che siano salvaguardate e potenziate.

Le altre infrastrutture importanti sono i mercati all'ingrosso ortofrutticolo ed ittico, l'interporto che è una struttura indispensabile per razionalizzare il sistema dei trasporti non solo su strada, ma in interconnessione con la rotaia, con i porti e gli aeroporti e per decongestionare l'area costiera.

6. Area metropolitana Chieti - Pescara: una realtà e una necessità

6.1 Realtà e necessità

L'area metropolitana Chieti - Pescara prima che una necessità è una realtà. La necessità di interventi di programmazione deriva dalle esigenze di fornire un quadro organico del territorio, di guidare le azioni dei soggetti pubblici e privati che operano nell'area, di coordinare le attività, di evitare ed impedire azioni non coordinate e non coerenti con un progetto definito,

In un vasto agglomerato urbano senza soluzioni di continuità si impone come un dato oggettivo un coordinamento tra i comuni. Tale coordinamento deve tendere ad ottimizzare le risorse, deve evitare le inutili duplicazioni e valorizzare le specificità di ogni zona, migliorare le attività ristrutturandosi su una scala più grande. Ciò comporta trasformazioni che è necessario gestire. Non si tratta di dichiararsi pro o contro l'area metropolitana, si tratta di capire qual è il modo migliore per distribuire sul territorio servizi e opportunità. Occorre un modo per attuare una distribuzione non casuale ma sinergica per rendere questo territorio sostenibile nel suo sviluppo.

La cooperazione, in qualsiasi campo porta a sinergie e benefici per tutti, con la cooperazione possono essere scambiate le reciproche convenienze, Pescara ha bisogno di spazio per sfogare la propria crescita e ridurre il congestionamento, Chieti viceversa ha bisogno di inserirsi meglio nell'area per attenuare la sua posizione decentrata.

Ma per tutta la regione quest'area assume una profonda importanza, e dunque anche l'Ente Regione deve fare la sua parte. Da tempo ci sono tentativi ed anche azioni concrete di agire in maniera concertata tra i Comuni dell'area.

La precedente amministrazione di Pescara nell'ambito di vari progetti Equal ha introdotto alcuni elementi di strutturazione degli interventi così nel "Rapporto Pescara 2006" dove viene affermata la vocazione relazionale e sovracomunale di apertura all'esterno della città e così come è stato compiutamente definito nel Piano Strategico allora adottato. In quei provvedimenti si afferma la necessità di interrogarsi, in una fase di forte dinamismo della società locale, sulla collocazione della città, sulle sue specificità e sulle prospettive di crescita di medio periodo della società pescarese, partendo dal riconoscimento della centralità della dimensione relazionale.

L'identità urbana si fonda oggi su una nuova forma di centralità, basata sulla capacità di sviluppare relazioni significative ai diversi livelli territoriali, di essere nodo attrattivo all'interno delle reti locali, nazionali e internazionali, di divenire elemento di connessione capace di mettere in comunicazione diversi scenari.

La competitività della città si esprime essenzialmente attraverso quelle attività che si connettono allo sviluppo post-industriale associando alla solidità produttiva efficaci strategie di organizzazione dell'offerta basate tanto su fattori materiali quanto su quelli immateriali. Una competitività che passa attraverso la qualità del territorio e l'efficienza dei servizi locali e che quindi porta benefici a tutte le attività locali, comprese quelle residenziali.

In coerenza risulta evidente che il ruolo di Pescara deve evolversi: non più soltanto capoluogo amministrativo di un territorio provinciale eterogeneo che dalla montagna scende al mare, ma anche, e

sempre più, snodo fondamentale di un sistema di relazioni denso e complesso che proprio nella città si organizzano.

In tale senso il destino della città è sempre più legato ad una dimensione sovracomunale. Questo vale in diversa misura e a diversi livelli, sia che si consideri il territorio di prima cintura che raccoglie almeno sei comuni con circa 220.000 abitanti sia che si consideri quel vasto territorio funzionale di riferimento che, considerato nella sua dimensione più allargata si iscrive nel triangolo che va da Silvi ad Ortona comprendendo Chieti e Pescara, e che a sua volta si colloca in un contesto più allargato che è quello del sistema medio Adriatico e delle sue connessioni con i territori interni, con Roma e quelli dell'Est.

Anche se si guarda al funzionamento della città, è evidente che a Pescara le dinamiche travalicano i confini amministrativi: da un lato si tratta di erogare servizi per un bacino di utenza sempre più ampio rispetto a quello costituito dai soli residenti; dall'altro, anche per la limitata dimensione spaziale del capoluogo (33 Km²) e per la sua notevole densità abitativa (3.491 ab./Km²), si tratta di facilitare la connessione tra una serie di funzioni e di luoghi che si collocano in un territorio vasto e che costituiscono una rete policentrica: dall'aeroporto al porto regionale di Ortona, alle sedi universitarie di Madonna delle Piane e di Viale Pindaro, al Palazzo dei Congressi di Montesilvano.

Questa è l'idea di fondo che si rafforza alla luce dei dati qui presentati e che devono riguardare lo sforzo delle Amministrazioni per migliorare l'offerta dei servizi e la qualità insediativa della città e di quelle accanto, ma anche per presidiare una serie di importanti funzioni attrattive e di connessione.

A ben vedere si tratta, e questa è la sfida dei prossimi anni, da un lato di offrire riconoscimento a questo ruolo di grande connettore, dall'altro di organizzare l'offerta territoriale in modo da incrementare non solo le opportunità di sviluppo, ma anche la qualità del vivere, basata sulla crescita delle funzioni culturali, ricreative, legate al tempo libero e alla fruizione delle risorse ambientali che fanno di una città un luogo accogliente".

Le idee e le indicazioni del meritevole Piano Strategico del Comune di Pescara non trovano seguito nell'impegno della nuova Amministrazione Comunale colpita da paralisi e immobilismo. Non si va oltre le mere dichiarazioni di principio.

6.2 Delimitazione dell'area

Il primo passo comunque consiste nel risolvere il problema della delimitazione dell'area. Per la individuazione e la delimitazione delle aree metropolitane a livello metodologico esistono diverse possibilità. Con alcuni metodi l'area metropolitana Chieti - Pescara viene evidenziata, con altri no, bisogna però dire che per la maggior parte dei metodi quest'area viene individuata come area metropolitana. Lo fa il Censis come lo ha fatto l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona collocando Pescara al Livello B (tra 250.000-1.000.000 di abitanti), risultando nella classificazione tra le medie aree metropolitane. Ciò a riprova che l'area metropolitana già esiste e vive.

La dimensione e i confini dell'area Chieti - Pescara presentano differenze notevoli al variare del metodo, varia il numero e il nome dei Comuni e la popolazione. La popolazione facente parte dell'area varia da 250.000, a 350.000, a 420.000, a 450.000. E' quindi importante definire prima i criteri, prima di definire l'area.

A seconda dei metodi in Italia vengono individuati tra le 20 e le 30 aree metropolitane, però la legislazione attuale nazionale ne riconosce solamente 10, le più grandi, e ad esse se ne sono poi aggiunte altre 5 riconosciute dalla legislazione regionale delle singole regioni a statuto speciale.

Per quanto riguarda le definizioni, per area metropolitana s'intende una zona circostante un'agglomerazione (o una conurbazione) che per i vari servizi dipende dalla città centrale (metropoli) ed è caratterizzata dall'integrazione delle funzioni e dall'intensità dei rapporti che si realizzano al suo interno. Elementi necessari affinché esista una vera e propria area metropolitana sono la presenza di una rete di trasporti che colleghi tra loro i diversi ambiti urbani e la presenza di forti interazioni economico/sociali all'interno dell'area stessa. È difficile individuare un chiaro confine dell'area metropolitana basandosi esclusivamente sulle interazioni economiche e sulla rete dei trasporti ma spesso, proprio l'esistenza di forti interazioni tra le diverse parti che compongono l'area metropolitana (grande città e gli ambiti urbani limitrofi), obbliga le amministrazioni locali a delegare parte delle proprie competenze ad un coordinamento centrale che superi gli ambiti locali al fine di garantire una corretta gestione dell'area metropolitana in alcuni ambiti specifici (pensiamo, ad esempio, alla gestione della rete dei trasporti, che deve avere una visione complessiva dei problemi). In questo caso, laddove esiste un ente di coordinamento centrale, è possibile avere una chiara indicazione dei confini dell'area metropolitana, almeno dal punto di vista legislativo/esecutivo.

Per l'Italia si hanno diversi studi di settore che hanno contribuito a definire le aree metropolitane italiane. Per il Censis, dal secondo dopoguerra sono andate lentamente formandosi in Italia diverse grandi aree metropolitane, grazie all'allargamento delle periferie delle città, all'incorporazione dei comuni limitrofi, alla saldatura delle aree urbane lungo le linee di costa. Nel 2007 in queste grandi aree metropolitane (che coprono il 17% della superficie dell'Italia) viveva all'incirca il 61% della popolazione italiana. Il Censis aggrega in insiemi metropolitani tutte le unità comunali adiacenti che superano i 200 abitanti per kmq e i 350.000.

Per l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona, una "agglomerazione metropolitana" viene costruita intorno a comuni con almeno 100.000 abitanti e 1.500 ab per kmq. Vengono aggregati comuni contigui che soddisfino una densità media nell'area di oltre 1.500 ab/kmq ed il totale dell'area deve essere superiore a 250.000 abitanti. In subordine vengono poi individuate le "agglomerazioni estese", che sono costituite da comuni contermini con oltre 250 abitanti/kmq ed una popolazione nell'insieme di oltre 250.000 abitanti. Lo studio è stato realizzato alla scala dell'Unione Europea nel 2000 ed aggiornato nel 2006.

In totale in Italia vengono individuate, da questo Istituto, 12 agglomerazioni metropolitane tra cui Pescara.

Agglomerazione metropolitana	Comuni	Popolazione (abitanti)	Superficie (in kmq)	Densità (in ab/kmq)
Milano	473	6.244.760	4.139	1.509
Napoli	199	4.586.245	2.906	1.578
Roma	17	3.000.281	1.970	1.523
Torino	52	1.632.324	1.082	1.507
Palermo	16	929.825	596	1.558
Firenze	12	790.305	518	1.526
Genova	19	779.381	517	1.505
Catania	21	668.983	445	1.501
Bologna	6	483.940	307	1.575
Bari	9	466.529	293	1.591
Padova	10	331.387	218	1.517
Pescara	6	254.061	162	1.561

Inoltre sempre l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona ha condotto lo studio di ricerca per addivenire ad una perimetrazione funzionale sulla base dei flussi pendolari nel marzo 2009. Ha avuto lo scopo di misurare il grado di "metropolizzazione" raggiunto dalle aree urbane spagnole ed italiane e di fornire un valido strumento per governare le più grandi agglomerazioni umane dove si concentrano le maggiori attività economiche e di servizio delle nazioni.

Le aree ottenute, aggregando più comuni a una città centrale di almeno 50.000 abitanti, sono state divise in quattro livelli in base al peso demografico:

- Livello A (più di 1.000.000 di abitanti), grandi aree metropolitane.
- Livello B (tra 250.000-1.000.000 di abitanti), medie aree metropolitane.
- Livello C (tra 100.000-250.000 abitanti), piccole aree metropolitane.
- Livello D (meno di 100.000), aree urbane.

