POR FESR ABRUZZO 2014 - 2020

Asse VII

“SVILUPPO URBANO SOSTENIBILE”

STRATEGIA DI SVILUPPO URBANO SOSTENIBILE DELLA CITTA’ DI PESCARA

GIUGNO 2017

1. ANALISI DEL CONTESTO URBANO E IDENTIFICAZIONE DEI PRINCIPALI PROBLEMI E SFIDE POLITICHE

L'analisi deve essere effettuata in relazione alle 5 sfide definite nell'articolo 7 del regolamento FESR 1301/2013 e cioè: 1) economica, 2) ambientale, 3) climatica, 4) sociale, 5) demografica.
L'analisi deve essere inoltre accompagnata da tavole statistiche, grafici, mappe, ecc. utili a rappresentare sinteticamente gli elementi considerati.

1.1. La Città di Pescara: Inquadramento generale

Inquadramento complessivo della città: collocazione geografica, superficie territoriale, orografia, ecc.
Utilizzare dati statistici e referenziati in grado di rappresentare e definire il contesto e le sfide della città.

Situata lungo la costa adriatica, in posizione centrale rispetto al Mare omonimo, Pescara è città costiera e città fluviale, sviluppatasi topograficamente con un profilo a "T" disegnato lungo l'asse meridiano litoraneo e trasversalmente lungo l'asta valliva del fiume Pescara. E' altresì città di pianura, cresciuta nello spazio di colmata alluvionale, e raggiunge il suo punto di massima altitudine (187 m) nella sezione collinare con una superficie areale complessiva pari a 34.36 kmq. Tale ridotta estensione, si traduce in una elevata densità di popolazione che, nel 2016, raggiunge i 3.526 ab/kmq, confermandosi tra le aree urbane a più alta concentrazione d'Italia.
L'ottima posizione geografica, dunque, è sempre stata alla base della sua crescita che, nel secondo Dopoguerra, l'ha proiettata al vertice della armatura urbana regionale con una popolazione che negli anni Settanta supererà i centomila abitanti. Lo stesso stemma civico ("Haec est civitasAterni, porta Aprutii et sera regni") ne esalta il ruolo della posizione definendola "porta d'Abruzzo", punto d'incontro tra le popolazioni della costa e quelle che discendono dalle zone montane, mentre ancora oggi la sua identità trova forza nella centralità della sua dimensione relazionale e nella sua funzione erogatrice di servizi per un ampio territorio, proprio in ragione della posizione privilegiata di incrocio tra corridoio adriatico e trasversale centro-meridionale tra i due mari.

La città di Pescara, dopo aver vissuto la fase "agglomerativa" con la riunificazione nel 1927 dei due centri di Castellammare Adriatico e Piscaria e la contestuale elevazione a capoluogo di provincia, si è subito imposta a scala regionale – nonostante le battute d'arresto causate dalla crisi degli anni Trenta e dalle distruzioni belliche – come terminale dei flussi migratori interni, facendo registrare una impressionante crescita edilizia alimentata, altresì, da una dinamica naturale positiva propria della popolazione rurale inurbata.
Nel ventennio 1931-1951 la città registrò un incremento demografico di oltre il 70%, superando i 65.000 abitanti, mentre la crescita dei successivi decenni avrebbe oltrepassato il 100%, raggiungendo il massimo di popolamento nel 1981 (con oltre 131.000 abitanti).
Gli anni Ottanta segnarono una inversione di tendenza dettata da un ridimensionamento demografico (di circa il 7%) ascrivibile, però, ad un discreto processo di redistribuzione della popolazione a vantaggio dei comuni limitrofi, confermando una fase di suburbanizzazione con decentramento assoluto sostenuta da un parallelo progressivo decentramento economico-produttivo. Decentramento rafforzato, oltretutto, dall'emergere, secondo il tipico modello di sviluppo adriatico, di ambiti areali misti, guidati, in parte, dalla programmazione comprensoriale e, in parte, dal puro spontaneismo. Si buttavano, cosi, le basi demografico-insediative della futura area metropolitana pescarese alimentata dalla vivacità demografica dei comuni di prima cintura (Montesilvano, Spoltore, San Giovanni Teatino, Francavilla al Mare) e di quelli di seconda cintura (Città Sant'Angelo, Silvi, Cappelle sul Tavo, Collecorvino, Moscufo, Pianella, Cepagatti, Torrevecchia Teatina).
La maturità urbana pescarese si confermerà non tanto nel saldo demografico quanto in quello funzionale, con un trend tipico delle città postindustriali caratterizzate da un profilo occupazionale di tipo prevalentemente terziario (oltre l'80%) e da un saldo ampiamente positivo dei flussi pendolari.

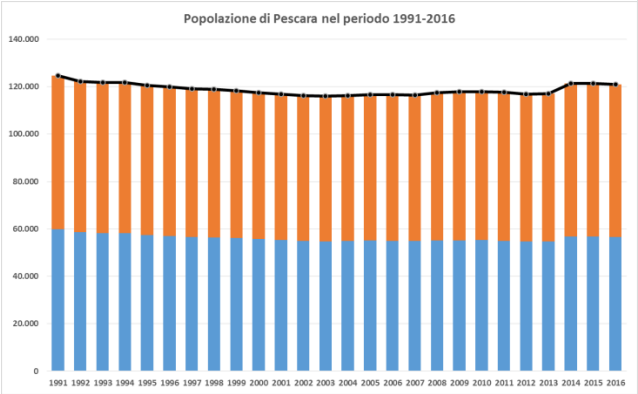
1.1.1. Caratteristiche demografiche

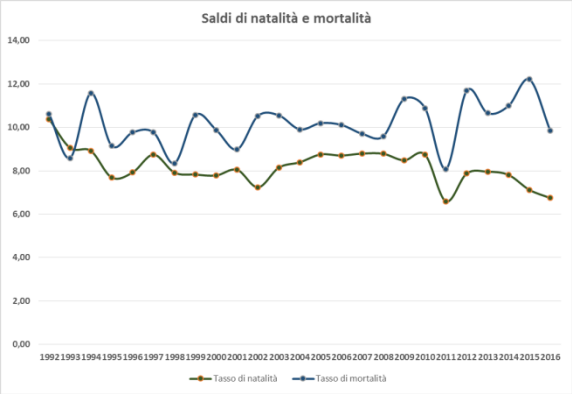
Descrivere le caratteristiche della popolazione residente e, in particolare: movimento intercensuario, saldo naturale e migratorio, indici demografici, distribuzione popolazione per fasce di età, sesso e stato civile, grado di istruzione ecc.

L'andamento demografico a partire dagli anni Novanta conferma la tendenza ad un ridimensionamento progressivo, sebbene di lieve entità fino al 2003, anno in cui si comincia a registrare una ripresa che ha portato la popolazione ad assestarsi intorno ai 120.000 abitanti (121.014 nel 2016). Tale incremento è da ascriversi alla vivace dinamica migratoria, come testimoniato dal saldo relativo, che ha proiettato Pescara tra le città scelte dai flussi di immigrati con valori incidenti soprattutto per quanto riguardo la struttura per età della popolazione. In particolare, gli anni più attrattivi, in tal senso, sono stati il 2007 (+ 1.054) e il 2013 (+4.563) (dati che, per certi versi, possono apparire persino anomali!), mentre il saldo naturale negativo tende a confermare l'immagine di una città dal tipico profilo occidentale caratterizzata da bassi tassi di natalità e da alti tassi di mortalità. Sempre nell'ottica del profilo urbano occidentale, è da leggere e interpretare la maggiore consistenza del peso della popolazione femminile con una tendenza di genere che si assesta su un rapporto uomo/donna che, per il 2016, è di 1.14.

Anno	Maschi	Femmine	Totale
1991	59.789	64.786	124.575
1992	58.526	63.670	122.196
1993	58.271	63.586	121.857
1994	58.140	63.635	121.775
1995	57.423	63.154	120.577
1996	56.981	62.890	119.871
1997	56.564	62.578	119.142
1998	56.351	62.487	118.838
1999	56.080	62.159	118.239
2000	55.670	61.735	117.405
2001	55.306	61.436	116.742
2002	54.920	61.369	116.289
2003	54.803	61.173	115.976
2004	54.882	61.429	116.311
2005	55.028	61.692	116.720
2006	55.009	61.636	116.645
2007	54.997	61.516	116.513
2008	55.092	62.364	117.456
2009	55.149	62.632	117.781
2010	55.258	62.613	117.871
2011	55.017	62.614	117.631
2012	54.647	62.199	116.846
2013	54.804	62.287	117.091
2014	56.843	64.482	121.325
2015	56.846	64.520	121.366
2016	56.638	64.376	121.014

Anno	Popolazione al 1° gennaio	Nati	Morti	Saldo Naturale	Saldo Migratorio	Popolazione a fine periodo
1992	122.196	1.267	1.295	-28	-311	121.857
1993	121.857	1.105	1.048	57	-139	121.775
1994	121.775	1.088	1.413	-325	-873	120.577
1995	120.577	938	1.116	-178	-528	119.871
1996	119.871	967	1.192	-225	-504	119.142
1997	119.142	1.067	1.192	-125	-179	118.838
1998	118.838	966	1.018	-52	-547	118.239
1999	118.239	955	1.290	-335	-499	117.405
2000	117.405	950	1.206	-256	-407	116.742
2001	116.742	982	1.096	-114	-339	116.289
2002	116.289	883	1.285	-402	89	115.976
2003	115.976	994	1.288	-294	629	116.311
2004	116.311	1.024	1.209	-185	594	116.720
2005	116.720	1.068	1.244	-176	101	116.645
2006	116.645	1.062	1.234	-172	40	116.513
2007	116.513	1.073	1.184	-111	1.054	117.456
2008	117.456	1.072	1.170	-98	423	117.781
2009	117.781	1.035	1.380	-345	435	117.871
2010	117.871	1.067	1.329	-262	22	117.631
2011	117.631	804	986	-182	-283	117.166
2012	116.846	961	1.427	-466	711	117.091
2013	117.091	971	1.300	-329	4.563	121.325
2014	121.325	953	1.341	-388	429	121.366
2015	121.366	869	1.490	-621	269	121.014
2016*	121.014	823	1.201	-378	-485	120.151
* dato 2016 fino a novembre						

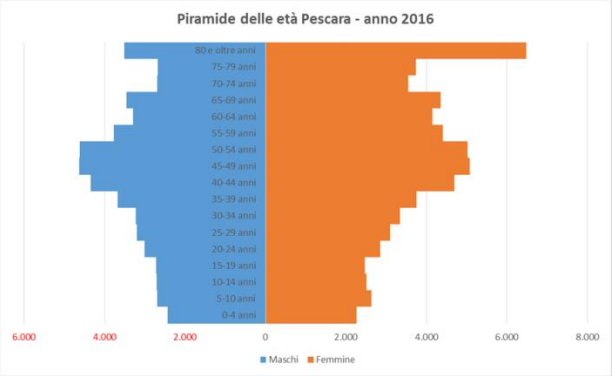


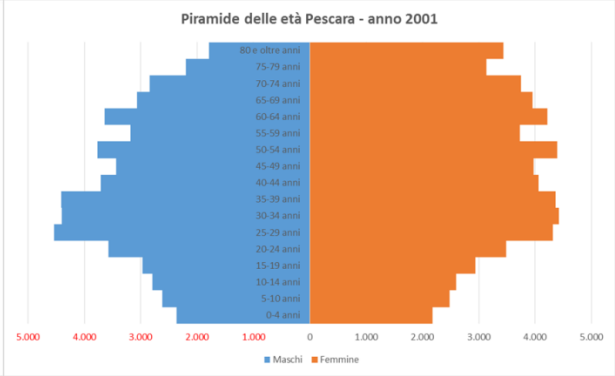


La struttura per età della popolazione denuncia una **età media** al 1° gennaio 2016 di circa 46 anni, con due fasce quinquennali di massimo, la prima compresa fra 45 e 49 anni con circa l'8% della popolazione totale inclusa in essa, e quella sopra gli 80 anni, dove si registra una percentuale di poco superiore all'8% del totale.

Volendo esprimere una differenziazione per genere, si nota che per i maschi, la **piramide delle**

etàraggiunge il massimo nelle fasce di età comprese fra i 40 e i 54 anni, che assommano il 24% della popolazione maschile totale, mentre per le femmine si hanno due massimi, il primo nelle fasce d'età fra i 45 e i 54 anni, con una percentuale di circa il 16% del totale, e il secondo nella fascia d'età oltre gli 80 anni, con una percentuale di circa il 10% del totale.





L'età media è di poco meno di 46 anni, con una differenziazione molto marcata fra i maschi (età media di 44 anni) e le femmine (età media di 48 anni).

Passando ad esaminare alcuni indicatori significativi, si evidenzia innanzitutto che **l'indice di struttura della popolazione attiva** è al 2016 pari a 140,5, ovverosia la popolazione in età 40-64 anni è superiore a quella 15-39 anni; tale situazione non appare ottimale perché è più elevata del valore nazionale, pari a 132,3 e, inoltre, si può prevedere nell'immediato futuro un ulteriore peggioramento, con conseguenti problemi di ricambio nei posti di lavoro.

Tale difficoltà nel **ricambio** è evidenziata ancora di più dal tasso apposito che misura il rapporto fra la popolazione più vicina all'età pensionabile (55-64 anni) e la popolazione più vicina all'ingresso nel mondo del lavoro (15-24 anni): il valore di Pescara è di 141,3, mentre il valore nazionale è sensibilmente inferiore e pari a 130,9.

Altro indicatore da evidenziare è **l'indice di vecchiaia**, pari nel 2016 a 200 nel comune di Pescara, mentre il dato nazionale è ancora una volta sensibilmente più contenuto e pari a 161,4; la struttura demografica mostra una situazione critica in cui la popolazione sopra i 65 anni è ormai il doppio di quella sotto i 14 anni, con valori peggiorati sensibilmente negli ultimi tempi.

Infine, **l'indice di dipendenza strutturale**, ovvero il confronto fra popolazione in età non lavorativa (fasce 0-14 anni e 65 e oltre) e quella in età lavorativa (15-64 anni) è pari a 60,6, in confronto al valore nazionale pari a 55,5; su tale dato pesa soprattutto il valore degli anziani, visto che l'indice di dipendenza relativo solo agli anziani per Pescara è pari al 40,4, mentre per l'Italia nel complesso risulta essere di 34,3.

In un confronto con i dati al 1° gennaio 2001 si nota che la popolazione era molto più giovane, con un massimo nella fascia 25-39 anni (in complesso circa il 22% del totale comunale), a rimarcare ancora una volta il forte processo di invecchiamento negli ultimi anni.

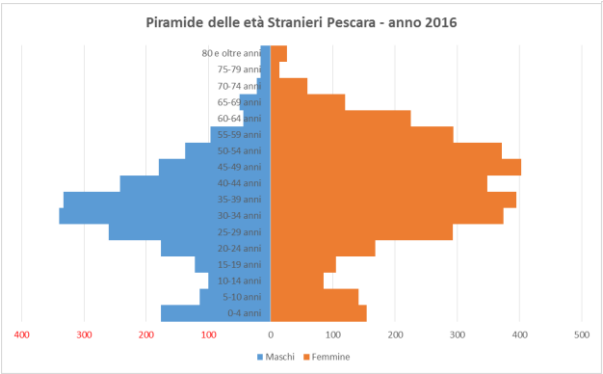
La presenza degli immigrati **stranieri** a Pescara risale ai primi anni Settanta, in linea con quanto accadeva anche in altri centri costieri nazionali, quando, in concomitanza con il turismo balneare, l'opportunità reddituale offerta dal commercio ambulante attraeva soprattutto popolazione maschile nordafricana dedita, perlopiù, alla vendita di articoli artigianali tipici dei Paesi di provenienza. Bisognerà, tuttavia, attendere gli anni Ottanta (con 350 stranieri residenti censiti nel 1991) per assistere al formarsi di gruppi etnici con un più stabile rapporto di integrazione (soprattutto economica) con il territorio, come nel caso della Comunità cinese - la cui visibilità immediata ha trovato riscontro nelle attività economiche di ristorazione -, o di quella iraniana di ceto medio-alto attratta dalla presenza del Polo universitario di Chieti-Pescara quale ambito formativo associato spesso ad una attività lavorativa legata soprattutto alla vendita di tappeti orientali (Fuschi e Scorrano, 2008).

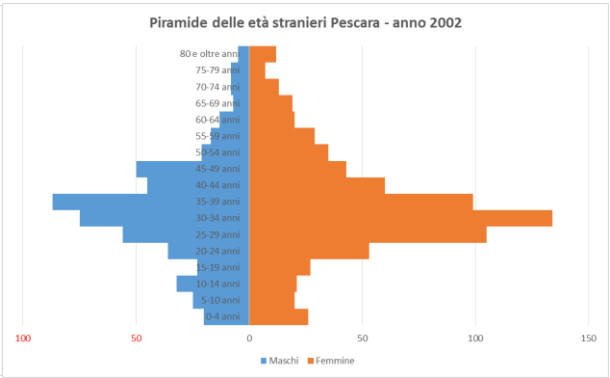
Saranno gli anni Novanta a decretare un accrescimento e arricchimento dei flussi migratori con l'arrivo di nuove Comunità: nel 2001, infatti, Pescara segnala un incremento del 250% con una popolazione

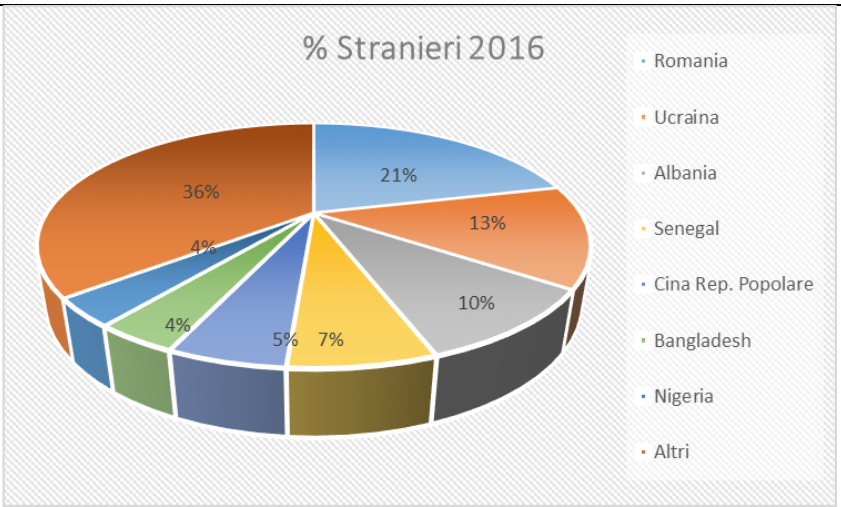
straniera residente di ben 1.235 unità e l'avvio di un processo ininterrotto di crescita (salvo piccoli flessi che decisamente non sminuiscono la positività della tendenza) che porterà la popolazione straniera ad attestarsi sulle 6.000 unità nel 2016 (pari al 5% circa della popolazione cittadina) con un incremento del 380% rapportato al 2002. Tra le Comunità più rappresentate, oggi, sicuramente l'effetto vicinato gioca accora un ruolo importante laddove la maggiore rappresentatività appartiene proprio ad alcuni Paesi dell'Est Europa quali Romania, Ucraina e Albania (anche per la tipologia di offerta di lavoro: servizi domestici e di assistenza alla persona, confermata altresì dalla femminilizzazione della componente demografica straniera), seguiti da Senegal, Cina, Bangladesh e Nigeria.

