

**DOCUMENTO DI
SINTESI PER LA
RIUNIONE DEL
CONSIGLIO
STRATEGICO**

(Pescara 3/7/2007)



INDICE

Premessa

- 1. Le vocazioni su cui puntare**
- 2. L'idea di città per la Pescara del 2020**
- 3. Dalla vision all'agenda strategica**
- 4. Gli assi del piano**
 - 4.1. Pescara polo di servizi avanzati e nodo di una relazionalità ampia
 - 4.2. L'area vasta: ripensare la mobilità, scommettere sulla logistica
 - 4.3. Elementi e fattori di una rinnovata attrattività
 - 4.4. Vivibilità e coesione in una città aperta
- 5. Il passaggio successivo: luoghi stabili di cooperazione**

Allegati

- a) schema delle fasi di lavoro
- b) schema generale dei contenuti

Premessa

Il presente documento (a cura del Censis) rende conto in forma sintetica dell'esito dei confronti che si sono svolti nelle riunioni dei quattro tavoli di lavoro del Piano strategico realizzati a Pescara tra maggio e giugno 2007.

Si tratta di un documento provvisorio che viene sottoposto al Consiglio Strategico proprio nell'ottica di raccogliere eventuali altri contributi, emendamenti, correzioni e approfondimenti in modo da giungere in tempi brevi ad un testo di base che riassume i principali elementi di un'idea di città condivisa e delle linee di azione che si intendono attuare nei prossimi anni.

Il documento si articola in cinque parti:

- nella prima (“le vocazioni sui cui puntare”) si riassumono i caratteri della città che sono stati indicati come fattori distintivi su cui centrare lo sviluppo nei prossimi anni;
- nella seconda (“l'idea di città”) si tratteggia la visione al futuro di Pescara emersa dagli incontri;
- nella terza (“dalla vision all'agenda strategica”) si segnalano i fattori di debolezza indicati come elementi critici da tenere presente nel passaggio alla formulazione dell'agenda strategica;
- nella quarta (“gli assi del piano”) sono illustrati i 4 assi tematici in cui si articola l'agenda e i relativi obiettivi di lunga durata;
- nell'ultima (“luoghi permanenti di collaborazione”) si indicano alcune prime proposte per rendere stabile la concertazione sui temi dell'agenda strategica.

In allegato lo schema delle fasi di lavoro (a) e quello dei contenuti generali del documento (b) sintetizzano graficamente i passaggi del lavoro sin qui svolto.

1. Le vocazioni su cui puntare

L'elaborazione collettiva della visione al futuro della città (così come si è andata progressivamente definendo attraverso i lavori del piano), ha messo in evidenza alcune importanti vocazioni specifiche di Pescara, che rappresentano la base su cui costruire le strategie per il prossimo decennio:

In sintesi tre sono i caratteri di fondo della città riconosciuti come centrali:

- quella di **punto di partenza/accesso ad uno spazio più vasto**, vocazione legata al felice posizionamento geografico e alla buona dotazione infrastrutturale (ferrovia, autostrade, aeroporto, porto passeggeri). In sostanza Pescara rappresenta oggi (ed in prospettiva) il principale **nodo** in grado di mettere in rete l'Abruzzo con altri territori;
- quella di **polo erogatore di servizi superiori** per un vasto ambito regionale e sovraregionale in relazione a funzioni quali il commercio, l'università, il credito, il terziario avanzato, la sanità, il tempo libero, vocazione che ne fa la principale realtà urbana dell'Abruzzo ed una delle principali polarità della direttrice adriatica;
- quella di **città aperta al "nuovo"**, in relazione all'arrivo di persone di eterogenea provenienza che hanno creato qui una miscelanea sociale particolarmente dinamica, ad una propensione dei singoli ad intraprendere, all'assenza di una tradizione che "frena" la sperimentazione, ad una particolare attenzione alle espressioni artistiche della contemporaneità. Quindi Pescara come **laboratorio** e come **finestra** sul nuovo.

2. L'idea di città per la Pescara del 2020

Se considerate insieme queste differenti vocazioni si traducono in una attitudine della città ad **essere al servizio di una gamma di domande**

diverse che provengono dall'esterno e che fanno riferimento a bacini territoriali variabili, senza confini rigidi.

Un carattere di fondo della città, su cui già si basa in gran parte (a volte inconsapevolmente) il dinamismo attuale di Pescara, ma su cui bisognerà lavorare intenzionalmente ed intensamente nei prossimi anni, perché le rendite di posizione sono inevitabilmente destinate a logorarsi. Senza una visione al futuro condivisa vi è il rischio non solo di una progressiva perdita di ruolo della città, ma anche di un peggioramento della qualità della vita di chi vive nell'area pescarese.

In passato la città grazie alla sua posizione geografica baricentrica ha attratto ed aggregato, crescendo rapidamente. Oggi il semplice vantaggio competitivo legato alla felice localizzazione nella geografia delle reti da solo non è più sufficiente, e **per svolgere il ruolo di piattaforma di servizi evoluti** funzionale allo sviluppo economico e anche sociale di un territorio vasto, occorre consolidare una nuova consapevolezza, quella della **centralità della capacità relazionale**, ovvero della capacità di mettere in connessione.