A livello dimensionale Pescara risulta di Livello B (tra 250.000-1.000.000 di abitanti), ovvero risulta nella classificazione tra le medie aree metropolitane (35 FURs di livello B):

Agglomerazione metropolitana	Comuni	Popolazione (abitanti)	Superficie (in kmq)	Densità (in ab/kmq)
Catania	39	897.258	1.579	568
Bari	28	876.682	1.833	478
Genova	62	852.776	1.549	550
Padova	60	693.961	1.265	548
Ravenna	35	659.174	3.485	189
Bergamo	102	632.992	834	759
Venezia	19	614.788	1.209	509
Verona	41	606.870	1.389	437
Brescia	57	580.353	937	619
Taranto	29	566.889	2.276	249
Cagliari	53	529.940	2.721	195
Modena	20	450.740	981	459
Pescara	61	450.507	1.453	310
Livorno - Pisa	13	429.589	1.036	414
Parma	37	411.492	2.387	172
Lecce	33	360.659	1.126	320
Reggio Emilia	21	350.124	971	360
Salerno	18	349.864	461	759
Foggia	26	337.174	3.059	110
Perugia	18	332.818	1.858	179

DI NUOVO PESCARA

Città Adriatica, Relazionale, Metropolitana

Udine	54	324.291	1.537	211
Messina	23	319.703	508	629
Rimini	18	300.437	502	597
Trento	73	294.014	1.508	195
Treviso	20	293.214	559	524
Vicenza	29	287.246	567	506
Sassari	40	283.079	2.400	118
Pesaro	27	273.735	981	279
Reggio Calabria	21	266.731	853	313
Ferrara	23	264.885	1.746	152
Trieste	7	264.428	232	1.138
Siracusa	12	264.050	1.301	203
Cosenza	52	258.177	1.482	174
Brindisi	14	253.721	1.092	232

Con un secondo metodo, la procedura DMA (Dynamic Metropolitan Areas), sono state individuate 86 aree urbane che contengono al 2001 il 49,9% dei comuni italiani (3962), il 69,4% del totale della popolazione italiana (39,6 milioni) e il 74,4% di occupazione (14,2 milioni di posti di lavoro). Per livello dimensionale risultano così suddivise (32 DMAs di livello B):

<i>DMAs</i>	<i>Comuni</i>	<i>Popolazione al 12-2008 (abitanti)</i>	<i>Superficie (in kmq)</i>	<i>Densità (in ab/kmq)</i>
Brescia	122	993.020	2.403	413
Genova	65	892.154	1.745	511
Catania	34	827.129	1.110	745
Padova	85	824.254	1.877	439
Bergamo	177	810.141	1.848	438
Verona	79	803.427	2.456	327
Bari	25	763.567	1.484	514
Cagliari	79	628.748	4.517	139
Venezia	20	626.333	1.226	511
Taranto	28	517.364	1.981	261
Salerno	25	477.373	628	760
Udine	107	473.579	3.175	149
Modena	22	459.883	1.072	429
Parma	49	444.395	3.516	129
Pescara	42	420.308	1.064	395
Perugia	28	412.597	2.586	160
Varese	97	405.849	672	603
Vicenza	45	377.881	848	446
Reggio Emilia	28	375.007	1.606	233
Rimini	33	366.250	912	401
Ancona	24	350.238	885	395
Treviso	28	342.594	741	462
Messina	27	323.077	601	537
Lecce	28	307.817	964	319
Pisa	20	306.535	1.049	292
Piacenza	43	276.745	2.177	127
Trento	91	276.146	1.807	153
Cosenza	53	268.876	1.576	171
Foggia	22	262.103	2.322	113
Reggio Calabria	21	258.504	881	293
La Spezia	36	256.277	1.462	175
Ferrara	23	250.688	1.588	158

DI NUOVO PESCARA

Città Adriatica, Relazionale, Metropolitana

Un'ulteriore metodologia è quella utilizzata dal professor Bartaletti di perimetrazione mista che tiene conto del pendolarismo originato dai poli metropolitani, della densità di popolazione, della crescita demografica dei comuni nei singoli intervalli intercensuari dal 1951 ad oggi, del continuum edilizio.

La qualifica di area metropolitana viene limitata ai complessi urbani aventi un numero di addetti alle attività terziarie ed industriali commisurato ad un'area di gravitazione teorica di almeno 200.000 abitanti e che soddisfacciano poi il requisito di avere un numero di addetti alle tre funzioni centrali del commercio, credito e servizi alle imprese di almeno 320.000 abitanti. Il tutto naturalmente rapportandosi alla scala nazionale sia come addetti che come popolazione.

Vengono individuate 33 aree metropolitane, 15 delle quali sono raggruppate in 5 grandi aree consolidate attorno a Milano, Venezia, Modena - Parma, Firenze e Napoli. Al diciassettesimo posto risulta essere l'area Pescara-Chieti-Montesilvano.

	<i>Aree metropolitane</i>	<i>Comuni</i>	<i>Popolazione al 12-2006 (abitanti)</i>	<i>Superficie (in kmq)</i>	<i>Densità (in ab/kmq)</i>
1	Milano - Bergamo - Varese	628	6.656.176	5.712	1.103
2	Napoli - Salerno - Caserta	162	4.406.617	2.459	1.760
3	Roma	86	4.030.948	4.627	871
4	Torino	116	1.939.435	2.356	786
5	Padova - Venezia - Treviso	75	1.404.454	2.051	636
6	Firenze - Prato - Pistoia	36	1.138.238	2.438	447
7	Modena - Parma - Reggio Emilia	55	1.137.135	2.827	371
8	Palermo	14	901.588	1.012	887
9	Genova	34	840.392	861	965
10	Bari	23	816.301	1.326	600
11	Catania	28	784.734	966	794
12	Bologna	34	716.488	1.905	363
13	Rimini - Cesena - Pesaro	32	589.875	1.148	480
14	Verona	27	552.534	922	560
15	Brescia	51	536.634	850	589
16	Cagliari	22	442.851	1.289	334
17	Pescara - Chieti - Montesilvano	18	357.271	569	587
18	Trieste	11	291.806	306	961
19	Ancona - Senigallia	16	283.926	593	460
20	Vicenza	20	266.962	432	573
21	Bolzano - Merano	28	227.625	751	285
22	Udine	21	210.389	506	402

In sintesi la definizione e la perimetrazione dell'area Chieti - Pescara è quindi il primo problema da risolvere, quali e quanti Comuni debbono rientrare nei confini dell'area, naturalmente solo a fini di ipotesi, poiché dato che non esiste alcuna legge e vincolo ciascun Comune deve aderire volontariamente.

Qualche studio locale è stato comunque fatto ad esempio quello fatto da AMetris nel 2007 nell'ambito del PIC Equal 2 Fase.

Un altro tentativo concreto ci fu nel 2007, quando per la prima volta si cercò di realizzare un intervento di livello sovracomunale: nove Comuni dell'area metropolitana Chieti - Pescara si accordarono per condividere un piano della mobilità ad ampio raggio, archiviando inutili campanilismi. Merito del Pumav, lo strumento per il completamento e potenziamento delle reti del territorio che il Dicoter (Direzione generale per il coordinamento territoriale) del Ministero delle Infrastrutture ha incaricato il Comune di Pescara di realizzare - in quanto città leader - in accordo con i Comuni dell'area metropolitana.

L'Università D'Annunzio promosse nel 1996-97 una ricerca di Ateneo avente per oggetto l'"Area metropolitana Chieti - Pescara" e il Censis che nel "Rapporto 2006" sul Comune di Pescara, ha delimitato l'area metropolitana con 20 Comuni e 381.000 abitanti come riportato in tabella:

Pescara e il "territorio funzionale di riferimento"

N°	Comuni	Maschi		Femmine		Totale	
		Valore assoluto	Variazione %	Valore assoluto	Variazione %	Valore assoluto	Variazione %
		2004	1994-2004	2004	1994-2004	2004	1994-2004
1	Silvi	7.571	15,6	7.679	15,0	15.250	15,3
2	Cappelle sul Tavo	1.858	17,8	1.932	19,2	3.790	18,5
3	Cepagatti	4.714	16,7	4.896	15,1	9.610	15,9
4	Città Sant'Angelo	6.476	24,1	6.549	23,8	13.025	24,0
5	Collecervino	2.756	12,0	2.794	11,2	5.550	11,6
6	Loreto Aprutino	3.767	3,3	3.905	3,2	7.672	3,3
7	Montesilvano	21.097	15,1	22.161	17,8	43.258	16,5
8	Moscufo	1.628	13,6	1.603	7,4	3.231	10,5
9	Pescara	57.762	0,6	64.815	2,6	122.577	1,7
10	Pianella	3.813	6,6	3.975	7,6	7.788	7,1
11	Spoltore	8.191	22,9	8.355	23,0	16.546	23,0
12	Chieti	27.189	2,5	28.938	2,0	56.127	2,2
13	Francoforte al Mare	11.407	3,6	12.154	5,4	23.561	4,5

14	Miglianico	2.224	2,8	2.305	2,7	4.529	2,8
15	Ortona	11.438	2,6	12.165	4,9	23.603	3,8
16	Ripa Teatina	2.031	10,4	1.971	9,7	4.002	10,1
17	SanGiovanni Teatino	5.180	14,1	5.347	13,9	10.527	14,0
18	Tollo	2.090	1,7	2.151	6,4	4.241	4,0
19	Torrevecchia Teatina	1.911	15,9	1.969	20,4	3.880	18,1
20	Villamagna	1.228	2,2	1.216	0,2	2.444	1,2
Totale area		176.760	6,5	189.201	7,5	365.961	7,0
Provincia di Pescara		148.522	5,2	159.452	6,2	307.974	5,7
Regione Abruzzo		631.709	3,4	667.563	3,7	1.299.272	3,6

Fonte: Elaborazione Censis su dati Istat

6.3 Strumenti giuridici per le aree metropolitane italiane

Qual è lo stato dell'arte in materia? Vale a dire quali sono gli strumenti normativi esistenti? Dagli anni '90 si è manifestato un rinnovato interesse per la pianificazione sovracomunale, e anche la dottrina ha rilevato la connessione tra programmazione economica e assetto territoriale, la gestione del territorio deve quindi partire dalla pianificazione generale.

Purtroppo l'area metropolitana Chieti - Pescara non rientra nelle aree indicate dalle leggi, pur rientrando tra le aree che vari studi, come abbiamo affermato, definiscono come area metropolitana. Ma allora, se si ritiene come si ritiene che anche l'area metropolitana Chieti - Pescara abbia necessità di essere gestita con criteri non campanilistici ma in maniera organica, cosa si può fare se non ci sono strumenti normativi adeguati? In questo possono e devono intervenire gli organi locali, dalla Regione, alla Provincia, ad altre autorità intercomunali come comprensori, accordi tra Comuni, ecc., come avviene in altre regioni dove strumenti di programmazione vari sono stati approntati a diversi livelli, livelli territoriali (piani territoriali regionali, provinciali, comprensoriali) da un lato, e livelli settoriali (piani ambientali, sanitari, commerciali, urbanistici, della mobilità, ecc.) dall'altro.

Attualmente quindi non esiste alcun ente governativo per il coordinamento di tale area metropolitana, se non la Regione con i Piani regionali, le Province interessate con i loro piani territoriali provinciali e i Piani Strategici dei Comuni ove adottati.

Un primo contributo normativo, per lungo tempo rimasto inattuato, è contenuto nella legge urbanistica 1150/1942, artt. 5 e 6, che prevede il piano territoriale, vale a dire uno strumento di indirizzo generale della politica del territorio che autorità diverse adottano al fine di sovrapporre alla pianificazione comunale determinazioni assunte in vista di un disegno globale di più alta scala. Il piano territoriale ha vigore a tempo indeterminato, può essere variato nelle forme stabilite dalla legge, e i Comuni rientranti nel territorio sono tenuti ad uniformare ad esso i piani regolatori comunali.

6.4 Strumenti regionali

A partire dal 1972 si è iniziato a trasferire alle regioni gran parte delle competenze sulla gestione del territorio, il DPR 8/1972 e il DPR 616/1977 danno alla regione la competenza della formazione degli strumenti urbanistici sovracomunali e di quelli generali ed attuativi.

La Regione Abruzzo ha quindi la facoltà di programmare il territorio. La Regione Abruzzo dovrebbe anche, se è il caso, guardarsi attorno e vedere quello che è stato fatto in altre regioni per poter attingere qualche buona idea dalle loro esperienze. Tutte le Province interessate, hanno realizzato dei Piani di gestione del territorio. Se si vuole operare in una ottica di area metropolitana, è necessario che tutti gli Enti interessati: Regione, le tre province di Chieti, Pescara, Teramo rivedano i loro Piani territoriali per verificare la possibilità di un coordinamento per uniformare le disposizioni che riguardano l'area in questione; ed è necessario ovviamente che anche i Comuni si coordinino per ovviare alle carenze legislative, per uniformare le loro normative e la loro pianificazione, per attuare accordi di programma, conferenze di servizio, patti, e quant'altro, utilizzando tutti gli strumenti possibili.

Ciò può essere senza dubbio fatto anche partendo dai dispositivi previsti nella legge regionale 12 aprile 1983, n. 18 che definisce il Piano Territoriale di Coordinamento. Cosa contiene? Innanzitutto nella legge vengono stabiliti gli obiettivi che la regione vuole conseguire nella gestione del territorio, e sono ampi così come elencati nell'articolo 1. Si va da obiettivi generali e complessivi come la programmazione economica ad obiettivi più specifici come la regolamentazione urbanistica, la tutela del suolo. Importante per il nostro discorso, nel comma 11), è l'accento alle autonomie locali possibili "anche in forma associata" oppure quanto previsto nell'Art. 8/BIS, comma 1, dove, al fine di assicurare il coordinamento di tutte le attività necessarie all'attuazione di opere, interventi e programmi d'intervento di prevalente interesse regionale, e che richiedano l'azione integrata e coordinata di enti locali, o comunque di amministrazioni, soggetti pubblici e società a partecipazione pubblica che gestiscono servizi pubblici, la Regione promuove accordi di programma. Inoltre il QRR (Quadro di riferimento Regionale) invita ad un riconoscimento dei caratteri metropolitani dell'area Pescara - Chieti entro la quale individua la conurbazione di maggior peso dell'armatura urbana regionale. Indica a questo proposito due possibilità d'azione: l'avvio di una procedura tesa al riconoscimento dei caratteri metropolitani dell'area ai sensi della legge n. 142/90; l'ideazione di una struttura amministrativa unificata, utilizzando le possibilità che la stessa legge offre attraverso la revisione delle circoscrizioni comunali e provinciali.