Considerazioni interessanti derivano dall'analisi delle piramidi delle età della popolazione straniera valutata in un confronto temporale 2002-2016, laddove si delinea in modo evidente il processo di stabilizzazione degli immigrati, con una quota crescente della componente attiva e quello legato alla vitalità del tasso di natalità. Ancora più significativa la piramide dell'età italiani-stranieri che mostra in modo inequivocabile una tipica struttura urbana occidentale caratterizzata da una popolazione autoctona invecchiata e poco fertile a confronto con una componente straniera particolarmente attiva nella procreazione e ben strutturata sulle fasce di età giovanili.

Evoluzione del numero degli stranieri			
Anno	Maschi	Femmine	Totale
2002	528	723	1.251
2003	503	715	1.218
2004	597	1.008	1.605
2005	698	1.144	1.842
2006	815	1.292	2.107
2007	858	1.276	2.134
2008	1.135	1.714	2.849
2009	1.351	2.071	3.422
2010	1.528	2.289	3.817
2011	1.620	2.512	4.132
2012	1.609	2.514	4.123
2013	1.792	2.789	4.581
2014	2.286	3.401	5.687
2015	2.411	3.526	5.937
2016	2.425	3.576	6.001







Per quanto attiene all'**istruzione**, si osserva un profilo molto elevato, con una quota di popolazione di 6 anni e più con istruzione terziaria pari al 20% al censimento 2011, di molto superiore alla media nazionale che denota un valore pari all'11%.
Tale dato, confrontato con il corrispondente dato del 2001 pari al 14% evidenzia un trend di sviluppo sicuramente importante, indicatore di un'attrazione pronunciata della città verso le fasce di popolazione con istruzione più elevata.
Alla scala opposta, la contrazione nei livelli più bassi di istruzione va però letta sotto due punti di vista: il primo nell'ordine naturale del ciclo di vita che nel corso del tempo va a ridurre la popolazione anziana compresa nelle fasce di età in cui non vigeva l'obbligo di istruzione; dall'altra il progressivo restringimento delle classi di età più giovani, che mostra già probabilmente una prima riduzione nel numero degli alunni nei primi livelli scolastici.

Descrizione	Anno 2011			Anno 2001
	Maschi	Femmine	Totale	Totale
Popolazione residente - totale di 6 anni e più	51.858	59.480	111.338	110.918
Popolazione residente con laurea vecchio e nuovo ordinamento + diplomi universitari + diplomi terziari di tipo non universitario vecchio e nuovo ordinamento	10.024	12.281	22.305	15.573
Popolazione residente con diploma di scuola secondaria superiore (maturità + qualifica)	18.754	19.614	38.368	35.710
Popolazione residente con media inferiore	12.650	11.504	24.154	26.368
Popolazione residente con licenza elementare	7.219	11.024	18.243	22.775
Popolazione residente - alfabeti privi di titoli di studio	2.985	4.531	7.516	9.512
Popolazione residente - analfabeti	226	526	752	980

L'analisi dei dati relativa alla città di Pescara condotta a scala "macro" consente di riflettere sulle diverse territorialità che la compongono su base circoscrizionale. Il riferimento è alle tre circoscrizioni ASC (Aree Sub Comunali) di fonte Istat di Castellammare, Porta Nuova e Colli con una lettura di dati necessariamente censuaria.
Il riferimento all'ultimo anno censuario, il 2011, consente di fotografare una distribuzione demografica squilibrata a tutto vantaggio dell'area di Porta Nuova, mentre Castellammare e Colli si equivalgono, seppur con un maggior popolamento nella circoscrizione di Castellammare che, risulta, peraltro, quella con il maggior carico di popolazione anziana come testimoniato dall' indice di vecchiaia (264%) a significare che su 100 giovani di età fino ai 14 anni, pesano ben 264 anziani (popolazione con età di 65 anni e oltre); Porta Nuova, per contro, è quella con l'indice di vecchiaia più basso (173%), sebbene tutti i valori dell'area urbana risultano ampiamente superiori alla media nazionale (145%). Specularmente, l'indice di dipendenza economica registra il valore massimo sempre a Castellammare, con ben 68 inattivi su 100 giovani attivi, mentre più contenuti sono i valori delle fasce demografiche di inattività delle altre due circoscrizioni (54 per Colli e 56 per Porta Nuova).

Circoscrizioni	Popolazione	Maschi	Femmine
Porta Nuova	52.334	24.871	27.463
Colli	31.584	15.028	16.556
Castellamare	33.248	14.913	18.335
Totale Pescara	117.166	54.812	62.354

1.1.2. Il sistema dell'istruzione e della ricerca

Descrivere il sistema scolastico: numero di scuole, pubbliche e private, per grado, Università, eventuali centri di ricerca pubblici e privati, numero di alunni/studenti, ecc.

Pescara si conferma città dalla vocazione scolastica diversificata (pur sapendo che l'analisi vale per l'intero hinterland pescarese, ovverosia tenendo conto della funzione attrattiva degli istituti superiori cittadini verso i comuni della più ampia urbana Pescara-Chieti), con ben cinque licei che assorbono il 52% degli alunni iscritti nell'A.S. 2016/2017, contro il 48% degli iscritti agli istituti tecnici e professionali.
Tuttavia, ad un'analisi di dettaglio, la scelta del liceo scientifico si conferma come prioritaria (2.854 iscritti), garantita dalla presenza di ben due istituti, seguita da quella rivolta verso l'istituto alberghiero (1.683 iscritti), a conferma, come detto, della pluralità del percorso formativo.
Circa l'istruzione scolastica di base, fortemente legata al concetto della prossimità geografica, spicca per numerosità di iscritti l'Istituto Comprensivo n. 5, seguito dall'I.C. n. 9 e dall'I.C. n. 6. Le motivazioni possono ascriversi alla eventuale offerta del tempo pieno, alla maggiore numerosità di bambini in età scolare del quartiere di riferimento, oltre che alla estensione territoriale dell'istituto.

ISTITUZIONE SCOLASTICA	ALUNNI SC. INF.	ALUNNI SC.ELEM.	ALUNNI SC.MEDIE	ALUNNI SC.SUP.	TOTALI
I.C. PESCARA 1	317	414	285	0	1.016
I.C. PESCARA 2	392	599	182	0	1.173
I.C. PESCARA 3	260	571	352	0	1.183
I.C. PESCARA 4	229	468	398	0	1.095
I.C. PESCARA 5	343	901	630	0	1.874
I.C. PESCARA 6	245	691	413	0	1.349
I.C. PESCARA 7	265	489	445	0	1.199
I.C. PESCARA 8	226	449	562	0	1.237
I.C. PESCARA 9	279	645	486	0	1.410
I.C. PESCARA 10	291	417	366	0	1.074
L.CLASSICO "D'ANNUNZIO"	0	0	0	887	887
LICEO "MARCONI"	0	0	0	1.504	1.504
L.SCIENTIFICO "DA VINCI"	0	0	0	1.442	1.442
L.SCIENTIFICO "GALILEI"	0	0	0	1.412	1.412
IPSSEOA "DE CECCO"	0	0	0	1.683	1.683
IPSIAS "DI MARZIO-MICHETTI"	0	0	0	772	772
L.ART-MUS-COR "MISTICONI-BELLISARIO"	0	0	0	1.083	1.083
I.T. "ACERBO"	0	0	0	1.270	1.270
I.T. "ATERNO-MANTHONE'"	0	0	0	759	759
I.S.S. "VOLTA"	0	0	0	1.357	1.357
TOTALE	**2.847**	**5.644**	**4.119**	**12.169**	**24.779**

Pescara è, altresì, città universitaria e condivide con Chieti l'appartenenza all'Ateneo "G. d'Annunzio". Sin dalla sua costituzione Pescara ha avocato a se una offerta formativa rispondente al suo profilo di città aperta, commerciale e in via di rinnovamento urbanistico.
Da qui l'attribuzione delle originarie Facoltà di Lingue e Letterature Straniere, Economia e Commercio ed Architettura.
Nell'a.a. 2015-2016, il maggior numero di iscritti si riscontra nei corsi di studio economico-statistico con circa il 44% del totale, seguiti da quelli linguistici con il 27% e da quelli di architettura (25%).

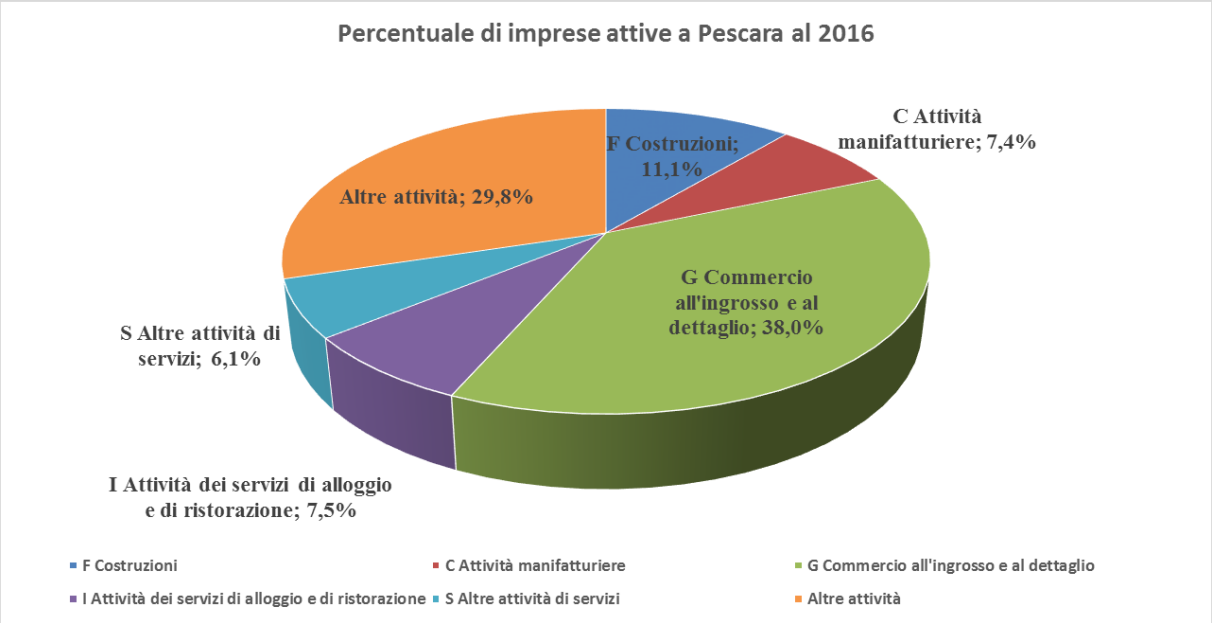
GRUPPO DEL CORSO DI STUDIO	ISCRITTI A.A. 2015-2016
ARCHITETTURA	2.418
ECONOMICO-STATISTICA	4.188
GIURIDICA	398
LINGUISTICA	2.567
MEDICA	49
TOTALE	9.620

1.1.3. Il sistema economico e produttivo

Fornire un quadro generale del sistema economico cittadino(da dettagliare nei paragrafi seguenti) evidenziando i settori strategici.

Il profilo imprenditoriale di Pescara al 2016, secondo i dati Infocamere, vede una netta prevalenza delle

attività commerciali e all'ingrosso (38%), legate a un ruolo ormai consolidato di maggiore centro di scambio di merci della regione; dal punto di vista congiunturale, tale settore ha sofferto una rilevante contrazione nei primi anni di crisi, ma si osserva anche un incremento nel numero di imprese attive dal 2012 al 2016, seppure ancora inferiore al 2009.
Il settore delle costruzioni, secondo per numerosità delle imprese (11,1%), ha mostrato segni di flessione negli ultimi anni, a seguito della crisi, ma anche probabilmente perché sembra essersi rallentata la spinta all'espansione immobiliare della città.
Un'altra attività rilevante per Pescara è sicuramente il comparto relativo al turismo, alla ricettività e ai bar e ristoranti (con il 7,5% del totale), in forte espansione anche negli anni della crisi (circa 2% in più sul totale delle attività nel periodo 2009-2016), con una duplice funzione di attrazione: quella legata al turismo in senso stretto, più stagionale, e quella legata allo svago della comunità locale, più costante lungo l'arco temporale annuo.
Le attività manifatturiere (7,4% delle imprese attive nel 2016) fin dagli anni Ottanta sono andate progressivamente a ubicarsi al di fuori del tessuto urbano pescarese, seppure continuino a essere localizzate alcune industrie di dimensioni rilevanti.



Le imprese giovanili (con prevalenza di soci sotto i 35 anni) sono in aumento, con un valore pari all'11% del totale nel 2016 (superiore alla media italiana pari al 10%); il positivo tasso va ascritto soprattutto a due settori in forte espansione: quello del commercio, in cui si registra una quota sul totale molto elevata (45%) e il settore legato al turismo e allo svago (12%), mentre il settore delle costruzioni evidenzia i segnali più evidenti della crisi nella componente under 35.
Osservando ancora la struttura imprenditoriale al 2016, si evidenzia una forte contrazione dell'imprenditoria negli ultimi anni (dal 2012), passando da una consistenza pari al 26% a una inferiore al 23%; la prima attività rimane quella del commercio (36% del totale), ma con dinamica in contrazione e comunque con una incidenza minore delle imprese nel complesso; grande rilevanza ha invece il settore degli altri servizi (14% del totale), comprendente fra l'altro i servizi di parrucchiere e centri estetici, in decisa crescita negli ultimi anni; i servizi di alloggio e ristorazione in questo caso, pur avendo una rilevante incidenza (8%) non denotano una tendenza espansiva per le imprenditrici, in netta contrapposizione rispetto a quanto finora evidenziato.
Un ultimo aspetto da osservare riguardo alla struttura imprenditoriale è quello relativo alla presenza di imprese gestite da stranieri: secondo i dati Infocamere nel 2016 si ha un dato molto rilevante (12,5%) in forte incremento rispetto al 2012, con la maggior parte delle attività dedicate al commercio (65%), mentre a notevole distanza seguono l'edilizia (8%) e le attività di alloggio e ristorazione (7%).

Il Censimento dell'Industria e dei Servizi del 2011 è utile per osservare alcuni aspetti riguardanti la localizzazione delle attività economiche all'interno del comune di Pescara, in particolare procedendo ad un'analisi per le tre circoscrizioni (o aree ASC).
Innanzitutto, per quanto riguarda il comune di Pescara nel suo insieme, si evidenzia che il 91% delle U.L. è formato da imprese, l'8% da istituzioni non profit e l'1% da enti pubblici; la suddivisione fra le tre tipologie per gli occupati fa scendere la quota delle imprese al 60% (tutti addetti), mentre il non profit sale al 25% (con l'87% degli occupati composto da volontari), mentre gli enti pubblici detengono evidenziano una percentuale del 15%.
Il profilo circoscrizionale vede prevalere di poco Castellammare (44%) su Porta Nuova (41%), mentre dal punto di vista degli occupati la seconda (43%) prevale sulla prima (38%), a causa soprattutto della maggiore dimensione media delle imprese.
Osservando le attività di maggiore specializzazione, emerge nel comune di Pescara una predominante maggioranza di unità locali del commercio (26%), con valori ancora più elevati a Colli (28%) e Porta Nuova (27%); a questa predominanza, tipico profilo di una città di medio-grandi dimensioni, si affiancano le attività professionali (20%), con una concentrazione superiore su Castellammare (23%). Importanti anche le altre attività di servizi (8%), con percentuali simili in tutte le circoscrizioni, e la sanità e assistenza sociale (7%), dove prevalgono Castellammare (9%) e Colli (8%).

Codice	Attività	Porta Nuova		Colli		Castellammare		Pescara	
		U.L.	Addetti e volontari	U.L.	Addetti e volontari	U.L.	Addetti e volontari	U.L.	Addetti e volontari
A	AGRICOLTURA, SILVICOLTURA E PESCA	30	143	5	15	35	167	70	325
B	ESTRAZIONE DI MINERALI DA CAVE E MINIERE	0	0	3	1	3	9	6	10
C	ATTIVITÀ MANIFATTURIERE	359	2.201	123	369	235	591	717	3.161
D	FORNITURA DI ENERGIA ELETTRICA, GAS, VAPORE E ARIA CONDIZIONATA	16	152	2	2	17	82	35	236
E	FORNITURA DI ACQUA; RETI FOGNARIE, ATTIVITÀ DI GESTIONE DEI RIFIUTI E RISANAMENTO	10	166	3	12	7	15	20	193
F	COSTRUZIONI	474	1.246	221	582	346	864	1.041	2.692
G	COMMERCIO ALL'INGROSSO E AL DETTAGLIO; RIPARAZIONE DI AUTOVEICOLI E MOTOCICLI	1.706	4.268	660	1.213	1.601	3.543	3.967	9.024
H	TRASPORTO E MAGAZZINAGGIO	173	2.165	92	695	85	447	350	3.307
I	ATTIVITÀ DEI SERVIZI DI ALLOGGIO E DI RISTORAZIONE	342	1.369	90	291	345	1.286	777	2.946
J	SERVIZI DI INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE	145	780	49	175	134	488	328	1.443
K	ATTIVITÀ FINANZIARIE E ASSICURATIVE	150	657	66	170	275	1.282	491	2.109
L	ATTIVITA' IMMOBILIARI	218	279	57	70	280	333	555	682
M	ATTIVITÀ PROFESSIONALI, SCIENTIFICHE E TECNICHE	1.180	1.859	364	486	1.546	3.305	3.090	5.650
N	NOLEGGIO, AGENZIE DI VIAGGIO, SERVIZI DI SUPPORTO ALLE IMPRESE	228	1.534	90	316	201	821	519	2.671
O	AMMINISTRAZIONE PUBBLICA E DIFESA; ASSICURAZIONE SOCIALE OBBLIGATORIA	27	1.494	8	360	27	1.552	62	3.406
P	ISTRUZIONE	102	1.892	52	709	100	1.713	254	4.314
Q	SANITA' E ASSISTENZA SOCIALE	334	1.459	178	3.736	592	2.101	1.104	7.296
R	ATTIVITÀ ARTISTICHE, SPORTIVE, DI INTRATTENIMENTO E DIVERTIMENTO	299	2.588	131	1.102	319	2.192	749	5.882
S	ALTRE ATTIVITÀ DI SERVIZI	486	2.404	173	1.448	511	2.761	1.170	6.613
	Totale	**6.279**	**26.656**	**2.367**	**11.752**	**6.659**	**23.552**	**15.305**	**61.960**

1.1.3.1. Occupazione e disoccupazione

Considerare la popolazione attiva (popolazione residente in grado di svolgere legalmente un'attività lavorativa) e non attiva (persone che non fanno parte delle forze di lavoro, ovvero quelle non classificate come occupate o disoccupate), le forze di lavoro (occupati e disoccupati), tassi di attività, occupazione e disoccupazione, variazioni intercensuarie e/o periodiche, ecc.

