

Report _ Focus Group n. 2

QUADRI DI AREA VASTA, ASSETTO DEL TERRITORIO E MOBILITA' SOSTENIBILE

Sabato 27 giugno 2009 si è tenuto presso la sala della Biblioteca Comunale di Atri il secondo Focus Group sul tema “Quadri di area vasta, Assetto del territorio e Mobilità sostenibile”.

All'incontro hanno partecipato:

Gino Capuani_ amministratore delegato Autolinee Capuani-Di Febo, concessionaria dei servizi di trasporto pubblico locale sul territorio comunale;

Maria Colleluori_ architetto in servizio presso l'ufficio urbanistico del Comune di Atri, delegata dal Dirigente del Settore Urbanistica e Ambiente Arch. Gino Marccone;

Adriano De Ascentiis_ direttore della Riserva Naturale Regionale “Calanchi di Atri”;

Leo De Santis_ ingegnere, presidente dell'Ordine Provinciale degli Ingegneri di Teramo;

Don Vinicio Di Donato_ vicario episcopale AA EE della Curia Vescovile Teramo- Atri;

Giovanni Di Febbo_ titolare Agenzia Immobiliare Italiancase di Atri;

Nicola Di Giovannantonio_ imprenditore, direttore generale Unione degli Industriali della Provincia di Teramo;

Raffaele Di Marcello_ architetto, servizio urbanistico della Provincia di Teramo;

Monica Di Mattia, ingegnere, settore viabilità della Provincia di Teramo, delegata dal Dirigente Ing. Agrippino Valente;

Domenico Felicione_ assessore all'urbanistica del comune di Atri;

Francesco Filiani_ assessore ai lavori pubblici del comune di Atri;

Giuseppe Girolimetti_ imprenditore, segretario provinciale Associazione Nazionale Costruttori Edili della Provincia di Pescara;

Giammarco Marccone_ assessore alla mobilità e trasporto pubblico del comune di Atri;

Antonio Montanaro_ responsabile movimento Autolinee Regionali Pubbliche Abruzzesi;

Maurizio Sacripante_ geometra, presidente del Collegio Provinciale dei Geometri di Teramo;

sono presenti, inoltre:

Maurilio Ronci_ architetto, Coordinatore del Gruppo di Piano;

Roberto Mastromarini_ dottore in scienze della comunicazione; consulente del Gruppo di Piano per gli aspetti sociologici;

Serena Ciabò_ dottore in scienze ambientali, consulente del Gruppo di Piano per gli aspetti ambientali .

Aldo Cilli_ architetto, consulente del Gruppo di Piano per gli aspetti urbanistico – territoriali (facilitatore del focus).

Alle ore 9,40, apre il Focus Group l'architetto Aldo Cilli, in qualità di facilitatore, che espone brevemente le modalità di svolgimento dell'incontro ed effettua una rapida relazione, che, come ovvio, rappresenta una sintesi estrema delle attività di analisi e ricognizioni che il gruppo di piano sta effettuando al fine di ricostruire un quadro della realtà territoriale e delle relazioni peculiari del territorio atriano, e che risulta, inoltre, funzionale ad introdurre i contenuti ai temi da discutere. A tal proposito, relativamente ad una parte, già pubblicata, di detto quadro analitico ricognitivo, coincidente, in particolare, con il testo "Quadri di area vasta e prospettive: ripensamento dell'identità urbana e recupero della centralità territoriale" composto dai paragrafi:

1. Introduzione
2. Ricognizione del quadro delle esperienze di pianificazione strategica nella Regione Abruzzo
3. Nuovi strumenti per nuove di sviluppo nel medio adriatico
4. Atri nel processo di pianificazione del Piano Strategico di area vasta della macro-area territoriale

Montesilvano – Pineto

disponibile sul sito del processo di piano all'indirizzo: ["http://www.pianostrategicoatri.it/wp-content/uploads/relazione-cilli-forum-lancio-ps-atri-pdf"](http://www.pianostrategicoatri.it/wp-content/uploads/relazione-cilli-forum-lancio-ps-atri-pdf).

L'architetto Cilli, inoltre, al fine di meglio introdurre i temi di discussione pre-individuati come temi guida del presente Focus Group, effettua una ulteriore, ma breve, ricognizione sullo stato della pianificazione urbanistica di livello locale e territoriale e sulla condizione relativa alla accessibilità del territorio atriano, con particolare riferimento alle condizioni del sistema delle reti infrastrutturali ed alla specifica situazione relativa all'organizzazione del sistema di trasporto pubblico locale e territoriale. Esaurita questa fase

introduttiva il facilitatore propone di avviare una discussione aperta al contributo di tutti gli intervenuti sui quattro temi in cui si è pensato di disarticolare ulteriormente il contenuto del Focus e che sono:

- 1._ ricostruire la rete delle relazioni territoriali e locali_ MOBILITA'/ACCESSIBILITA';
- 2._ valorizzare le dotazioni territoriali per rilanciare il ruolo di Atri come polo di servizi_

CENTRALITA' TERRITORIALE;

3._ delineare una nuova idea di città, di residenza e di qualità della vita_ ASSETTO
INSEDIATIVO ED IDENTITA' URBANA;

4._ programmare azioni di riconciliazione con il patrimonio culturale ed
ambientale_ PAESAGGI;

- 5._ attrezzare nuovi spazi sostenibili per nuove esigenze produttive_ PRODUZIONE.

Il moderatore precisa che le osservazioni e le indicazioni raccolte nell'ambito di tali momenti di confronto, come nei successivi atti funzionali allo svolgimento del processo di Piano Strategico, oltre che a condizionarne contenuti e modalità di elaborazione, contribuiranno a tracciare i contenuti del rapporto Ambientale Preliminare cioè del documento essenziale che dovrà essere redatto per avviare il processo di Verifica di Assoggettabilità del Piano Strategico alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS), come disciplinato dall'art. 13, commi 1 e 2 del Dlgs 152/06 e s.m. e i..

Nella prima fase del Focus Group, dunque, seguendo la scaletta degli argomenti, oltre che in considerazione di alcuni impegni dei convenuti, relativamente alla possibilità di partecipare ai lavori limitatamente ad una prima parte, a causa di improrogabili impegni, si avvia una discussione funzionale a sviscerare più in profondità il tema della MOBILITA' ed ACCESSIBILITA'.

MOBILITA'/ACCESSIBILITA'

La relazione introduttiva ha evidenziato, d'altra parte ribadendo evidenze e concetti noti e condivisi, che la condizione dell'accessibilità del territorio atriano risulta fortemente penalizzata a causa di alcuni fattori essenziali che condizionano anche l'efficienza complessiva del sistema stesso della mobilità in ambito territoriale e locale:

- 1) oggettiva condizione orografica e relativa natura geomorfologica dei suoli;
- 2) modesta consistenza degli investimenti effettuati in materia di viabilità (collegamenti principali e strategici) nell'ultimo trentennio, ad opera degli enti locali e strumentali a ciò preposti;
- 3) scarso livello di manutenzione, specie nell'ultimo quinquennio, della rete infrastrutturale;

- 4) difficoltà dei collegamenti con l'area del capoluogo provinciale dovuti alla oggettiva condizione strutturale della rete stradale, difficilmente modificabile;
- 5) modesto livello del servizio di trasporto pubblico locale nei collegamenti attuali con l'area teramana;
- 6) evidenti problemi di relazioni tra il capoluogo e l'intera porzione settentrionale del territorio comunale gravitante su Roseto e sulla Val Vomano (frazioni di Casoli, S. Margherita, Fontanelle e S. Giacomo), riconducibili sia alla inadeguatezza della rete viaria locale sia allo scarso livello di servizio dei sistemi di TPL;
- 7) insufficienza di alcune linee di collegamento del trasporto pubblico locale, con particolare riferimento alle corse in giorni festivi da e per la costa ed, in speciale modo, ai collegamenti ordinari (con funzione di trasporto di studenti verso il polo di Atri) con il comprensorio dei comuni dell'area più interna coincidenti con le medie vallate del Fino, Piomba e Vomano.

Rispetto alla complessità di tali problematiche viene sollecitato subito l'intervento del Dott. Montanaro, qualificato rappresentante dell'ARPA S.p.a., che effettua una ampia ed attenta disamina della situazione del trasporto pubblico locale, in ambito

regionale, evidenziando problematiche peculiari, criticità, ma, anche introducendo possibili elementi di soluzione rispetto ad alcune specifiche esigenze del territorio atriano, anche alla luce dell'imminente (annunciato) piano di riforma dell'intero sistema della mobilità pubblica della Regione Abruzzo che dovrebbe essere realizzato a valle del previsto (ma oggi sospeso e rinviato) processo di delega della materia del TPL dalla Regione in favore delle province.