Piani territoriali provinciali: il PTP (Piano Territoriale Provinciale) della Provincia di Pescara riguardo all'area metropolitana riprende la proposta di costituire un Forum per l'area metropolitana ristretta, al quale delegare la possibilità di costruire un tavolo di discussione permanente tra gli attori interessati a definire politiche comuni" e prende atto del fatto che il QRR invita ad un riconoscimento dei caratteri metropolitani dell'area Pescara - Chieti.

Il Piano territoriale provinciale di Chieti, prende atto di quanto indicato dal Piano regionale, e indica una serie articolata di proposte per andare avanti nel processo di costruzione dell'area metropolitana."Il Piano Territoriale deve, realizzare un'interazione/integrazione tale che all'interno di un progetto unitario di governo del territorio siano contenuti gli obiettivi di un programma d'azione ambientale (...) oltre agli indirizzi strategici di sviluppo propri degli strumenti di pianificazione urbanistica e di programmazione

economica".

La provincia di Teramo è la meno implicata nell'area, tuttavia i Comuni della provincia interessati possono variare dalla sola Silvi, ma potrebbero rientrarvi anche Atri e Pineto, e non è da escludere la stessa Roseto, qualora le analisi geo-funzionali riscontrassero l'esistenza dei requisiti per l'inseribilità di questi Comuni. In effetti nel Piano di Teramo non si parla dell'area metropolitana, ma si trovano degli accenni alla vicinanza con Pescara e alla pressione che questa esercita nei confronti dei Comuni confinanti e si parla anche di "possibilità ed iniziative che dovrebbero essere guidate".

Sembra ormai evidente che comunque tutte e tre le province, seppure con varie gradazioni, si pongono oggettivamente il tema dell'area metropolitana.

Possiamo trarre le conclusioni: esiste un'area metropolitana nei fatti e che non può essere governata facilmente con gli strumenti ordinari perché ci sono molti fattori anomali: perché Pescara non ha spazi sufficienti, perché sono interessate tre province, perché l'area metropolitana Chieti - Pescara non ha un riconoscimento giuridico, perché non esiste una legislazione adeguata, e pur tuttavia esistono degli spazi nella legislazione nazionale e regionale che possono ampliare, integrare e migliorare per arrivare a formare l'area metropolitana.

Ed allora è necessario che i Comuni principali Chieti e Pescara si facciano parte attiva di una azione verso la Regione, che è il soggetto che può intervenire, perché adegui, integri la legislazione ad hoc, nei limiti naturalmente delle proprie competenze in materia. Tutti i soggetti interessati devono fare la propria parte, la Regione riveda, puntualizzi, integri la normativa finalizzandola all'area metropolitana, devono essere rivisti in questa prospettiva anche i Piani provinciali delle tre province interessate, devono essere rivisti i Piani comunali in maniera.

In conclusione bisogna riprendere il nostro cammino, la pausa di riflessione citata da Bonomi deve servire a riprendere fiato per ripartire! intendiamo raccogliere la sfida verso il futuro facendo nostra le conclusioni dello stesso articolo di Bonomi sempre sul Sole 24 ore: *"Al centro delle sfide future sarà la conquista di un nuovo spazio di posizione come città-regione sempre più votata alla costruzione di reti a medio raggio in due direzioni: la prima che connette il centro Italia con un Mezzogiorno che nella sua componente adriatica sembra aver assunto la priorità del rapporto con il bacino Mediterraneo; e nel contempo riattualizzando la funzione di porta regionale verso un territorio interno sempre meno prato verde per l'industria e sempre più piattaforma di una soft economy fatta di patrimonio naturale e beni artistici. La seconda verso est e i grandi corridoi pan-europei che da qui passano, dando un ruolo di porto metropolitano alla vicina Ortona.*

Un riposizionamento che però si fonda su una scommessa forse ancora più ambiziosa: quella della creazione di uno spazio di rappresentanza di geocomunità metropolitana capace di superare i confini del vecchio municipalismo, costruendo reti di governance d'area vasta".

6.5 Fonti

1. Legge urbanistica n. 1150/1942.
2. Legge n. 142/1990.
3. D.P.R. n. 8/1972.

4. D.P.R. n. 616/1977.
5. Legge Regionale Abruzzo 12 aprile 1983, n. 18 - Piano Territoriale di Coordinamento.
6. Provincia di Chieti: Piano territoriale provinciale.
7. Provincia di Pescara: Piano territoriale provinciale.
8. Provincia di Teramo: Piano territoriale provinciale.
9. Legge 5 maggio 2009, n. 42.
10. Delega al Governo in Materia di Federalismo Fiscale per l'istituzione delle 10 città metropolitane: To-Ve-Mi-Ge-Bo-Fi-Rm-Ba-Na-Rc.
11. D.D.L. Delega approvato dal Consiglio dei ministri.
12. Disegno di Legge: S. 1117 - Delega al Governo in Materia di Federalismo Fiscale, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione (Approvato dal Senato) (A.C. 2105-A).
13. Censis - Comune di Pescara: Rapporto 2006 - Pescara città in movimento, Fondazione Censis, Comune di Pescara, 2006.
14. Censis, La società italiana al 2008 in Rapporto annuale 2008 Fondazione Censis, 2008.
15. Ametris, L'area metropolitana Pescara - Chieti: analisi di contesto, Iniziativa Equal, 2007.
16. Ametris, Agenda sociale 2010, Area metropolitana Chieti - Pescara, Iniziativa Equal, 2010.
17. Studio e monitoraggio sistematico svolto dal professor Fabrizio Bartaletti dell'Università di Genova (1996-2000-2009). Tale studio segue a distanza di un decennio un altro dello stesso Bartaletti basato sul censimento del 1991.
18. Cittalia: Walter Tortorella - Valeria Andreani: Città mobili, Rapporto Cittalia, 2009.
19. CityRailways: Andrea Spinosa: Organismi urbani e metropolitani, Roma, 2010.
20. Centofanti Nicola: Diritto urbanistico, Cedam, Padova, 2008.
21. Università di Barcellona: Rafael Boix - Paolo Veneri: Metropolitan Areas in Spain and Italy, Barcelona, 2009.

7. Indirizzi, progetti e prospettive

Il sisma del 6 aprile 2009 ha inasprito le tendenze già in atto di fine 2008, acuendo la crisi economica dell'intera regione Abruzzo, a cui si sono sommate anche le avversità congiunturali che sono state accompagnate dalla perdita di competitività delle imprese abruzzesi insieme ad una significativa riduzione della disponibilità di risorse finanziarie di origine bancaria.

L'economia abruzzese è riuscita ad arginare la crisi grazie ad un lieve aumento del numero delle imprese registrate a fine 2009, ma soltanto per la provincia di Pescara si è avuto un saldo, tra imprese iscritte ed imprese cancellate, positivo e crescente rispetto al 2008, così come si è avuto un'accelerazione del tasso di crescita, senza considerare la situazione aquilana. Miglioramento dovuto in particolar modo ai settori legati alla filiera del Turismo e dei Servizi alle imprese.

Le grandi imprese hanno tenuto meglio delle piccole, e in particolar modo hanno retto sul mercato le società di capitali che meglio sono riuscite ad agguantare il mercato estero e ad investire maggiormente in tecnologie ed innovazione. Per le ditte individuali si è registrato invece un saldo negativo soprattutto per

il settore Agricoltura ed Artigianato. Altri settori coinvolti nella crisi il settore Manifatturiero, Costruzioni e Commercio.

La crisi economica non ha risparmiato l'occupazione con una riduzione delle nuove assunzioni, un incremento di licenziamenti e di ricorso alla CIG.

Dopo i profondi effetti della crisi economica a cavallo tra il 2008 e il 2009, aggravati dalle conseguenze del forte sisma che ha colpito la città de L'Aquila e i comuni del cratere (tra cui 8 della provincia di Pescara) in assenza di una forte iniziativa delle istituzioni pubbliche, vi è il ragionevole rischio di non cogliere i timidi segnali di ripresa che l'economia. I segnali, sebbene timidi, indicano uno scenario previsionale dell'economia con una ripresa favorevole per la Regione Abruzzo ed in particolare per la nostra provincia.

"Per la provincia di Pescara le prospettive di crescita sono lusinghiere e migliori del resto della regione, rispetto all'Italia, va meno bene, sia per quanto riguarda il reddito che per il mercato del lavoro. Occorre però puntare l'attenzione sui mercati esteri incrementando l'export, che nel 2009 ha subito una notevole contrazione, nonché investire maggiormente in nuove tecnologie, rafforzare l'immagine aziendale, migliorare e differenziare il prodotto e la produzione per essere più competitivi." (Camera di Commercio)

La città sta attraversando un periodo di sofferenza, come dice Bonomi nel suo articolo: "oggi la città, dopo la sua corsa decennale, sembra essersi presa una pausa di riflessione; chiedendosi quale direzione prendere." La crescita demografica, commercio, edilizia, turismo sono stati i motori della crescita della città che ha caratterizzato la storia dell'ultimo secolo di Pescara, ma da un pezzo essi fanno fatica, ora è un'altra storia. Bisogna inventarsi nuove idee per trovare un ruolo e una prospettiva per Pescara. Se si vuole che Pescara continui ad essere un polo di attrazione bisogna pensare ai sostegni allo sviluppo della "città nella città" riorganizzando e coordinando le politiche territoriali nella intera area metropolitana.

Ogni città che voglia concretamente e seriamente ricercare e promuovere **opportunità di sviluppo** per la sua comunità deve ben sapere che è sempre più necessario oggi sapersi affermare all'interno della **competizione territoriale globale**.

Fino a dieci, venti anni fa le città e i territori potevano esprimere la propria peculiarità, il proprio valore, confrontandosi tutto sommato al proprio interno, nella loro Provincia o, al massimo, con i Comuni limitrofi. L'eliminazione di barriere doganali e di confini, l'apertura di nuovi canali di comunicazione e di altrettanto nuovi canali commerciali ha fatto sì che oggi, al contrario, non ci si possa più esimere dal confrontarsi e misurarsi con realtà anche molto lontane.

La sfida dei prossimi anni riguarderà dunque la costruzione di quelle specificità che permetteranno di posizionarsi all'interno di questa competizione globale. Una competizione virtuosa in cui tutti i territori sono già oggi chiamati a misurarsi e ad esprimere la propria personale proposta. Proposte ed offerte che la globalizzazione delle dinamiche produttive selezionerà e premierà, ridisegnando le mappe dello sviluppo dei prossimi decenni.

Soltanto in questa prospettiva è possibile immaginare le condizioni ottimali in cui promuovere a tutto campo lo **Sviluppo Sostenibile** di cui parla da tempo l'Europa, a cominciare dalla Carta di Lipsia del maggio 2007, considerandone cioè contemporaneamente e in modo equilibrato le sue tre dimensioni

della: **crescita economica, equilibrio sociale, attenzione ambientale.**

A Pescara bisogna soprattutto scommettere su di un metodo di lavoro che faccia della **Pianificazione Strategica** il riferimento costante e autorevole per tutte le attività di programmazione locale: un grande progetto proiettato nel medio-lungo periodo che individui l'idea di città, le sue vocazioni particolari, i processi attraverso cui queste possono essere valorizzate. Una pianificazione che sappia poi, nella quotidianità, ispirare e selezionare le proposte e le intraprese pubbliche e private attraverso processi virtuosi di partenariato pubblico-privato, basati su partecipazione e trasparenza, merito e concorrenzialità.

Pescara ha la necessità di consolidare il pacchetto di vocazioni che la contraddistinguono, rinvigorendo, da una parte, quelle che già possiede, che ha sempre posseduto e, da un'altra, configurandone di nuove e innovative.

Pescara è una città nata meno di cento anni fa (una vera anomalia in Italia) come centro di scambio per l'intera regione Abruzzo, completamente votata ad un terziario sia tradizionale che avanzato e che negli anni ne ha costruito l'anima, lo spirito e il carattere più profondo.

All'incrocio tra la direttrice nord-sud adriatica e quella est-ovest appenninica che la collega con Roma e con il Tirreno, questo luogo è nato con il segno inconfutabile di un agglomerato sociale che alla base del proprio patto di convivenza pone la tematica dell'interscambio, del cambiamento e della crescita.