Il profilo occupazionale di Pescara al 2011 denota innanzitutto un rapporto fra forze di lavoro e non forze di lavoro relativamente alla popolazione di 15 anni, in cui le prime sono minori delle seconde e più precisamente vi è un rapporto del 92%, nettamente inferiore al valore medio nazionale pari al 103%; al 2001 il dato era comunque peggiore, pari all'82%, sicuramente a significare l'espansione di popolazione occupabile all'interno della città, anche se lo stesso indicatore va letto anche nell'ottica del fenomeno relativo all'aumento della età media nel comune.

La percentuale di disoccupazione è pari al 11,88% di poco superiore al valore medio nazionale (11,42%), ma sostanzialmente in linea con quanto osservato al 2001 (11,96%).
Per quanto riguarda la popolazione di 15 anni e più non appartenente alle forze di lavoro, pur evidenziando una riduzione delle stesse rispetto al 2001, si evidenzia come sia fortemente cresciuta la componente relativa ai pensionati, che rappresenta il 25,5% del totale della popolazione sopra i 15 anni al 2011, mentre al 2001 era pari al 19,2%.
Per quanto attiene alle altre componenti della popolazione non appartenente alle forze di lavoro, si segnala la forte contrazione delle casalinghe, segnale di una più generale condizione di maggiore occupazione femminile, ma anche la riduzione del numero degli studenti di 15 anni e più, segnale negativo in termini di ricambio generazionale e sostenibilità futura del sistema occupazionale locale.

Descrizione	Anno 2011			Anno 2001
	Maschi	Femmine	Totale	Totale
Popolazione residente - totale di 15 anni e più	47.290	55.274	102.564	101.471
Popolazione residente - totale di 15 anni e più appartenente alle forze di lavoro totale	27.192	22.072	49.264	45.832
Popolazione residente - totale di 15 anni e più occupata (FL)	24.348	19.063	43.411	40.349
Popolazione residente - totale di 15 anni e più disoccupata in cerca di occupazione	2.844	3.009	5.853	5.483
Popolazione residente - totale di 15 anni e più non appartenente alle forze di lavoro (NFL)	20.098	33.202	53.300	55.639
Pensionati	12.377	13.793	26.170	19.496
Popolazione residente - totale di 15 anni e più casalinghi/e	246	11.918	12.164	18.540
Popolazione residente - totale di 15 anni e più studenti	4.118	4.383	8.501	9.553
Popolazione residente - totale di 15 anni e più in altra condizione	3.357	3.108	6.465	8.050

Si possono anche evidenziare alcuni dati in ambito circoscrizionale al 2011: innanzitutto, il rapporto fra forze di lavoro e non forze di lavoro presenta dati molto diversi fra le circoscrizioni, con Colli al 98%, Porta Nuova al 94% e Castellammare con valori molto minori e pari all'85%
Il tasso di disoccupazione varia dal 9,8% di Castellammare, al 11,7% di Colli, fino al 13,3% di Porta Nuova.
La percentuale dei pensionati sul totale va dal minimo del 23,9% di Portanuova, al 24,6% di Colli, fino al valore massimo del 28,8% di Castellammare.
SI evidenzia come la popolazione sia più anziana a Castellammare, ma come la stessa presenti un tasso di occupazione più alto, che però compensa solo in parte il modesto rapporto fra forze di lavoro e non di lavoro. Al contempo la popolazione mediamente più giovane di Porta Nuova denota maggiori difficoltà nell'inserimento occupazionale, testimoniato dall'alto valore riscontrato nel tasso di disoccupazione.

1.1.3.2. L'industria e l'artigianato produttivo

Descrivere la composizione del sistema industriale del comune: numero di imprese industriali per tipologia e <unità Locali, classe di attività economica, numero di addetti, ecc.

Osservando il comparto manifatturiero al Censimento dell'Industria e dei Servizi 2011, si evidenziano come l'industria come vi siano 717 unità locali sul territorio comunale con 3.161 addetti; al censimento precedente del 2001, pur non perfettamente confrontabile per differenza nella metodologia di costruzione, vi erano 974 unità locali con 4.383 addetti.

Attività	U.L.	Addetti
INDUSTRIE ALIMENTARI	141	521
INDUSTRIA DELLE BEVANDE	9	21
INDUSTRIE TESSILI	18	60
CONFEZIONE DI ARTICOLI DI ABBIGLIAMENTO; CONFEZIONE DI ARTICOLI IN PELLE E PELLICCIA	58	283
FABBRICAZIONE DI ARTICOLI IN PELLE E SIMILI	10	10
INDUSTRIA DEL LEGNO E DEI PRODOTTI IN LEGNO E SUGHERO (ESCLUSI I MOBILI); FABBRICAZIONE DI ARTICOLI IN PAGLIA E MATERIALI DA INTRECCIO	38	86
FABBRICAZIONE DI CARTA E DI PRODOTTI DI CARTA	6	927
STAMPA E RIPRODUZIONE DI SUPPORTI REGISTRATI	43	108
FABBRICAZIONE DI COKE E PRODOTTI DERIVANTI DALLA RAFFINAZIONE DEL PETROLIO	2	30
FABBRICAZIONE DI PRODOTTI CHIMICI	8	25
FABBRICAZIONE DI PRODOTTI FARMACEUTICI DI BASE E DI PREPARATI FARMACEUTICI	1	1
FABBRICAZIONE DI ARTICOLI IN GOMMA E MATERIE PLASTICHE	8	36
FABBRICAZIONE DI ALTRI PRODOTTI DELLA LAVORAZIONE DI MINERALI NON METALLIFERI	22	172
METALLURGIA	6	15
FABBRICAZIONE DI PRODOTTI IN METALLO (ESCLUSI MACCHINARI E ATTREZZATURE)	70	231
FABBRICAZIONE DI COMPUTER E PRODOTTI DI ELETTRONICA E OTTICA; APPARECCHI ELETTROMEDICALI, APPARECCHI DI MISURAZIONE E DI OROLOGI	8	21
FABBRICAZIONE DI APPARECCHIATURE ELETTRICHE ED APPARECCHIATURE PER USO DOMESTICO NON ELETTRICHE	7	11
FABBRICAZIONE DI MACCHINARI ED APPARECCHIATURE NCA	23	68
FABBRICAZIONE DI AUTOVEICOLI, RIMORCHI E SEMIRIMORCHI	3	5
FABBRICAZIONE DI MOBILI	31	58
ALTRE INDUSTRIE MANIFATTURIERE	118	207
RIPARAZIONE, MANUTENZIONE ED INSTALLAZIONE DI MACCHINE ED APPARECCHIATURE	87	265
TOTALE MANIFATTURIERO	**717**	**3.161**

Per quanto riguarda il numero di U.L. si ha una predominanza dell'industria alimentare (20% del totale), con diffusione simile in tutte le circoscrizioni, mentre a riscontro del profilo ormai post-industriale della

città, si evidenziano anche percentuali rilevanti nella categoria residuale delle altre industrie manifatturiere (16%), con particolare concentrazione a Castellammare (22%) e nelle attività di riparazione e manutenzione macchinari (12%), anche queste piuttosto diffuse in tutta la città.
Andando invece a osservare il numero degli addetti le industrie della carta sono al primo posto (29%) tutte ubicate nella circoscrizione di Portanuova laddove rimangono le residue attività dell'agglomerato industriale legato alla ex Area di Sviluppo Industriale. Dal punto di vista occupazionale assumono rilevanza anche l'industria alimentare (16%) e l'industria dell'abbigliamento (9%).
Alcuni approfondimenti possono essere fatti osservando il profilo delle imprese manifatturiere al Censimento 2011 dal punto di vista dimensionale e giuridico.
La maggiori parte delle imprese manifatturiere presenti nel comune di Pescara sono di ridotte dimensioni, comprese nelle classi fino a 5 addetti, mentre vi sono solo due industrie con più di 200 addetti, una nel comparto alimentare e una nell'industria della carta. La polverizzazione del tessuto produttivo indica chiaramente come le imprese siano di fatto attività interstiziali a carattere locale a servizio perlopiù della comunità urbana.

CLASSE DIMENSIONALE	U.L.	Addetti
IMPRESE SENZA ADDETTI	28	0
IMPRESE CON UN ADDETTO	274	274
IMPRESE CON DUE ADDETTI	113	226
IMPRESE 3-5 ADDETTI	123	454
IMPRESE 6-9 ADDETTI	50	370
IMPRESE 10-15 ADDETTI	36	431
IMPRESE 16-19 ADDETTI	7	118
IMPRESE 20-49 ADDETTI	10	272
IMPRESE 50-99 ADDETTI	2	143
IMPRESE 200-249 ADDETTI	1	225
IMPRESE 500-999 ADDETTI	1	918
TOTALE MANIFATTURIERO	**645**	**3.431**

FORMA GIURIDICA	U.L.	Addetti
imprenditore individuale, libero professionista e lavoratore autonomo	337	633
società in nome collettivo	92	389
società in accomandita semplice	54	223
società a responsabilità limitata	150	973
società per azioni, società in accomandita per azioni	6	1.189
società cooperativa esclusa società cooperativa sociale	6	24
TOTALE MANIFATTURIERO	**645**	**3.431**

Il profilo dell'industria manifatturiera che emerge dall'analisi della forma giuridica conferma da un lato la rilevanza di imprenditori individuali, ma anche la presenza importante di società a responsabilità limitata, mentre appare molto contenuto il numero di industrie con forma di società per azioni o accomandita per azioni.

1.1.3.3. Il commercio e i servizi

Considerare il numero di esercizi commerciali per tipologia, categoria merceologica, numero di addetti presenti sul territorio comunale. Per quanto attiene i servizi far riferimento al sistema bancario delle assicurazioni, alla P.A., alle libere professioni ecc.

Un approfondimento riguardante il commercio evidenzia come siano ancora molto diffuse le attività all'ingrosso, seppure con una dinamica negativa negli ultimi anni: così al primo posto come attività vi sono ancora gli "intermediari del commercio di vari prodotti senza prevalenza di alcuno" (11% delle attività commerciali). Forte rilevanza ha assunto negli ultimi anni il commercio ambulante ("commercio al dettaglio ambulante di altri prodotti", poco meno dell'11% del totale), segnale di una maggiore precarizzazione delle attività e del forte incremento dell'imprenditoria straniera, spesso associata a tale tipologia di attività di scambio. La terza tipologia di commercio per numerosità è quella al dettaglio di articoli di abbigliamento (7%) del totale. Dal punto di vista occupazionale le tipologie che assorbono maggiore manodopera sono ancora le attività legate al commercio dell'abbigliamento (10% del totale) e il commercio in esercizi non specializzati (supermercati e ipermercati, con il 7%).
Ne deriva un profilo commerciale che da un lato evidenzia Pescara come punto nodale della distribuzione delle merci nell'Abruzzo costiero, seppure con un andamento in contrazione negli ultimi anni per il commercio all'ingrosso; alla scala opposta, un incremento di forme precarie di commercio ambulante a scarso valore aggiunto. Il tessuto commerciale al dettaglio tradizionale si concentra

soprattutto su attività non food, in specie l'abbigliamento, mentre si ha una notevole crescita, in specie per quanto attiene alle superfici utilizzate e alla manodopera impiegata, di supermercati e ipermercati, che, specialmente nella componente alimentare, hanno di fatto soppiantato le attività tradizionali.
Osservando le specializzazioni del commercio, si nota una marcata presenza di U.L. di intermediari del commercio (27%), con una concentrazione relativa molto evidente su Colli (40%), seguito dal commercio al dettaglio di altri prodotti in esercizi specializzati (20%), con grande rilevanza di Castellammare (31%).
Per quanto riguarda la ricettività essa si concentra soprattutto su Castellammare, mentre le attività di ristoranti e bar sono più equamente suddivise fra Porta Nuova e Castellammare, mentre Colli appare del tutto marginale per questa tipologia di attività.

Attività	U.L.	Addetti
COMMERCIO DI AUTOVEICOLI	41	301
MANUTENZIONE E RIPARAZIONE DI AUTOVEICOLI	154	312
COMMERCIO DI PARTI E ACCESSORI DI AUTOVEICOLI	58	215
COMMERCIO, MANUTENZIONE E RIPARAZIONE DI MOTOCICLI E RELATIVE PARTI ED ACCESSORI	20	113
INTERMEDIARI DEL COMMERCIO	1.087	1.266
COMMERCIO ALL'INGROSSO DI MATERIE PRIME AGRICOLE E DI ANIMALI VIVI	7	17
COMMERCIO ALL'INGROSSO DI PRODOTTI ALIMENTARI, BEVANDE E PRODOTTI DEL TABACCO	66	186
COMMERCIO ALL'INGROSSO DI BENI DI CONSUMO FINALE	250	708
COMMERCIO ALL'INGROSSO DI APPARECCHIATURE ICT	35	116
COMMERCIO ALL'INGROSSO DI ALTRI MACCHINARI, ATTREZZATURE E FORNITURE	63	156
COMMERCIO ALL'INGROSSO SPECIALIZZATO DI ALTRI PRODOTTI	104	327
COMMERCIO ALL'INGROSSO NON SPECIALIZZATO	28	60
COMMERCIO AL DETTAGLIO IN ESERCIZI NON SPECIALIZZATI	120	1.116
COMMERCIO AL DETTAGLIO DI PRODOTTI ALIMENTARI, BEVANDE E TABACCO IN ESERCIZI SPECIALIZZATI	314	677
COMMERCIO AL DETTAGLIO DI CARBURANTE PER AUTOTRAZIONE IN ESERCIZI SPECIALIZZATI	49	93
COMMERCIO AL DETTAGLIO DI APPARECCHIATURE INFORMATICHE E PER LE TELECOMUNICAZIONI (ICT) IN ESERCIZI SPECIALIZZATI	34	91
COMMERCIO AL DETTAGLIO DI ALTRI PRODOTTI PER USO DOMESTICO IN ESERCIZI SPECIALIZZATI	210	612
COMMERCIO AL DETTAGLIO DI ARTICOLI CULTURALI E RICREATIVI IN ESERCIZI SPECIALIZZATI	181	341
COMMERCIO AL DETTAGLIO DI ALTRI PRODOTTI IN ESERCIZI SPECIALIZZATI	802	1.918
COMMERCIO AL DETTAGLIO AMBULANTE	292	319
COMMERCIO AL DETTAGLIO AL DI FUORI DI NEGOZI, BANCHI E MERCATI	52	80
TOTALE COMMERCIO	**3.967**	**9.024**

I servizi professionali, scientifici e tecnici sono rilevanti perché la loro presenza va a connotare un

terziario di maggiore qualità all'interno della città di Pescara, punto di riferimento dell'area urbana Pescara-Chieti.
Nel dettaglio, al Censimento 2011 si registravano: 940 U.L. con 1.242 addetti nelle attività degli studi legali, 755 U.L. con 1.138 addetti nelle attività di contabilità, 692 U.L. con 840 addetti per gli studi di architettura.

L'intermediazione monetaria poteva contare nel 2011 su 93 U.L. e 1.176 addetti, sebbene bisogna notare come il sistema bancario anche a Pescara cominci a mostrare segni di contrazione e riduzione nel numero degli sportelli.

Per quanto riguarda gli enti pubblici, Pescara è punto di riferimento importante con funzioni gerarchiche della P.A., comprendendo oltre il comune e la provincia, anche diversi uffici regionali, sia del Consiglio Regionale sia di Assessorati. L'amministrazione pubblica esplica funzioni apicali anche con l'ospedale, che ha il maggior numero di posti letto nella regione e nell'istruzione, con la presenza dell'Università e numerosi istituti anche nella istruzione secondaria

Codice	Attività	Pescara	
		U.L.	Addetti
72.1	RICERCA E SVILUPPO SPERIMENTALE NEL CAMPO DELLE SCIENZE NATURALI E DELL'INGEGNERIA	2	6
79.9	ALTRI SERVIZI DI PRENOTAZIONE E ATTIVITÀ CONNESSE	2	22
82.3	ORGANIZZAZIONE DI CONVEGNI E FIERE	1	7
82.9	SERVIZI DI SUPPORTO ALLE IMPRESE NCA	2	1
84.1	AMMINISTRAZIONE PUBBLICA: AMMINISTRAZIONE GENERALE, ECONOMICA E SOCIALE	44	2.302
84.2	SERVIZI COLLETTIVI DELLE AMMINISTRAZIONI PUBBLICHE	14	887
84.3	ASSICURAZIONE SOCIALE OBBLIGATORIA	4	217
85.1	ISTRUZIONE PRESCOLASTICA	29	328
85.2	ISTRUZIONE PRIMARIA	24	546
85.3	ISTRUZIONE SECONDARIA	25	1.863
85.4	ISTRUZIONE POST-SECONDARIA UNIVERSITARIA E NON UNIVERSITARIA	2	521
85.5	ALTRI SERVIZI DI ISTRUZIONE	3	152
85.6	ATTIVITÀ DI SUPPORTO ALL'ISTRUZIONE	1	18
86.1	SERVIZI OSPEDALIERI	1	1.738
86.2	SERVIZI DEGLI STUDI MEDICI E ODONTOIATRICI	3	517
86.9	ALTRI SERVIZI DI ASSISTENZA SANITARIA	2	12
87.2	STRUTTURE DI ASSISTENZA RESIDENZIALE PER PERSONE AFFETTE DA RITARDI MENTALI, DISTURBI MENTALI O CHE ABUSANO DI SOSTANZE STUPEFACENTI	1	116
87.3	STRUTTURE DI ASSISTENZA RESIDENZIALE PER ANZIANI E DISABILI	1	7
88.9	ALTRE ATTIVITÀ DI ASSISTENZA SOCIALE NON RESIDENZIALE	8	74
91.0	ATTIVITÀ DI BIBLIOTECHE, ARCHIVI, MUSEI ED ALTRE ATTIVITÀ CULTURALI	8	97
93.1	ATTIVITÀ SPORTIVE	9	7
94.1	ATTIVITÀ DI ORGANIZZAZIONI ECONOMICHE, DI DATORI DI LAVORO E PROFESSIONALI	16	27
94.9	ATTIVITÀ DI ALTRE ORGANIZZAZIONI ASSOCIATIVE	**2**	**22**
	Totale	**204**	**9.487**

In dettaglio, il 24% dei dipendenti nelle U.L. pubbliche al Censimento del 2011 era impiegata nelle amministrazioni pubbliche in senso largo, mentre circa il 20% era addetto all'istruzione secondaria, mentre nel presidio ospedaliero era impiegato il 18% del pubblico impiego.