In particolare il Dott. Montanaro evidenzia i seguenti aspetti problematici:

- la particolarità che più rende difficile l'organizzazione del TPL in Italia, ed in maggior misura in Abruzzo, è purtroppo legata alla concezione stessa che si ha, come popolazione in genere e, quindi come utenti e come fruitori dei servizi (anche quando si è pendolari per vari motivi) di trasporto pubblico, in quanto si preferisce, quasi illogicamente, a volte e, comunque, incondizionatamente, l'utilizzo del mezzo privato, anche negli spostamenti casa lavoro, piuttosto che il ricorso ai servizi di TPL;
- ciò nonostante, anche in conseguenza della funzione sociale che identifica, costituzionalmente, il servizio di TPL, vi è, sempre, da parte degli enti locali e delle amministrazioni, continua richiesta di tenere costante il servizio anche quando, purtroppo, con notevoli diseconomie ed incongruenze, lo

stesso è tale da non risultare affatto utilizzato (vi sono intere corse in diverse fasce orarie e su moltissime tratte che viaggiano quasi completamente scariche) eppure, con notevoli costi sociali, vanno effettuate.

Il Dott. Montanaro, quindi, mette in luce una criticità particolare che riguarda, piuttosto incomprensibilmente, ma con tutta probabilità a causa di una scarsa incidenza in passato, della rappresentanza politica locale (ciò risulta del tutto evidente se si considerano analoghe situazioni comparabili e relative ad altre realtà simili ad Atri, nel panorama regionale) la struttura del trasporto locale atriano, evidenziando che nel piano regionale di ripartizione che assegna ai vari comuni con popolazione superiore a 10.000 residenti un monte chilometri da destinare al trasporto pubblico nell'ambito del territorio comunale, per cosiddetti collegamenti interni, al pur

vastissimo e particolare (accidentato) territorio di Atri non fu attribuito neppure un chilometro, ciò con evidente grave danno considerando l'impossibilità di assicurare servizi di ambito comunale che pure fungerebbero da importanti connessioni all'interno di un comune in cui le frazioni più popolose risultano distanti e difficilmente accessibili dal capoluogo.

Il Dott. Montanaro spiega che, per ragioni storiche e legate al Piano Regionale del Trasporto Pubblico, sul territorio di Atri alcune tratte specifiche (quelle che svolgono i servizi tra le frazioni settentrionali e i vicini comuni di Pineto e Roseto) sono affidati in concessione alla società privata Di Febo Capuani, che li svolge con efficienza e professionalità nell'ottica di piena integrazione e collaborazione con ARPA. A tal proposito il Sig. Capuani, Amministratore delegato della citata società privata, conferma quanto detto dal Dott. Montanaro, ribadendo l'armonia di vedute con le posizioni ARPA ed evidenzia che, in effetti, potrebbe essere, se fosse elevato il monte chilometri, di molto migliorato il servizio tra Atri e le frazioni, così come, potrebbe essere elevato il numero di corse, nei giorni festivi, tra le suddette aree del territorio atriano ed i comuni costieri (in particolare Roseto e Pineto).

Successivamente prende la parola il Dott. Adriano De Ascentiis il quale fa notare come i problemi inerenti lo scarso livello di frequentazione del servizio di TPL possono essere anche ascritti a criticità di sistema molto importanti tra le quali se ne possono individuare alcune più rilevanti come:

1. la scarsa efficacia dei servizi di informazione al pubblico che non raggiungono gli utenti soprattutto in merito alla assenza di informazioni sugli orari delle corse;
2. la scarsa organizzazione del servizio di trasporto pubblico urbano in ambito comunale che non è adeguatamente raccordato (o potrebbe essere di sicuro più efficacemente raccordato) a quello

presente nei comuni vicini, in modo da raggiungere più efficacemente anche frazioni e zone periferiche del territorio comunale;

3. la bassa integrazione tra servizi di scuolabus, servizi di linea extraurbana, e servizi di trasporto in ambito comunale a discapito delle utenze delle aree rurali e periferiche del comune.

Il Dott. De Ascentiis, inoltre, sollecita le amministrazioni pubbliche ed in particolare gli enti locali a perseguire, quando si operano scelte politiche o si decide di compiere investimenti pubblici, una maggiore integrazione tra politiche urbanistiche e gestione dei servizi funzionali ad assicurare mobilità nell'ambito dei servizi di TPL. Sarebbe utile, sempre secondo il Dott. De Ascentiis, inoltre, con riferimento particolare al territorio atriano, che si potenziassero uffici e servizi (sportelli al servizio di varie utenze) presso la città di Atri e, più in generale, nei comuni che sono il presidio più vicino ai cittadini, al fine di evitare alcuni (molti) spostamenti della popolazione per motivi evitabilissimi se si attuasse una razionale politica di decentramento di alcuni sportelli.

Il Dott. Montanaro, a proposito del problema della insufficiente e inefficiente informazione ai cittadini ammette che vi sono stati e vi sono difetti comunicativi e che, comunque, l'intera comunicazione relativa ai servizi forniti può e dev'essere urgentemente migliorata. Lo stesso Dott. Montanaro, inoltre, evidenzia che, di recente, era stato affrontato e risolto con piena collaborazione del Comune di Atri il problema dei collegamenti festivi tra Atri e L'Aquila, città di destinazione di un ingente numero di studenti universitari atriani. Purtroppo, il sisma recente, però, oltre ad interrompere, come ovvio, tale esperimento positivo, sta, molto più di quanto si colga o si possa percepire allo stato attuale, rivoluzionando, di fatto, quasi completamente la geografia e la organizzazione completa del Servizio di Trasporto Pubblico Locale in ambito Regionale, in conseguenze delle mutate e dinamiche nuove condizioni legate alle esigenze di spostamento, soprattutto riconducibili alla gran mole di presenze di sfollati sulla costa e alla diversa distribuzione degli utenti delle sedi universitarie.

Il Dott. Montanaro, inoltre, introduce nella discussione i seguenti temi che aprono nuovi scenari (di dirompente effetto) rispetto alle consolidate abitudini dell'attuale bacino degli utenti dei servizi di TPL, ma anche prospettive interessanti, almeno potenzialmente, e soprattutto con riferimento al territorio atriano:

- se la Regione Abruzzo delegasse la materia del TPL, come previsto, alle provincie, la Provincia di Teramo, che risulta quella meglio attrezzata e che più ha lavorato per affrontare la riforma anche attraverso la redazione di un Piano di Bacino Provinciale del Servizio di Trasporto Pubblico Locale, si realizzerebbe un concetto importante di servizio di trasporto pubblico integrato fondato sull'utilizzo combinato del trasporto regionale ferroviario e del trasporto su gomma che prevede, fondamentalmente, la soppressione dei servizi di TPL su gomma sulla tratta costiera da Pescara verso nord (servita dal SFMR) ed il conseguente potenziamento (spostamento del monte chilometri), in alternativa dei servizi di TPL su gomma sulle cosiddette linee adduttrici che dall'interno raggiungono la costa nei pressi delle stazioni litoranee del SFMR. Tale vera e propria rivoluzione, necessiterebbe, ovviamente, di importanti investimenti sull'adeguamento delle stazioni sulla linea ferroviaria (ripensate in chiave di fermate) e, soprattutto, della realizzazione dei parcheggi di scambio vettura privata – mezzo pubblico ma anche gomma pubblica –ferro.

Il Dott. Montanaro, inoltre, concordando con alcune sollecitazioni che pervengono dal facilitatore del Focus, Arch. Aldo Cilli, indica, sempre nel solco dello scenario di previsione delineato dall'eventuale entrata in vigore del Piano di Bacino per la Mobilità, redatto dalla Provincia, un possibile percorso di potenziamento e ristrutturazione dei servizi di TPL ad Atri, che potrebbe sicuramente legarsi a tre fattori essenziali:

- necessità di assicurare l'accessibilità con il mezzo pubblico presso il presidio ospedaliero, qualora dovessero essere rivisti e potenziati, ad esempio, i servizi socio.- assistenziali, oltre che sanitari, del presidio atriano, con riferimento ad un bacino di utenze di area vasta, previo accordo con il Comune;
- necessità di assicurare un efficiente servizio di trasporto scolastico qualora si pervenisse con l'Amministrazione Comunale ed il Dirigente scolastico alla stipula di un convenzionamento a supporto del polo scolastico superiore (così come avvenuto con l'Istituto B. Spaventa ed il comune di Città Sant'Angelo);
- necessità e possibilità di eseguire dei servizi di trasporto pubblico dedicati alla utenza degli studenti universitari presenti su Atri, previo accordo e/o convenzionamento con il Comune e la stessa Università, così come avviene in altre realtà dove sono presenti sedi universitarie.