Peraltro la proiezione alla relazionalità esterna non può e non deve essere disgiunta da una forte e costante tensione a **rafforzare gli elementi di vivibilità e coesione interna**. La direzione più volte richiamata nei tavoli è quella della **crescita di un senso di corresponsabilità** verso la comunità e l'ambiente che la ospita, ancora troppo debole, e di un incremento della capacità di **cooperazione tra i diversi attori**.

La Pescara dei prossimi anni deve puntare non solo ad essere più attrattiva e competitiva, ma anche a costruire le condizioni per cui le relazioni tra i cittadini, a fronte di dinamiche complesse che pongono nuove criticità (disgregazione familiare, disagio minorile, arrivo di nuove fasce di popolazione in difficoltà), si possono sviluppare in **un ambiente fisico e sociale favorevole, sicuro, attento ai bisogni di tutti**.

3. Dalla vision all'agenda strategica

.....

Per svolgere al meglio il ruolo di **“città a servizio di...”** e di **“città delle relazioni”** Pescara deve però **impegnarsi in alcuni ambiti di azione prioritari** che ne rafforzano il ruolo esterno ma che hanno anche un

impatto rilevante sulla qualità della vita dei suoi abitanti permanenti e dei suoi tanti city users.

Nel formulare un'agenda strategica che identifichi gli impegni per un progressivo avvicinamento all'idea di città sopra sintetizzata, i tavoli hanno messo in luce infatti non solo le grandi potenzialità della realtà pescarese, ma anche alcune criticità di base che devono essere attentamente considerate. Non si tratta di ridimensionare i "sogni" ma di avere una visione realistica della situazione.

Sul piano del governo dei processi bisogna tener conto:

- delle difficoltà legate alla **frammentazione amministrativa** (tre province, tanti comuni) che limitano la capacità di intervento su processi che investono l'area vasta;
- dell' ancora **insufficiente riconoscimento della funzione di traino** che lo sviluppo dell'area pescarese può avere per tutta la regione, in relazione alle sue specificità.

Sul piano delle politiche di trasformazione fisica:

- del **ritardo accumulato sul fronte dell'offerta di trasporto collettivo**, che, in relazione all'aumento delle esigenze di mobilità e di dispersione insediativa degli utenti della città, ha determinato un massiccio ricorso al mezzo privato con effetti di congestione elevati;
- della **scarsità di territorio**: Pescara è stata costretta ad addensarsi in un'area limitata e oggi non ha spazio sufficiente per svilupparsi;
- del debole **coordinamento** delle reti e dei nodi infrastrutturali che innervano il territorio.

Sul piano della promozione del territorio:

- della **carenza di una cultura dell'accoglienza** tipica dei territori turistici;
- dell'**assenza di forti fattori di richiamo di tipo storico-artistico**;
- della **carenza di strutture per i grandi eventi** e per la ricettività.

Sul piano dello sviluppo sociale:

- dell'**assenza di uno spirito di corresponsabilità diffuso** che supporti le politiche sociali e ambientali.

Tenendo conto di questi elementi di sfondo, per declinare concretamente l'idea di città desiderata, il lavoro di confronto tra i soggetti della città si

è concentrato su quattro tematismi specifici, che ne mettono in evidenza i contenuti fondanti da diversi punti di vista:

- Pescara come polo di servizi avanzati e nodo di una relazionalità ampia (tema svolto dal Tavolo 1);
- Pescara e la dimensione dell'area vasta in relazione ai temi della mobilità e della logistica (argomento del Tavolo 2);
- Pescara ed i fattori rilevanti di una sua rinnovata attrattività (Tavolo 3);
- Pescara come città aperta, ad alta vivibilità e coesione sociale (tema trattato dal Tavolo 4).

Si tratta, come si è detto più volte, di aspetti diversi di un unico approccio che mettono in evidenza quello che la città deve fare per perseguire efficacemente un ruolo da protagonista.

In sostanza gli elementi dell'agenda riguardano l'impegno a:

- sviluppare la capacità di essere punto di riferimento come polo di servizi e interlocutore internazionale ed in questo ambito esercitare un ruolo di **leadership**;
- ragionare in termini integrati con l'area vasta sui temi decisivi della mobilità metropolitana e della logistica, sviluppando **atteggiamenti cooperativi** con gli altri soggetti territoriali con cui condivide problemi e prospettive;
- continuare a lavorare sulla propria **attrattività** (come sta facendo negli ultimi anni) arricchendo, in qualità e quantità, le proprie dotazioni di base e rafforzando la cultura dell'accoglienza;
- affrontare con una logica di progetto le diverse criticità sociali insite nell'essere luogo di transito e calamita territoriale, sviluppando un senso di **corresponsabilità** in tutto il corpo sociale.

4. Gli assi del piano

4.1. Pescara polo di servizi avanzati e nodo di una relazionalità ampia (Asse 1)

a) Il tema

Il ragionamento sulle relazioni esterne della città è centrale per una realtà come Pescara che ha nella posizione geografica uno dei suoi principali punti di forza, e che peraltro manca di spazio all'interno del suo territorio per sviluppare nuove funzioni ed infrastrutture, ed è inoltre prossima ai confini di altre due province.