Fenomeno importante, a testimoniare anche l'alto grado di comunità raggiunto nel comune di Pescara, è quello del volontariato attivo soprattutto nelle attività sportive, ma anche nelle attività di supporto all'istruzione e nelle attività culturali.

1.1.3.4. Le strutture ricettive e il turismo

Analizzare la capacità ricettiva cittadina sulla basedel numero degli esercizi alberghieri ed extralberghieri (Camping, ostelli, B&B, possibilmente seconde case utilizzate a fini turistici, ecc.) considerati per tipologia, numero di camere e letti. Fornire inoltre un quadro del comparto turistico in termini di flussi (arrivi e presenze) verso le diverse tipologie di esercizi ricettivi e, possibilmente, per origine.

L'offerta turistica di Pescara si incentra, come gran parte delle città, sul tradizionale comparto alberghiero, in particolare con un'offerta di medio-alta qualità, in cui prevalgono alberghi a 4 stelle (35% del totale dei letti nel 2015) e a 3 stelle (58%); la capacità media delle strutture è pari a 104 letti per esercizio sia per i 4 che per i 3 stelle; a titolo di comparazione si evidenzia che la media nazionale è di 135 letti per struttura nei 4 stelle e di 62 letti per esercizio nei 3 stelle.

Capacità turistica alberghiera (numero di letti)						Bed & Breakfast		
Anno	4 stelle	3 stelle	2 stelle	1 stella	Totale	Anno	Numero	Letti
2002	584	987	52	154	1.777	2002	2	8
2003	584	1.158	86	120	1.948	2003	2	8
2004	584	1.158	86	120	1.948	2004	4	21
2005	584	1.158	86	120	1.948	2005	4	21
2006	584	1.158	86	120	1.948	2006	9	54
2007	629	1.077	86	50	1.842	2007	10	59
2008	643	1.077	86	50	1.856	2008	13	81
2009	643	1.077	86	50	1.856	2009	18	110
2010	642	1.035	86	50	1.813	2010	24	151
2011	643	1.035	86	50	1.814	2011	29	180
2012	643	1.035	86	50	1.814	2012	34	223
2013	643	1.035	86	146	1.910	2013	40	258
2014	643	1.035	75	50	1.803	2014	50	306
2015	623	1.035	74	50	1.782	2015	65	372

In un contesto fortemente urbanizzato e antropizzato come quello di Pescara l'offerta extralberghiera non si è sviluppata storicamente, ma negli ultimi anni, sicuramente anche grazie alla maggiore disponibilità di immobili non utilizzati, va crescendo in maniera molto marcata il fenomeno dei Bed&Breakfast.

Si evidenzia così una duplice tipologia di offerta: quella alberghiera tradizionale, formale e di qualità medio-alta a una offerta meno strutturata e più informale legata ai B&B, che si presta meglio alle fluttuazioni della domanda legata alla stagionalità. Tale dualità potrebbe essere sicuramente un fattore di rafforzamento molto importante per il turismo nel comune di Pescara, perché le due tipologie, sicuramente antitetiche fra loro, possono rappresentare modalità complementari nel visitare la città e rappresentare tipologie differenti di profili turistici (dalla classica vacanza estiva in cui si hanno necessità di capacità di carico molto rilevanti nei periodi di massima frequenza, fino al turismo d'affari e congressuale, che necessita di minori capacità di ricezione, ma disponibili tutto l'anno).

A queste due tipologie ricettive censite dall'ISTAT secondo i dati CRESA si dovrebbero aggiungere una stima di 4.530 seconde case, fenomeno rilevante in città, ma difficilmente censibile.

Per quanto riguarda gli arrivi e le presenze, in gran parte incentrati sulla tipologia alberghiera, si nota che la gran parte degli stessi siano basati sull'afflusso di residenti in Italia, mentre si denota ancora una scarsa propensione del turismo straniero a effettuare soggiorni a Pescara.
Altra questione problematica è quella legata alla presenza media dei turisti, che addirittura negli ultimi anni si è contratta ulteriormente, con un valore medio del 2015 sotto i 2 pernottamenti per arrivo (per la precisione 1,7).
Il trend fortemente negativo negli ultimi anni vissuto dalla seconda metà degli anni Duemila non sembra ancora essere arginato, anche probabilmente per la sostanziale scarsa propensione al rinnovamento dell'offerta alberghiera comunale, sostanzialmente cristallizzatasi da molti anni.

ESERCIZI ALBERGHIERI							ESERCIZI EXTRA-ALBERGHIERI						
Anno	Residenti		Non Residenti		Totale		Anno	Residenti		Non Residenti		Totale	
	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze		Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
2002	82.025	160.043	24.994	76.543	**107.019**	**236.586**	2002	4	7	39	97	**43**	**104**
2003	91.025	188.438	23.336	82.337	**114.361**	**270.775**	2003	11	26	24	58	**35**	**84**
2004	95.141	198.023	26.447	75.368	**121.588**	**273.391**	2004	16	41	20	58	**36**	**99**
2005	100.389	197.236	23.579	70.527	**123.968**	**267.763**	2005	122	284	11	35	**133**	**319**
2006	102.871	198.949	24.141	79.224	**127.012**	**278.173**	2006	230	347	27	153	**257**	**500**
2007	99.457	191.491	24.890	84.074	**124.347**	**275.565**	2007	1.220	3.287	428	1.977	**1.648**	**5.264**
2008	99.514	177.726	25.036	82.886	**124.550**	**260.612**	2008	1.971	8.605	394	1.706	**2.365**	**10.311**
2009	92.423	162.384	21.317	72.426	**113.740**	**234.810**	2009	2.742	11.247	528	2.527	**3.270**	**13.774**
2010	94.484	162.238	23.381	81.002	**117.865**	**243.240**	2010	2.873	11.796	703	5.333	**3.576**	**17.129**
2011	94.090	160.200	26.793	75.669	**120.883**	**235.869**	2011	2.912	13.027	721	8.421	**3.633**	**21.448**
2012	90.455	159.733	26.069	84.757	**116.524**	**244.490**	2012	2.762	8.550	796	10.530	**3.558**	**19.080**
2013	85.023	187.754	22.997	69.085	**108.020**	**256.839**	2013	2.360	6.914	854	3.892	**3.214**	**10.806**
2014	84.519	162.347	19.231	56.300	**103.750**	**218.647**	2014	2.918	8.878	859	4.796	**3.777**	**13.674**
2015	80.113	124.251	16.916	41.492	**97.029**	**165.743**	2015	5.281	11.903	1.396	5.544	**6.677**	**17.447**

Fenomeno in controtendenza rispetto a quello alberghiero è la crescita dei movimenti turistici nel comparto extralberghiero, sostanzialmente sviluppatosi a partire proprio dal periodo delle fasi iniziali della crisi, anche per le tariffe più contenute dei pernottamenti rispetto agli alberghi.
Il movimento è ancora piuttosto modesto nei volumi complessivi e presenta le stesse caratteristiche dei flussi alberghieri: maggiore presenza di residenti rispetto ai turisti stranieri e permanenza media di poco superiore molto contenuta (2,6 notti per arrivo nel 2013).
Secondo le stime del CRESA, infine, il valore aggiunto del turismo a Pescara è piuttosto contenuto e pari al 4% del totale; nonostante le rilevanti potenzialità, pertanto, esso non riesce ad evidenziarsi come comparto di punta per l'economia comunale.

1.1.4. Il sistema socio sanitario

Descrivere l'offerta di servizi sanitari dell'AU come, ad esempio, Ospedali, cliniche private, farmacie, altre tipologie di strutture sanitarie. Considerare inoltre l'offerta di servizi sociali rappresentata da cooperative o altri sistemi assistenza socio-sanitaria (assistenza domiciliare e non) a specifiche categorie deboli, case famiglia e strutture simili, associazioni di volontariato, ecc.

Il comune di Pescara è dotato dell'ospedale pubblico più importante della regione, il Santo Spirito, che nel 2015 poteva contare su 525 posti letto ordinari, 58 posti letto in day hospital e 13 posti in lungodegenza.
Inoltre, l'offerta comunale è completata da un presidio ospedaliero privato, la Clinica Pierangeli, con 98 posti letto ordinario e 10 posti in day hospital.
Nel corso del 2015 si sono registrati 30.520 ricoveri ordinari e 6.814 ricoveri in day hospital nel presidio ospedaliero del Santo Spirito, mentre la Pierangeli ha registrato 6.544 ricoveri ordinari e 5.512 ricoveri in day hospital.
Al censimento del 2011, si erano registrate complessivamente 11 U.L. con 2.119 addetti nei servizi ospedalieri, 688 U.L. con 1.526 addetti per gli studi medici e odontoiatrici, 281 U.L. con 906 addetti per glialtri servizi di assistenza sanitaria.

1.1.5. La qualità della vita

Prendere in considerazione i dati relativi al numero di autovetture circolanti, volume e qualità dei consumi, offerta culturale (biblioteche, cinema, teatri, ecc.), abbonati al telefono, utenze e abbonamenti (piscine, palestre, teatri, ecc.). Va inoltre esaminato e descritto il sistema delle utility, ovvero acqua, rifiuti, gas, energia, comunicazioni, ecc.

Il passaggio dalla città della crescita alla città dello sviluppo ha comportato il recepimento dei principi della sostenibilità urbana. Il concetto di città sostenibile chiama in causa quello della qualità della vita e di salvaguardia dell'ecosistema, in una processualità temporale che stimola, nel medio-lungo periodo, nuove teorizzazioni sulla questione urbana e, nel breve periodo, nuove progettualità urbane sulla base di valutazioni empiriche ambientali. Così se la città della crescita è connessa alla società dei consumi e alla politica di accrescimento energivoro (consumo di suolo, sviluppo eccessivo della motorizzazione privata, ecc.), che punta sulla quantità, la città dello sviluppo punta al mantenimento e al rafforzamento della propria organizzazione interna attraverso una continua trasformazione, senza accrescimento delle sue parti: è la città dei servizi avanzati e dell'informazione, della produzione "smaterializzata", ma anche la città del riuso, del recupero, del rinnovamento urbano, della trasformazione qualitativa.

La sostenibilità urbana a Pescara può leggersi attraverso l'aumento progressivo annuale della **raccoltadifferenziata** passata dal 31% del 2013 al 34% del 2016, così come nella buona dotazione di **aree verdi**con 1.275.000 mq di cui ben 310.000 corrispondenti alla Riserva della Pineta dannunziana e ben 27.345 mq relativi al maggior parco cittadino (ex Caserma Di Cocco). Complessivamente, la città detiene 49 parchi e due giardini comunali con una distribuzione che segnala la maggiore densità di edificato nella circoscrizione di Castellammare meno dotata di aree verdi con una percentuale di appena il 17%, contro il 53% di Porta Nuova (ad esclusione della Riserva) e il 29% dei Colli.

1.1.6. La mobilità e l'ambiente

Considerare i dati relativi al sistema del trasporto urbano (n° di autobus e taxi circolanti, n° di viaggiatori, ecc.), al traffico veicolare in ingresso e in uscita, al consumo energetico degli edifici pubblici e quelli relativi all'inquinamento acustico e atmosferico.

Analizzando i movimenti pendolari in uscita dal comune di Pescara, si evidenzia come la percentuale di autocontenimento (numero di flussi diretti all'interno dello stesso comune) sia molto elevata (pari al 77%), con il 92% degli studenti e il 69% dei lavoratori.

Movimenti in uscita	Totale movimenti in uscita	Movimenti all'interno del comune	Uscite nette dal comune	Movimenti regionali	Movimenti extraregionali
Motivi di studio	17.899	16.474	1.425	1.376	49
Motivi di lavoro	34.649	23.818	10.831	10.504	327
Totale	**52.548**	**40.292**	**12.256**	**11.880**	**376**

Secondo i dati del censimento 2011, il mezzo di trasporto più usato è l'auto privata con il 65% dei dati disponibili (il totale non coincide con la tabella sopra riportata), mentre il 17% sceglie di andare a piedi; solo l'8% sceglie gli autobus pubblici sia comunali che extra-comunali.

Mezzo di trasporto	Totale movimenti in uscita
Treno	376
Tram	13
Metropolitana	0
Autobus urbano, filobus	3.611
Corriera, autobus extra-urbano	508
Autobus aziendale o scolastico	335
Auto privata (come conducente)	23.958
Auto privata (come passeggero)	9.521
Motocicletta,ciclomotore,scooter	2.411
Bicicletta	1.865
Altro mezzo	78
A piedi	8.933
Totale	**51.609**

Osservando i movimenti pendolari al 2011 in entrata a Pescara, si evidenzia innanzitutto come gli ingressi siano superiori alle uscite, pertanto il comune si configura come un'area di polarizzazione rilevante della regione, mentre i valori extraregionali sono piuttosto contenuti.

Movimenti in entrata	Totale movimenti in entrata	Movimenti all'interno del comune	Entrate nette nel comune	Movimenti regionali	Movimenti extraregionali
Motivi di studio	29.469	16.474	12.995	12.681	314
Motivi di lavoro	45.612	23.818	21.794	21.249	545
Totale	**75.081**	**40.292**	**34.789**	**33.930**	**859**

Anche osservando i flussi in entrata si osserva come l'automobile sia il mezzo più utilizzato (62% dei flussi osservati), mentre in questo caso gli autobus pubblici evidenziano una percentuale del 14% superiore alle persone che si recano giornalmente al luogo di lavoro o studio a piedi (12%)

Mezzo di trasporto	Totale movimenti in entrata
Treno	2.535
Tram	76
Metropolitana	0
Autobus urbano, filobus	7.385
Corriera, autobus extra-urbano	3.308
Autobus aziendale o scolastico	569
Auto privata (come conducente)	33.293
Auto privata (come passeggero)	12.988
Motocicletta,ciclomotore,scooter	3.281
Bicicletta	1.967
Altro mezzo	113
A piedi	9.088
Totale	**74.603**

1.2. Gli asset attuali e potenziali

In coerenza con quanto esaminato nei paragrafi precedenti, descrivere gli asset ambientali, culturali, architettonici, artistici attuali e potenziali. A tale scopo considerare il numero e la tipologia di aree verdi/parchi urbani e altre risorse naturali presenti sul territorio, musei, pinacoteche, biblioteche storiche, archivi e altri luoghi/strutture culturali, edifici monumentali, siti archeologici, ecc. che sono o potrebbero essere potenziali attrattori di visitatori, edifici monumentali. Integrare l'analisi con i dati disponibili relativi alle visite ai siti culturali e ambientali.

Come evidenziato nei paragrafi che precedono la Città di Pescara dispone di numerose aree vedi, 49 parchi e due giardini comunali. La principali aree verdi sono quelle della Riserva Dannunziana (che occupa ben 310.000), del Parco ex Caserma Di Cocco (che si sviluppa su 27.345 mq), entrambe collocate nella zona sud della città, e l'area verde della pineta del lungomare nord, posta a confine con il comune di Montesilvano (che si sviluppa su 44.000 mq). Tra gli asset ambientali svolge un ruolo predominate il grande contenitore di naturalità della spiaggia che attraversa l'intero territorio comunale lungo la direttrice nord-sud. Si tratta del principale spazio pubblico della città, luogo di incontro, svago e socializzazione, che interessa un'area di circa 630.000 mq.

Nella città sono presenti otto musei che, opportunamente valorizzati e messi in rete, potrebbero costituire importanti poli attrattori di flussi turistici:

AURUM - La fabbrica delle idee. Edificio storico, realizzato ad inizio 900, nel 1919 viene utilizzato come sede per attività artigianale. Nel 1938 viene realizzato l'ampliamento dell'edificio su progetto dell'Architetto Michelucci. Nel 2002 l'edificio viene ristrutturato dall'Amministrazione Comunale e denominato "Fabbrica delle Idee", in esso si conservano sapori antichi e si producono fermenti sempre nuovi, fruibili da chiunque voglia immergersi nella luminosa atmosfera di questo luogo.

CASA NATALE GABRIELE D'ANNUNZIO Il Museo è ubicato all'interno dell'edificio che fu proprietà della famiglia D'Annunzio a partire dall'800. Il museo ha al suo interno cimeli, iconografia letteraria e fotografica e ricordi della vita e le gesta del poeta e alcune prime edizioni delle sue opere.

MUSEO DELLE GENTI D'ABRUZZO Museo demo-etno-antropologico. Raccoglie da una parte reperti archeologici in prevalenza di origine preistorica rinvenuti nella regione, dall'altra documenti della cultura materiale agro-pastorale abruzzese.

PINACOTECA CIVICA BASILIO CASCELLA Il museo ospita oltre 500 pezzi tra dipinti, sculture, ceramiche e opere grafiche di Basilio Cascella, dei suoi figli e dei suoi nipoti. Questo Museo è testimonianza inconfutabile di arte e genialità di questa grande Famiglia

MUSEO D'ARTE MODERNA VITTORIA COLONNA È ospitato nell'ex sede dell'Università, progettata dall'urbanista Eugenio Montuori. La struttura si sviluppa su una superficie di quasi 3000 mq secondo il modello delle più prestigiose strutture museali internazionali.

MUSEO DEL MARE Il museo, oltre ad una sezione dedicata alle tartarughe marine ed una agli scheletri di cetacei del mediterraneo, ospita una collezione di oltre 5000 conchiglie provenienti da tutto il mondo.

FONDAZIONE MUSEO PAPARELLA-TRECCIA VILLA URANIA La Fondazione Paparella-Treccia è ospitata all'interno di Villa Urania, un edificio di fine ottocento situato nel centro di Pescara. Al suo interno è custodita la prestigiosa collezione di antiche maioliche di Castelli, frutto di 40 anni di ricerca e di studi del Professore Raffaele Paparella Treccia. La raccolta è composta da 151 esemplari, prodotti tra il XVI e il XIX secolo.

ECOMUSEOL'ecomuseo è un nuovo modello di offerta culturale che permette di valorizzare le risorse ambientali e storico-etnografiche del nostro territorio. Un museo all'aperto da visitare attraverso una rete di percorsi tematici.