A tal proposito, cioè con riferimento alla presenza del polo universitario, va detto che questo potrebbe davvero costituire una importantissima leva per tentare di elevare, con discrete possibilità di successo, il target dei servizi di TPL su Atri.

Sollecitato dal dibattito sviluppatosi sino a questo punto, interviene nella discussione l'Assessore Comunale alla mobilità e trasporti, Dott. Giammarco Marcone, il quale afferma, in sostanza, che in merito al servizio di trasporto pubblico si pagano, oggi, ad Atri, alcuni errori del passato, soprattutto con riferimento ad una mancata politica di programmazione dei servizi.

L'assessore, inoltre, entrando più nello specifico lamenta la condizione del patrimonio stradale, che in alcuni casi, non risulta affatto mantenuto, e la scarsità di fermate, soprattutto, con riferimento a tratte diverse da quelle che collegano Atri con la costa. Uno dei problemi, in tal senso, è rappresentato dalla difficoltà (lungaggini e rigidità) che le amministrazioni incontrano, rispetto ad ARPA, nel chiedere le autorizzazioni per istituire nuove fermate o per spostare quelle esistenti. L'Assessore, inoltre, rileva una scarsa capacità da parte dell'ARPA di comunicare con gli utenti (orari, postazioni di vendita dei biglietti ecc.).

L'Arch. Cilli, a tal punto, introduce brevemente anche altri elementi di discussione al fine di consentire al Focus Group di affrontare anche il tema della mobilità inteso come rete delle infrastrutture esistenti e come relative problematiche e prospettive. In particolare, dopo aver fornito un quadro di massima che evidenzia le criticità di sistema imputabili alla particolare conformazione dei luoghi ed alla strutturale difficoltà connessa di gestire un patrimonio viario siffatto, rileva che la condizione di efficienza di alcune tratte del patrimonio stradale di competenza della provincia risulta particolarmente fragile, specie con riferimento alla strada Ex SS 553 nel tratto detto

“delle Piaie” ed alle strade che da Casoli e Stracca conducono, attraverso Torre San Rocco e la Zona industriale a Scerne di Pineto.

A tal proposito interviene l'Ing. Monica Di Mattia, in rappresentanza del Settore Viabilità della Provincia di Teramo, la quale, pur ammettendo una particolare difficile situazione riferibile allo stato manutentivo del patrimonio stradale provinciale, precisando, tra l'altro, che, di recente, molte strade precedentemente trasferite, come competenze, alle provincie, sono tornate ad essere gestite da ANAS, espone una serie di recenti interventi di adeguamento e manutenzione che hanno riguardato e riguarderanno (le progettazioni e/o le relative procedure d'appalto sono in corso) il patrimonio stradale

ricompreso nel Comune di Atri, come quello del suo contesto di prossimità. L'ing. Di Mattia, inoltre, ribadisce alcuni concetti già trattati nell'introduzione dall'arch. Cilli, riguardanti le logiche essenziali che hanno ispirato la redazione del Piano Provinciale di Bacino per la Mobilità, il quale, appunto, si fonderà sul concetto della integrazione tra le varie modalità di trasporto, sulla eliminazione degli autoservizi sulla costa ed il conseguente potenziamento delle cosiddette linee di adduzione convergenti sui nodi delle linee portanti. In tale logica assumerà particolare rilievo il ricorso all'utilizzo di servizi a chiamata, svolti, cioè, nelle aree più interne e caratterizzate da flussi meno ingenti, previa prenotazione e al raggiungimento di una massa critica di passeggeri.

Prende la parola, quindi, l'Arch. Raffaele Di Marcello, in rappresentanza del settore Urbanistica e Pianificazione Territoriale della Provincia di Teramo, il quale sottolinea alcuni aspetti essenziali relativi, in senso generale, alla necessità di considerare che i problemi della mobilità devono essere esaminati all'interno di una visione unica funzionale alla gestione del territorio, in un'ottica sistemica che in altri paesi europei e, in qualche caso nel nord Italia, ha prodotto risultati interessanti in termini di pianificazione del territorio e, perciò, dello sviluppo sostenibile delle infrastrutture (non solo stradali) al servizio del traffico veicolare privato, ma anche dei veri e propri servizi di trasporto pensati per una mobilità che dev'essere ripensata radicalmente anche facendo ricorso al tele lavoro ed alle enormi potenzialità che la rivoluzione telematica

dispiega quali opportunità per limitare al massimo, cioè, al minimo indispensabile) almeno gli spostamenti casa lavoro, o quanto meno quei trasferimenti che possono essere evitati grazie alle nuove tecnologie. In tal senso la Provincia di Teramo, come sta a dimostrare la vicenda del Piano d'Area Val Tordino, che spero possa ripetersi, punta decisamente sul rafforzamento del sistema di trasporto pubblico locale su ferro, sulla realizzazione di infrastrutture dedite agli spostamenti ciclopeditoni, anche in ambiti naturalisticamente e turisticamente interessanti, oltre che, ove possibile, e secondo modalità da inventare caso per caso, attraverso il sostegno allo sviluppo della infrastrutturazione tecnologica al servizio del mondo della formazione (cultura), della produzione manifatturiera e della erogazione di servizi. In tal senso, concordando con la sollecitazione pervenuta dal Dott. De Ascentiis e da altri interventi, Di Marcello sostiene che sia necessaria una maggiore coerenza tra le scelte adottate in materia di urbanistica (competenti ai comuni) e di pianificazione (più attinenti ai livelli sovraordinati) e quelle funzionali alla programmazione e gestione dei servizi della mobilità pubblica. In tal senso la Provincia ha già prodotto alcuni approfondimenti, e può continuare a studiare con maggior

concretezza, al fine di formulare una opportuna proposta di ridefinizione e potenziamento dei cosiddetti SLL (Sistemi Locali del Lavoro) il cui rafforzamento (dotazione di infrastrutture, servizi, risorse e tecnologie) sul territorio potrebbe contribuire sensibilmente a ridurre gli spostamenti pendolari, specie se riferiti a fasce di popolazione in condizione oggettiva di maggiore difficoltà.

NUOVA IDENTITA' URBANA E RECUPERO DELLA CENTRALITA' TERRITORIALE

Alle ore 10,50 circa l'arch. Cilli, nel suo ruolo di facilitatore ed animatore del dibattito prega gli ospiti di compiere degli interventi, liberamente, anche sugli altri temi di discussione previsti, effettuando, quindi, preventivamente una breve prolusione funzionale a fornire, sebbene sinteticamente, alcuni dati oggettivi ed a sollecitare alcune riflessioni sui temi della nuova identità urbana, del recupero della centralità

territoriale, della necessità di valorizzazione delle risorse paesaggistiche, delle esigenze espresse dal mondo della produzione in termini di spazi, strutture ed infrastrutture.

Chiede di intervenire, anche per ragioni di tempo, l'Arch. Girolimetti, Presidente dell'Associazione Nazionale dei Costruttori Edili di Pescara, il quale, fondamentalmente, anche con riferimento a quanto già ascoltato in merito alla discussione sviluppatasi sul tema della riorganizzazione del sistema della mobilità sostiene convintamente che siano necessarie, ormai, in varie sedi, scelte funzionali alla costituzione di un coordinamento permanente delle amministrazioni dei comuni che si riconoscono in quella che ormai viene definita come area metropolitana Chieti - Pescara, di cui Atri può essere ragionevolmente considerata come la propaggine più settentrionale ma comunque, ormai fortemente integrata, da un punto di vista socioeconomico, a tutto il quadrante settentrionale della agglomerazione. In ogni caso, afferma l'Arch. Girolimetti, tutto lascia immaginare che sia giunto il momento di ragionare per macroaree e sistemi territoriali che travalicano ampiamente la dimensione comunale. Con riferimento allo specifico della realtà atriana, e quindi relativamente alle sollecitazioni rispetto alle quali siamo stati interpellati, dico che Atri, a differenza di molte realtà vicine, ha un patrimonio di ricchezze culturali, ambientali e paesaggistiche uniche, oltre che una produzione agricola importante e di qualità che dovrebbe valorizzare ritagliandosi una immagine, anche turistica, di città che punta sulla qualità della vita, delle produzioni, dei soggiorni e dell'ospitalità, sulla validità delle sue