Non va dimenticato che la natura di territorio-snodo di Pescara è stata riconosciuta a livello nazionale nell'ambito dei contributi che il Ministero delle Infrastrutture ha fornito alla costruzione del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013.

Due i principali temi approfonditi:

- **la relazionalità con le realtà vicine** legata al ruolo della città come centro erogatore di servizi rari (calamita) e come luogo di elaborazione e diffusione di espressioni culturali avanzate (finestra);
- **la proiezione esterna** della città in un ambito più vasto, in un contesto di accelerazione degli scambi (materiali e immateriali) tra le due sponde dell'Adriatico e di possibile valorizzazione dell'asse trasversale tirreno-adriatico.

b) Gli obiettivi strategici e le azioni prioritarie

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">▪ Il rafforzamento della specializzazione della città nei servizi avanzati e nella formazione del capitale umano |
|---|

Il ruolo centrale delle politiche di sviluppo urbano come chiave del rafforzamento competitivo è stato più volte richiamato in questi mesi in relazione agli obiettivi che l'Unione europea si è data per i prossimi anni: costruire in Europa "l'economia basata sulla conoscenza più competitiva e dinamica del mondo".

Un peso crescente, quello delle città, in relazione alla capacità di attrarre attività economiche ad elevato valore aggiunto e contenuto strategico ed al loro ruolo chiave di grandi scambiatori di flussi materiali ed immateriali.

Si tratta di una logica sicuramente valida per Pescara che, in prospettiva per rafforzare il suo ruolo da un lato deve mirare a consolidare l'offerta di servizi di livello avanzato e di qualità, dall'altro, anche tenendo conto dei limiti di estensione del proprio territorio comunale, deve riuscire a fare sistema con il suo intorno territoriale, mettendo in moto una sorta di "redistribuzione delle competenze".

L'orientamento verso un'economia della conoscenza significa fare della città un fattore di produzione e di disseminazione delle componenti immateriali dello sviluppo. Ancora una volta Pescara deve "lavorare per gli altri", confermando e rafforzando il suo ruolo di "città al servizio" da un lato sviluppando le proprie eccellenze (nella sanità, nella formazione, nel terziario) dall'altro creando delle nuove opportunità (come nel caso dell'Università del Mare).

Per essere efficacemente nodo nevralgico di una rete una fondamentale linea di lavoro è quella legata alla capacità di offrire collegamenti efficienti anche immateriali (piattaforma telematica).

- **Il protagonismo della città nel dialogo e negli scambi internazionali**

La nuova realtà della UE allargata richiede la messa in gioco di nuove risorse ed energie per favorire gli scambi nel contesto europeo tra est ed ovest. Certamente l'allargamento rafforza il ruolo dei territori e delle città transfrontaliere. Nel caso specifico della regione adriatico-ionica, che in questi ultimi anni sta conoscendo significativi passi in avanti verso la stabilità, gli scambi e la cooperazione stanno significativamente aumentando.

Pescara, proprio sulla scia della sua attitudine ad essere “città al servizio”, ha l’opportunità di esercitare un ruolo di leadership se saprà sviluppare, come già sta facendo in questi ultimi anni, una forte proiezione esterna basata su reti di relazioni e di scambi internazionali. Pescara può, in quest’ambito, diventare un centro propulsore di idee e iniziative.

L’attività recente nell’ambito del **Forum delle Città dell’Adriatico e dello Ionio** (di cui Pescara ha assunto la Presidenza), del programma di scambi tra le città **Urban, Urbact** (che vede Pescara impegnata nella rete “Regenera”), l’opportunità dei **Giochi del Mediterraneo**, sono tutte occasioni per far crescere a Pescara una cultura della cooperazione e delle relazioni internazionali.

In particolare oltre agli scambi culturali sono da sviluppare politiche comuni per lo sviluppo sostenibile (Piano d’azione per lo sviluppo sostenibile dell’Adriatico), ed un comune impegno per l’avvio dei corridoi 5 ed 8 e per la realizzazione delle reti delle autostrade del mare.

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">▪ La promozione delle diverse forme di espressione della cultura contemporanea |
|---|

Una caratteristica della città che, coerentemente alla vision sopra descritta, merita di essere pienamente valorizzata è quella legata alla dimensione contemporanea dell’espressione e dei linguaggi **nell’arte, nel cinema e nella letteratura**. La forte tradizione della città in questo ambito costituisce un punto di forza importante, a cui inoltre la presenza dell’università può dare un importante contributo.

Pescara nei prossimi anni può **fare del presidio della contemporaneità un elemento peculiare di attrazione** e svolgere in questo senso un ruolo di portale per un vasto territorio, creando anche opportunità lavorative nell’ambito dei servizi e dei nuovi lavori legati all’industria del tempo libero e della produzione culturale.

Già ora la città è luogo di molte iniziative di qualità, che spesso però non hanno un’eco sovralocale. L’impegno dell’Amministrazione nel recupero di strutture esistenti (**Aurum, cinema teatro Michetti**) e nella creazione di nuovi spazi (**mediateca nell’area di risulta, Città della Musica**) costituisce un’opportunità straordinaria per far crescere la domanda culturale. Il potenziamento degli spazi e delle strutture è una condizione, evidentemente necessaria ma non assolutamente sufficiente: come è noto

vi sono numerosi casi di creazione di nuove strutture culturali che hanno semplicemente generato effetti di sostituzione (se si apre un museo in una città medio-grande, il risultato quasi scontato è che l'80% del pubblico sarà sottratto ad altri musei, e solo un 20% sarà addizionale).