Attualmente sono dotati di biglietterie solo il museo del Mare ed il museo Cascella che nel 2016 hanno registrato rispettivamente 1.686 presenze e 918 presenze. Non sono quantificabili le presenze nelle altre strutture pubbliche che non prevedono la bigliettazione.

1.3. Gli strumenti di pianificazione territoriale vigenti

Descrivere sinteticamente i gli strumenti di pianificazione che interessano direttamente l'area urbana come, ad esempio, PRG, Piani di Area Vasta, Piani strategici di città, Piani sociali, ecc. Considerare inoltre eventuali altri strumenti di pianificazione/programmazione regionali e nazionali pertinenti ed evidenziare la coerenza/integrazione della SUS con tali strumenti.

Il **Piano Regolatore Generale**vigente individua ampi spazi verdi che nel loro complesso definiscono una trama integrata di attrezzature e spazi pubblici. I segni principali sono costituiti dal parco del lungofiume Pescara, rispetto al quale l'Amministrazione Comunale sta predisponendo il piano particolareggiato volto alla messa in sicurezza e valorizzazione dell'ambito fluviale, e la spiaggia. A questi elementi strutturali si aggiungono le zone della riserva dannunziana, e tutti gli ambiti F destinati ad ospitare attrezzature di servizio alla cittadinanza. Il piano prevede, inoltre, i principali elementi del sistema infrastrutturale urbano: il tracciato del sistema di trasporto pubblico in sede protetta, già attuato nella zona nord della città, i principali parcheggi di scambio intermodale, anche questi in parte attuati o in attuazione, le infrastrutture viarie da potenziare o realizzare al fine di garantire il fluido attraversamento in direzione nord sud e per garantire la penetrazione alle aree centrali dalle zone periferiche della città.

Il PUMAV del 2006interessa i comuni diPescara, Chieti, Città Sant'Angelo, Montesilvano, Spoltore, San Giovanni Teatino, Manoppello, Francavilla, Ortona. In esso è previsto lo sviluppo coerente della rete infrastrutturale e il coordinamento della gestione del Trasporto Pubblico Locale (TPL), sia su gomma che su ferro.

Il "Programma straordinario per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle aree periferiche della città", finanziato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, prevede la riqualificazione di diversi ambiti urbani collocati in zone periferiche della città. Si tratta di aree caratterizzate da degrado fisico e sociale la cui marginalità è legata alla scarsa accessibilità dei luoghi, alla presenza di quartieri popolari, alla esistenza di aree produttive dismesse da riconvertire.

Il progetto si configuraquale programma integrato di interventi che contiene al suo interno opere per la mobilità sostenibile, progetti destinati alla riqualificazione di aree e immobili, iniziative per l'innalzamento dei livelli di sicurezza e delle condizioni ambientali, progetti volti a incrementare servizi sociali e sanitari, con azioni che genereranno nuova occupazione, producendo impatti positivi sulla condizione economica e sociale degli abitanti.

In tema specifico di mobilità sostenibile si prevede il miglioramento della viabilità di attraversamento nord/sud attraverso il completamento della strada denominata "pendolo", la realizzazione di nuovi percorsi ciclabili che collegheranno i tratti esistenti e permetteranno l'accesso al centro urbano dalle zone periferiche, la realizzazione di due tratti del tracciato del percorso del trasporto pubblico in sede protetta.

Il progetto SYMPE (*Share Your Mobility in Pescara*), applicato sulla *call* 2017 europea UIA, *Urban Innovative Actions*)si pone l'obiettivo è quello di sviluppare un nuovo schema di mobilità per la città di Pescara, attraverso la creazione di un ecosistema integrato che stimoli e favorisca l'adozione di comportamenti sostenibili e la crescita di nuovi servizi condivisi.

La trama di azioni previste porterà alla definizione di una nuova visione della mobilità cittadina quale motore dello sviluppo sostenibile urbano basata su condivisione, partecipazione e innovazione tecnologica e sociale, per una migliore qualità della vita dei cittadini.

Il progetto ha l'obiettivo specifico di connettere in una rete di relazioni virtuose risorse e potenzialità, domanda e offerta di servizi, secondo criteri di compatibilità e di sostenibilità appropriati. Il fulcro del progetto è nei quattro *hub* multiservizio da localizzare in punti generatori/attrattori di mobilità, che sono le fondamenta di un sistema di *sharingmobility* di mezzi diversi come biciclette tradizionali e a pedalata assistita, mezzi elettrici a tre o quattro ruote, e ad una ridefinizione delle linee di forza del TPL. Oltre a sistema fisico di mobilità, ci sarà

una rete di infrastrutture digitali, con l'obiettivo di definire un sistema di *travel planning* integrato da fruire sia in mobilità tramite *smartphone* che presso gli *hub*. Il sistema sarà però innervato in tutto il territorio comunale, andando a favorire la connessione.

Il progetto "Greenways Dannunziane"proposto nell'ambito dell' ASSE VI – Tutela e valorizzazione delle risorse naturali e culturali del POR FESR Abruzzo 2014-2020. Il progetto prevede la valorizzazione della riserva dannunziana attraverso la realizzazionedinuovi corridoi verdi che ospiteranno al loro interno piste ciclabili e percorsi pedonalied intercetteranno le emergenze culturali, come l'Aurum, il Teatro D'Annunzio, museo delle Genti d'Abruzzo, il museo Cascella e il museo del Mare esistenti in prossimità della riserva Dannunziana.
L'iniziativa si pone l'obiettivo di migliorare la fruibilità della riserva da parte di persone con ridotte o impedite capacità motorie o sensoriali (percettive, intellettive e psichiche), anziani e bambinigrazie all'installazione di stazioni di bike sharing, poste all'interno della riservaelungo l'esistente pista ciclabile del lungomare sud. L'iniziativa prevede inoltre, l'ideazione di itinerari e percorsi didattici, naturalistici e "sensoriali" nei quali i visitatori potranno essere guidati dagli addetti del Centro di Educazione ambientale (che vedrà la sua nascita nei mesi prossimi come output di un finanziamento PAR FSC 2007/2013) oppure fruirli autonomamente grazie all'ausilio di una cartellonistica didascalica, iconica ed interattiva, dotata di QRcode, che permetterà ai fruitori di avere informazioni sulla storia, sulla flora e fauna della Riserva tramite un'apposita app del cellulare. Nell'ottica di favorire l'inclusione sociale, si è pensato di assicurare anche ai diversamente abili la fruizioni delle Greenways Dannunziane attraverso mezzi d'ausilio ecologici, che sarà possibile prendere al punto di accoglienza sito nell'Aurum.
Il **PUMS**approvato dalla Giunta comunale con delibera n. 358 del 1.6.2017 prevede la realizzazione di interventi infrastrutturali per la realizzazione di una mobilità sostenibile che prevede le seguenti scelte strategiche

- TRASPORTO PUBBLICO A BASSO IMPATTO AMBIENTALE

  Creazione di una direttrice di trasporto pubblico collettivo in sede propria, con sistema a basso impatto ambientale e con andamento planimetrico a "T", con relativa connessione ad esso di un sistema di navette ecologiche capaci di raccogliere la domanda di trasporto espressa dalle zone marginali.
- INTEGRAZIONE TRA LE DIVERSE MODALITÀ DI TRASPORTO

  Sviluppo dell'integrazione sinergica tra TPL e mobilità ciclistica, attraverso sistemi che favoriscano il trasporto delle biciclette al seguito dei *bus* urbani, come anche l'integrale recepimento e attuazione di quanto previsto dalla LR 8/2013 ("Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica").
- MODERAZIONE DIFFERENZIATA DEL TRAFFICO E DELLA MOBILITÀ

  Regolamentazione del traffico, della mobilità e della sosta in alcune aree della città, mediante l'istituzione di zone a traffico limitato (ZTL), di zone di rilevanza urbanistica (ZRU), di zone con limitazione della velocità (30 km/h), di zone a priorità ambientale (con interventi strutturali) e di zone completamente interdette al traffico veicolare (zone pedonali).
- MOBILITÀ CICLISTICA

  Sviluppo della mobilità ciclistica, sia attraverso la realizzazione di una rete organica di piste ciclabili e di una congrua offerta di stalli per bici, sia attraverso politiche di incentivazione immateriale, di comunicazione e di *marketing* urbano.
- PARCHEGGI DISCAMBIO

  Realizzazione di quattro grandi parcheggi principali di attestazione e di scambio, riferiti alle

diverse provenienze da fuori città: da nord, da sud, da ovest in destra Pescara e da ovest in sinistra Pescara. Creazione di parcheggi di servizio alle ZTL,funzionali al servizio dei *loop* di traffico locale in maniera da consentire a chi arriva in auto di parcheggiare per muoversi a piedi entro un raggio di percorrenza ritenuto congruo.

- MICRO-LOGISTICA URBANA

Realizzazione di sistemi per favorire la *city logistic*, ovvero l'organizzazione della logistica urbana, mediante sistemi alternativi ai furgoni che effettuano le consegne porta a porta. Ciò anche attraverso la "ciclologistica", ossia *bike messanger* e *cargo-bike* a pedalata assistita.

1.4. Le sfide

Nei paragrafi seguenti, esplicitare sinteticamente la strategia che si intende adottare e perseguire per ogni sfida, evidenziando le relazioni con i seguenti elementi:

- *strategie e delle politiche esistenti pertinenti per ciascuna delle suddette sfide (a livello locale, nazionale e regionale);*
- *contesto istituzionale – ruoli e responsabilità delle diverse agenzie;*
- *eventuali buone prassi di riferimento a livello nazionale ed europeo.*

La descrizione delle condizioni di contesto e delle iniziative in corso evidenziano le criticità che l'Amministrazione Comunale dovrà risolvere nel medio periodo al fine di migliorare la qualità della vita degli abitanti:

1- riduzione dei divari digitali nel territorio comunale e diffusione di connettività a banda larga

Necessita la realizzazione di un sistema di rete a banda larga, di un sistema wi-fi e di videosorveglianza nei principali nodi urbani.

Tale tematica dovrà essere di competenza comunale sia a livello di programmazione, che di realizzazione che di gestione.

2- "migliorare la mobilità urbana verso l'utilizzo di sistemi di trasporto sostenibili"

Rispetto a tale tematica necessita la definizione di un programma integrato che preveda la contestuale programmazione di interventi inerenti la mobilità carrabile, il trasporto pubblico e la mobilità lenta ciclabile e pedonale.

L'Amministrazione Comunale,con Delibera di Consiglio Comunale n. 26 del 20/02/2017, ha provato una "delibera di indirizzi per il governo del territorio" in cui è stata definita la strategia da adottare per il miglioramento del sistema della mobilità e l'incentivazione di sistemi di trasporto sostenibili.

Nel mese di giugno (con Delibera di Giunta Comunale n. 358 del 1.6.2017), inoltre, è stato approvato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) incentrato sul potenziamento dei sistemi di trasporto sostenibile. Detto piano è stato presentato al Consiglio Comunale nella seduta del 13 giugno 2017.

Sono state richieste risorse nazionali, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, per il finanziamento per il potenziamento dei percorsi ciclabili.

Gli interventi programmati e finanziati permetteranno di realizzare importanti tratti di piste ciclabili che collegheranno quelli già esistenti. Resta, tuttavia, ancora da attuare il miglioramento dell'accessibilità carrabile delle zone collinari attraverso sistemi di trasporto pubblico, che consentano il trasporto delle biciclette, la realizzazione di adeguati sistemi di noleggio di biciclette elettriche, l'acquisto di nuovi mezzi pubblici ecologici .

Il tema del miglioramento della mobilità dovrà essere gestito in partnership tra Comune di Pescara, che si occupa della programmazione e realizzazione degli interventi infrastrutturali e l'azienda di trasporto pubblico locale (TUA) che gestisce il trasporto pubblico locale.

valorizzazione delle risorse ambientali, storiche e culturali

Rispetto a tale tematica necessita l'introduzione dei un sistema di tariffazione unica del sistema trasporti/musei, la messa in rete delle emergenze culturali ed ambientali attraverso la realizzazione di collegamenti di mobilità sostenibile, l'attivazione di una campagna di marketing territoriale e di promozione.

Il tema del miglioramento della mobilità dovrà essere gestito in partnership tra Comune di Pescara, e responsabili dei vari presidi culturali ed ambientali.

3- La riqualificazione delle aree periferiche anche attraverso il miglioramento dell'accessibilità

1.4.1. Le sfide demografiche e sociali

Alla luce è stato descritto nei paragrafi 1.1.1, 1.1.4 e 1.1.5 esplicitare sinteticamente la strategia che si intende adottare e perseguire per queste sfide, evidenziando le relazioni con i seguenti elementi:

- *strategie e delle politiche esistenti pertinenti per ciascuna delle suddette sfide (a livello locale, nazionale e regionale);*
- *contesto istituzionale – ruoli e responsabilità delle diverse agenzie;*
- *eventuali buone prassi di riferimento a livello nazionale ed europeo.*

I dati sulla popolazione evidenziano i seguenti aspetti:

- un incremento progressivo negli ultimi anni della popolazione.
- un elevato indice di vecchiaia della popolazione

Il progressivo incremento della popolazione ed il progressivo l'invecchiamento mettono in evidenza la necessità di investire sul potenziamento dei sistemi di trasporto pubblico al fine di ridurre il congestionamento delle aree centrali, garantire la possibilità di spostamenti anche alle persone non dotate del mezzo privato come anziani e studenti.

Sempre dai dati inerenti la popolazione si osserva un livello di istruzione dei residenti molto elevato rispetto alla media nazionale. Tale dato, coniugato alle informazioni circa l'età della popolazione, evidenzia che nel prossimo decennio una fascia cospicua di abitanti con un elevato livello di istruzione avrà raggiunto l'età pensionabile. Ne consegue che aumenterà la possibilità di tali abitanti di dedicare tempo ad attività culturali e ricreative.
Al fine di garantire un elevato livello di servizi per questa fascia di popolazione, in aumento nel prossimo decennio ed evitare la migrazione della popolazione verso centri più attrattivi per tale fascia di popolazione, dovranno essere messe in campo iniziative volte al miglioramento dell'offerta di attività culturali.

La città di Pescara risulta una delle più attrattive della regione; tale aspetto è confermato dall'incremento progressivo del numero di abitanti che registrato negli ultimi anni.
La presenza di una significativa quantità di parchi e sazi pubblici e della spiaggia contribuiscono a garantire un elevato livello della qualità della vita.
Al fine di migliorare la fruibilità delle risorse ambientali e delle attrezzature culturali dovranno essere migliorate le condizioni di accessibilità dei siti culturali e naturali e dovrà essere garantito un elevato livello di informazione circa le iniziative in corso nei parchi, riserve, musei e teatri esistenti.

Offerta sanitaria non si registrano particolari criticità. Si rileva, peraltro che le iniziative inerenti la sanità

sono di competenza Regionale.

1.4.2. Le sfide economiche

Alla luce è stato descritto nei paragrafi 1.1.2 e 1.1.3 e sub, esplicitare sinteticamente la strategia che si intende adottare e perseguire per queste sfide, evidenziando le relazioni con i seguenti elementi:

- *strategie e delle politiche esistenti pertinenti per ciascuna delle suddette sfide (a livello locale, nazionale e regionale);*
- *contesto istituzionale – ruoli e responsabilità delle diverse agenzie;*
- *eventuali buone prassi di riferimento a livello nazionale ed europeo.*

Pescara si conferma città dalla vocazione scolastica diversificata con ben cinque licei.
che assorbono il 52% degli alunni iscritti nell'A.S. 2016/2017, contro il 48% degli iscritti agli istituti tecnici e professionali.
La presenza di così numerose scuole superiori rende attrattivo il territorio comunale per i molti studenti dei comuni e delle provincie limitrofe che quotidianamente si recano nel territorio comunale per la frequentazione delle attività scolastiche.
Significativo risulta , inoltre, il numero di iscritti delle sedi universitarie esistenti nella zona di Portanuova.
Il numero di studenti universitari ha raggiunto nel 2016 il numero di 9.620 (pari al 12,5% della popolazione residente). Il 40% degli iscritti risulta residente fuori dalla provincia di Pescara.
Il profilo imprenditoriale di Pescara al 2016, secondo i dati Infocamere, vede una netta prevalenza delle attività commerciali e all'ingrosso (38%) che, pur se diffuse su tutto il territorio comunale, registrano una importante concentrazione nel centro urbano.
Rispetto a tali tematiche si rileva la necessità del potenziamento dei sistemi di trasporto pubblico al fine di agevolare lo spostamento degli studenti e di garantire l'agevole accesso alle attività commerciali.

1.4.3. Le sfide climatiche e ambientali

Alla luce è stato descritto nei paragrafi 1.1.6, esplicitare sinteticamente la strategia che si intende adottare e perseguire per queste sfide, evidenziando le relazioni con i seguenti elementi:

- *strategie e delle politiche esistenti pertinenti per ciascuna delle suddette sfide (a livello locale, nazionale e regionale);*
- *contesto istituzionale – ruoli e responsabilità delle diverse agenzie;*
- *eventuali buone prassi di riferimento a livello nazionale ed europeo.*

I dati inerenti il traffico evidenziano come i flussi diretti all'interno dello stesso comune siano molto elevati sia per quanto riguarda i lavoratori sia per quanto attiene gli studenti. Il trasporto più usato risulta l'auto privata (65%). Solo l'9% degli abitanti utilizza il mezzo pubblico.
Molto elevato risultano, inoltre, gli ingressi giornalieri verso il comune di Pescara.
I dati inerenti gli spostamenti della popolazione per motivi scolastici e di lavoro ed i dati sull'ingresso giornaliero di popolazione verso il comune di Pescara, combinato con l'elevato utilizzo del mezzo privato, evidenziano una significativa criticità per quanto attiene il traffico urbano ed i livelli di inquinamento dell'aria generati dall'eccessiva presenza di automobili.
Ne deriva la necessità di mettere in campo iniziative destinate al miglioramento del sistema di trasporto pubblico, di scambio intermodale, e delle reti per la mobilità ciclabile.

1.5. Analisi SWOT: i punti di forza, debolezza, opportunità e minacce dell'area urbana

Evidenziare i punti di forza, debolezza, le opportunità e le minacce del contesto urbano in relazione all'analisi effettuata e alle risposte che si intendono dare mediante la SUS alle 5 sfide definite nell'articolo 7 del regolamento FESR 1301/2013.