sapienze del mondo artigianale, che sebbene si sia evoluto e modificato, nei processi e nelle produzioni, conserva delle specificità che oggi possono fare la differenza. Atri, inoltre, sempre secondo l'Arch. Girolimetti, deve tornare a scommettere e ad investire sul suo centro storico ma per far questo deve prima individuare una serie di obiettivi validi e ampiamente condivisi che abbiano la capacità di proiettare la città in un futuro che vada ben oltre anche l'arco temporale dei vent'anni definito come orizzonte dal piano strategico. Per fare ciò è indispensabile effettuare scelte precise che rifuggano dalle soluzioni facili, da interventi speculativi quasi sempre messi in campo da imprenditori approssimativi e poco

lungimiranti e, stante anche la sua specifica situazione demografica, territoriale e urbanistica, deve rifuggire da ulteriori tentazioni di espansione insediativa puntando invece ad investimenti di qualità funzionali al recupero del centro storico, alla riqualificazione della periferia urbana, allo sviluppo di attività di ricettività diffusa nel territorio rurale dove devono essere adeguatamente valorizzate tutte quelle attività che oggi costituiscono una straordinaria leva per il turismo di qualità e che sono impegnate in produzioni di qualità. La città, inoltre, può scegliere, in conseguenza della presenza di una struttura ospedaliera storica, sino ad oggi molto qualificata, di specializzarsi come città accogliente per una tipologia di degenti extraospedalieri sempre più diffusa e coincidente con una fascia anziana della popolazione, ma, anche, stante, oggi, la presenza del campus universitario, di divenire una vera e propria città campus che accolga studenti, docenti e ricercatori attorno ad un progetto di alte specializzazioni cui si può accompagnare una potenziale notevole qualità della residenzialità in loco.

Sempre sui temi della nuova identità urbana e del recupero possibile di una centralità territoriale interviene dopo l'arch. Girolimetti, il Sig. Giovanni Di Febbo, nella sua qualità di agente immobiliare con attività in Atri centro, ma anche nella sua veste di consigliere comunale. Il Sig. Di Febbo, facendo riferimento alla sua più che decennale esperienza professionale e citando una serie di dati riferibili alla attualità, fornisce una sintetica rappresentazione oggettiva del quadro del mercato immobiliare proprio della realtà atriana, con particolare riferimento al centro storico. In particolare il Sig. Di Febbo rileva quanto segue:

- si riscontra negli ultimi anni, sebbene non sia un fenomeno particolarmente percepibile, una tendenza a tornare nel centro storico;
- tale tendenza, però, è ostacolata fortemente dall'assetto rigido e poco elastico e ricettivo della attuale distribuzione della proprietà immobiliare concentrata essenzialmente nelle mani di pochi

detentori, peraltro poco propensi ad investire e, quindi, a rinnovare ed adeguare il patrimonio alla domanda di mercato;

-
- la richiesta attuale di alloggi, prevalentemente, come ovvio, date le dimensioni di una famiglia attuale, è indirizzata verso un taglio di circa 70 mq, ma al momento, nel centro storico le case di tali dimensioni scarseggiano in quanto quelle con questi requisiti sono ubicate in isolati tra i più fatiscenti e non sono immesse sul mercato, mentre quelle potenzialmente immesse sul mercato e collocate all'interno di patrimoni immobiliari di buona consistenza sono caratterizzati da tagli molto maggiori, pertanto si può dire che, in questo momento, domanda ed offerta non si incontrano;
- i prezzi dell'offerta riferibile al mercato degli immobili del mercato rurale (sia rustici che ristrutturati) sono troppo elevati in quanto si stanno scontando gli effetti di un periodo di circa cinque anni di bolla speculativa messa in pratica dal mercato locale a danno degli acquirenti stranieri (investitori del nord Europa giunti a seguito del potenziamento dell'aeroporto pescarese), ma tale bolla speculativa ha finito per alterare il mercato ed, oggi, in presenza di una congiuntura di crisi anche la domanda straniera è molto in calo, quindi occorre cambiare politica e pensare a nuove modalità di valorizzazione del territorio.

Successivamente interviene Don Vinicio Di Donato, il quale sviluppando considerazioni di carattere generale che, chiaramente cercano di indagare sulla peculiare condizione del centro storico di Atri e sulla necessità di reimmaginarne una identità urbana, sollecita una riflessione sui seguenti tre temi:

- in primis viene segnalata dal prelado una situazione sociale difficile che caratterizza la società civile atriana ed in particolare la sfera giovanile della popolazione che è come abbandonata a se stessa, in mancanza di punti di riferimento forti, di una incapacità della famiglia e della scuola a trasmettere valori positivi, di una sana "cultura del fare" che non premia più il lavoro, l'impegno, la ricerca di percorsi professionali che necessitano di passione e spirito di sacrificio ed è, perciò, preda dell'ozio, della noia, e perciò della dipendenza da alcool e stupefacenti;
- in secondo luogo, entrando più nello specifico della difficile condizione di degrado, anche fisico del centro di Atri, e della mancata piena valorizzazione

delle sue risorse storico culturali, Don Vinicio, fa notare come uno dei problemi principali e peculiari della vita sociale e politico amministrativa della città sia rappresentato dalla mancanza

ricorrente e dannosa di continuità nell'azione di difesa, tutela e valorizzazione stessa del patrimonio storico urbanistico ed architettonico culturale, che è troppo spesso caratterizzata da azioni ed iniziative estemporanee che vengono intraprese, spesso, per sottolineare discontinuità di carattere politico amministrativo ma che non consentono di perseguire obiettivi chiari, fermi e sufficientemente significativi in una dimensione di lungo periodo;

- il terzo e non ultimo problema della comunità atriana è individuabile, con riferimento più specifico al problematico mancato decollo di una vera e propria economia turistica, nella assurda e insufficiente identificazione dell'offerta turistica locale identificata quasi unicamente con il "prodotto" cattedrale.

Don Vinicio, inoltre, propositivamente, pone ai presenti la questione di una indispensabile ristrutturazione della offerta formativa che deve tornare ad essere eticamente e culturalmente ridefinita attorno al concetto di centralità della risorsa uomo e, perciò, operativamente, ricentrata sulle vocazioni e sulle passioni dei singoli discenti, i cui percorsi formativi, dovrebbero e potrebbero essere, in più casi, ritirati a partire dalla conoscenza del mondo del mercato locale del lavoro, dalla possibilità di restituire prestigio e fascino a percorsi professionali attualmente sviliti dai modelli culturali dominanti e che non considerano mai con sufficiente lungimiranza, ad esempio, le potenzialità insite nei mestieri cosiddetti artigianali sulla cui centralità e importanza era fondata la società del lavoro fino alla metà del novecento, con notevoli implicazioni positive per la vita sociale ed economica dei centri storici e perciò, anche con riferimento al caso di Atri.

In tal senso, a tal punto, tutti i presenti concordano sulla necessità e sulla opportunità di effettuare investimenti e di mettere in cantiere progetti finalizzati sia al recupero di importanti attività artigianali (anche con aperture verso le innovazioni) sia ad elevare l'offerta turistica fondandola su una possibile e qualificata integrazione tra tutte le risorse del patrimonio storico culturale e di quello paesaggistico ambientale e della

filiera enogastronomica al fine di rendere competitiva e più svincolata dal turismo balneare costiero l'offerta di Atri sul mercato turistico.

A tal punto della discussione chiede di intervenire l'assessore all'Urbanistica Domenico Felicione il quale, dopo aver ribadito con forza che è intenzione dell'assessorato e dell'amministrazione di Atri un forte cambiamento di rotta nella considerazione dei problemi della città, che non è più possibile approcciare con ottiche di breve periodo e che perciò devono essere affrontati con approccio strategico

ed attraverso una visione d'insieme che non può prescindere da una dimensione territoriale di area vasta, che per il momento ad esempio si identifica con l'ambito della macroarea territoriale dei cinque comuni di Montesilvano, Pineto, Silvi, Città Sant'Angelo ed Atri, fornisce al dibattito i seguenti spunti originali:

- in primo luogo è necessario intervenire in modo diverso nell'ambito del centro storico al fine di stimolare interventi di riuso e rifunzionalizzazione, e quindi investimenti in campo immobiliare, da parte di coloro che detengono la gran parte delle proprietà e che si identificano sostanzialmente con (1) la proprietà immobiliare pubblica coincidente con il soggetto amministrazione comunale, (2) la curia arcivescovile; (3) una schiera di circa 9-10 grandi proprietari che detengono la maggior parte degli immobili e la cui attività di recupero e manutenzione del patrimonio di proprietà è stata sin qui piuttosto inesistente e, comunque, insufficiente;
- in secondo luogo, ed in questo l'amministrazione è fortemente impegnata, è indispensabile ricondurre nel centro storico o nelle sue immediate vicinanze una serie di funzioni un tempo esclusive dell'abitato storico quali i plessi scolastici di diverso ordine e grado, il commissariato, le funzioni legate al tribunale, e, soprattutto, l'università che dispone da qualche settimana di una nuova e funzionale sede, ed altre attività o servizi utili a rendere in qualche modo indispensabile oltre che piacevole la frequentazione del centro città;
- un'ulteriore opportunità è rappresentata da un migliore e più intensivo e diversificato utilizzo del teatro e delle sue potenzialità ancora inesprese come vero

e proprio laboratorio di produzioni ed eventi culturali, il cui rilancio determinerebbe, a cascata, la possibilità di incrementare una possibile e naturale vocazione nella organizzazione di convegni e congressi, meeting e manifestazioni in cui si richiedono oltre che strutture particolarmente accoglienti e non troppo grandi, anche e soprattutto, un ambiente confortevole ed una qualità indiscussa del patrimonio urbanistico e del paesaggio;