Si tratta di **cogliere l'opportunità offerta dalle nuove strutture** per far crescere una domanda di cultura per target diversificati e per attrarre a Pescara un pubblico esterno, sia dalle aree interne della regione che dal corridoio adriatico.

4.2. L'area vasta: ripensare la mobilità, scommettere sulla logistica (Asse 2)

a) Il tema

La mancanza di spazio che ha caratterizzato la crescita della città, il ruolo di città dei servizi che Pescara ha assunto, i processi di metropolizzazione che hanno determinato un continuum urbano che include alcune centinaia di migliaia di abitanti, rendono oggi di fatto impossibile trattare molti dei temi chiave del funzionamento della città senza inquadrarli all'interno della più vasta tematica dell'area metropolitana integrata.

Con riferimento alla vita della città ciò rimanda in primo luogo al tema dei cosiddetti "cittadini quotidiani". In questi ultimi anni da un lato il pendolarismo su Pescara per lavoro/studio/servizi è aumentato, dall'altro, anche in relazione alle dinamiche del mercato immobiliare, la popolazione si è ridistribuita dal punto di vista residenziale nell'area vasta. L'effetto combinato dei due processi, in una città in cui la quota di spostamenti assorbita dal trasporto pubblico è piuttosto debole ed esistono importanti barriere fisiche (mare, fiume, ferrovia), è stato quello di un aumento rilevante dei fattori di congestione.

A fronte di altri elementi positivi della qualità della vita pescarese (molti parlano di "città solare") questo rappresenta un limite sempre più pesante.

Pertanto il sistema della mobilità rappresenta un ambito prioritario su cui fare cooperazione di area vasta coordinando una **politica forte basata sulla centralità del trasporto pubblico e su una coerente politica della sosta**.

Sul versante della **logistica** la necessità di rafforzare a livello del sistema Paese alcune direttrici macroregionali, legate all'aggancio con lo spazio comunitario, rafforza il ruolo di alcuni territori snodo tra i quali Pescara. Ma in questo ambito l'azione congiunta è una assoluta necessità: del resto la città da sola non ha lo spazio, non ha i numeri, non ha le infrastrutture per essere competitiva. Può invece esserlo abbandonando ogni logica campanilista **sviluppando la complementarietà e l'integrazione** tra il porto commerciale di Ortona, il porto passeggeri e aeroporto di Pescara, le aree per la logistica a Chieti scalo, l'interporto di Manoppello.

b) Gli obiettivi strategici e le azioni prioritarie

- **Lo sfruttamento delle potenzialità inesprese del sistema infrastrutturale dell'area metropolitana**

La forte domanda di spostamenti all'interno del bacino metropolitano si scontra con un'inefficienza complessiva del sistema della mobilità che ha ricadute negative sui tempi di collegamento (sproporzionati alle distanze reali) e sulla qualità dell'aria.

Per quanto riguarda gli spostamenti fissi dei pendolari per lavoro e studio (che rappresentano per la città un carico permanente) molto ancora si può fare affinché una quota consistente di essi venga assorbita dal servizio pubblico: si tratta infatti di un'utenza disposta ad accettare una rottura di carico in cambio della garanzia di economicità, frequenza e certezza dei tempi del servizio.

In questa direzione l'opzione strategica è quella di **utilizzare in chiave di "servizio metropolitano" la linea ferroviaria adriatica e quella per Roma** sfruttando tale potenzialità per intercettare una parte consistente della domanda di trasporto da parte degli "utenti della città" attualmente costretti a far uso del mezzo privato per i loro spostamenti.

La realizzazione di un sistema di mobilità fondato sul trasporto pubblico su ferro (con un'**integrazione tariffaria con quello su gomma**) costituisce la carta vincente per abbattere i tempi di percorrenza e far fronte al problema dell'inquinamento acustico e dell'aria.

- **Un'accessibilità "regolata" come fattore di vivibilità e di qualità dell'ambiente urbano**

La realizzazione di un sistema integrato ed efficiente di trasporto pubblico ad alta frequenza in grado di connettere i nodi dell'area vasta deve anche essere associato a:

- un **coordinamento nelle scelte di localizzazione di servizi e funzioni** in modo da collegare scelte urbanistiche e sistema della mobilità metropolitana;
- una politica coerente di **regolazione della sosta e dell'accesso al centro città**.

Il primo obiettivo è quello di **drenare il traffico pendolare ai margini dell'area metropolitana**, realizzando piastre di scambio gomma-ferro sia per il passaggio da auto a treno sia per quello bus-treno.

Sempre in una logica coerente alla creazione di parcheggi di scambio a basso costo all'esterno della città per il traffico di ingresso a Pescara, vi è la realizzazione di spazi per la sosta breve a tariffazione più elevata nelle adiacenze del centro città per l'utenza legata alla fruizione di servizi commerciali, culturali e di intrattenimento.