Oggi come cinquanta anni fa, questa storia offre la chiave di lettura e il segno creativo con cui confrontarsi ed attorno a cui costruire gli scenari di sviluppo degli anni a venire, le condizioni di crescita e di miglioramento dell'intero territorio.

7.1 Pescara città adriatica

Della collocazione strategica di Pescara nell'area Adriatica si è parlato molto. L'Adriatico e lo Ionio tornano a essere un sistema territoriale per programmare politiche di sviluppo in tempi di globalizzazione. La loro naturale e storica funzione di ponte tra Oriente e Occidente, tra Nord e Sud, trova nella valorizzazione delle opportunità economiche, culturali e ambientali un indirizzo da privilegiare nell'orientamento delle politiche istituzionali. Questa vocazione è stata oggetto di numerose iniziative che hanno prodotto, dal basso, un ricco numero di associazioni di Enti Locali che operano in rete e Pescara è stata promotrice e protagonista di alcune di queste, basti pensare al Forum delle Città dell'Adriatico e dello Ionio nata nel 1999 e che oggi conta 55 comuni delle 6 Regioni italiane e dei 6 Stati che affacciano sull'Adriatico.

La vitalità dimostrata dalla nostra città e testimoniata dalle relazioni profonde che abbiamo saputo tessere quando amministravamo, rischia di essere messa in difficoltà dalla incapacità dell'attuale classe dirigente comunale e regionale di cogliere per tempo i benefici che potranno scaturire dalla nuova Strategia che la Commissione Europea ha messo in campo nel 2009 con la costituzione delle Macroregioni europee.

L'iniziativa UE sottolinea l'importanza della condivisione di strategie di sviluppo a livello nazionale, regionale e locale e invita ad andare oltre la dimensione regionale e a ragionare in ottica di macroregioni o euroregioni. Che questa sia la direzione giusta è dimostrato dal documento che il Commissario Europeo Pawel Samecki ha portato alla discussione dei 27 ministri a Stoccolma nel settembre 2009 "From the Baltic Sea to the Danube Basin – a macro-regional strategy for the EU". Il documento, partendo dal

modello del Mar Baltico, definisce l'approccio delle macroregioni come uno strumento da incentivare, e propone possibili obiettivi per altre macrostrategie regionali. Il documento si spinge fino a ipotizzare che il sistema delle macroregioni possa diventare un importante mezzo per la programmazione dei finanziamenti dell'Unione Europea nella Politica di Coesione dopo il 2013. Questa strategia apre nuove opportunità per rendere più efficaci le politiche pubbliche transnazionali di area vasta, coordinando il lavoro istituzionale tra i diversi attori (UE, Stati, Regioni, Enti locali e forze economiche e sociali), rafforza il processo di europeizzazione e lavora sulla politica di coesione territoriale.

Che questa impostazione sia prioritaria è testimoniato dalla recentissima approvazione in un solo anno (8 dicembre 2010) della Macroregione Danubiana (Germania, Austria, Slovacchia, Ceca, Ungheria, Slovenia, Croazia, Serbia, Bosnia, Montenegro, Romania, Bulgaria, Moldavia e Ucraina) che ha già prodotto un *Action Plan* che mobilita più di 100 miliardi di euro d'investimento nell'area fino al 2020 su assi d'intervento come: la mobilità, l'energia, lo sviluppo sostenibile, la prevenzione dei rischi da catastrofi e inquinamenti ambientali, la sicurezza e la prevenzione del crimine. Nel frattempo è in fase avanzata la Macroregione della Manica.

In questo contesto stupisce assistere alle ripetute dichiarazioni di esponenti del nostro Governo, come nel caso del ministro Frattini, il 9 maggio 2010, all'Assemblea IAE, confermate il 25 gennaio 2011 dal Sottosegretario Mantica a Sarajevo, di un cronoprogramma per la Macroregione Adriatico Ionica che ne prevede la definitiva approvazione per il 2014. La lentezza con cui è progettato il processo è foriera di grandi rischi, molti dei paesi coinvolti sono partner anche della Macroregione Danubiana, già in fase operativa, e tenderanno a strutturare un sistema di relazioni, linee di sviluppo, investimenti con l'Europa attraverso direttrici che non riconoscono all'Adriatico un ruolo forte.

Partire solo nel 2014, inoltre, ci porta fuori dalla prossima programmazione comunitaria dei fondi per la coesione territoriale che sarà appunto 2014/2021 (per il periodo 2007/2013 i fondi per le politiche regionali della UE ammontano a 347 miliardi di euro). Questo comporta il fatto che la nostra Macroregione comincerebbe a beneficiare dalla programmazione solo dopo il 2020, perdendo così un intero decennio di opportunità. Che si stia parlando di parte dei destini dello sviluppo dell'Abruzzo e dunque di Pescara, appare evidente: i Balcani hanno ritmi di crescita interessanti, anche le nuove opportunità che arrivano dal sud est europeo, come ci dimostrano i progetti sulle reti energetiche, vedono nel nostro mare uno snodo fondamentale.

Siamo collocati al centro del sistema territoriale adriatico e dovremmo puntare a sviluppare pienamente il potenziale geopolitico facendo delle politiche di prossimità e cooperazione un punto strategico del nostro agire istituzionale. In questo quadro Pescara diventa lo snodo intorno al quale possono decollare politiche di cooperazione e prossimità che riguardano l'intero Abruzzo.

La nostra Regione risente, come tutto l'Adriatico italiano, di una caduta di priorità nella programmazione infrastrutturale. L'Italia ha scelto il Corridoio 1 da Palermo a Berlino che insiste sulla dorsale tirrenica e la stessa scelta è stata fatta per l'alta velocità: da Bari si passerà da Napoli per andare a Milano. Il "Corridoio Adriatico" e le Autostrade del mare non sono prioritarie per il Governo (vedi figura in calce).

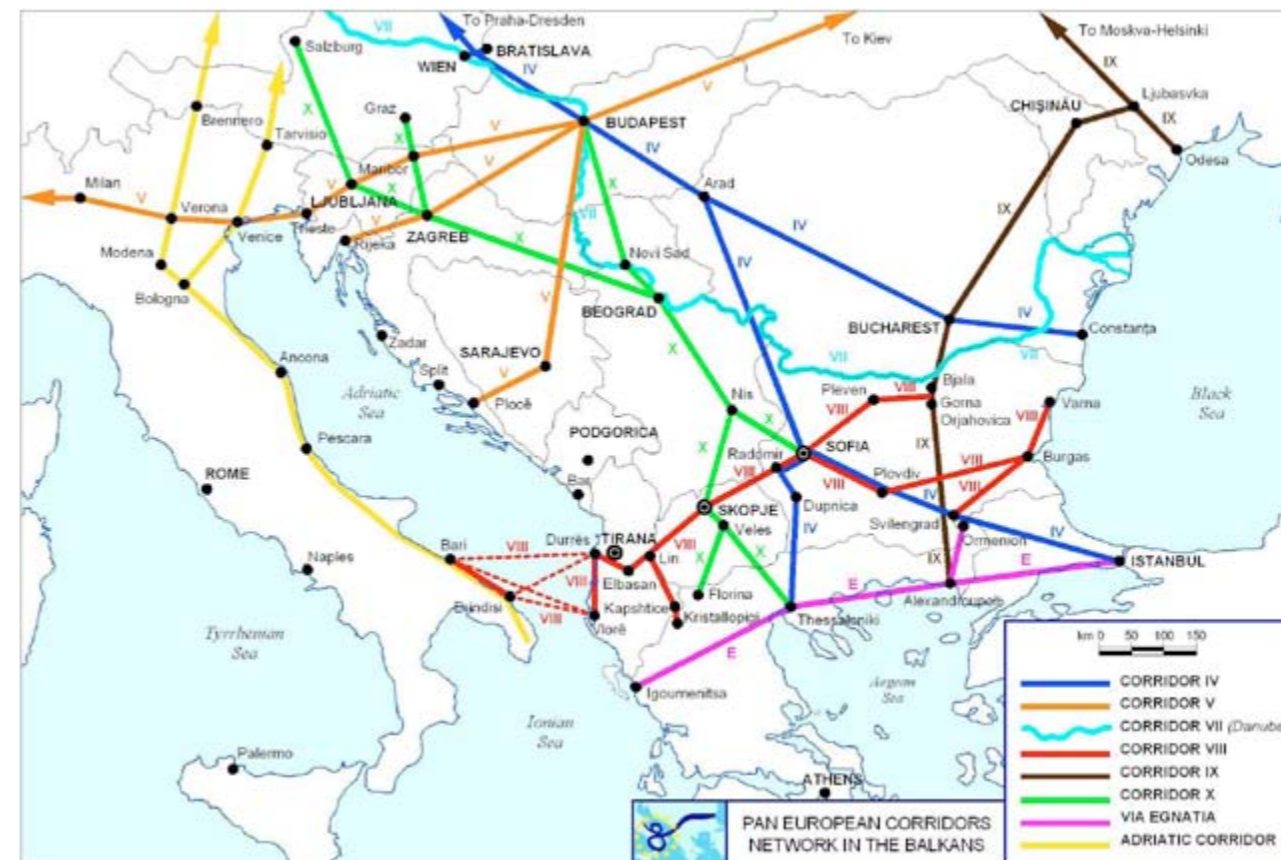
Chi lavora in quest'area sa quanto sia difficile muoversi: il Corridoio 8 che dovrebbe collegare i porti di Bari e Brindisi all'Albania, Macedonia e Bulgaria fino al Mar Nero, non è finanziato, mentre nei

Balcani le cose vanno veloci: è completata l'autostrada Zagabria-Dubrovnic, il porto di Ploče è una ormai una realtà ed è il terminale del braccio balcanico del Corridoio 5. Grazie a un finanziamento del Governo Italiano, si sta completando lo studio di fattibilità dell'asse ferroviario e stradale della Belgrado-Bar, l'autostrada greca "Egnazia" (che ricalca un'antica strada consolare romana) da Igoumenitsa è pronta.

C'è uno studio realizzato dal DART della Facoltà di Architettura dell'Università d'Annunzio finanziato dal programma Interreg III A, che ha delineato possibili collegamenti commerciali, industriali e turistici tra le realtà portuali di Ploče (Croazia) e Bar (Montenegro) e i porti di Pescara (turistico) e Ortona (industriale e commerciale) che dovrebbe essere un cardine di una linea di intervento ma che non appare perseguito con la necessaria determinazione.

Manca una presa di coscienza, una adeguata consapevolezza delle classi dirigenti circa le opzioni in campo, manca l'orizzonte strategico del nostro sviluppo territoriale. E' il tempo di una iniziativa forte, di una **"lobby dell' Adriatico"** che chieda al Consiglio Europeo e ai governi nazionali della Regione di programmare la redazione di una Strategia per la Regione Adriatico-Ionica, entro il 2012. La Regione Marche è molto attiva ha presentato agli Open Days di Bruxelles, Ottobre 2010, 2 workshop sul tema, ma deve crescere la pressione di tutte le comunità adriatiche. Occorre dare forza alle reti di Enti presenti, esse rappresentano un patrimonio di relazioni politiche istituzionali e progettuali che devono uscire dalla fase pionieristica ed essere strutturate in maniera da costituire uno strumento programmazione di area vasta in grado di cogliere queste innovazioni che sono già patrimonio della Commissione Europea.

Riproporre il Mare Adriatico come il centro di una macroregione: questo è il tema in agenda, ora tocca alle classi dirigenti di questo territorio transnazionale (ma in particolare a quelle italiane) esserne all'altezza, anche e soprattutto per il bene di Pescara.



7.2 Pescara: il doppio scenario e l'identità

Pescara va collocata all'interno di un duplice scenario che deve sempre più urgentemente divenire riferimento principale ed esclusivo delle azioni politiche, progettuali e imprenditoriali del territorio.

Da una parte, una storia che si stringe a doppio filo e si intreccia con quella dei comuni limitrofi, del capoluogo teatino, della sua cintura metropolitana che, attraversando tre province, si estende dal Saline all'Alento, da Montesilvano-Silvi a Francavilla-Ortona; si interna fino a Manoppello Scalo attraversando e 'mutandosi' nei territori comunali di San Giovanni Teatino, Spoltore, Chieti Scalo. Una storia collettiva di meno di un ventesimo del territorio abruzzese dispiegatasi all'interno di un semicerchio di quasi venti chilometri di raggio in cui si sono raccolti oltre trecentomila abitanti: un quarto della popolazione regionale.