- un problema da affrontare è quello dello scarso peso/presenza delle strutture e delle imprese in grado di offrire ricettività turistica di tipo alberghiero (praticamente, oggi, dopo il fallimento dell'esperienza dell'hotel S. Francesco, la città può contare, e per sua fortuna, almeno, solo sulla struttura dell'Hotel Du Parc), in tal senso, credo, che debba sicuramente essere sviluppato e potenziato il comparto delle attività di ricettività turistica di tipo diffuso ed in ambito rurale, ma

che, altrettanto, dovrebbero essere studiate forme per attrarre anche ulteriori e nuovi investimenti funzionali ad elevare la ricettività di tipo alberghiero;

- infine, Atri dovrebbe, approfittando della storica presenza del presidio ospedaliero, la cui struttura dei servizi e la cui articolazione delle specifiche funzioni e prestazioni di tipo sanitario, potrebbe essere profondamente rivista e ridefinita nei prossimi decenni, specializzandosi verso l'erogazione sempre più spinta e qualitativa di servizi sanitari e di assistenza alle fasce più anziane di popolazione (sempre più in crescita e caratterizzate da nuove esigenze), qualificarsi, avendo in tal senso tutte le carte in regola, una volta effettuati alcuni investimenti sul patrimonio immobiliare del centro storico, come città ospitale in grado di accogliere una domanda elevata di residenzialità delle fasce più anziane (e benestanti) di popolazione interessate a soggiorni non necessariamente di tipo sanitario presso stazioni climatiche dotate, come Atri, di indubbi requisiti di qualità, amenità, tranquillità, interessante vita culturale, pregio paesaggistico e della offerta enogastronomica, posto che, per rendere attrattiva e funzionale (veramente competitiva) la città in tal senso, andrebbero realizzati degli interventi funzionali a dotarla di servizi e strutture oggi inesistenti ma essenziali.

L'Assessore Felicione, inoltre, ritiene di dover puntualizzare quanto segue:

- è indispensabile pensare allo sviluppo di un prodotto "turismo religioso" oggi assolutamente inesistente, anche al fine di inserire Atri in alcuni circuiti turistici specializzati che apportano un contributo importante all'incremento di presenze ed arrivi di molte località, anche abruzzesi, che sicuramente possono vantare un patrimonio di offerta così importante;
- è necessario immaginare la costituzione di una fondazione che si occupi, con adeguate risorse (culturali) e strumenti del tema della rifunzionalizzazione progressiva dei servizi sanitari ed assistenziali caratteristici del presidio ospedaliero di Atri, producendo, un vero e proprio progetto innovativo e complessivo di servizi persona, e, come detto, in particolare ad uno specifico target della popolazione anziana, al fine di caratterizzare Atri come centro specializzato nella erogazione di servizi specializzati alla persona e, perciò, in grado di divenire un centro di ospitalità di rilievo nazionale che si distingua per la qualità del sistema servizi-ricettività.

Successivamente all'Assessore Felicione interviene l'Arch. Maria Colleluori, in rappresentanza del settore tecnico del Comune di Atri.

L'Arch. Colleluori effettua una sintetica ricognizione sullo stato dell'attività di pianificazione del territorio, ricordando, preliminarmente, però, che, in effetti, nei primi anni novanta, a seguito delle

previsioni di una apposita legge regionale che erogava contributi a fondo perduto, per una quota rilevante, si registrò una importante attività di manutenzione straordinaria di numerosi edifici del centro storico con effetti molto significativi per l'immagine complessiva del tessuto storico locale, e per la stessa economia atriana legata alle attività piccolo imprenditoriali nel settore edilizio.

Con riferimento all'attività di pianificazione l'arch. ricorda che per effetto delle previsioni della variante al PRG approvata nel 2003 si è assistito, di recente, dopo anni di stallo completo dell'attività edilizia, ad una ripresa della stessa soprattutto con riferimento alla recente attuazione di piani di lottizzazione nelle aree di espansione prossime al centro abitato (Viale Aldo Moro), la cui attivazione era rimasta ingessata per oltre un decennio.

Sembra importante ricordare, secondo l'arch. Colleluori, che è in animo dell'Amministrazione, in pieno accordo con l'ufficio, procedere in tempi brevi ad una attività di revisione del piano particolareggiato di recupero del Centro Storico al fine di individuare nuove forme di incentivazione funzionali all'effettuazione di interventi di recupero ed alla valorizzazione stessa dell'ingente patrimonio immobiliare pubblico e privato in esso presente. E' altrettanto importante ricordare che è stato di recente approvato dal Comune di Atri, ed è in corso di approvazione da parte dei competenti organi provinciali, il nuovo regolamento per la stipula degli accordi di programma che fornirà, a vantaggio della pubblica amministrazione, nuovi strumenti finalizzati a raggiungere accordi meno rigidi e con indubbe convenienze anche per i soggetti proponenti.

E' altrettanto utile ricordare ai presenti, inoltre, che è in corso di redazione il nuovo piano di gestione della Riserva dei Calanchi, attraverso la cui approvazione si pensa di introdurre nella gestione dell'area protetta strumenti funzionali a reperire, con varie forme, una maggiore disponibilità di risorse a vantaggio del gestore anche attraverso forme di collaborazione innovative con imprenditori e associazioni di categoria interessate.

PAESAGGI

Alle ore 12.15, circa l'arch. Cilli, rammaricandosi dell'assenza dei rappresentanti di alcune associazioni ambientaliste, pure convocate, invita i presenti interessati a voler effettuare alcune considerazioni specifiche sul tema delle possibili azioni di riconciliazione con il patrimonio ambientale – paesaggistico del territorio.

A tal proposito prendono la parola, i sigg.ri Raffaele Di Marcello e Adriano De Ascentiis.

L'arch. Raffaele Di Marcello, adesso nella sua qualità di esponente della associazione dei ciclamatori della provincia di Teramo, interviene sostenendo che:

- è indispensabile, al fine di salvaguardare e valorizzare il patrimonio paesaggistico ambientale e della tradizione dell'economia rurale del luogo, per prima cosa

promuovere, a livello urbanistico edilizio interventi di qualità che si concentrino sul recupero e la valorizzazione del patrimonio esistente, quindi puntare ad intercettare un turismo cosiddetto di qualità, cioè sempre più in grado di apprezzare e richiedere soggiorni in realtà tali da proporre una offerta caratterizzata da una mixité di natura-storia-cultura-paesaggio e da una buona propensione a valutare l'ospitalità per i suoi aspetti di sostenibilità, anche con riferimento alla capacità di sviluppare la dimensione della socializzazione autentica che può rintracciarsi in un soggiorno che si fonda sulla ricettività in ambito diffuso, un campagna e che tende a privilegiare l'offerta di pochi, semplici e genuini prodotti del luogo. Questo concetto di turismo (eco-turismo) è molto sviluppato ed apprezzato da coloro (e sono sempre più) che praticano (soprattutto nel centro – nord Europa, ma il fenomeno comincia ad interessare anche le estreme regioni settentrionali italiane) attività e discipline sportive (dilettantistiche o agonistiche) legate al contatto con la natura (ciclismo, cicloturismo, mountain biking, trekking, escursionismo naturalistico, escursionismo a cavallo ed ippo-turismo ecc.) e si tratta, sempre più spesso, di persone e gruppi sociali caratterizzati da una buona condizione sociale ed economica, un alto livello culturale e una buona propensione a spendere ed effettuare soggiorni di una certa lunghezza presso i territori prescelti come mete di vacanza.

- E' importante, inoltre, promuovere, con poche spese e con interventi che all'inizio possono essere anche minimali (ci si può limitare ad una segnaletica corretta ed efficace) la realizzazione di itinerari cicloturistici, anche sul modello di quelli che, ormai, punteggiano le colline romagnole e marchigiane, la cui frequentazione assidua da parte di appassionati e amatori costituisce una automatica e valida forma di promozione del territorio ottenuta praticamente, con il passaparola, ma con scarsissimi investimenti da parte degli enti pubblici, ma con notevoli effetti di risonanza positiva che, a cascata, possono interessare diversi comparti dell'economia turistica locale.