Punti di forza	Punti di debolezza
Risorse ambientali Presenza di importanti risorse ambientali (spiaggia, riserva Dannunziana, parchi urbani, parco fluviale)	**Risorse ambientali** Le risorse naturali esistenti non sono conosciute dai turisti, non risultano accessibili dalle reti della mobilità ciclabile
Attrezzature culturali Presenza di numerosi musei e attrezzature culturali Presenza di sedi universitarie	**Attrezzature culturali** Non esiste una rete ed una programmazione condivisa delle attività svolte dalle attrezzature culturali Risulta deficitaria la comunicazione su web e a livello locale della iniziative promosse dalle diverse attrezzature Le attrezzature culturali sono scarsamente frequentate dagli studenti
Trasporto pubblico Presenza di tracciati per il trasporto pubblico in sede protetta nella zona nord della città Presenza di potenziali tracciati per la realizzazione di sistemi di trasporto pubblico in sede protetta nella zona sud della città Previsione nel piano regolatore di parcheggi di scambio intermodale Presenza di tratti di piste ciclabili realizzati e tratti in realizzazione nelle zone pianeggianti	**Trasporto pubblico** Scarsa offerta di sistemi di trasporto pubblico Inesistenza di trasporto pubblico in sede protetta (che garantisca tempi certi negli spostamenti) Inesistenza di nodi di scambio intermodale Impossibilità di accedere alle zone collinari, densamente abitate, con la mobilità ciclabile

Opportunità	Minacce
Risorse ambientali Realizzare un sistema continuo di aree naturali	**Risorse ambientali** Eccessivi costi pubblici di gestione delle aree naturali
Attrezzature culturali Realizzare un polo culturale integrato finalizzato ad aumentare l'attrattività della città per turisti e residenti Diffondere sul web e a livello urbano informazioni circa le iniziative culturali	**Attrezzature culturali** Nessuna
Trasporto pubblico Realizzare un sistema di trasporto in sede protetta sfruttando i tracciati realizzati nella zona nord Realizzare un sistema di "ciclopolitana" nella zona pianeggiante Prevedere sistemi di trasporto pubblico per l'accessibilità ciclabile delle zone collinari Acquistare mezzi ecologici per il trasporto pubblico	**Trasporto pubblico** Prevedere tracciati che interferiscono con il traffico veicolare Non poter garantire la manutenzione e la sicurezza dei tracciati Acquistare un numero di mezzi insufficiente rispetto alle necessità

2. STRATEGIA DI SVILUPPO

Descrivere sinteticamente l'idea guida della strategia (visione del territorio a cui si aspira), del motivo della sua individuazione e degli orientamenti principali.Evidenziare il grado di coinvolgimento dei cittadini e degli altri stakeholder nella definizione della SUS e nella realizzazione delle diverse Azioni.

Gli obiettivi strategici che si intendono perseguire sono finalizzati al miglioramento della qualità della vita degli abitanti attraverso la realizzazione di iniziative destinate alla affermazione di "**Pescara città della conoscenza e del benessere**". Si tratta di una strategia di medio periodo da attuare attraverso quattro i principi-guida:

- **"potenziamento mobilità sostenibile"** e nuovo sistema dei trasporti urbani, che passa attraverso le seguenti scelte strategiche:

  Il potenziamento del sistema di trasporto pubblico: attraversola realizzazione di un percorso protetto e "intelligente" dedicato ai mezzi pubblici che colleghi il Parco Centrale (ex Area di Risulta) con il polo universitario-culturale, la realizzare sistemi di telegestione per il monitoraggio degli autobus e traffico veicolare (software di gestione, portale ed app dedicata)e l'acquisto di autobus elettrici.

  Il potenziamento del sistema dei percorsi ciclabili: attraversola creazione di un circuito di piste ciclabili concepito come un sistema metropolitano di mobilità alternativa dotato di ciclostazioni intelligenti in cui sarà possibile affittare le biciclette elettriche, ricaricare i mezzi elettrici, acquisire informazioni circa i servizi e le attività culturali offerti a livello urbano, acquistare i biglietti del trasporto pubblico, lasciare la bicicletta e prendere il mezzo pubblico.
- "**potenziamento delle reti naturalistiche**" che comporta la valorizzazione e il potenziamento della grande "T" verde costituita dalla fascia lungomare (le pinete e la passeggiata a mare) e dal lungofiume, attraverso la riconnessione dei rapporti tra l'asta fluviale e il mare e la creazione di condizioni per la fruibilità delle aree golenali;
- **valorizzazione delle risorse storiche e culturali**attraverso il miglioramento dell'accessibilità dal sistema di trasporto pubblico, dai percorsi ciclabili, la diffusione delle informazioni inerenti le iniziative che riguardano le emergenze storiche ed ambientali in nei nodi di scambio (un'apposita app del cellulare che permetterà ai fruitori di avere informazioni sulla storia, sulla flora e fauna della Riserva tramite), la programmazione integrata delle attività realizzate all'interno di tutte le attrezzature culturali presenti in ambito urbano. L'obiettivo è quello di rilanciare i contenitori di naturalità e le risorse culturali presenti sul territorio sotto il profilo turistico attraverso il miglioramento dell'accessibilità e la realizzazione di eventi culturali (festival di eccellenze, eventi didattici, show room del territori), o legati al turismo sportivo (ironman Pescara, maratone, manifestazioni sportive, ecc).
- **riqualificazione delle periferie e** attraverso la promozione di interventi infrastrutturali di mobilità sostenibile, che renderanno accessibili i sobborghi della città e le aree collinari, progetti urbani integrati volti alla creazione di nuovi poli di centralità all'interno dei quartieri, ed iniziative per la messa in rete ed alla valorizzazione delle risorse culturali ed ambientali presenti in ambito urbano (musei, emergenze storiche, riserve e parchi).

2.1. Obiettivo generale

Illustrare l'obiettivo generale che si concretizza nella visione strategica.

L'obiettivo generale che si intende perseguire è quello innalzare la qualità della vita degli abitanti della città di Pescara e renderla maggiormente attrattiva per i turisti: "**Pescara città della conoscenza e del benessere**" .
La realizzazione di iniziative volte al miglioramento del sistema del trasporto sostenibile, riqualificazione delle periferie attraverso il miglioramento dell'accessibilità, il potenziamento delle reti naturalistiche e valorizzazione delle risorse storiche e culturali sono finalizzate al conseguimento dell'obiettivo prefissato

2.2. Priorità generali del Piano di Azione e obiettivi specifici

*Per ciascuna priorità di investimento definita nel POR FESR 2014-2020 e per il relativo obiettivo specifico, elencare le priorità individuate nel Piano di Azione della SUS e i relativi obiettivi specifici (cosa si desidera ottenere) che si intende perseguire con l'attuazione della SUS. Si ricorda che gli obiettivi devono essere **misurabili, attuabili, realistici e temporalmente definiti** e **avere una visione a medio/lungo termine**. Le priorità generali e gli obiettivi specifici individuati nella SUS devono essere naturalmente coerenti con il POR FESR Abruzzo 2014-2020 e con l'FSE. A tale scopo si suggerisce di utilizzare lo schema seguente.*

Priorità di investimento POR	Priorità generali SUS	Obiettivi specifici POR FESR 2014-2020	Obiettivi Specifici SUS
Rafforzare le applicazioni delle TIC per l'e-government, l'e-learning, l'e-inclusion, l'e-culture e l'e-health	REALIZZARE SISTEMA DI GESTIONE INTELLIGENTE DEL TRAFFICO URBANO E DEI MEZZI PUBBLICI	Digitalizzazione dei processi amministrativi e diffusione dei servizi digitali pienamente interoperabili.	Realizzazione di sistemi a banda larga e installazione dispositivi Wi-Fi e di videosorveglianza
			Realizzare sistemi di telegestione comprensivo di monitoraggio degli autobus e traffico veicolare, software di gestione, portale ed app dedicata
Promuovere strategie per basse emissioni di carbonio per tutti i tipi di territorio, in particolare le aree urbane, inclusa la promozione della mobilità urbana multimediale sostenibile e di pertinenti misure di adattamento e mitigazione	REALIZZARE SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO ECOLOGICO	Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane	Realizzare tracciato "intelligente"trasporto pubblico in sede protetta (tratto stazione centrale – Università)
			Acquisto nuovi autobus ecologici
			Realizzare Eco mobilitypoints dotati di parcheggio biciclette, affitto bici elettriche, punti di ricarica

Priorità di investimento POR	Priorità generali SUS	Obiettivi specifici POR FESR 2014-2020	Obiettivi Specifici SUS
			biciclette (n. 10 punti) e autobus elettrici (n.8punti di ricarica)
	POTENZIARE LA MOBILITÀ CICLABILE E PEDONALE		Realizzare tratti di percorsi ciclabili di collegamento di tratti esistenti
			Acquisto biciclette per diversamente abili
			Redazione Piano Eliminazione Barriere Architettoniche (PEBA) a livello urbano
Conservare, proteggere, promuovere e sviluppare il patrimonio naturale e culturale	VALORIZZARE LE RISORSE CULTURALI ED AMBIENTALI ESISTENTI	Miglioramento delle condizioni di accessibilità e degli standard di offerta e fruizione del patrimonio culturale, nelle aree di attrazione.	Introdurre sistemi di tariffazione integrata trasporti/strutture culturali e naturali
			Rendere accessibili dalla mobilità ciclabile le strutture culturali e le emergenze ambientali
			Incrementare il numero di visitatori del patrimonio culturale ed ambientale esistente

2.3. Correlazioni strategiche con altri Assi del POR FESR Abruzzo 2014-2020, con il FSE e con altri programmi comunitari e nazionali.

Descrivere sinteticamente le correlazioni strategiche fra la strategia individuata e i diversi assi del POR-FESR Abruzzo 2014-2020. Descrivere, se è il caso, i fabbisogni formativi connessi all'attuazione della strategia in correlazione al POR FSE Abruzzo 2014-2020

La strategia proposta si colloca all'interno dell'asse 5 del POR FESR Abruzzo 2014/2020. Le iniziative programmate risultano tuttavia trasversali e fortemente integrate con gli obiettivi previsti in altri assi del POR FESR:

ASSE 2 – diffusione dei servizi digitali: la strategia proposta prevede lo sviluppo di sistemi di connessione wi-fi e la creazione di sistemi di controllo intelligente del traffico urbano. Tale intervento risulta fortemente integrato con le tipologie di azioni previste nella misura 2.2.2 del POR FESR e specificatamente con la previsione di promuovere soluzioni per lo sviluppo delle smart-cities and communities.

ASSE 3 - competitività del sistema produttivo: la strategia proposta si pone l'obiettivo di innalzare migliorare l'appetibilità della città di Pescara per i turisti e di migliorare il sistema della mobilità al fine di rendere facilmente accessibili le aree commerciali del centro urbano. Tale iniziativa risulta, pertanto, integratacon quelle previste nell'ambito della misura 3.5.1 del POR FESR che mirano al miglioramento di servizi alle imprese.

ASSE 6- tutela e valorizzazione delle risorse naturali e culturali: la strategia proposta prevede la valorizzazione e la messa in rete del patrimonio culturale e naturale presente in ambito urbano. Tale

azione risulta integrata con quelle previste nella misura 6.7.1 finalizzate alla tutela, valorizzazione e messa in rete del patrimonio culturale, materiale e immateriale, nelle aree di attrazione di rilevanza strategica tali da consolidare e promuovere processi di sviluppo.

3. IL PROGRAMMA E LE AZIONI

Il programma proposti si articola in 5 azioni da attuare con il ricorso a diversi canali di finanziamento. Solo 4 delle azioni programmate saranno in quota parte finanziate con le risorse dell'Asse VII del POR FESR 2014/2015. L'azione 5, che prevede la realizzazione di interventi per la riqualificazione delle aree periferiche degradate (realizzazione di piazze, spazi pubblici, ecc.) sarà realizzata con risorse nazionali del programma straordinario per la riqualificazione delle periferie degradate e con risorse private.

Nella descrizione delle attività da realizzare nell'ambito delle singole azioni sono state descritte le sole iniziative da finanziare con risorse dell'asse VII del POR FESR 2014/2020 ed è stata tralasciata la descrizione puntuale dei progetti finanziati con ulteriori canali di finanziamento che sono stati illustrati nella esposizione complessiva dell'azione di riferimento.

Articolare ogni priorità generale di investimento individuata nella SUS in un programma di Azioni, Attività, Operazioni, ecc. finalizzate all'obiettivo generale e agli obiettivi specifici fissati.

3.1. Azione 1 – Realizzare un sistema di gestione intelligente del traffico urbano e dei mezzi pubblici (Ovvero priorità di investimento della SUS)

Sintetica descrizione dell'Azione che deve essere coerente con la priorità di investimento. Il titolo dell'azione deve quindi corrispondere alla priorità di investimento individuata nella tabella contenuta nel capitolo 2.2.
L'iniziativa prevede la realizzazione di un sistema e banda larga e wi-fi finalizzati alla creazione di un apparato di videosorveglianza ed un sistema intelligente di telegestione per il monitoraggio dei percorsi degli autobus e del traffico urbano. Nell'ambito della misura è prevista l'elaborazione o l'acquisto di un software di gestione, l'attivazione di un portale e di una app dedicata ad offrire informazioni circa il traffico urbano, l'offerta di mezzi pubblici e le attività culturali e ricreative di cui fruire.

3.1.1. Obiettivi specifici

Elencare e descrivere gli obiettivi specifici che si intendono conseguire che devono essere coerenti con quelli indicati nella tabella contenuta nel capitolo 2.2.
Gli obiettivi specifici che si prevede di conseguire consistono: - nella realizzazione di un sistema a banda larga e di connessioni wi-fi - nella messa a punto di un sistema intelligente (elaborazione o acquisto di un software) di gestione del traffico urbano e dei mezzi pubblici - nella creazione di una app e di un sito dedicato ad offrire informazioni circa il traffico urbano, l'offerta di mezzi pubblici e le attività culturali e ricreative di cui fruire

3.1.2. Miglioramento dei servizi offerti a cittadini e imprese

Descrivere come e in che termini l'azione svolta e i suoi risultati miglioreranno i servizi offerti ai cittadini e alle imprese.
Gli interventi previsti nell'ambito di questa azione consentiranno evitare ingorghi del traffico veicolare nelle ore di punta, permetteranno di conoscere la frequenza ed i tempi di percorrenza dei mezzi pubblici, di sorvegliare gli "eco Mobility Point" , di disporre di informazioni sul web circa le offerte culturali delle strutture presenti in ambito urbano e di beneficiare di una tariffa integrata trasporto pubblico/servizi culturali. Risulta evidente che la cittadinanza e i turisti che frequenteranno la città beneficeranno di tali azioni in

quanto sarà più agevole muoversi con il mezzo privato e pubblico, sarà attivato un sistema di sorveglianza e sarà possibile conoscere le attività culturali offerte dalle strutture presenti in ambito urbano.

3.1.3. Soluzioni ICT previste

Descrivere le soluzioni ICT previste in coerenza con l'Agenda Digitale Nazionale.

Le azioni previste nella presente azioni coerenti con l'Agenda Digitale Nazionale sono le seguenti:

- realizzazione di un sistema a banda larga e di connessioni wi-fi
- messa a punto di un sistema intelligente (elaborazione o acquisto di un software) di gestione del traffico urbano e dei mezzi pubblici
- creazione di una app e di un sito dedicato ad offrire informazioni circa il traffico urbano, l'offerta di mezzi pubblici e le attività culturali e ricreative di cui fruire.

Dette iniziative risultano coerenti con l'Agenda Digitale Nazionale in quanto tutti i dati saranno gestiti dal "Centro tecnico regionale".

3.1.4. Le risorse umane impiegate e i costi

Elenco delle risorse umane impiegate indicandone il numero e la tipologia di professionalità richiesta. Indicare inoltre il costo complessivo dell'Azione dato dalla somma di quelli di ciascuna attività in cui l'azione si articola.

Attività 3.1.7.1
Realizzazione rete a banda larga e sistema Wi-Fi ……..……€ 200.000,00
Personale interno necessario:
Capo Dipartimento tecnico
Dirigente LL.PP e Mobilità
Dirigente Ragioneria
Dirigente Personale
2 Funzionari categ. D
2 Istruttori geometri categ. C
2 Istruttori contabili categ. C
1 Funzionario categ. D Personale
Costo del Personale interno ……€ 19.460,64

Attività 3.1.7.2
Realizzazione di un sistema di videosorveglianza ……€ 150.000,00
Personale interno necessario:
Dirigente LL.PP e Mobilità (40 ore), di quello alla Ragioneria(30 ore) e di quello al Personale;
2 Funzionari categ. D
2 Istruttori geometri categ. C
2 Istruttori contabili categ. C
2 Funzionari categ. D settore gare
Costo del Personale interno ……€ 14.595,48

Attività 3.1.7.3
Sistema di telegestione presso "eco mobilityPoints" comprensivo di monitoraggio traffico ..€ 150.000,00
software gestione autobus, realizzazione app e portale

Personale interno necessario:
Dirigente LL.PP e Mobilità,
Dirigente Ragioneria
Dirigente del Personale
2 Funzionari categ. D
2 Istruttori geometri categ. C
2 Istruttori contabili categ. C
2 Funzionari categ. D settore gare
Costo del Personale interno ……€ 14.595,48

Costo totale azione ……€ 548.651,60

3.1.5. Deliverables eOutput[1]

Descrivere sinteticamente i risultati concreti dell'azione in termini di deliverables e output.

Risultati attesi:
Deliverables
Installazione di sistemi wi-fi e banda larga
Realizzazione di un sistema di videosorveglianza
Acquisto o elaborazione di un sistema di gestione del traffico urbano e degli autobus pubblici
Creazione di una app
Creazione di un portale
Output
Installazione di **31 dispositivi wi-fi** e **della relativa rete a banda larga** (e precisamente: potenziamento di 15 dispositivi wi-fi esistenti, la cui potenza sarà incrementata da 15 a 30 Mbps, l'installazione di nuovi 16 nuovi dispositivi wi-ficon potenza 30 Mbps).
Installazione di n. **10 dispositivi di videosorveglianza**
Acquisto o elaborazione di un sistema di gestione del traffico urbano e degli autobus pubblici
Creazione di una app
Creazione di un portale

3.1.6. Tempi di esecuzione e Milestones

Indicare i tempi necessari per il completamento dell'azione anche mediante un diagramma di Gantt sul quale riportare anche i milestones, ovvero i punti cardine dell'Azione, generalmente coincidenti con i deliverables.