Da un'altra parte, una storia fatta di vocazioni relazionali, di scambi, di crocevia, di curiosità e di apertura. Una storia continua e persistente nel cui segno questo sistema territoriale che si addensa tra i comuni di Chieti e Pescara, spalancato sul mare Adriatico e radicato nei sistemi vallivi dell'Appennino si è sviluppato.

Nei fatti si è delineato un carattere fondativo preciso, una ossatura portante, un vero e proprio 'organismo' urbano, una rete organica di comunicazioni fisica e incorporea, un carattere identitario di tutto il territorio.

Una micro-regione, un territorio metropolitano infrastrutturato da tessuti connettivi distribuiti e finalizzati alla realizzazione di un terreno di coltura predisposto per quelle attività e quelle vocazioni chiaramente individuabili attraverso l'osservazione delle dinamiche e degli avvenimenti degli ultimi decenni.

Nella descrizione dei caratteri identitari di questo pezzo d'Abruzzo si rintraccia la disponibilità e la propensione dei suoi abitanti ad offrire servizi a trecentosessanta gradi. Esiste una vocazione naturale nel campo del commercio, della produzione immateriale, dell'imprenditoria individuale e del tempo libero; la cultura di un professionalismo e di una imprenditoria che qui è arrivata e che qui è cresciuta svincolandosi e affrancandosi consapevolmente (in un tipico fenomeno di *post-modernità*) dai meccanismi di produzione legati all'industria più o meno pesante e, soprattutto, da quelli dell'agricoltura in cui, per secoli, si è identificato l'intero contesto produttivo della regione Abruzzo.

Pescara non si è mai riconosciuta, né si riconosce oggi, in un modello di città industriale, agricola e nemmeno finanziaria o turistica in senso stretto; le migliori definizioni che di essa si sono riuscite a dare, così come fotografato del resto anche dal Piano Strategico del 2008, sono infatti quelle che la descrivono come: *un punto di accesso/partenza per aree più ampie, un polo erogatore di servizi, una città aperta al nuovo.*

Dalla definizione del profilo identitario della città è possibile collocare Pescara al centro di un movimento propulsore dello sviluppo economico e sociale di ampi pezzi di territorio, di numerosi e differenziati bacini produttivi dell'intera area regionale, così come del cosiddetto sistema Medio Adriatico.

Diventa doverosa la caratterizzazione di una politica tesa innanzitutto alla comprensione e alla definizione delle dinamiche in gioco e, in secondo luogo, alla predisposizione ed al perseguimento di un processo di coordinamento politico amministrativo che, a partire dalle realtà della cosiddetta area metropolitana Pescara-Chieti, si ponga come obiettivo l'accompagnamento e la cura di un processo di sviluppo sostenibile e prolifico.

7.3 Pescara e la crisi

Tuttavia, nonostante le potenzialità di questa sua vocazione naturale, questo modello appare oggi fermo. La crisi mondiale e poi europea ha colpito e colpisce anche questo territorio.

Le attività commerciali e artigianali soffrono e recedono, migliaia di addetti ai servizi, professionisti, piccoli e medi imprenditori locali stentano a gestire dinamiche competitive di un mercato in difficoltà e in forte cambiamento, prevale il timore rispetto alla possibilità di inventare e intraprendere nuove strade.

Il sistema burocratico-amministrativo, più che stimolare processi sembra ripiegato su logiche bizantine e tecnicistiche, incapaci di interagire costruttivamente con le realtà economiche e produttive locali in forte mutamento.

Le incentivazioni e le agevolazioni previste dal sistema pubblico (cittadino, provinciale e regionale) vengono distribuite in base a logiche e principi diversi da quelli del merito e dell'intraprendenza, con il doppio effetto negativo di ignorare le prospettive di uno sviluppo concreto e di deprimere l'iniziativa dei diversi attori locali.

Questa condizione porta inevitabilmente all'allontanamento e all'indebolimento di tutte le possibili

iniziative di cambiamento e di crescita dell'intero 'sistema cittadino'.

Gli investimenti esterni sono bloccati, le rendite locali accumulate negli ultimi decenni si assottigliano progressivamente senza rinnovarsi, le grandi opere e le innovazioni produttive si indirizzano altrove e dunque, proprio in ragione di tutto questo, l'occupazione e lo sviluppo rallentano.

In questo scenario bloccato la città sembra quasi in *trance*, schiacciata tra il terrore di un futuro incerto e la sfiducia degli operatori locali.

Il superamento dell'attuale crisi, non può che passare allora attraverso la comprensione delle sue ragioni profonde e la modifica delle condizioni negative che ne possono influenzare gli esiti.

7.4 Pescara e l'innovazione

In molte città italiane, alla necessità di trasformare i propri modelli economici e occupazionali non più efficaci (industriale, agricolo, post-industriale...) si risponde sempre più con la proposta di creare strutture per i servizi, guardando alle funzionalità e alle possibilità offerte dalla cosiddetta società dell'informazione, della ricerca, del terziario avanzato, dell'intrattenimento... Tutte definizioni coniate per descrivere i modelli produttivi più efficaci che le città italiane ed europee possono adottare per affrontare i mutamenti e i problemi imposti dalla globalizzazione e dalla crisi internazionale.

Pescara ha sempre costruito la sua identità proprio su questo tipo di modello, e se debitamente sostenuta registrerebbe un grande vantaggio competitivo rispetto alla stragrande maggioranza delle altre città italiane.

Se non è dunque necessario per Pescara cambiare **il modello dell'economia dei servizi**, c'è bisogno di sostegni, aggiornamenti e innovazione, sia per quanto riguarda i prodotti (cosa si fa), sia per quel che concerne i processi di attuazione (come lo si fa).

Un tale processo di innovazione implica la necessità di rimettere in discussione e, in alcuni casi addirittura in dismissione, una serie di prassi e di certezze consolidate per riavviare la strada dello sviluppo.

- Per far fronte alle raddoppiate e triplicate istanze di un territorio sempre più avanzato e sempre più complesso come quello di Pescara, bisogna procedere al superamento di culture amministrative e procedimenti non più adeguati; sul funzionamento della **macchina amministrativa**, vanno concentrati gli sforzi di innovazione, sia in termini di uomini che in termini di procedure. Scommettere sul modello di una moderna **città dei servizi** significa dotarla di una struttura amministrativa efficiente ed efficace che agevoli le sue attività le quali, per loro stessa natura, hanno bisogno più di altre di: chiarezza normativa, rapidità delle risposte e sostegno operativo per essere aiutate e supportate
- Una moderna **città dei servizi** deve essere competitiva sul piano dei **servizi pubblici** (dalla sanità al trasporto pubblico, dallo smaltimento dei rifiuti alla gestione delle risorse naturali) innovandone il livello qualitativo e quantitativo e garantendo a chiunque un livello di qualità elevato preservando da una parte il benessere dei propri cittadini e, da un'altra, accrescendo il livello di attrattività delle migliori energie (intellettuali, economiche e produttive) dei sempre più ampi e globalizzati territori circostanti. Questa competitività ed efficienza passa attraverso la

riconfigurazione, la selezione e la **specializzazione di alcuni servizi**, considerati strategici in ragione di una visione più ampia del proprio territorio: in questo senso, l'attività del pubblico – dei servizi pubblici in una città dei servizi – può e deve divenire elemento strategico di indirizzo, anche e soprattutto per quelle forze imprenditoriali private che ad essa devono integrarsi e conformarsi

- A Pescara le diverse forme di **lavoro autonomo** hanno da sempre rappresentato un pezzo diffuso e fondamentale dell'economia della città, garantendo occupazione, redditi e crescita sociale. Questo sistema costituito da migliaia di artigiani, commercianti, piccoli imprenditori, professionisti (avvocati, ingegneri, medici, architetti, commercialisti...) e partite IVA in genere è cresciuto negli anni per numero e consistenza, attraendo nuovi pescaresi anche dal resto dell'Abruzzo, dell'Italia centro-meridionale e non solo. Non altrettanto però è cresciuto il mercato locale, generando negli anni uno squilibrio enorme tra domanda e offerta, con le relative conseguenze in termini occupazionali, inflazione dei redditi, concorrenza al ribasso e riduzione del livello qualitativo delle prestazioni. Una città basata sul modello produttivo dei servizi non può ignorare questa potenzialità, questa risorsa sottoutilizzata che deve essere riportata ad un livello di competitività avanzato. L'innovazione in questo ambito passa attraverso la promozione e il sostegno di programmi di specializzazione, formazione permanente, internazionalizzazione e incentivazione di fenomeni aggregativi e associativi (economia di scala) dei tanti servizi professionali disponibili sul territorio, anche e soprattutto allargando i confini dei mercati di riferimento, guardando ad altre realtà in cui il rapporto fra domanda e offerta è inverso.
- Pescara ha una sequenza di **spazi urbani** abbandonati, dismessi, di risulta, in attesa di trasformazione da decenni. Ciò rappresenta, da una parte, il segnale di una incapacità di metodologie, strumenti e culture del passato nel comprendere le innovazioni della modernità, dall'altra continua a rappresentare la speranza di una opportunità di evoluzione e di crescita dell'intero sistema urbano (economico, occupazionale e produttivo, prima ancora che urbanistico). L'innovazione in questo caso è legata a doppio filo alle capacità di rendere concrete – attraverso nuovi strumenti e nuove culture della pianificazione – le opportunità offerte da **nuovi modelli urbani**, attraverso la messa a sistema delle proposte imprenditoriali locali, nazionali ed internazionali più avanzate e creative, capaci di convincere e attrarre nuovi capitali e risorse finanziarie adeguate; il tutto stimolato, promosso e selezionato pubblicamente all'interno di uno scenario territoriale compatibile per vocazione, predisposizione e affinità (il modello della città dei servizi). Si tratta di usare le trasformazioni urbane (dall'Area di Risulta all'Ex Cofa, dalle aree industriali dismesse alle aree ferroviarie di Porta Nuova) come occasioni per realizzare un nuovo sviluppo, nuove attività e nuove funzioni urbane, opportunità per creare nuove e più consistenti condizioni occupazionali e lavorative, sia dirette che indotte, spazi (fisici e produttivi) per la città in cui far crescere e alimentare le opportunità di crescita e di sviluppo dei prossimi decenni.

8. La scelta strategica dell'area metropolitana

L'idea portante riguarda lo sviluppo economico e sociale di quel sistema territoriale urbano che è unanimemente riconosciuto e correntemente chiamato "area metropolitana Chieti-Pescara". Di seguito ed in estrema sintesi sono richiamati gli aspetti essenziali di questo sistema territoriale del quale si potrà avere un'idea geografica più precisa – anche rispetto al territorio regionale – guardandone la rappresentazione grafica (fig.1).

Si tratta di un territorio fortemente conurbato, con al centro le città di Pescara e di Chieti e nel quale sono ricompresi altri sette comuni (Città S. Angelo, Montesilvano, Spoltore, Manoppello, S. Giovanni Teatino, Francavilla al Mare, Ortona).

Un territorio che ha una estensione pari al 7% del territorio regionale, ma sul quale gravità circa il 30% della popolazione abruzzese, interessato da circa il 40% degli spostamenti extracomunali quotidiani a livello regionale. Dati che da soli possono rendere chiaro il "peso oggettivo ed il ruolo effettivo" nella vita economica regionale di questo sistema territoriale.

Gli studi specialistici – anche quelli più recenti – hanno sempre confermato ciò che nel sentire comune è un dato acquisito: sulla costa adriatica fra Venezia e Bari, questo sistema urbano è di fatto la vera "area metropolitana" emergente dell'Adriatico. A questo proposito si tenga conto – ad esempio – che Pescara, con le sue funzioni commerciali e di servizi di terziario, esercita la sua capacità di attrazione oltre che sulla intera regione Abruzzo, anche sulla vicina provincia marchigiana di Ascoli Piceno e quella pugliese di Foggia.

Risulta così certamente più chiara la ragione per la quale parlare – ad esempio – della città di Pescara, del suo sviluppo, del suo assetto urbanistico e sociale, vuol dire parlare allo stesso modo ed allo stesso tempo anche dello sviluppo e dell'assetto di quest'area più vasta: i territori dei comuni di quest'area – con le loro funzioni economiche e sociali e nella quotidiana pratica di vita dei loro abitanti – sono infatti fortemente integrati e complementari fra loro. Ma anche guardando la cosa dal solo punto di vista – ad esempio – della città di Pescara, la sua limitata disponibilità di territorio impone alla città capoluogo la ricerca di intese e di una programmazione almeno coordinata con gli altri comuni, per la distribuzione di funzioni, insediamenti, attività, ecc. funzionali alla intera area, in un equilibrato reciproco bilancio di vantaggi ed assunzione di oneri.