Interviene, quindi, Adriano De Ascentiis, nella sua funzione di Direttore della Riserva dei Calanchi d Atri, il quale, pone l'attenzione, rispetto al tema dibattuto, sulla centralità ed urgenza di tre aspetti imprescindibili per la realtà locale atriana:

- per ciò che attiene il futuro della Riserva, dopo aver tracciato un breve bilancio delle attività svolte negli ultimi anni, dal quale si evince un faticoso percorso di crescita della visibilità, dell'immagine e dello stesso numero di visitatori dell'area protetta, si rende indispensabile la organizzazione di momenti di formazione per gli imprenditori agricoli dell'intero territorio atriano che possono trarre vantaggi dalla certificazione ambientale dei loro prodotti così come, ormai, avviene per le produzioni come miele e formaggio pecorino, che provengono dalle aziende interne all'area protetta. E' necessario, infatti, richiamare la positività dell'esperienza di partnerariato attivata tra l'area protetta e gli agricoltori presenti al suo interno, fattore, questo, che rende piuttosto unica la situazione dell'Oasi di Atri, nella quale convivono armonicamente, dopo un primo periodo problematico, esigenze di tutela e bisogni dei produttori.
- una seconda necessità del mondo agricolo interessato alla promozione e difesa dei valori più autentici del territorio, però, è quella di avviare un processo di ri-conversione delle attività verso le produzioni di qualità, quelle biologiche e, soprattutto, così come alcuni esperimenti stanno già dimostrando, verso produzioni storiche ormai dimenticate che contribuiscono, oltre che alla difesa della bio-diversità, ed al ritorno delle attività agricole su terreni degradati e soggetti a problemi di tipo idrogeologico, anche al recupero i tradizioni e cultura enogastronomica del territorio, potendo tradursi in produzioni di nicchia, dunque di qualità, dunque potenzialmente interessanti per intercettare una domanda di mercato di fascia medio alta che è disposta a spendere di più pur di consumare prodotti della tradizione, certificati ambientalmente.
- Una terza proposta riguarda la necessità e la opportunità stessa di riportare la micro imprenditorialità, soprattutto, con riferimento ad attività artigianali legate alla economia agricola e ad attività di trasformazione delle filiere del settore

agroalimentare, nel centro storico. In tal modo il centro tornerebbe ad essere, oltre che vivo, non un luogo cartolina popolato da negozi ed attività sempre uguali a se stesse ovunque, ma, piuttosto, un vero e proprio laboratorio del territorio in cui vengono trasformati, commercializzati e proposti i prodotti del territorio con effetti importanti di vetrina naturale, fondamentali per incrementare l'appeal turistico della città.

In tal senso giova ricordare l'esempio positivo di Pienza, nel cui centro, negli ultimi anni sono tornate numerose attività legate alle vocazioni peculiari del contado, con effetti positivi anche sulla economia turistica che trova, complementariamente all'offerta culturale, anche una importante integrazione nel giro d'affari delle produzioni artigianali ed enogastronomiche di qualità.

E' necessario, però, sempre secondo De Ascentiis, che l'amministrazione operi al fine di invertire la tendenza al consumo di suolo, specie nelle aree vocate essenzialmente all'agricoltura, e che i produttori sviluppino una capacità di associazione e di consorzio, in una logica di sistema, che oggi è assente, anche al fine di superare alcune criticità del sistema produttivo locale, la più importante delle quali, senz'altro, è la frammentazione e la scarsità quantitativa dei prodotti di punta della locale filiera (formaggio, miele, liquirizia, olio, vino, ecc.).

Esistono numerose opportunità e possibilità in termini di aiuti e sostegni ad investimenti da ricercare nei programmi e nei bandi della comunità europea (si pensi ad esempio ai cosiddetti progetti Life ambiente) che finanziano progetti in cui l'imprenditorialità agricola tende ad una riconversione in senso di tutela e valorizzazione delle risorse ambientali e caratterizzazione dei prodotti nel senso della qualità, del recupero di coltivare pratiche di lavorazione storiche del territorio, dell'incremento della biodiversità e della biologicità delle produzioni.

PRODUZIONE

L'arch. Cilli, effettua una breve ricognizione funzionale a ricostruire il quadro dell'assetto produttivo del territorio atriano, con riferimento, in particolare alla condizione urbanistica ed infrastrutturale di alcuni poli in cui si concentra l'attività delle imprese del settore manifatturiero, richiamando anche i principali elementi di criticità dell'attuale assetto produttivo. L'arch. Cilli, quindi, invita, in particolare il Dott. Nicola Di Giovannantonio, nella sua qualità di rappresentante del mondo degli imprenditori nel settore industriale, a rappresentare un quadro della struttura del mondo della produzione nell'area atriana e, soprattutto, ad evidenziare esigenze e specifiche domande del settore, e, quindi, ad avanzare,

eventualmente, proposte funzionali ad elevare l'offerta di aree, spazi e strutture ed infrastrutture in grado di rendere più competitivo il settore produttivo locale, specie in questa fase di crisi.

Il Dott. Di Giovannantonio, chiamato in causa rispetto alle questioni ed alle problematiche che caratterizzano il mondo imprenditoriale, focalizza la sua attenzione su alcuni punti essenziali che si richiamano, di seguito, in sintesi:

- la prima questione che intendo considerare come riflessione principale in ogni ragionamento sulle prospettive di crescita o sulle necessità di riassetto di un sistema produttivo, riguarda il fatto che il territorio, con le sue risorse, il suo know how, le sue peculiarità (sedimentazione di storia, cultura, condizioni geografiche, patrimonio delle risorse umane, vocazioni) è un patrimonio irripetibile e non esportabile, anche nell'era della globalizzazione, del telelavoro, delle video conferenze e ciò rappresenta un valore indiscutibile, soprattutto in termini di capitale umano, per qualsiasi attività imprenditoriale (l'esempio più immediato in tal senso è quello della positiva esperienza della nota industria di componenti elettroniche che ha rivoluzionato l'intero assetto produttivo della piana di Catania, dando luogo alla cosiddetta Etna Valley, proprio a partire da un sapiente utilizzo delle risorse umane presenti nel territorio);
- una seconda considerazione, che fa da contrappunto alla precedente, specie nel nostro caso, riguarda, però, alcune caratteristiche strutturali che, purtroppo, connotano il mondo imprenditoriale della provincia di Teramo, ed in particolare quello di questa porzione del territorio provinciale, con le doverose eccezioni che anche ad Atri sono sotto gli occhi di tutti, e che è da considerarsi sicuramente come poco innovativo, poco propenso ad investimenti e all'assunzione di quel "vitale" rischio d'impresa, poco aperto ai problemi ma anche alle opportunità della internazionalizzazione, scarsamente ricettivo per tutto ciò che riguarda la innovazione ed i temi della ricerca e dello sviluppo e questi fattori ne limitano fortemente possibilità di crescita e di espansione;
- una ulteriore riflessione dev'essere compiuta a margine della necessità impellente di produrre una decisa inversione di tendenza che deve riguardare essenzialmente il tema della formazione ed in special modo quello della creazione di una nuova classe dirigente, ma anche della preparazione, secondo canoni internazionali che richiedono nuove figure e nuovi saperi, delle cosiddette maestranze, sempre più specializzate e qualificate, che deve riguardare i giovani residenti sul