	PRIMO ANNO 2017						SECONDO ANNO 2018						TERZO ANNO 2019						QUARTO ANNO 2020					
bimestri	I	II	III	IV	V	VI	I	II	III	IV	V	VI	I	II	III	IV	V	VI	I	II	III	IV	V	VI
Installazione di n. 10 sistemi wi-fi						appalto			installazione															
Realizzazione di un sistema di videosorveglianza						appalto			installazione															
Acquisto o elaborazione di un sistema di gestione del traffico urbano e degli autobus pubblici						elaborazione/appalto																		
Creazione di una app											elaborazione													
Creazione di un portale											elaborazione													

[1] Un **deliverable** è un prodotto, tangibile o intangibile, risultato secondario del progetto. E' funzionale al conseguimento dei risultati finali del progetto. I deliverables sono quindi legati agli snodi fondamentali della singola attività. In generale sono necessari due o più deliverables per produrre un output di progetto.
Un **output** è quello che è stato effettivamente prodotto grazie alle risorse impegnate nel progetto ed è il prodotto principale del progetto. Contribuisce direttamente al raggiungimento dei risultati del progetto. Ogni Azione deve portare alla produzione di almeno un output.

3.1.7. Attività[2]

Attività N°	Nome attività	Data inizio	Data fine	Budget attività (€)
3.1.7.1.	Installazione di n. 31 sistemi wi-fi e banda larga (di cui: potenziamento di 15 dispositivi wi-fi esistenti, la cui potenza sarà incrementata da 15 a 30 Mbps la, installazione di nuovi 16 dispositivi wi-ficon potenza 30 Mbps)	*Novembre 2017*	*dicembre 2018*	219.460,64
Descrizioneattività				
Si prevede l'installazione di 31 sistemi wi-fi e la relativa rete a banda larga. L'iniziativa prevede il potenziamento di n. 15 dispositivi wi-fi esistenti, la cui potenza sarà incrementata da 15 a 30 Mbps la e l'installazione di nuovi 16 nuovi dispositivi wi-ficon potenza 30 Mbps in corrispondenza dei 10 "eco Mobility Point". Dieci dei nuovi dispositivi wi-fi saranno installati in corrispondenza dei nuovi "eco Mobility Point" previsti nel progetto. Si prevede l'utilizzo di un sistema di Captive portal, tecnica che forza il clienthttp connesso ad una rete di telecomunicazioni a visitare una speciale pagina web (usualmente per l'autenticazione) prima di poter accedere alla navigazione in rete (ad esempio Internet). L'autenticazione degli utenti avverrà attraverso una procedura unica che è quella già messa in atto dalla Regione con il progetto 305 Wi-Fi; il sistema di profilazione, al fine di garantire l'omogeneità di accesso ai cittadini, sarà quello realizzato dalla Regione Abruzzo. I servizi che si andranno a realizzare saranno erogati in modalità *cluod* attraverso il centro tecnico federato regionale che garantisce i livelli di erogazione dei servizi in linea con le attuali normative.				
Risultati attesi (output)				
Incremento dei luoghi dotati di connessione wi-fi libera in ambito urbano attraverso l'installazione di n. 31 sistemi wi-fi di cui 15 potenziati e 16 di nuova realizzazione.				

Attività N°	Nome attività	Data inizio	Data fine	Budget attività (€)
3.1.7.2.	Realizzazione di un sistema di videosorveglianza	*maggio 2018*	*dicembre 2018*	164.595,48
Descrizioneattività				
Si prevede l'installazione di un sistema di videosorveglianza nei dei 10 "eco Mobility Point" attraverso l'installazione di dieci dispositivi.				

[2] Se sono previste più attività, duplicare le tabelle.

I dati acquisiti saranno trasmessi attraverso la rete wi-fi presso gli uffici dell'Amministrazione Comunale.
Risultati attesi (output)
Miglioramento dei livelli di sicurezza urbana attraverso **l'installazione di 10 dispositivi di videosorveglianza** in corrispondenza dei 10 "eco Mobility Point"

Attività N°	Nome attività	Data inizio	Data fine	Budget attività (€)
3.1.7.3.	Acquisto o elaborazione di un sistema di gestione del traffico urbano e degli autobus pubblici	*Novembre 2017*	*Dicembre 2018*	164.595,48
Descrizioneattività				
Si prevede l'acquisto o elaborazione di un sistema di gestione del traffico urbano e degli autobus pubblici e la contestuale creazione di una app e di un portale che forniranno informazioni in merito all'andamento del traffico urbano, al sistema di trasporto pubblico ed alle offerte di servizi culturali e ricreativi.				
Risultatiattesi (output)				
Miglioramento della fluidità del traffico urbano attraverso l'attivazione **di sistema di gestione del traffico urbano** la contestuale **creazione di una app dedicata**.				

3.2. Azione 2 – Realizzare sistema di trasporto pubblico ecologico (Ovvero priorità di investimento della SUS)

Sintetica descrizione dell'Azione che deve essere coerente con la priorità di investimento. Il titolo dell'azione deve quindi corrispondere alla priorità di investimento individuata nella tabella contenuta nel capitolo 2.2.
L'azione è finalizzata a ridurre i livelli di inquinamento dell'aria in ambito urbano attraverso la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico ecologico ed il potenziamento della mobilità ciclabile. Gli interventi previsti prevedono la realizzazione congiunta ed integrata di diverse iniziative rivolte sia alla realizzazione di nuovi tracciati "intelligenti" per il transito in sede protetta del trasporto pubblico , sia nuovi percorsi ciclabili, sia all'acquisto dei mezzi di trasporto ecologici (nuovi autobus elettrici e biciclette per diversamente abili) Nello specifico si prevede la realizzazione di un percorso "intelligente" in sede protettadedicato agli autobus urbani collegando la stazione centrale con il polo universitario-giudiziario,l'acquisto di nuovi autobus elettrici, la realizzazione di nuovi "eco mobilitypoints" (dotati di parcheggio e affitto biciclette, punti di ricarica e fermata autobus) la realizzazione di nuovi tratti ciclabili che collegheranno percorsi già esistenti, l'acquisto di biciclette per diversamente abili, la redazione di un piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche. All'interno degli Eco Mobilitypoints è prevista l'installazione di sistemi wi-fi e di sensori per il rilevamento dei percorsi degli autobus urbani. Nell'ambito di questa misura si colloca anche il progetto SYMPE presentato nella primavera del 2017 alla Commissione europea nell'ambito dell'iniziativa comunitaria UIAche prevede la realizzazione di *hub* multiservizio da localizzare in punti generatori/attrattori di mobilità, che sono le fondamenta di un sistema di *sharingmobility* di mezzi diversi come biciclette tradizionali e a pedalata assistita, mezzi elettrici a tre o quattro ruote, e ad una ridefinizione delle linee di forza del TPL. Oltre a sistema fisico di mobilità, ci sarà una rete di infrastrutture digitali, con l'obiettivo di definire un sistema di *travel planning* integrato da fruire sia in mobilità tramite *smartphone* che presso gli *hub*.

3.2.1. Obiettivi specifici

Elencare e descrivere gli obiettivi specifici che si intendono conseguire che devono essere coerenti con quelli indicati nella tabella contenuta nel capitolo 2.2.

Si prevede di perseguire l'obiettivo dipotenziare il trasporto pubblico ecologico attraverso:
- la realizzazione di un tracciato "intelligente" dedicato al percorso degli autobus urbani in cui saranno installati strumenti tecnologici per garantire la sicurezza ed il controllo del trasporto pubblico;
- la realizzazione di nuove fermate "intelligenti" del trasporto pubblico in cui potranno essere parcheggiate, ricaricate e noleggiate le biciclette elettriche, e permetteranno l'accesso al trasporto pubblico ecologico;
- l'incremento della mobilità ciclabile:
  - la il potenziamento e la realizzazione di nuovi tratti di percorsi ciclabili che collegheranno tracciati già esistenti;
  - l'acquisto di biciclette per diversamente abili;
  - la redazione di un piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA)

3.2.2. Miglioramento dei servizi offerti a cittadini e imprese

Descrivere come e in che termini l'azione svolta e i suoi risultati miglioreranno i servizi offerti ai cittadini e alle

imprese.
Gli interventi previsti nell'ambito di questa azione miglioreranno l'accessibilità delle aree centrali e delle zone periferiche della dal mezzo pubblico e dal sistema ciclopedonale. Risulta evidente che la cittadinanza e i turisti che frequenteranno la città beneficeranno dei risultati ottenuti mediante la realizzazione dell'azione 3.2 in quanto sarà più agevole muoversi con il mezzo pubblico e con la bicicletta e migliorerà la qualità dell'aria attraverso la riduzione del traffico veicolare.

3.2.3. Soluzioni ICT previste

Descrivere le soluzioni ICT previste in coerenza con l'Agenda Digitale Nazionale.
L'iniziativa di realizzazione di nuovi Eco MobilityPoints risulta coerente con le azioni previste nella Agenda Digitale Nazionale , infatti, negli Eco MobilityPoints è prevista l'installazione di sistemi wi-fi e di sensori per il rilevamento dei percorsi degli autobus urbani e dell'inquinamento atmosferico.

3.2.4. Le risorse umane impiegate e i costi

Elenco delle risorse umane impiegate indicandone il numero e la tipologia di professionalità richiesta. Indicare inoltre il costo complessivo dell'Azione dato dalla somma di quelli di ciascuna attività in cui l'azione si articola.
Attività 3.2.7.1 Realizzazione di tracciato "intelligente" dedicato al trasporto pubblico in sede protetta ……€ 2.000.000 Personale interno necessario: Capo Dipartimento tecnico Dirigente LL.PP e Mobilità, Dirigente Ragioneria Dirigente Personale Dirigente ufficio Gare 3 Funzionari categ. D 2 Istruttori geometri categ. C 2 Istruttori contabili categ. C 1 Funzionario categ. D Personale 2 Funzionari categ. D Gare Costo del Personale interno ……..€ 194.606,42 Attività 3.2.7.2 Acquisto nuovi autobus elettrici ……€ 2.800.000 Personale interno necessario: Non è previsto l'impegno di personale interno Costo del Personale interno ……€ 0,00 Attività 3.2.7.3 Realizzazione nuovi "eco mobilitypoints" ……€ 382.000 Personale interno necessario: Dirigente LL.PP e Mobilità Dirigente Ragioneria Dirigente Personale Dirigente ufficio gare 3 Funzionari categ. D 2 Istruttori geometri categ. C 2 Istruttori contabili categ. C 2 Funzionari categ. D settore gare 1 Funzionario categ. D Personale

Costo del Personale interno ……€ 37.169,83

Costo totale azione ……€ 5.413.776,25

3.2.5. Deliverables e Output[3]

Descrivere sinteticamente i risultati concreti dell'azione in termini di deliverables e output.

Risultati attesi:

Deliverables

Realizzazione di un tratto della sede protetta ed "intelligente "del trasporto pubblico ecologico: 2,8 km

Acquisto di n. 7 autobus elettrici

Realizzazione di n. "10 Eco Mobilitypoints"

Output

Estensione in lunghezza del tracciato intelligente dedicato al trasporto pubblico 2,8 km

Acquisto autobus elettrici : n. 7

Realizzazione di "Eco Mobilitypoints" : n. 10

Realizzazione di punti di ricarica mezzi elettrici: n. 18 (di cui n. 8 punti di ricarica x autobus elettrici e 10 punti di ricarica per biciclette elettriche)

3.2.6. Tempi di esecuzione e Milestones

Indicare i tempi necessari per il completamento dell'azione anche mediante un diagramma di Gantt sul quale riportare anche i milestones, ovvero i punti cardine dell'Azione, generalmente coincidenti con i deliverables.

	PRIMO ANNO 2017						SECONDO ANNO 2018						TERZO ANNO 2019						QUARTO ANNO 2020					
bimestri	I	II	III	IV	V	VI	I	II	III	IV	V	VI	I	II	III	IV	V	VI	I	II	III	IV	V	VI
realizzazione tracciato sede propria trasporto pubblico ecologico							progettazione						appalto e realizzazione primo tratto						appalto e realizzazione secondo tratto					
acquisto autobus elettrici					espletamento gara																			
realizzazione n. 10 "eco mobility points"							progettazione				appalto e realizzazione													

[3] Un **deliverable** è un prodotto, tangibile o intangibile, risultato secondario del progetto. E' funzionale al conseguimento dei risultati finali del progetto. I deliverables sono quindi legati agli snodi fondamentali della singola attività. In generale sono necessari due o più deliverables per produrre un output di progetto.

Un **output** è quello che è stato effettivamente prodotto grazie alle risorse impegnate nel progetto ed è il prodotto principale del progetto. Contribuisce direttamente al raggiungimento dei risultati del progetto. Ogni Azione deve portare alla produzione di almeno un output.

3.2.7. Attività[4]

Attività N°	Nome attività	Data inizio	Data fine	Budget attività (€)
3.2.7.1.	Realizzazione tracciato "intelligente" dedicato al trasporto pubblico	*01.2018*	*12.2020*	2.194.606,42
Descrizione attività				
L'intervento consiste nella realizzazione di un tracciato "intelligente" dedicato al trasporto pubblico nel tratto stazione centrale- università. Il tracciato che si prevede di realizzare sarà caratterizzato da elementi di innovatività e di "intelligenza" attraverso l'installazione di sensori e sistemi di controllo per la sicurezza dei mezzi e dei pedoni. Detto tratto avrà la lunghezza di circa 2,8 km. Non è prevista la possibilità di sovracompensazione, nel contratto di servizio con il gestore dei trasporti.				
Risultatiattesi (output)				
Estensione in lunghezza del tracciato intelligente dedicato al trasporto pubblico : 2,8 km				

Attività N°	Nome attività	Data inizio	Data fine	Budget attività (€)
3.2.7.2.	Acquisto di autobus ecologici	*09.2017*	*12.2019*	2.800.000
Descrizioneattività				
Si prevede l'acquisto di mezzi ecologici elettrici innovative dotati di sistemi per il trasporto congiunto di persone e biciclette. Detti mezzi ecologici attraverseranno la fascia costiera della città percorrendo il tracciato in sede protetta e serviranno le zone collinari al fine di incentivare l'utilizzo del mezzo ciclabile anche da parte dei residenti delle zone periferiche che potranno caricare la bicicletta sui mezzi pubblici e utilizzarla nelle zone pianeggianti.				
Risultati attesi (output)				
Acquisto autobus elettrici : n. 7				

Attività N°	Nome attività	Data inizio	Data fine	Budget attività (€)
3.2.7.3.	Realizzazione di "Eco MobilityPoints"	*01.2018*	*12.2019*	419.169,83
Descrizioneattività				
Si prevede la realizzazione di fermate disseminate sul territorio, organizzate per servire la mobilità				

[4] Se sono previste più attività, duplicare le tabelle.

sostenibile collettiva dei cittadini, attraverso un sistema integrato di tecnologie che possano fungere sia da hub informativi e fornitura di servizi (come la connessione Wi-Fi, sistemi di connessione, oltre che punti informativi per la comunicazione delle iniziative in corso nei principali luoghi culturali e dei maggiori punti di aggregazione del tessuto urbano (musei, teatri, università, scuole, piazze).

L'individuazione dei punti in cui realizzare detti "Eco MobilutyPoints", costituiti da fermate pubbliche attrezzate per ospitare i servizi dedicati alla mobilità sostenibile (pensiline "tecnologiche" munite di rastrelliere per bici, colonnine di ricarica elettrica, elementi di supporto per mezzi di trasporto pubblico idonei al carico di biciclette, disabili e famiglie con carrozzine) è stata indicata nel Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile.

Negli "Eco Mobiliti Points" saranno installati punti di ricarica per biciclette e autobus elettrici .

I punti di ricarica si configurano quali interventi generatori di entrate, per tale motivo ogni punto di ricaricasarà dotato di un sistema di autenticazione della ricarica stessa al fine di quantificare le entrate prodotte dal dispositivo. Nella elaborazione del progetto esecutivo sarà dettagliata la modalità di gestione delle entrate generate dai punti di ricarica.

Risultati attesi (output)

Realizzazione di "Eco Mobilitypoints" : n. 10

Realizzazione di punti di ricarica mezzi elettrici: n. 18 (di cui n. 8 punti di ricarica x autobus elettrici e 10 punti di ricarica per biciclette elettriche)

3.3. Azione 3 – Potenziamento della mobilità ciclabile e pedonale (Ovvero priorità di investimento della SUS)

Sintetica descrizione dell'Azione che deve essere coerente con la priorità di investimento. Il titolo dell'azione deve quindi corrispondere alla priorità di investimento individuata nella tabella contenuta nel capitolo 2.2.
L'azione prevede la realizzazione di diverse iniziative tutte destinate ad incentivare l'utilizzo del mezzo ciclabile. Al fine di permettere spostamenti sicuri lungo i percorsi ciclabili esistenti si prevede la realizzazione di alcuni nuovi tratti viari dotati di percorsi ciclabili e pedonali e l'esecuzione di brevi nuovi tracciati che collegheranno le vie ciclabili esistenti o in programma. Si evidenzia in proposito che l'Amministrazione Comunale ha attivato un importante programma di realizzazione di percorsi ciclabili da finanziare con risorse comunali e con fondi richiesti alla Presidenza del Consiglio dei Ministri. L'obiettivo che si intende perseguire nel medio periodo è quello della realizzazione di una "ciclopolitana" che servirà tutti i quartieri della città collocati in zone pianeggianti e sarà integrata con il sistema di trasporto pubblico ecologico di servizio nelle zone collinari su cui sarà possibile caricare le biciclette. Inoltre al fine di incentivare l'utilizzo del mezzo ciclabile da parte di persone con scarse capacità motorie si prevede l'acquisto di biciclette elettriche per diversamente abili, che saranno messe a disposizione negli "Eco MobilityPoints", e la redazione di un piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche. Tale piano dovrà individuare i percorsi pedonali sicuri da utilizzare per l'accesso agli "Eco MobilityPoints" da cui si potrà accedere al trasporto pubblico o al mezzo ciclabile.

3.3.1. Obiettivi specifici

Elencare e descrivere gli obiettivi specifici che si intendono conseguire che devono essere coerenti con quelli indicati nella tabella contenuta nel capitolo 2.2.
Si prevede di perseguire l'obiettivo di incrementare l'utilizzo del mezzo ciclabile attraverso: - La realizzazione di nuovi tracciati viari dotati di percorsi pedonali e ciclabili - la realizzazione di nuovi tratti di percorsi ciclabili che collegheranno tracciati già esistenti; - l'acquisto di biciclette per diversamente abili; - la redazione di un piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA)

3.3.2. Miglioramento dei servizi offerti a cittadini e imprese

Descrivere come e in che termini l'azione svolta e i suoi risultati miglioreranno i servizi offerti ai cittadini e alle imprese.
Gli interventi previsti nell'ambito di questa azione miglioreranno l'accessibilità delle aree centrali e delle zone periferiche della dal mezzo ciclabile. Risulta evidente che la cittadinanza e i turisti che frequenteranno la città beneficeranno dei risultati ottenuti mediante la realizzazione dell'azione 3.3 in quanto sarà agevole muoversi con la bicicletta e migliorerà la qualità dell'aria attraverso la riduzione del traffico veicolare.