Con questa impostazione vanno affrontati i temi che riguardano la dislocazione di servizi a rete o puntuali; delle infrastrutture di collegamento interno e di collegamento esterno all'area; di regolazione degli insediamenti delle grandi strutture commerciali la cui concentrazione nell'area è molto elevata; di riqualificazione delle moltissime aree di ex insediamenti industriali, specie sulla direttrice Pescara-Chieti colpita da una forte deindustrializzazione; per un loro riutilizzo anche in una logica di nuovi insediamenti di terziario avanzato e direzionale ma anche – per alcune situazioni – di radicali interventi di bonifica e recupero ambientale; di allocazioni di funzioni sanitarie, sociali, culturali; di salvaguardia e valorizzazione delle risorse ambientali a cominciare dal mare e dell'asta fluviale del fiume Pescara che attraversa questo territorio; ecc.

In ogni caso occorre procedere ad una opera di razionalizzazione dell'esistente e di innovazione che sia concordata e coordinata; capace – in questo modo – di interessare le capacità imprenditoriali

e finanziarie private, indispensabili ad un'opera come questa. *La certezza di programmi ed obiettivi comuni da parte degli enti locali, che non si contraddicano fra loro, è la prima condizione per sollecitare la concreta attenzione delle forze economiche.*

Ed ancora: la necessità di una visione comune e programmata – avuto conto sia delle difficoltà dei bilanci degli Enti, sia dell'indispensabile rapporto con le altre istituzioni della Stato – si appalesa ormai come indispensabile anche per affrontare fenomeni propri delle grandi città ed aree metropolitane: come quelli del disagio sociale; della immigrazione; della *sicurezza e legalità*.

Dentro questo ragionamento c'è l'altro grande tema che va affrontato senza reticenze: il *coordinamento dei comuni di questa area* – a cominciare dai due comuni capoluogo Pescara e Chieti – deve riuscire a fare sistema per dare contenuti e forza anche alla scelta di un *ruolo strategico che questo sistema urbano può giocare sulla scena nazionale ed europea*.

Questo sistema territoriale deve trovare *un suo ruolo strategico nel rapporto con i paesi dell'altra sponda dell'Adriatico*: di quelli che già fanno parte dell'Europa e di quelli che si accingono ad entrarci. A questo scenario – come è noto – sono per altro dedicati molti degli impegni di programmazione e finanziari dell'Europa ed ancor di più lo saranno nella prossima programmazione delle risorse europee. La definizione da parte delle politiche europee di quella che viene chiamata la *Regione EuroAdriatica* è ormai in fase avanzata. *Senza un protagonismo efficace di questi territori e dei loro governi regionali e locali, il rischio è quello della emarginazione.*

Al contrario, l'ambizione a svolgere una funzione di questo tipo è fondata ed è da più parti corroborata da studi e iniziative. E' opportuno ricordare a questo proposito che anche il Dipartimento per il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio del Ministero delle Infrastrutture e del Territorio (DICOTER) nel 2006 ha incluso – nella sua programmazione strategica – questa area fra i 23 territori snodo di sistemi urbani sovracomunali *"strategici per lo sviluppo della competitività nazionale"*, individuando Pescara come *"città leader del sistema strategico di incardinamento della trasversale centro-meridionale con il corridoio adriatico"* (fig. 2 e 3).

La proposta e la sfida stanno nel promuovere politiche regionali, nazionali ed europee *certo programmatiche, ma anche di iniziativa politica e lobbistica*, capaci di portare a concretezza l'obiettivo sotteso alla definizione di questo *sistema strategico: interconnettere il versante tirrenico con quello adriatico* per poi collegarsi con l'altra sponda dell'Adriatico e raccordarsi con il *corridoio europeo n. 5* (Lisbona – Kiev), attraverso la direttrice Ploce, Sarajevo, Zagabria, Budapest, sulla quale l'Europa è già al lavoro.

Non va certo sottaciuto che nel 2002 (a livello europeo) sono stati identificati 30 progetti sulle reti TEN-T, ritenuti prioritari e che in una certa misura interessano l'Italia, ma non la nostra Regione. Di conseguenza anche il Piano Nazionale della Logistica, non prevede interventi sul nostro territorio regionale. In tale piano, anzi, l'intervento più prossimo alla nostra area è quello che propone di mettere in collegamento il nodo di Civitavecchia-Fiumicino con quello intermodale di Orte-Jesi-Ancona, la cui infrastrutturazione di collegamento fra i due poli tirrenico-adriatico *si presenta però assai problematica rispetto a quella del nostro asse* che è già esistente e che andrebbe oggettivamente potenziata.

Ma proprio per questo l'iniziativa del DICOTER è stata di particolare rilievo: essa è stata la prima autorevole correzione al quadro appena riassunto; quadro che se non modificato finirebbe per penalizzare

non solo la nostra area ma l'intera regione, soprattutto in considerazione della *crescente competizione sul territorio nazionale e comunitario tra realtà urbane dello stesso rango, gravitanti nello stesso contesto geografico.*

Per competere adeguatamente diventa così necessario costruire strategie che valorizzino le potenzialità di quest'area. A questo proposito si ricorda come l'area sia caratterizzata dalla presenza *dell'interporto di Manoppello; dal porto industriale di Ortona; dall'importante snodo ferroviario, e dell'aeroporto di Pescara; dalla autostrada Adriatica nella direttrice Nord-Sud (Milano-Bari) ed autostrada dei Parchi nella direttrice Est-Ovest (Pescara-Roma).*

Ed è opportuno ricordare che *tanto il Comune di Pescara che il Comune di Chieti hanno elaborato propri Piani Strategici* raccordandoli con il PUMAV e che *tutti i nove comuni dell'Area – proprio sulla base della richiamata iniziativa del DICOTER – hanno elaborato congiuntamente il Piano della Mobilità dell'Area Vasta, che ha individuato Pescara come città leader del sistema urbano in parola*; si è messa così a punto (meglio articolando la previsione di specifici interventi sulle infrastrutture ferro-gomma-acqua-aria e la loro messa a rete e più in generale con interventi sul sistema della mobilità interna ed esterna all'area) *la proposta di fare di questo sistema urbano l'area strategica per i servizi della logistica, finanziari, di terziario avanzato, ecc. per il medio adriatico*, oltre allo sviluppo delle peculiari potenzialità (turistiche, culturali, commerciali, ecc.) del territorio.

Al momento di tale elaborazione tutte le istituzioni interessate a diverso titolo (la Regione; le due Province; i Comuni capoluogo e non), erano governate dal centrosinistra. La rovinosa conclusione sia della Giunta regionale di Del Turco; sia della Amministrazione Comunale di Pescara e poi le successive consultazioni elettorali hanno radicalmente rovesciato la situazione: il governo della Regione e degli enti locali è passato tutto nelle mani del centrodestra.

E' corretto dire a questo punto che – proprio sulla capacità di riprendere e sviluppare – aggiornandolo – il lavoro allora impostato dalle Giunte del centrosinistra – *si apre con il centrodestra una sfida di valore regionale* nella capacità di promuovere e rappresentare gli interessi di questa area.

Una sfida che ha i contenuti – anche se non unici – di cui si è detto, evidenziando che:

- non è azzardato dire – anche per verifiche dirette condotte già in sede di elaborazione – che su di essa è possibile il consenso delle forze imprenditoriali, finanziarie e professionali; d'altra parte oggi la *capacità della Giunta Chiodi di indicare una prospettiva* su cui orientare le forze economiche e sociali di questa area – come dell'intero Abruzzo – è *inesistente* ed anche i passi delle *giunte comunali* del capoluogo pescarese e di quello teatino, sono confusi e di corto respiro;
- è necessario avanzare una proposta chiara che – *rimanendo nel campo del reale* – sappia dare risposte innovative ad una realtà complessa; una proposta *che però non oscilli dietro ad ogni ipotesi*, in continui bilanciamenti (pur tenendo conto di dover parlare anche ad altre aree della regione); *che non abbia timore di ricercare in modo aperto il consenso delle forze imprenditoriali sane ed attente alla qualità dello sviluppo e della innovazione e per ciò stesso del loro medesimo ruolo*; costruita nel confronto – *reciprocamente impegnativo* – con le forze sociali, professionali e culturali della intera area metropolitana;
- una proposta che venga coerentemente e fermamente *rappresentata nelle assemblee*

elettive regionali e locali; non solo in nome degli interessi di questa area, ma della intera regione visto il peso – appena sintetizzato in cifre all’inizio di questa nota – che il sistema urbano in parola ha su tutta la regione;

- d. una proposta che sia *assunta – dal PD – come strategica nella programmazione regionale, attrezzandola con specifici strumenti legislativi, generali e di settore; che affronti anche il tema della semplificazione e capacità di fare sistema e sintesi operativa fra i soggetti che agiscono su questa area, ovvero della governance; si consideri – a questo proposito – che su di essa hanno competenza la Regione; due Province; nove Comuni; due Camere di Commercio; un Consorzio Industriale, due autorità portuali, una importante Università; la società di gestione dell’aeroporto ecc. ecc. ecc.*

Con riferimento proprio a questa oggettiva necessità, va posto in risalto come tutti i nove Comuni aderenti al PUMAV nell’ambito delle deliberazioni consiliari conclusive per l’approvazione del programma nel suo complesso e delle relative proposte per i propri territori, hanno proceduto (nel 2007) alla approvazione di una identica stessa delibera che:

- *"valutando positivamente l’attività promossa e prodotta dal Tavolo di coordinamento tecnico-istituzionale allo scopo di coordinare le attività di redazione del PUMAV; accompagnare il processo di redazione attraverso le opportune attività di concertazione con la Regione, le Province interessate, i soggetti pubblici e le forze economiche e sociali dell’area interessata; assicurare la sinergia fra il PUMAV ed i contestuali redigenti Piani Strategici di Pescara e Chieti per una strategia coordinata di intervento sull’area metropolitana"*
- *"valutavano positivamente l’opportunità di proseguire nel processo unitario di programmazione e di coordinamento fra tutti i Comuni del PUMAV"*
- *"deliberavano di confermare la propria adesione al Tavolo di coordinamento tecnico-istituzionale al fine di attivare in modo coordinato fra tutti i Comuni aderenti al PUMAV le fasi successive di lavoro per la concertazione con Governo, Regione, Enti ed Aziende interessati e/o preposti alla attuazione degli interventi previsti ..."*

Insomma, *quelle amministrazioni di centrosinistra – attorno ad un concretissimo programma di sviluppo e senza particolari clamori – avevano trovato la strada per dare forza unitaria ad un processo di "governo coordinato" dell’area metropolitana e di sua unitaria rappresentanza anche verso le altre istituzioni regionali, nazionali ed europee.*

Questo non vuol dire sottovalutare – ed anzi è vero il contrario – la necessità, come pocanzi si è detto, di iniziative legislative anche regionali sul tema della governance; ma al tempo stesso è possibile affermare che *se il tema viene impostato sul concretissimo terreno dello sviluppo e della sfida da affrontare anche in Europa, le cose si semplificano e non c’è bisogno di invocare o attendere fusioni, ecc. per operare.*

Per finire i P.A.T.I. (Piani di Assetto dei Territori Intercomunali), sono solo alcuni degli strumenti di cui altre Regioni italiane (Veneto, Emilia Romagna, Toscana) si sono dotate negli ultimi anni per

gestire la complessità di questi fenomeni, al di fuori e ben oltre – ovviamente – delle possibilità tecnico-amministrative offerte dall’attuale normativa degli Enti Locali (Consorzi, Associazioni di Comuni...).

Al fine di ovviare alla carenza normativa per l’area metropolitana si potrebbe procedere con uno strumento normativo regionale che abbia questo indirizzo:

Piani Territoriali Intercomunali

1. In accordo con il Piano Strategico Regionale ed in coerenza con le attività della Conferenza di Pianificazione, i Comuni che presentino una contiguità insediativa, ovvero una stretta connessione funzionale nei loro sistemi urbani, possono predisporre Piani Territoriali Intercomunali (PTI) finalizzati al governo dei rispettivi territori, alla loro pianificazione urbanistica e territoriale.
2. Il PTI, nel rispetto dei contenuti del suo Documento Preliminare, è lo strumento di pianificazione finalizzato al coordinamento e alla sintesi delle strategie di governo dei territori di più Comuni e può disciplinare, in tutto o in parte il territorio dei Comuni interessati, ovvero affrontare singoli tematismi. Definisce termini, misura e modalità di predisposizione e adozione congiunta delle parti strutturali, delle parti regolative, dei piani attuativi e dei singoli piani dell’armatura urbana così come previsti dalle rispettive strumentazioni di pianificazione urbanistica comunale.
3. I Comuni che concordano nell’opportunità di esercitare le funzioni di pianificazione e di governo dei propri territori in forma associata stipulano, ai sensi dell’art. 30 del D.L. 267/2000, una specifica Convenzione per la Pianificazione in cui viene designato un Comune capofila, incaricato di redigere il Piano Territoriale Intercomunale ed in cui vengono definiti gli obiettivi e le forme di partecipazione di ciascun Ente all’attività tecnica di predisposizione del piano, oltre alla ripartizione delle relative spese. La Convenzione definisce altresì le modalità per l’espressione, da parte dei Consigli comunali interessati, dell’intesa sulle previsioni dei piani intercomunali, necessaria all’approvazione ad opera del Comune capofila.