- territorio anche al fine di evitare la emigrazione giovanile che caratterizza ancora le nostre terre da cui partono i più formati (diplomati e laureati che non trovano collocazione sul mercato);
- la formazione dovrà, però, da oggi in poi, tradursi in una migliore offerta scolastica ed essere concertata con tutti i soggetti che istituzionalmente sono competenti in materia di programmazione, sviluppo, pianificazione del territorio, oltre che di quei portatori di interesse che hanno a cuore le sorti del territorio e che sono coinvolti nella crescita economica dello stesso, quali università, enti di formazione, associazioni di categoria, imprese ecc., ciò al fine di evitare sovrapposizioni, inefficienze di sistema, sprechi e, soprattutto, di avviare una fase di programmazione delle attività formative che riesca ad individuare dei percorsi formativi “utili” poiché richiesti dal mercato e, perciò, tali da poter essere assorbiti, almeno in quota significativa, dal mondo delle imprese locali;
 - con riferimento alla particolare condizione delle imprese presenti sul territorio va detto che alcuni dei limiti principali sono quelli della dimensione eccessivamente ridotta delle imprese, della scarsa presenza di poli produttivi con caratteristiche di vero e proprio distretto, con importanti economie di scala e un sistema creditizio e della ricerca inadeguato, della bassa attitudine ad investimenti, soprattutto nel campo della innovazione;
 - ulteriori problemi, come ovvio, sono imputabili alla condizione di arretratezza del sistema infrastrutturale, sia esso stradale e della mobilità, più in generale, sia con specifico riferimento alla infrastrutturazione tecnologica delle aree che scontano una importante arretratezza, tutta da colmare, sul versante delle dotazioni delle reti per le comunicazioni e delle reti tecnologiche più avanzate in grado di trasferire notevoli quantità di dati;
 - a tal proposito la proposta operativa più concreta, piuttosto che riguardare la richiesta di nuove aree, con consumo di suolo spesso ingiustificato dalle performance delle imprese nel medio periodo, riguarda la necessità di programmare, in caso di eventuali espansioni, o, più significativamente, per percorsi di ristrutturazione - riqualificazione delle piattaforme produttive esistenti, la realizzazione di aree ecologicamente attrezzate, secondo i correnti canoni progettuali stabiliti da molte legislazioni di carattere regionale;
 - in ogni caso saranno necessari, anche per aree da riqualificare, interventi di bonifica, disinquinamento, dotazione di strutture (depuratori ed altre tecnologie in grado di abbattere gli impatti sull’ecosistema) e di pesante infrastrutturazione tecnologica funzionalmente allo sviluppo

di reti telematiche a banda larga e ad alta velocità e capacità, anche al fine di attrarre investimenti di imprese hi-tech;

- è indispensabile, inoltre, favorire investimenti sul territorio di attività produttive caratterizzate da alto contenuto di innovazione ed elevato profilo tecnologico, oltre che da produzioni innovative con cicli del prodotto in fase ascendente, che sviluppino possibilmente brevetti italiani e brevetti maturati nell'ambito dei centri di ricerca universitari, che siano caratterizzate da una struttura societaria che valorizzi la presenza, anche tra gli stessi investitori, di giovani e donne e che posseda strutture interne di R&S, in grado di aprirsi e collaborare con il mondo della ricerca sia accademica che di matrice aziendale.

A conclusione del dibattito vero e proprio intervengono entrambi i rappresentanti delle due categorie professionali presenti, i quali, tra l'altro, hanno assistito con interesse e partecipazione all'intera discussione.

L'Ing. Leo De Santis, in rappresentanza dell'Ordine provinciale degli Ingegneri di Teramo, ringrazia il gruppo di Piano e l'Amministrazione di Atri per l'invito a partecipare al Focus ed esprime un giudizio molto positivo sull'intera attività del Piano Strategico di Atri, riservandosi sin d'ora la possibilità di intervenire, in seguito, nell'ambito di ulteriori attività, ed in special modo partecipando ad iniziative ulteriori più specificatamente rivolte ad approfondire aspetti tecnici relativi ad eventuali temi di interesse dei tecnici iscritti, in rappresentanza dell'ordine, o di promuovere, più attivamente e proficuamente, la stessa partecipazione degli iscritti presenti sul territorio, al fine di contribuire in modo più utile ed efficace alla discussione ed a successive fasi di elaborazione progettuale che dovessero svilupparsi all'interno di ulteriori tavoli tematici.

L'Ing. De Santis, inoltre, sin d'ora aderisce alla richiesta del coordinatore di Piano, Arch. Ronci, di sottoscrivere un protocollo funzionale ad attivare una adesione stabile ed un vero e proprio partnership con il Piano Strategico della città di Atri.

Anche il Geom. Maurizio Sacripante, che prende la parola subito dopo l'Ing. De Santis, esprime la sua soddisfazione per la possibilità che è stata data al Collegio, attraverso la sua persona, di partecipare a questo incontro tematico. Anche il Presidente Sacripante sottolinea la bontà dell'iniziativa del Piano Strategico della città di Atri, ravvisandolo come una straordinaria occasione di collaborazione tra professionisti, enti locali e forze imprenditoriali, e ribadisce l'intenzione ferma del collegio ad attivare ulteriori iniziative concordate, nel proseguo dell'attività di piano, e finalizzate a sviluppare idee e

proposte nella cui elaborazione sia riconoscibile il contributo dei professionisti, ed in particolare di quello dei colleghi presenti sul territorio.

Alle ore 13,25. L'Arch. Cilli, preso atto che l'ampia discussione ha coinvolto tutti i presenti su tutti i punti che costituivano delle sollecitazioni alla riflessione comune e che si sono registrate, oltre che utilissime considerazioni, anche e, soprattutto, interessanti proposte da approfondire durante la vera e propria elaborazione di idee e proposte che competerà alla seconda fase del piano, scioglie la seduta, ricordando che il contenuto dei lavori e degli interventi resi durante la mattinata, verrà verbalizzato e veicolato quanto prima ai presenti, per poi, successivamente ad una revisione (con possibilità di integrazione) e sottoscrizione dello stesso, essere pubblicato sul sito del piano, a beneficio di tutti gli interessati.

		PROBLEMI	LINEE/PROPOSTE PROGETTUALI	ESEMPI E BUONE PRATICHE
MOBILITA' SOSTENIBILE	Trasporto Pubblico Locale	<ul style="list-style-type: none"> • i servizi di TPL, specie quelli ARPA, sono tarati oggi, esclusivamente sulla domanda effettiva e non su quella potenziale; • linee di servizio del TPL che addensano corse verso le direttrici lungo l'asse costiero penalizzando le aree più interne; • presenza rilevante di tratte, nelle aree interne, caratterizzate da numerose corse con vettori che viaggiano sostanzialmente senza passeggeri; • scarsa cultura nell'utilizzo del sistema di trasporto pubblico caratteristica della popolazione locale che fa ricorso eccessivo all'uso del mezzo privato; • mancanza di un adeguato piano di comunicazione dei servizi rivolto agli utenti da parte del gestore del TPL (ARPA), soprattutto con riferimento a info su corse, servizi ed orari, oltre che difficoltà a reperire punti vendita dei tickets; • cattive condizioni del patrimonio infrastrutturale (strade scarsamente mantenute); • difficoltà a localizzare le fermate che, tra l'altro, non risultano adeguatamente attrezzate); 	<ul style="list-style-type: none"> • entrata in vigore del nuovo piano di bacino per la mobilità provinciale a seguito della delega regionale in materia di trasporti; • ripensamento integrale del sistema del TPL secondo un modello che prevede la linea dorsale lungo l'ambito costiero ed un sistema di linee adduttrici dall'interno; • possibilità di utilizzare vettori di dimensioni più contenute per assicurare alcuni servizi sulle linee meno frequentate dall'interno verso le adduzioni sulla costa; • possibilità di sub – appaltare a ditte private alcuni servizi sulle linee locali minori; • necessità di indagare sulle reali esigenze di particolari utenze e relativa pianificazione di servizi gestiti, ad esempio, su base intercomunale; • sperimentazione di sistemi di servizio fondati sulle cosiddette "linee a chiamata"; • maggiore elasticità da parte del soggetto gestore del TPL (ARPA) nell'autorizzare ed istituire nuove fermate, specie in aree rurali; • pianificare e programmare i servizi di TPL, in base ad aree territoriali più vaste (macroaree) e con un approccio tale da privilegiare una necessaria integrazione tra 	<ul style="list-style-type: none"> • Sistema di trasporto pubblico regionale delle regioni Emilia Romagna e Toscana • Sistema dei servizi a chiamata del TPL gestito presso le comunità montane dell'Alto Sangro, della alta Val Trebbia, del comprensorio Alto Tanaro – Bormida; • Sistema dei percorsi ciclopedonali ed escursionistici con funzione di promozione turistica del territorio presso la Provincie di Trento, Ferrara, ed il comprensorio della montagna dell'Oltrepo pavese (ma in tal senso gli esempi sono davvero numerosi e tutti molto significativi in positivo).