Naturalmente un problema di fondo è quello della costruzione del consenso su tale modello: per questo alla chiarezza delle scelte deve corrispondere una strategia di comunicazione efficace che dimostri la necessità di governare il traffico urbano, anche attraverso adeguate politiche della sosta.

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">▪ Il rafforzamento dell'area integrata Pescara/Chieti/Ortona come piattaforma logistica del Medio Adriatico |
|--|

L'esigenza/opportunità di candidare l'Abruzzo ad un ruolo di connessione commerciale verso l'Europa dell'est ed il Medio Oriente, richiede una strategia complessiva volta a costruire le condizioni per realizzare una vera piastra logistica regionale.

Sulla carta il quadro di partenza è favorevole; nell'area integrata Pescara/Chieti/Ortona ricadono infatti molte delle infrastrutture che possono rendere concreta questa possibilità: il corridoio adriatico (ferrovia e autostrada A14), l'autostrada A25 (Pescara-Torano), i porti di Pescara (per il quale è stato finanziato il Piano Regolatore del Porto) e Ortona (per i quali sono in corso investimenti regionali importanti legati

al potenziamento), l'Interporto di Manoppello e l'aeroporto internazionale di Pescara.

Le dotazioni logistiche ed infrastrutturali esistenti nell'area integrata (alcune delle quali hanno registrato negli ultimi anni interessanti dinamiche di crescita), richiedono non solo di essere migliorate e connesse ma soprattutto di essere gestite in un'ottica di sistema. In prospettiva, oltre al potenziamento dei singoli nodi è importante dunque rafforzare le connessioni tra questi elementi infrastrutturali, finora legati da sistemi di relazione molto deboli, sia tra di loro che con le infrastrutture longitudinali (le maggiori strade statali).

L'opzione strategica è quindi, necessariamente, quella di organizzare in un sistema a rete le infrastrutture esistenti aumentando soprattutto l'efficacia degli snodi intermodali anche per cogliere le opportunità future legate all'avvio dei corridoi 5 ed 8 e alla realizzazione delle reti delle autostrade del mare.

Su questa dimensione di relazionalità ad ampio spettro si può impostare uno spazio permanente di lavoro per fare della città un punto di riferimento all'interno di una piattaforma a valenza nazionale.

4.3. Elementi e fattori di una rinnovata attrattività (Asse 3)

a) Il tema

“Nella crescente competizione tra città per l'attrazione di attività economiche, gli aspetti costruttivi dello sviluppo urbano stanno diventando sempre più importanti. La cultura del costruire è una necessità, non un lusso; determina una spinta alla crescita, in un'epoca in cui tutto è disponibile ovunque, **la qualità dell'ambiente costruito diventa uno strumento di politiche strutturali**”. Tali, affermazioni contenute nel più recente documento sulle politiche per le città sottoscritto dai governi europei durante il semestre di presidenza tedesca (la “**Leipzig Charter**” del maggio 2007), sottolineano come la riqualificazione urbana costituisca una delle leve principali per aumentare la competitività dei territori.

Del resto anche il turismo stesso, che costituisce oggi uno dei settori più significativi di crescita dell'economia urbana, rappresentando un supporto

ed un motore trainante anche per altre realtà produttive, beneficia dell'attrattività di un ambiente urbano ad elevata qualità architettonica.

Pescara, città che riceve e smista quotidianamente flussi considerevoli essendo meta per lavoro, servizi e commercio, transito per flussi e turismo, ha certo già una sua capacità attrattiva, che tuttavia richiede di essere rinnovata ed ampliata con un progetto intenzionale.

Bisogna considerare con realismo il fatto che la città non può contare su uno specifico e forte elemento attrattore, né su una vocazione univoca. Pescara non è “nata per il turismo” (come dimostra il carattere residenziale della riviera) e manca di attrattività di tipo esclusivo (non c'è un Colosseo, o una Torre pendente). Tuttavia ha un'importante tradizione per l'arte, il cinema e il teatro e le sue chance risiedono nel **fondere diversi elementi attrattivi in un mix interessante e moderno**: il mare, l'offerta commerciale, le opportunità di svago, la gastronomia, la cultura, uniti ad una facile accessibilità legata sia ad una fortunata posizione geografica che all'esistenza di una buona dotazione infrastrutturale.

Affinché questa dimensione attrattiva costituisca davvero un volano di sviluppo economico e fattore di miglioramento della qualità della vita, occorre dare grande rilevanza da un lato alle politiche dell'accoglienza (intese in senso lato), e dall'altro ad un impegno per innalzare la qualità urbana attraverso **il ridisegno degli spazi pubblici e la creazione di nuove attrezzature urbane**.

b) Gli obiettivi strategici e le azioni prioritarie

- **Il rafforzamento della dimensione turistica dell'offerta territoriale**

Pur mancando di alcuni connotati specifici delle città turistiche vere e proprie (come Rimini, ad esempio), Pescara contiene sufficienti elementi per poter giocare **anche** su questa importante carta per il suo sviluppo.

Si tratta di saper offrire al meglio un **mix di risorse variegate** (il mare, la spiaggia, lo shopping, la ristorazione di qualità, ecc.) aggiungendo ad esse funzioni complementari legate allo svago e alla cultura e **creando un legame con l'offerta territoriale dell'entroterra**.