Fig. 1 Comuni dell'area metropolitana



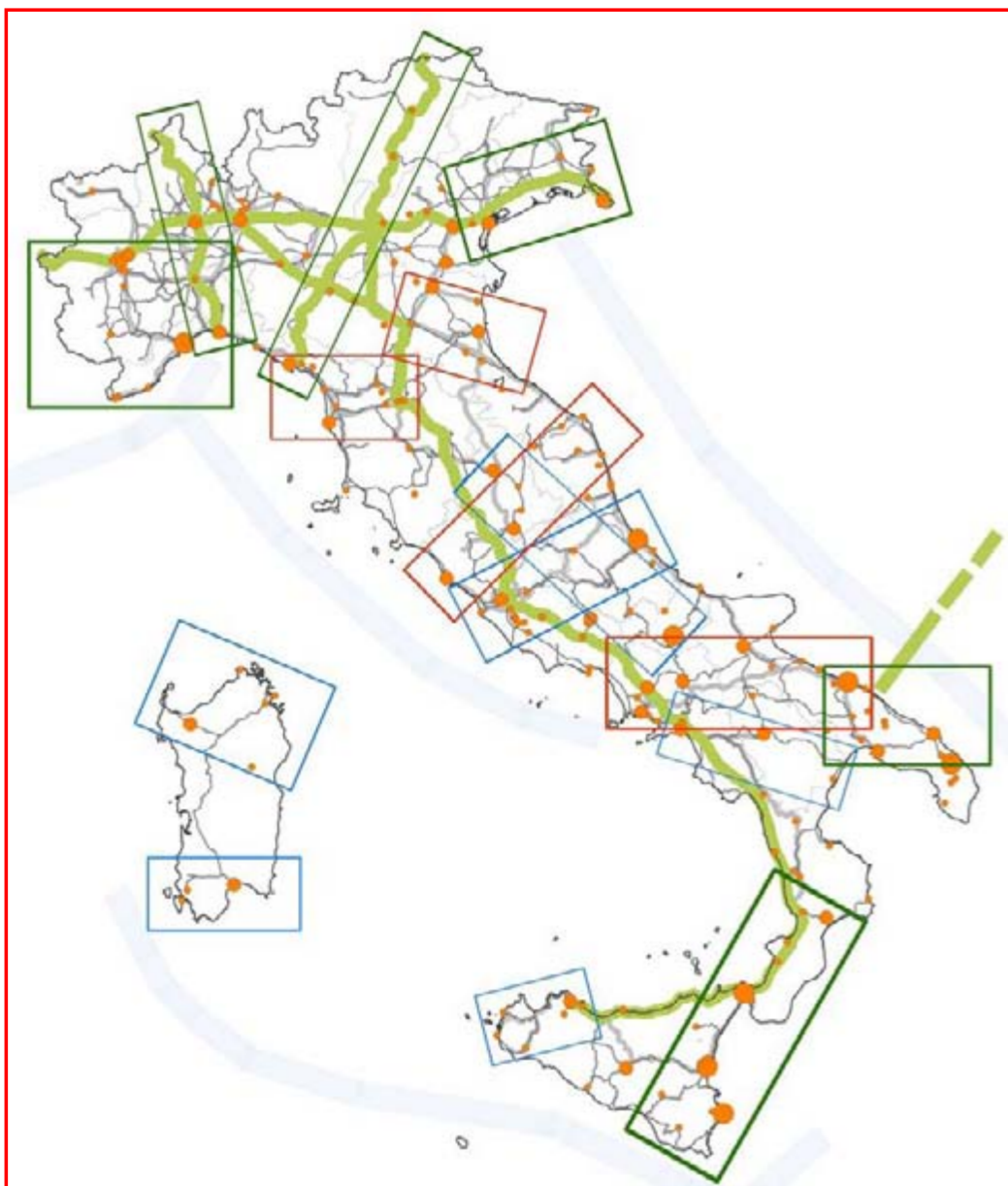
- CS = Città S. Angelo
- MO = Montesilvano
- SP = Spoltore
- PE = Pescara
- SG = S.G. Teatino
- CH = Chieti
- MA = Manoppello
- FM = Francavilla A.M.
- OR = Ortona

Fig. 2 DICOTER - I "Territori- snodo"



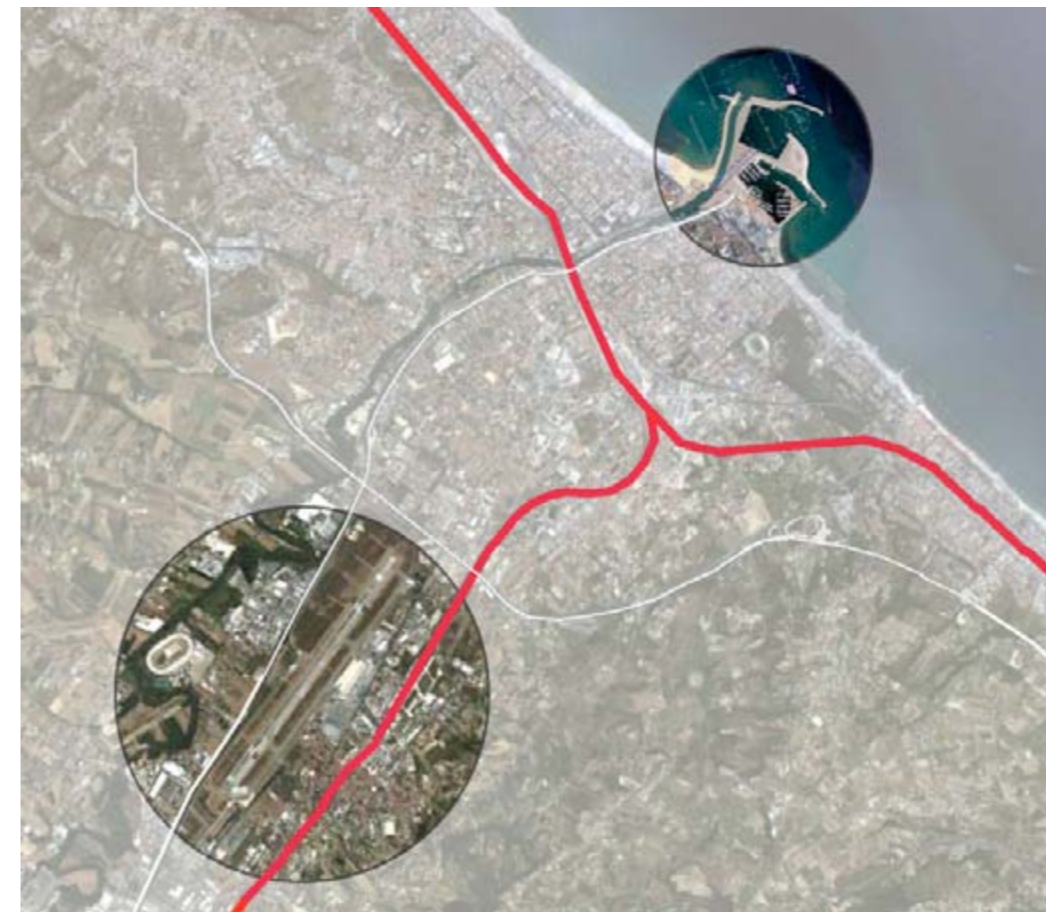
- TS1. Catania-Siracusa-Ragusa
- TS2. Termini Imerese-Palermo-Trapani
- TS3. Gioia Tauro
- TS4. Bari-Brindisi-Taranto-Lecce
- TS5. Napoli-Caserta-Nola
- TS6. Roma Est
- TS7. Roma Fiumicino-Civitavecchia
- TS8. Chieti-Pescara-Ortona**
- TS9. Ancona-Falconara-Jesi
- TS10. Perugia-Foligno
- TS11. Pisa-Livorno
- TS12. Firenze-Prato-Pistoia
- TS13. Bologna-Modena
- TS14. Genova-Alessandria
- TS15. Torino-Orbassano
- TS16. Novara
- TS17. Grande Milano: Milano-Rogoredo-Rho Pero
- TS18. Brescia
- TS19. Verona
- TS20. Bolzano-Trento
- TS21. Venezia-Padova-Trento
- TS22. Trieste-Gorizia
- TS23. Cagliari

Fig. 3 DICOTER - Quadro completo delle Piattaforme territoriali individuate come ipotesi di lavoro. In verde sono segnate le Piattaforme transnazionali, in rosso quelle nazionali, in azzurro quelle trans regionali.



9. Le aree strategiche

9.1 PORTO - AEROPORTO - TRASPORTO FERROVIARIO METROPOLITANO



La Vocazione

La vocazione dell'area pescarese rispetto all'infrastruttura è chiaramente quella tipica di una cosiddetta *area-snodo*.

Così l'ha definita il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel suo *Contributo alla Programmazione 2007-2013*. Così viene considerato da tutti i PRIT (Piano Regionale Integrato dei Trasporti) degli ultimi anni. Con questa consapevolezza si era iniziato a ragionare di pianificazione strategica con il PUMAV (Piano Urbano della Mobilità di Area Vasta) dello scorso 2007.

In questa area si trova l'aeroporto d'Abruzzo che, ad oggi, accoglie una ventina di rotte per altrettante città italiane ed europee.

Il porto commerciale con due banchine per l'attracco di navi passeggeri, insieme al porto turistico che si sviluppa su un'area di circa 275.000 metri quadrati, con uno specchio d'acqua di circa 180.000 metri quadrati e 1.200 posti barca, definiscono l'immagine di uno scalo adriatico fortemente indirizzato alla diportistica e al turismo; senza dimenticare la tradizionale vocazione peschereccia che convive con un sistema di vincoli e difficoltà strutturali e logistiche.

La posizione strategica di Pescara la pone inoltre al centro di una rete ferroviaria multilivello. Dalla scala nazionale ed internazionale della dorsale adriatica a centro nodale del sistema metropolitano che, da Città Sant'Angelo a Francavilla, da Ortona a Manoppello, costruisce nei fatti la famosa T infrastrutturale lungo cui si muovono ogni giorno quasi trecentomila abruzzesi e non abruzzesi.

Stato dell'arte

Da quasi una decina di anni è stato elaborato un progetto per l'allungamento di 240 metri della pista dell'aeroporto, per un costo complessivo di circa sei milioni di euro. I fondi necessari sono stati rintracciati nella disponibilità del CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) che ha inserito da anni il finanziamento di quest'opera nella sua programmazione ed ancora nell'ultima, senza però trovare attuazione definitiva.

Questo allungamento permetterà all'aeroporto Liberi di accogliere una tipologia di aerei più grande con cui diventerà finalmente possibile inaugurare nuove rotte intercontinentali dirette e senza scali intermedi.

Il Piano Regolatore Portuale è stato redatto e approvato dal Consiglio Comunale di Pescara nel 2008. Il Piano prevede la deviazione del tratto finale del fiume Pescara per garantire una maggiore capacità di deflusso delle acque dolci (dell'inquinamento ad esso collegato e dei fenomeni di insabbiamento) aprendo un varco nell'attuale diga foranea. Si avrà quindi, secondo questo nuovo assetto la creazione di una nuova darsena e nuovi moli capaci di accogliere 'a largo' navi da crociera di media grandezza, lo spostamento degli attracchi dei pescatori dal porto canale ad un'area riservata esterna accessibile attraverso un doppio sistema di imbocco (a seconda delle diverse condizioni meteorologiche), il riposizionamento dei 'trabocchi' sul lato nord di un nuovo molo e il raddoppio delle superfici di carico del porto commerciale attualmente esistenti.

Il P.R.P. il cui costo completo si aggira intorno ai cento milioni di euro, è attualmente fermo in attesa dell'avvio dell'iter di approvazione definitiva da parte della Capitaneria di Porto prima di poter accedere ai finanziamenti per la realizzazione delle varie *tranche* previste, a partire dalla prima del valore di circa dieci milioni di euro.

La Regione Abruzzo ha da poco 'adottato' il nuovo PRIT (Piano Regionale Integrato dei Trasporti) che definisce l'assetto delle infrastrutture dell'Abruzzo.