			<p>pianificazione urbanistica e programmazione dei servizi di mobilità;</p> <ul style="list-style-type: none"> • adeguare il TPL ad un sistema di intermodalità che dev'essere ancora realizzato specie, nell'area a nord di Pescara, attraverso la realizzazione del sistema di trasporto pubblico metropolitano in sede propria e di tipo ecologico; • incrementare la infrastrutturazione tecnologica del territorio ed il telelavoro al fine di ridurre gli spostamenti con vettori privati; • dotare il territorio atriano e, più in general, dei comuni interni di maggiori funzioni e servizi (sportelli) al fine di contenere la domanda di mobilità; • realizzazione di un sistema integrato di piste ciclopedonali e di percorsi ciclabili anche con funzione di sistema integrato delle risorse ambientali e paesaggistiche in chiave turistica. 	
	Viabilità	<ul style="list-style-type: none"> • condizione oggettivamente difficile del sistema infrastrutturale locale dovuta a fattori orografici e di natura geomorfologica; • scarsa attività manutentiva sul patrimonio esistente; • insufficiente efficienza di rete e di sistema nei collegamenti stradali tra Atri capoluogo 	<ul style="list-style-type: none"> • avvio di un programma di manutenzione straordinaria e di interventi di riqualificazione del patrimonio stradale; • possibilità di realizzazione del nuovo collegamento (ponte e viabilità) tra Fontanelle (Stracca) e il casello di Roseto S. Lucia; • possibilità di realizzare ex novo interventi 	<ul style="list-style-type: none"> •

		<p>e le frazioni dell'area settentrionale;</p> <ul style="list-style-type: none"> • inefficienze di sistema ravvisabili nel collegamento tra Atri e il casello A14 di Roseto ed, in generale, la vallata del Vomano. 	<p>di potenziamento della rete comunale tra Casoli e Borgo S. Maria di Pineto (casello A14);</p> <ul style="list-style-type: none"> • necessità del completamento degli interventi di adeguamento della ex SS 553; • possibilità di realizzare interventi di miglioramento del patrimonio infrastrutturale presso: <ul style="list-style-type: none"> - ambito del fondovalle Piomba; - ambito del capoluogo (realizzazione collegamento diretto extra urbano tra la ex 553 e la strada Atri-Pineto); - ambito del capoluogo attraverso la realizzazione di una viabilità extraurbana alternativa all'attuale Viale Aldo Moro al fine di potenziare la direttrice della ex SS 553 	
IDENTITA' URBANA E RECUPERO DELLA CENTRALITA' TERRITORIALE		<ul style="list-style-type: none"> • tendenza al ritorno in centro, come meta residenziale, ostacolata da prezzi e da inadeguatezza dell'offerta immobiliare; • prezzi troppo elevati relativamente al patrimonio dell'edilizia rurale e contemporanea contrazione del mercato di acquirenti stranieri; • l'insediamento e gli interventi di investitori locali e stranieri non risultano sufficientemente regolamentati; 	<ul style="list-style-type: none"> • investire nella formazione culturale dei giovani; • coinvolgimento di tutti gli attori del territorio in un processo sinergico di valorizzazione delle risorse locali anche e soprattutto in funzione della creazione di una immagine di Atri come città ospitale; • puntare ad una immagine turistica integrata fondata dalla pluralità delle risorse territoriali e, comunque, sviluppare 	<ul style="list-style-type: none"> • uno degli esempi più validi, citati anche dagli intervenuti al Focus, è quello di Pienza, in provincia di Siena, ma sono innumerevoli (anche in Abruzzo, si pensi a Pescocostanzo) i casi in cui il recupero di una forte identità urbana fondato sulla rilettura delle risorse storico culturali ed ambientali, ha prodotto il recupero di una centralità territoriale che si alimenta anche di un indubbio e decisivo appeal turistico.

		<ul style="list-style-type: none"> • il centro storico è teatro di alcuni particolari tipi di disagio sociale quali, ad esempio, una forte dipendenza da alcol e stupefacenti dei giovani; • si registra una scarsa programmazione e continuità nelle azioni di tutela e valorizzazione del patrimonio storico culturale, urbanistico e paesaggistico; • il turismo attualmente è fondato solo o quasi esclusivamente sullo sfruttamento del brand coincidente con il prodotto cattedrale; 	<p>anche il turismo religioso non fondandolo sulla sola potenzialità del richiamo esercitato dai tesori della cattedrale;</p> <ul style="list-style-type: none"> • recuperare, secondo criteri ecologici, l'edificio nell'ambito agricolo; • valorizzare il patrimonio storico architettonico esistente attraverso interventi mirati di elevato contenuto qualitativo in grado di generare effetti positivi di emulazione; • dar vita ad una fondazione che si applichi, nel lungo periodo, a delineare un programma di rifunzionalizzazione della struttura ospedaliera di Atri e dei suoi servizi; • progressiva trasformazione dell'ospedale in struttura funzionale al primo soccorso di eccellenza e alla erogazione di servizi specialistici e particolarmente qualificati rivolti alla popolazione anziana; • puntare a sviluppare anche la funzione di Città Campus per la creazione di corsi di formazione di alta specializzazione che sfruttino la presenza dell'università ad Atri; • rifunzionalizzare il complesso del Centro Turistico Integrato di località Colle Sciarra. 	
--	--	---	--	--

PAESAGGI		<ul style="list-style-type: none"> • eccessiva antropizzazione del territorio rurale ed elevato consumo di suolo; • scarsa qualità degli interventi edilizi recenti effettuati, in ambito rurale; • scarsa capacità di valorizzazione dei prodotti tipici della filiera enogastronomica di qualità; • insufficiente posizionamento dell'offerta turistica atriana nel mercato e scarsa efficacia (o inesistenza) di politiche coordinate di marketing territoriale; • scarsa di strutture ed infrastrutture funzionali ad una visita approfondita del territorio attraverso percorsi lenti ed alternativi a quelli automobilistici. 	<ul style="list-style-type: none"> • avviare programmi di formazione per gli agricoltori; • continuare a promuovere forme di collaborazione attiva tra imprenditori agricoli e gestori della Riserva dei Calanchi; • incrementare in quantità e qualità le produzioni della filiera eno-gastronomica di qualità per affermare sul mercato dei prodotti in grado di promuovere il territorio; • riportare nel centro storico di Atri attività micro imprenditoriali ed artigianali impegnate nella trasformazione dei prodotti agricoli o nella realizzazione di prodotti d'artigianato o di utilità all'economia rurale; • evitare consumo di suolo ulteriore e puntare sulla ristrutturazione di qualità del patrimonio rurale storico anche per sviluppare la residenzialità turistica in ambito diffuso; • creare una rete di percorsi escursionistici, didattici e funzionali alla pratica di attività sportive en plein air, al fine di consentire una maggiore conoscenza del territorio da parte di segmenti turistici di nicchia; • promuovere la redazione di progetti innovativi funzionali ad intercettare finanziamenti comunitari in materia di riqualificazione e valorizzazione del 	<ul style="list-style-type: none"> • Le buone pratiche relativamente ad azioni come quelle evidenziate nel campo delle proposte sono tantissime ed è, perciò, inutile riferirsi a qualcuna in particolare.
----------	--	--	---	---

			patrimonio ambientale – paesaggistico.	
PRODUZIONE		<ul style="list-style-type: none"> • sistema imprenditoriale poco innovativo e propenso ad effettuare investimenti sulle risorse umane; • scarso o insufficiente collegamento tra mondo della formazione e istruzione e mondo del lavoro; • inesistente politica di distretti; • bassa propensione all'utilizzo delle nuove tecnologie ed alle investimento nei settori di Ricerca e sviluppo. 	<ul style="list-style-type: none"> • considerare il territorio come un patrimonio irripetibile e non esportabile unitamente alle sue risorse umane ed alle sue peculiarità di sistema; • investire sul capitale umano e sulla formazione indirizzando i giovani verso le professioni ad alto contenuto d'innovazione che sono le più richieste dal mondo della produzione e dal mercato in generale; • integrare la programmazione degli investimenti e delle attività economiche con quella della formazione e dell'istruzione attraverso politiche coordinate che riuniscano tutti gli attori del territorio (Università, scuola, enti pubblici, centri di ricerca, imprese, associazioni di categoria, enti di formazione, sindacati); • evitare inutile consumo di suolo e sviluppare, eventualmente, nuove aree sul modello delle A.P.E.A., privilegiando l'insediamento di imprese caratterizzate da produzioni innovative e da forte componente di Ricerca e Sviluppo e di quelle impegnate nell'utilizzo di fonti energetiche alternative, energeticamente autonome, o di quelle che utilizzano protocolli di produzione ambientalmente ed 	<ul style="list-style-type: none"> • una buona pratica, in grande scala, è rappresentata dalla genesi, dalle dinamiche e dalle similitudini relative alle condizioni del territorio nell'ex ante, e dal successo del distretto del silicio, nella piana di Catania.

			<p>eticamente certificati;</p> <ul style="list-style-type: none"> • favorire l'imprenditorialità giovanile e femminile orientata verso l'innovazione, l'uso di tecnologie, la propensione a valorizzare brevetti universitari prodotti dal mondo scientifico nazionale; • Favorire l'infrastrutturazione tecnologica (comunicazioni) delle aree produttive ed effettuare interventi di adeguamento, potenziamento e razionalizzazione delle dotazioni infrastrutturali (viabilità) di servizio alle aree produttive. 	
--	--	--	---	--