Ancora una volta nella logica di “città a servizio”, Pescara può diventare il **portale dell'offerta turistica abruzzese**, puntando sulla capacità di connessione tra l'offerta “mare” e quella “monti”, assumendo il ruolo di

centro propulsore da cui partire per fare turismo in tutta la regione. Vanno già in questa direzione le iniziative della Camera di Commercio (**Mostra Mediterranea, Oro d'Abruzzo**).

Per promuovere la cultura dell'accoglienza occorre una logica di progetto comune tra i vari operatori del settore, finalizzata anche a incrementare e diversificare l'offerta ricettiva, ed una nuova capacità di comunicare all'esterno un'immagine positiva della grande varietà di offerta che la città è in grado di esprimere.

▪ **Pescara come laboratorio di sperimentazione e luogo di eventi**

Sul piano dell'attrattività urbana, dato anche l'alto tasso di competizione tra realtà urbana di analoga dimensione, è importante assumere l'obiettivo di migliorare costantemente la propria dotazione di attrezzature, in particolare con riferimento agli spazi per la cultura, lo sport ed il tempo libero.

In questo ambito il punto di forza di Pescara è quello di essere una città giovane, dove in qualche modo il passato è meno ingombrante che altrove. La sua natura di "città nuova", aperta a diversi apporti, può facilitare la **sperimentazione di soluzioni non convenzionali e di qualità** alla domanda di nuove funzioni, di nuovi contenitori urbani, di una diversa organizzazione degli spazi di vita e di lavoro con una particolare attenzione all'accessibilità, alla **centralità dello spazio pubblico**, della **qualità architettonica**, della **sostenibilità ambientale**.

Una importante linea di lavoro già in atto è quella di realizzare nuove strutture e riqualificare strutture esistenti per rendere in grado la città di ospitare eventi e manifestazioni culturali, sfruttando così il vantaggio posizionale più volte citato.

Alla base della valorizzazione del tessuto urbano con nuove attrezzature vi deve essere anche un'**opzione policentrica**, per combattere la tendenza alla polarizzazione tra un centro ricco ed attraente e una periferia povera di servizi e con spazi a bassa qualità.

Inoltre occorre utilizzare meglio le energie esistenti facendo coordinamento nelle iniziative e nei progetti tra le varie associazioni culturali operanti a Pescara, in modo da creare un'offerta integrata e articolata.

4.4. Vivibilità e coesione in una città aperta (Asse 4)

a) Il tema

Una parte fondamentale della visione al futuro della città riguarda la dimensione (desiderata) di città aperta e coesa, ad alta vivibilità. Come è emerso più volte nel corso dei tavoli, il piano strategico deve proporre **un'idea di città che non sia sbilanciata tutta sulla dimensione competitiva**, ma che metta al centro anche il tema della **vivibilità** intesa come ambiente fisico e sociale sano, favorevole, sicuro, attento ai bisogni di tutti, in cui può crescere la qualità delle relazioni ed il senso di corresponsabilità dei cittadini.

Non si tratta, qui come altrove, di un compito facile. Pescara, per la sua storia, può essere definita come una città “fatta in gran parte da stranieri che si sono incontrati in un sito favorevole”. Questo spirito “giovane” ha prodotto una forte spinta, in passato, a crescere, ad inglobare apporti diversi, a tollerare la diversità.

Ma oggi le sfide della coesione sono più complesse ed anche in relazione alla posizione geografica della città che la rendono luogo di transito e meta anche di molte persone in difficoltà, sono diventate più impegnative.

Le nuove fenomenologie di disagio richiedono una **maggiore capacità di fare rete**, ma il tema che fa da sfondo è quello più generale di un miglioramento nella qualità delle relazioni umane.

Sul fronte della qualità dell'ambiente urbano moltissimo è stato fatto negli ultimi anni, ma ancora tanto resta da fare per riorientare in una direzione di sostenibilità una città cresciuta senza progetto e senza attenzione alla dimensione ambientale e alla valorizzazione delle risorse naturali (si pensi al ruolo marginale svolto dal fiume, grande risorsa potenziale).

Sebbene vi sia un settore no profit articolato, è ancora debole il livello generale di corresponsabilità rispetto sia ai temi sociali che a quelli ambientali.

Si tratta di dare visibilità e coordinamento alle realtà esistenti in modo che esse stesse diventino motori di una crescita di consapevolezza dell'intera città.

b) Gli obiettivi strategici e le azioni prioritarie

<ul style="list-style-type: none">▪ Il rafforzamento della coesione e della cooperazione sociale

L'obiettivo di affrontare con una logica di progetto le sfide della coesione sociale di una società complessa (al centro anche del Piano sociale), richiede soprattutto un forte rafforzamento della rete del sociale ed una strategia di **creazione di presidi sul territorio che innervino di attività ed opportunità** i luoghi marginali della città, alla stregua di quanto sta succedendo in una parte della città con il programma **Urban**.

Le dinamiche sociali evidenziano, pur a scala ridotta, fenomenologie critiche tipiche delle aree metropolitane maggiori, tra loro in parte sovrapposte, nel senso che tipicamente si cumulano più forme di disagio.