I finanziamenti con cui si dovevano realizzare gli interventi di potenziamento della linea ferroviaria pescarese per renderla una vera e propria metropolitana di superficie, sono attualmente bloccati dalla programmazione economico-finanziaria del Governo centrale. Anche i fondi già previsti dai piani di finanziamento per lo sviluppo regionale (POR, FAS...) sono stati ridestinati altrove.

La linea ferroviaria di collegamento con Roma non prevede al momento alcun tipo di ristrutturazione o potenziamento.

Proposta

È necessario dare seguito alle politiche di ampliamento e di potenziamento dell'aeroporto d'Abruzzo attivando, da una parte, le necessarie sinergie e attenzioni istituzionali per portare a compimento la procedura di finanziamento CIPE e, da un'altra, attivarsi per reperire ulteriori fondi per adeguare le tecnologie delle nuovi torri di controllo richieste per gli impianti internazionali di livello superiore.

Il Piano Regolatore Portuale deve essere portato in attuazione.

C'è bisogno di completare l'iter autorizzativo attraverso la convocazione di una Conferenza di Servizio che coinvolga tutti gli attori coinvolti: dalla Capitaneria di Porto agli operatori economici, dalla marineria locale agli enti regionali.

Conseguentemente, si dovrà procedere con il recuperare le somme precedentemente destinate alla realizzazione della prima fase ed attualmente distratte dal Governo centrale; lavorare alla possibilità di costituire una Autorità Portuale regionale; rappresentare le ragioni del porto di Pescara in tutte le sedi nazionali e comunitarie per individuare tutti gli ulteriori canali di finanziamento necessari per la realizzazione completa dell'opera.

Il potenziamento della linea ferroviaria in chiave metropolitana deve rappresentare la possibilità di utilizzare, ampliandolo, il tracciato esistente per attivare una vera e propria rete di trasporto pubblico metropolitano di superficie.

La possibilità di attuare questo progetto ambizioso ma necessario allo sviluppo del nostro territorio passa attraverso la volontà e la capacità di far arrivare a Pescara, su questo progetto, quote significative e certe dei Fondi per le Aree Sottoutilizzate (FAS), così come predisposto dalla Delibera di intenti presentata dalla precedente giunta regionale.

9.2 EX-COFA



La Vocazione

Dopo decenni di marginalizzazione funzionale e decentramento urbano, le aree e gli edifici in cui era ospitato il mercato ortofrutticolo all'ingrosso sono state riconsegnate alla città. Le mutate condizioni urbanistiche e le nuove attività turistico-diportistiche della città, impongono un riutilizzo dell'area in chiave pubblica e ricettiva, con l'obiettivo di recuperare la visibilità del Porto Turistico e del mare, prevedendo un grande vuoto urbano al posto dei capannoni del vecchio Cofa.

Stato dell'arte

Le previsioni attualmente vigenti indicate nel PRG fanno riferimento ad un'area destinata alla realizzazione di un centro integrato, a carattere ricreativo-turistico di livello urbano, capace di accogliere soprattutto strutture ricreative, turistiche, commerciali specializzate, congressuali ed alberghiere, ecc. in una composizione spaziale caratterizzata da un immediato rapporto con gli specchi d'acqua del porto canale e del porto turistico e da un sistema continuo di ambienti e percorsi pedonali e ciclabili.

Il progetto dovrà riservare non meno del cinquantacinque per cento delle aree private a destinazione pubblica, comprensiva della eventuale quota per la viabilità.

La trasformazione dell'area è legata alla redazione di un Piano Particolareggiato ad esclusiva iniziativa pubblica (PP2 - sub ambito b).

Proposta

L'area dell'ex mercato, deve essere sottoposta ad uno studio *waterfront*, del fronte d'acqua. Uno studio che esalti il rapporto tra la città e il mare, tra la città e il fiume, tra la città e il porto. Uno studio che si occupi del fronte d'acqua: un tema da cogliere nelle sue dimensioni territoriali, urbanistiche e paesistiche; inteso non come spazio di mezzo, ma come cerniera tra due parti urbane distinte, non in conflitto, ma integrate fra loro. Vista la natura dell'intervento e la possibilità di attivare, qui più che altrove, importanti sinergie con gli operatori economici privati, questo programma di intervento sarà naturalmente candidato all'utilizzo delle risorse previste dal programma europeo JESSICA (Joint European Support for Sustainable Investments in City Areas).

9.3 PARCO DEL PESCARA



La Vocazione

L'idea di un parco fluviale del fiume Pescara, ha rappresentato per anni un orizzonte culturale e identitario della città che ha provato così ad immaginarsi all'interno di quella tradizione urbana europea che ha organizzato intorno ai corsi d'acqua che li attraversano spazi di grande valore urbano e sociale, sfruttandone i benefici ambientali ed economici che da essi derivano.

La dismissione degli usi tradizionali e le nuove possibilità dei parchi urbani pubblici, sempre più oggi rendono tutte le aree a ridosso delle sponde del nostro fiume, dal palazzo di Città fino al confine amministrativo, degli spazi potenzialmente ricchissimi di opportunità di sviluppo, sia in termini di benessere e di dotazioni ambientali pubbliche della città, sia in termini di economia dell'intrattenimento, del turismo e del tempo libero.

Stato dell'arte

L'area è attualmente individuata dal Piano Regolatore Generale come F1 - Verde Pubblico Parco Pubblico. Le previsioni attualmente vigenti indicate nel PRG fanno riferimento ad un'area destinata alla formazione di un parco territoriale relativo alla fascia costiera del fiume Pescara che rappresenta il caposaldo di un più ampio sistema fluviale da organizzare anche con il concorso degli altri Comuni per la valorizzazione morfologico-funzionale e per il potenziamento del sistema ecologico-ambientale. Nell'ambito del parco fluviale, possono essere sistemate con intervento diretto le aree golenali, demaniali e quelle di proprietà comunale e provinciale, nel rispetto degli obiettivi sopra descritti, inclusi gli interventi di cui al programma URBAN 2 - pista ciclabile e Città della Musica. Un ulteriore tratto di pista ciclabile che collega la pista esistente con la Città della Musica è stato recentemente finanziato e messo a gara.

La trasformazione dell'area è legata alla redazione di un Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica (PP4).

Proposta

Bisogna continuare a dare sempre maggiore corpo all'idea originale di parco fluviale, costruendo un progetto di *waterfront* attrezzato per il tempo libero, lo sport all'aria aperta e le attività legate all'intrattenimento.

A partire dalla Città della Musica su di un lato, oltre che dall'ulteriore riuso di alcune strutture dismesse sul lato nord, c'è da pensare e costruire un nuovo pezzo di città capace di ospitare attività culturali, collettive e per il tempo libero (concerti, grandi eventi e manifestazioni...). Un vero e proprio sistema urbano di grande qualità, capace di attrarre attività, micro-economie e valorizzazione ambientale di tutto il sistema fluviale pescarese.

9.4 AREA DI RISULTA - PORTA NUOVA



La Vocazione

Questa grande area di circa nove ettari, attualmente utilizzata come scalo merci e deposito ferroviario, si prepara ad essere in un futuro prossimo dismessa ed a rientrare nelle disponibilità della città.

La vicinanza con il polo universitario, unita alla necessità di dotare quest'ultimo di spazi e strutture adeguate allo sviluppo delle sue attività, rende queste aree naturalmente votate ad un uso di campus attrezzato, sul modello di quello di Chieti Scalo.

Stato dell'arte

L'area è attualmente individuata dal Piano Regolatore Generale come Infrastruttura Ferroviaria – Scalo Merci. Non sono pertanto previste attività di trasformazione urbana di alcun tipo. Allo stesso modo, non sono state avviate procedure ufficiali di trattativa con RFI (Rete Ferroviaria Italiana) per negoziare il passaggio di queste aree al Comune o per prevedere un loro qualunque tipo di riutilizzo.

Proposta

Bisogna iniziare ad immaginare uno spazio attrezzato attorno ad un progetto unitario e di qualità di un vero e proprio *campus* urbano, avviando e alimentando tutte le necessarie sinergie con gli enti interessati a questo possibile sviluppo. Accogliere, da una parte, e rilanciare le aspirazioni della Università D'Annunzio che da tempo si interroga sulle sue possibilità di sviluppo e ampliamento nella città di Pescara; chiamare, da un'altra, e confrontarsi con la proprietà delle aree per una trattativa seria, a tutto campo e senza pregiudiziali di investimenti e sviluppo nella nostra città.

9.5 AREA DI RISULTA CENTRALE



La Vocazione

L'area della ex stazione ferroviaria centrale riacquisita dal Comune di Pescara nel 1991, occupa una superficie di circa undici ettari. La sua posizione a ridosso delle aree più centrali, la rende particolarmente strategica per il riassetto complessivo della città.

La sua natura di grande spazio aperto nel cuore della città offre la possibilità di immaginare un parco urbano pubblico con alcune strutture di prestigio, da combinare sapientemente con la sua altrettanto naturale vocazione di snodo infrastrutturale tra viabilità extra-urbana pubblica e privata su gomma, ferroviaria e ciclo-pedonale.

Stato dell'arte

Le previsioni attualmente vigenti indicate nel PRG fanno riferimento ad un'area intesa essenzialmente come *vuoto urbano* in cui deve essere prevalente la funzione di parco centrale in superficie e di parcheggi interrati a servizio del centro commerciale naturale esistente e funzionali alla creazione di zone pedonalizzate. Altre funzioni pubbliche consentite sono quelle relative all'interscambio dei mezzi di trasporto pubblico, possibilmente nel rilevato ferroviario, soprattutto attraverso la creazione di parcheggi, anche interrati.

Nel dettaglio, almeno l'ottanta per cento della superficie totale dovrà essere riservata a verde pubblico; non più del dieci per cento a spazi per servizi pubblici o d'interesse pubblico e strutture per attività culturali e del tempo libero (teatro, musica, ecc.) mentre, la restante percentuale dovrà essere riservata a viabilità, piazze e spazi d'incontro integrati per l'intrattenimento.

La trasformazione dell'area è legata alla redazione di un Piano Particolareggiato ad esclusiva iniziativa pubblica (PP1 - sub ambito a).

Proposta

Va rilanciata e riaffermata l'idea di avere in questa area strategica della città un grande spazio pubblico aperto e attrezzato a parco urbano; prevedendo la possibilità di dotarlo di edifici pubblici rappresentativi e, soprattutto, di adeguate strutture infrastrutturali (parcheggi, stazione autobus, filovia, metropolitana leggera...). Questo assetto, che ad oggi prevede la possibilità di compartecipazione privata solo per la parte dei parcheggi, ha la necessità di prevedere un impegno di capitale pubblico di grande entità, commisurato evidentemente alla natura e all'assetto strategico di questo grande progetto urbano, cruciale per lo sviluppo di tutto il territorio pescarese.

9.6 ZONA FRANCA URBANA



La Vocazione

La Zona Franca Urbana di Pescara è stata individuata tra le aree urbane e i quartieri italiani caratterizzati da particolari svantaggi sotto il profilo sociale ed economico e da un marcato bisogno di strategie e interventi per lo sviluppo produttivo e l'occupazione. L'istituzione di questo istituto è finalizzata alla riqualificazione dei territori attraverso l'incentivazione, il rafforzamento e la regolarizzazione di attività imprenditoriali localizzate in quelle stesse aree. Il riconoscimento di questo regime di incentivi e sgravi fiscali è stato attribuito in base all'IDS (Indice di Disagio Socioeconomico) previsto dal Ministero dello Sviluppo Economico, definito da una serie di parametri legati al rapporto tra disoccupazione giovanile, età della popolazione residente e dimensione dell'area-quartiere, rispetto alle diverse medie nazionali.

Stato dell'arte

Dopo essersi aggiudicati nel 2008 - a seguito di una procedura di gara tra tutti i Comuni italiani - la Zona Franca Urbana nel territorio sud-orientale di Pescara, il Ministero dello Sviluppo Economico ha sottoscritto un contratto con il Comune in cui si fissavano ufficialmente le procedure e l'ammontare dei finanziamenti concessi (4.290.065,00 euro).

A distanza di tre anni, Pescara e altre 21 città italiane del sud sono ancora in attesa di un regolamento attuativo del Ministero per rendere davvero operativo il provvedimento. Il Ministero delle Finanze non sembra avere alcuna volontà di impegnare le risorse promesse e contrattualizzate, visto lo storno di questi fondi su altri capitoli di spesa.

La proposta

La proposta è quella di dare seguito all'idea della ZFU, così come definita attraverso i parametri nazionali e di finanziare gli sgravi previsti per le imprese con fondi regionali per lo sviluppo e la competitività. Si intende così dare corpo e sostanza a quel federalismo fiscale e all'iniziativa dei territori previsto e auspicato dalla riforma del Titolo V della Costituzione del 2001.