Un primo specifico fattore di attenzione è legato al disagio dei minori (come dimostrato dall'aumento delle segnalazioni al Tribunale di Pescara), alla cui base vi è anche l'allentamento dei legami familiari e l'incremento delle separazioni conflittuali. Più in generale le città (e Pescara non fa eccezione), sembrano offrire ai giovani una notevole gamma di opportunità sul fronte dei consumi, ma poche occasioni e spazi di crescita e di aggregazione.

Un secondo specifico elemento critico è la massiccia presenza in città di persone senza fissa dimora (in particolare stranieri dell'est), legata alla posizione geografica di Pescara. Un'utenza che peraltro si muove molto anche oltre il territorio comunale. In quest'ambito dati i numeri in crescita, lo stato di emergenza legato anche solo ai pasti e alla sistemazione notturna è quotidiano, soprattutto per la carenza di alloggi e dormitori.

Terzo fattore di rilievo è quello dell'integrazione dei cittadini immigrati: fenomeno limitato a poche famiglie in passato ma che negli ultimi anni è diventato anche numericamente consistente. La tendenza al ricongiungimento familiare e al radicamento muta peraltro il quadro del problema e mette al centro la questione dell'integrazione socio-economica.

Quarto tema è quello dei quartieri periferici che soffrono di una marginalità legata in parte alla carenza di servizi e di opportunità, ed in parte alla concentrazione fisica delle fasce più disagiate.

▪ **Qualità dell'ambiente urbano ed educazione alla sostenibilità**

In una visione di Pescara come laboratorio di una elevata vivibilità, una priorità è quella di assumere la sostenibilità ambientale come paradigma generale dello sviluppo.

In questa direzione è necessario promuovere e favorire sia una consapevolezza tra i cittadini (che abbia ricadute dirette sui comportamenti diffusi), che specifici interventi di riabilitazione su alcune aree di grande rilievo per la città.

La riconquista della Pineta ha rappresentato un passaggio importante in questa direzione. In prospettiva, la città nei prossimi anni ha bisogno di **riconquistare un rapporto forte e positivo tra la città e il fiume**, la cui rigenerazione non riguarda solo Pescara ma è un altro tema comune all'area integrata.

5. Il passaggio successivo: progetti e spazi di cooperazione

Un tema ricorrente è quello del consolidamento o della creazione ex novo di strutture “leggere” ma permanenti di confronto e cooperazione tra gli attori della città sui temi dell’agenda strategica.

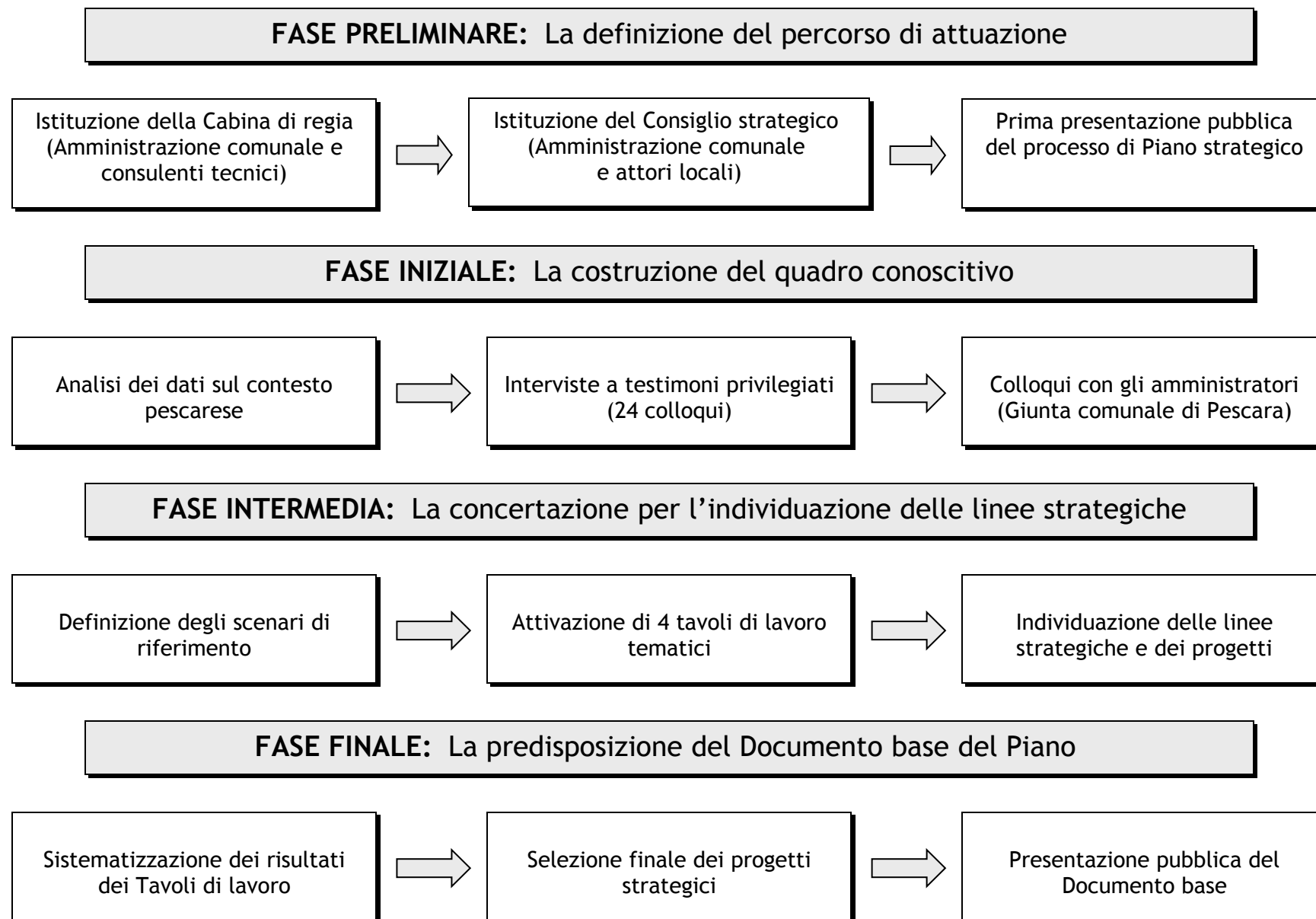
In questa direzione si possono citare alcune idee-progetto, alcune delle quali già sedimentate e in via di attuazione:

- un’agenzia dedicata alla promozione dei rapporti e degli scambi con l’altra sponda dell’Adriatico;
- una cabina di regia sulla mobilità, quale quella creata per il PUMAV;
- una sede dedicata alle associazioni (casa delle associazioni);
- l’Urban Center, spazio di presentazione e discussione sui progetti urbani;
- una cabina di regia sul turismo.

Si sente il bisogno, cioè, di far crescere luoghi permanenti di collaborazione, strutture stabili per trattare insieme le tematiche di interesse da affrontare in modo integrato. Si tratta di attivare e sviluppare prevalentemente forme elastiche di cooperazione in cui chi partecipa lo fa su base volontaria e nell’ambito di aggregazioni che non hanno confini rigidi, prestabiliti.

Una volta raggiunto un consenso di fondo sul documento di base questo potrà certamente essere un ambito prioritario di impegno per proseguire nel percorso del Piano.

Se a partire dai prossimi mesi sarà possibile iniziare a dare vita ad alcune di queste iniziative si potrà dare alla città un segno visibile di quella importante dimensione che il piano strategico deve mettere in moto, ovvero la compartecipazione permanente di tutti soggetti attivi della città alla costruzione di nuove iniziative di cambiamento sui grandi temi che riguardano il futuro della città.



Allegato a) Schema di sintesi delle fasi di lavoro

LE VOCAZIONI DI FONDO

L'IDEA DI CITTÀ

GLI ASSI STRATEGICI

Punto di partenza/accesso ad uno spazio più vasto

Grazie al felice posizionamento geografico e alla buona dotazione infrastrutturale Pescara è il principale nodo in grado di mettere in rete l'Abruzzo con altri territori

Polo erogatore di servizi superiori

Per un vasto ambito regionale e sovraregionale in relazione a funzioni quali il commercio, l'università, il credito, il terziario avanzato, la sanità, il tempo libero

Città aperta al "nuovo"

La propensione dei singoli ad intraprendere, una miscelanea sociale particolarmente dinamica, la particolare attenzione alle espressioni artistiche della contemporaneità rendono Pescara un laboratorio ed una finestra sul nuovo

Sulla base dell'attitudine della città ad essere al servizio di una gamma di domande diverse che provengono dall'esterno e che fanno riferimento a bacini territoriali variabili, Pescara deve assumere il ruolo di **piattaforma di servizi evoluti di un territorio vasto.**

Per questo occorre consolidare una nuova consapevolezza, quella della **centralità della capacità relazionale**, ovvero la capacità di **mettere in connessione.**

La proiezione esterna non può e non deve essere disgiunta da una forte e costante tensione a **rafforzare gli elementi di vivibilità e coesione interna.** La direzione è quella della **crescita di un senso di corresponsabilità** verso la comunità e l'ambiente che la ospita e di un incremento della capacità di **cooperazione tra i diversi attori.**

Pescara polo di servizi avanzati e nodo di una relazionalità ampia

Area vasta: scommettere sulla logistica, ripensare la mobilità

Gli elementi ed i fattori di una rinnovata attrattività

Vivibilità e coesione in una città aperta e sostenibile

- Il rafforzamento della specializzazione della città nei servizi avanzati e nella formazione del capitale umano
- Il protagonismo della città nel dialogo e negli scambi internazionali
- La promozione delle diverse forme di espressione della cultura contemporanea

- Lo sfruttamento delle potenzialità inespresse del sistema infrastrutturale dell'area metropolitana
- Un'accessibilità "regolata" come fattore di vivibilità e di qualità dell'ambiente urbano
- Il rafforzamento dell'area integrata Pescara/Chieti/Ortona come piattaforma logistica del Medio Adriatico

- Il rafforzamento della dimensione turistica dell'offerta territoriale
- Pescara come laboratorio di sperimentazione e luogo di eventi

- Il rafforzamento della coesione e della cooperazione sociale
- La qualità dell'ambiente urbano e l'educazione alla sostenibilità