3.3.3. Soluzioni ICT previste

Descrivere le soluzioni ICT previste in coerenza con l'Agenda Digitale Nazionale.
L'iniziativa di realizzazione di realizzazione di tracciati di percorsi ciclabili convergenti nei nuovi Eco MobilityPoints risulta coerente con le azioni previste nella l'Agenda Digitale Nazionale , infatti, nei punti di affitto delle biciclette sarà possibile acquisire informazioni circa le opportunità e le iniziative culturali e ricreative in corso nei presidi culturali ed ambientali.

3.3.4. Le risorse umane impiegate e i costi

Elenco delle risorse umane impiegate indicandone il numero e la tipologia di professionalità richiesta. Indicare inoltre il costo complessivo dell'Azione dato dalla somma di quelli di ciascuna attività in cui l'azione si articola.
Attività 3.3.7.1 Realizzazione di nuovi tracciati viari dotati di percorsi pedonali e ciclabili realizzazione di ciclostazioni nelle stazioni ferroviarie…… € 2.400.000 Personale interno necessario: Non è previsto l'utilizzo di personale interno Costo del Personale interno ……€ 0,00 Attività 3.3.7.2 Acquisto biciclette per diversamente abili……€ 90.000 Personale interno necessario: Capo Dipartimento tecnico Dirigente LL.PP e Mobilità Dirigente Ragioneria Dirigente Ufficio Gare 3 Funzionari categ. D 2 Istruttori geometri categ. C 2 Istruttori contabili categ. C 2 Funzionari categ. D Gare Costo del Personale interno ……€ 8.757,29 Attività 3.3.7.3 Redazione Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) ……€ 100.000 Personale interno necessario: Capo Dipartimento tecnico Dirigente LL.PP e Mobilità Dirigente Ragioneria Dirigente Ufficio Gare 3 Funzionari categ. D 2 Istruttori geometri categ. C 2 Istruttori contabili categ. C 2 Funzionari categ. D Gare Costo del Personale interno ……€ 9.730,32 **Costo totale azione ……€ 2.308.187,61**

3.3.5. Deliverables e Output[5]

Descrivere sinteticamente i risultati concreti dell'azione in termini di deliverables e output.

Risultati attesi:

Deliverables

Realizzazione di n 6 nuovi tratti di percorsi ciclabili

Realizzazione di n. 2 ciclostazioni

Acquisto di n. 30 biciclette elettriche per diversamente abili

Redazione del piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA)

Output

Miglioramento dell'accessibilità della zona centrale e delle periferie dal mezzo ciclabile e dal trasporto pubblico

3.3.6. Tempi di esecuzione e Milestones

Indicare i tempi necessari per il completamento dell'azione anche mediante un diagramma di Gantt sul quale riportare anche i milestones, ovvero i punti cardine dell'Azione, generalmente coincidenti con i deliverables.

	PRIMO ANNO 2017						SECONDO ANNO 2018						TERZO ANNO 2019						QUARTO ANNO 2020					
bimestri	I	II	III	IV	V	VI	I	II	III	IV	V	VI	I	II	III	IV	V	VI	I	II	III	IV	V	VI
realizzazione percorsi carrabili, nuovi tratti percorsi ciclabili di collegamento dei tracciati							progettazione			appalto e realizzazione														
acquisto biciclette per diversamente abili																			appalto fornitura					
redazione piano eliminazione barriere architettoniche (PEBA)							redazione PEBA																	

Attività N°	Nome attività	Data inizio	Data fine	Budget attività (€)
3.3.7.1.	Realizzazione di tratti viari dotati di percorsi ciclabili, nuovi percorsi ciclabili di collegamento di tratti esistenti e realizzazione ciclostazioni	*01.2018*	*12.2019*	2.400.000
Descrizioneattività				
Si prevede la realizzazione di brevi tratti viari, di collegamento di viabilità esistenti , che saranno dotati di percorsi pedonali e ciclabili, la realizzazione di nuovi tratti ciclabili che collegheranno percorsi già esistenti e la realizzazione di due nuove ciclostazioni nelle stazioni di Pescara centrale e di Portanuova.				

[5] Un **deliverable** è un prodotto, tangibile o intangibile, risultato secondario del progetto. E' funzionale al conseguimento dei risultati finali del progetto. I deliverables sono quindi legati agli snodi fondamentali della singola attività. In generale sono necessari due o più deliverables per produrre un output di progetto.
Un **output** è quello che è stato effettivamente prodotto grazie alle risorse impegnate nel progetto ed è il prodotto principale del progetto. Contribuisce direttamente al raggiungimento dei risultati del progetto. Ogni Azione deve portare alla produzione di almeno un output.

Risultati attesi (output)
Realizzazione di n 6 nuovi tratti di percorsi ciclabili

Attività N°	Nome attività	Data inizio	Data fine	Budget attività (€)
3.3.7.2.	Acquisto biciclette elettriche per diversamente abili	*01.2020*	*06.2020*	98.757,29

Descrizioneattività

Si prevede l'acquisto biciclette elettriche per diversamente abili al fine di permettere l'utilizzo del mezzo ciclabile anche a persone con ridotte capacità motorie.

Le biciclette saranno parcheggiate negli "Eco MobilityPoints", sarà possibile verificare dal proprio dispositivo informatico (computer, telefono, tablet, ecc) la disponibilità dei mezzi nei parcheggi.

Non sono previste eventuali sovrapposizioni sia economiche che con altri interventi ed enti che operano nel medesimo campo.
il Comune si doterà di un sistema di autenticazione della ricarica.

Risultati attesi (output)

Acquisto di n. 30 biciclette elettriche per diversamente abili

Attività N°	Nome attività	Data inizio	Data fine	Budget attività (€)
3.3.7.3.	Redazione Piano Eliminazione Barriere Architettoniche (PEBA)	*01.2018*	*12.2018*	109.730,32

Descrizioneattività

Si prevede l'elaborazione di un piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche volto a migliorare l'accessibilità con il mezzo ciclabile e pedonale della città.

Il piano dovrà individuare come strategici gli interventi finalizzati a garantire l'agevole e sicuro accesso pedonale alle fermate del trasporto pubblico ecologico così da incentivarne l'utilizzo.

I percorsi individuati, che si svilupperanno lungo le viabilità esistenti e all'interno di aree pubbliche (parchi, aree attrezzate, parcheggi) costituiranno i "camminamenti guida" di accesso alle fermate del trasporto pubblico ed agli "Eco MobilityPoints" dalle zone a maggiore densità abitativa.

Risultati attesi (output)

Acquisto di n. 30 biciclette elettriche per diversamente abili

3.4. Azione 4 – valorizzare le risorse culturali ed ambientali esistenti(Ovvero priorità di investimento della SUS)

Sintetica descrizione dell'Azione che deve essere coerente con la priorità di investimento. Il titolo dell'azione deve quindi corrispondere alla priorità di investimento individuata nella tabella contenuta nel capitolo 2.2.
Si prevede la valorizzazione del patrimonio artistico, culturale e naturale attraverso il miglioramento dell'accessibilità dal mezzo pubblico e dalla mobilità ciclabile di tali risorse. L'iniziativa prevede la messa a sistema delle eccellenze artistiche, dei punti panoramici, dei musei,dei teatri e delle aree naturali e della spiaggia al fine di incentivare l'accesso alle attività culturali e ricreative da parte di turisti ed abitanti. A tal fine si prevede la realizzazione di brevi tratti di percorsi ciclabili che dai corridoi della mobilità sostenibile (trasporto pubblico ecologico e percorsi ciclabili) condurranno ai principali musei, teatri, aree naturali, ecc. Si prevede, inoltre, l'adozione di sistemi di tariffazione integrata trasporti/strutture culturali e naturali e la progettazione ed attuazione di una campagna di marketing territoriale per la promozione turistica della città di Pescara e delle sue risorse culturali e naturali a livello regionale, nazionale ed internazionale. L'obiettivo è quello di informare circa l'accessibilità dai sistemi di trasporto pubblico e con il mezzo ciclabile, e di comunicare le iniziative in corso nei presidi culturali (musei, biblioteche, teatri, ecc) e nelle principali aree verdi urbane (riserve, parchi, ecc). Nell'ambito di tale azione è ricompreso anche il progetto "Grenways dannunziane" che prevede la realzzazione di interventi per la valorizzazione della riserva dannunziana posta nella zona sud-est della città. Detto progetto, di importo complessivo pari ad € 315.000 è stato finanziato con risorse dell'asse VI del POR FESR 2014/2020.

3.4.1. Obiettivi specifici

Elencare e descrivere gli obiettivi specifici che si intendono conseguire che devono essere coerenti con quelli indicati nella tabella contenuta nel capitolo 2.2.
Le iniziative messe in campo nell'ambito dell'azione 3.4 sono finalizzate al miglioramento delle condizioni e degli standard di offerta e fruizione del patrimonio culturale, nelle aree di attrazione.

3.4.2. Miglioramento dei servizi offerti a cittadini e imprese

Descrivere come e in che termini l'azione svolta e i suoi risultati miglioreranno i servizi offerti ai cittadini e alle imprese.
Gli interventi previsti nell'ambito di questa azione miglioreranno l'accessibilità alle aree naturali ed alle attrezzature culturali e ricreative presenti in ambito urbano e garantiranno una maggiore informazione delle iniziative di natura ricreativa e culturale in programma nella città . Risulta evidente che la cittadinanza e i turisti beneficeranno dei risultati ottenuti mediante la realizzazione dell'azione 3.4 in quanto sarà possibile raggiungere con la bicicletta teatri, musei, parchi e riserve naturali e sarà possibile ricevere informazioni direttamente dalla rete internet circa le opportunità e le iniziative culturali e ricreative in programma nella città di Pescara.

3.4.3. Soluzioni ICT previste

Descrivere le soluzioni ICT previste in coerenza con l'Agenda Digitale Nazionale.
L'iniziativa prevista di l'adozione di sistemi di tariffazione integrata trasporti/strutture culturali e naturali risulta coerente con le azioni previste nella l'Agenda Digitale.

3.4.4. Le risorse umane impiegate e i costi

Elenco delle risorse umane impiegate indicandone il numero e la tipologia di professionalità richiesta. Indicare inoltre il costo complessivo dell'Azione dato dalla somma di quelli di ciascuna attività in cui l'azione si articola.

Attività 3.4.4.1
Introduzione di sistemi di tariffazione integrata trasporti/strutture culturali e naturali…… € 150.000

Personale interno necessario:
Non è previsto l'utilizzo di personale interno
Costo del Personale interno ……..€ 0,00

Attività 3.4.4.2

Installazione di sistemi per il controllo e la quantificazione dei visitatori
di risorse ambientali e culturali esistenti.....€ 100.000

Personale interno necessario:
Non è previsto l'utilizzo di personale interno
Costo del Personale interno ……..€ 0,00

Attività 3.4.4.3

Realizzare l'accessibilità ciclabile di strutture culturali ed emergenze naturalie
realizzazione di interventi per la valorizzazione di risorse culturali……€ 1.000.000

Personale interno necessario:
Capo Dipartimento tecnico
Dirigente LL.PP e Mobilità
Dirigente Ragioneria
Dirigente Personale
Dirigente Ufficio Gare
3 Funzionari categ. D
2 Istruttori geometri categ. C
2 Istruttori contabili categ. C
1 Funzionario categ. D Personale
2 Funzionari categ. D Gare
Costo del Personale interno ……..€ 107.033,53

Costo totale azione ……..€ 1.357.033,53

3.4.5. Deliverables e Output[6]

Descrivere sinteticamente i risultati concreti dell'azione in termini di deliverables e output.

[6] Un **deliverable** è un prodotto, tangibile o intangibile, risultato secondario del progetto. E' funzionale al conseguimento dei risultati finali del progetto. I deliverables sono quindi legati agli snodi fondamentali della singola attività. In generale sono necessari due o più deliverables per produrre un output di progetto.
Un **output** è quello che è stato effettivamente prodotto grazie alle risorse impegnate nel progetto ed è il prodotto principale del progetto. Contribuisce direttamente al raggiungimento dei risultati del progetto. Ogni Azione deve portare alla produzione di almeno un output.

Risultati attesi:
Deliverables
Introduzione di un sistema di tariffazione integrata trasporti/strutture culturali e naturali
Incremento del numero dei visitatori ai siti del patrimonio culturale ed ambientale
Output
Introduzione di un sistema di tariffazione integrata trasporti/strutture culturali e naturali: n. 1 sistema
Incremento del numero dei visitatori ai siti del patrimonio culturale ed ambientale: n. 4.796 visitatori

3.4.6. Tempi di esecuzione e Milestones

Indicare i tempi necessari per il completamento dell'azione anche mediante un diagramma di Gantt sul quale riportare anche i milestones, ovvero i punti cardine dell'Azione, generalmente coincidenti con i deliverables.

	PRIMO ANNO 2017						SECONDO ANNO 2018						TERZO ANNO 2019						QUARTO ANNO 2020					
bimestri	I	II	III	IV	V	VI	I	II	III	IV	V	VI	I	II	III	IV	V	VI	I	II	III	IV	V	VI
introduzione sistemi di tariffazione integrata							studio sistemi di tariffazione				appalto		introduzione sistema tariffazione											
Realizzare l'accessibilità ciclabile di strutture culturali ed emergenze naturali e realizzazione di interventi per la valorizzazione di risorse culturali							progettazione		appalto		realizzazione													
predisposizione ed attuazione campagna di marketing territoriale							appalto servizio		elaborazione campagna marketing		attuazione campagna marketing territoriale													

3.4.7. Attività[7]

Attività N°	Nome attività	Data inizio	Data fine	Budget attività (€)
3.4.7.1.	Introduzione di sistemi di tariffazione integrate trasporti/strutture culturali	*01.2018*	*04.2019*	150.000
Descrizioneattività				
L'iniziativa prevede la messain rete delle eccellenze artistiche, dei punti panoramici, dei musei,dei teatri e delle aree naturali al fine di programmare in maniera congiunta tutta dell'offerta di iniziative ricreative e culturali attivabili nella città di Pescara e l'adozione di sistemi di tariffazione integrata trasporti/strutture culturali e naturali al fine di incentivare la fruizione delle attrezzature culturali e ricreative da parte degli utenti del trasporto pubblico. Tale iniziativa è finalizzata all'accoglienza e dei non residenti (studenti e turisti) ed all'incremento dell'offerta di iniziative culturali e ricreative per i residenti.				
Risultatiattesi (output)				
Introduzione di un sistema di tariffazione integrata trasporti/strutture culturali e naturali: n. 1 sistema.				

Attività N°	Nome attività	Data inizio	Data fine	Budget attività (€)
3.4.7.2.	Installazione di sistemi per il controllo e la quantificazione dei visitatori di risorse ambientali e culturali esistenti	*01.2018*	*12.2019*	100.000
Descrizioneattività				
Si prevede l'installazione di innovativi sistemi di controllo e quantificazione del numero di visitatori delle risorse ambientali e culturali esistenti. Nello specifico detti dispositivi saranno installati in corrispondenza degli accessi della Riserva Dannunziana e presso presidi culturali con accesso libero dei visitatori .				
Risultati attesi (output)				
Incremento del numero dei visitatori ai siti del patrimonio culturale ed ambientale: n. 4.400 visitatori.				

[7] Se sono previste più attività, duplicare le tabelle.

Attività N°	Nome attività	Data inizio	Data fine	Budget attività (€)
3.4.7.3.	Realizzare l'accessibilità ciclabile di strutture culturali ed emergenze naturali e la realizzazione di interventi per la valorizzazione di risorse culturali	*01.2018*	*02.2019*	1.160.000

Descrizione attività

Si prevede la valorizzazione del patrimonio artistico, culturale e naturale attraverso il miglioramento dell'accessibilità dalla mobilità ciclabile di tali risorse.

Le attività previste consistono nella messa a sistema delle eccellenze artistiche, dei punti panoramici, dei musei,dei teatri e delle aree naturali e della spiaggia al fine di incentivare l'accesso alle attività culturali e ricreative da parte di turisti ed abitanti.

A tal fine si prevede la realizzazione di brevi tratti di percorsi ciclabili che dai corridoi della mobilità sostenibile (trasporto pubblico ecologico e percorsi ciclabili) condurranno ai principali musei, teatri, aree naturali esistenti.

Nell'ambito di tale attività è prevista anche la valorizzazione dell'edificio della Musica attraverso l'acquisto di materiali ed attrezzature necessarie per potenziare le attività culturali da svolgere all'interno della struttura.

Risultatiattesi (output)

Incremento del numero dei visitatori ai siti del patrimonio culturale ed ambientale: n. 396 visitatori.

3.5. Cronoprogramma

Riportare il diagramma di Gantt della SUS

bimestri	I	II	III	IV	V	VI	I	II	III	IV	V	VI	I	II	III	IV	V	VI	I	II	III	IV	V	VI
AZIONE 1																								
Installazione di n. 10 sistemi wi-fi						appalto			installazione															
Realizzazione di un sistema di videosorveglianza						appalto			installazione															
Acquisto o elaborazione di un sistema di gestione del traffico urbano e degli autobus pubblici						elaborazione/appalto																		
Creazione di una app											elaborazione													
Creazione di un portale											elaborazione													
AZIONE 2																								
realizzazione tracciato sede propria trasporto pubblico ecologico							progettazione						appalto e realizzazione primo tratto						appalto e realizzazione secondo tratto					
acquisto autobus elettrici					espletamento gara																			
realizzazione n. 10 "eco mobility points"							progettazione				appalto e realizzazione													
AZIONE 3																								
realizzazione percorsi carrabili, nuovi tratti percorsi ciclabili di collegamento dei tracciati esistenti e ciclostazioni							progettazione			appalto e realizzazione														
acquisto biciclette per diversamente abili																			appalto fornitura					
redazione piano eliminazione barriere architettoniche (PEBA)							redazione PEBA																	
AZIONE 4																								
introduzione sistemi di tariffazione integrata							studio sistemi di tariffazione				appalto		introduzione sistema tariffazione											
Installazione di sistemi per il controllo e la quantificazione dei visitatori di risorse ambientali e culturali esistenti							ne progetto e capitolato d'appalto		appalto		installazione dispositivi													
Realizzare l'accessibilità ciclabile di strutture culturali ed emergenze naturali e realizzazione di interventi per la valorizzazione di risorse culturali							progettazione		appalto		realizzazione													

1.5.Azione 5 – Riqualificazione delle periferie degradate

Sintetica descrizione dell'Azione che deve essere coerente con la priorità di investimento. Il titolo dell'azione deve quindi corrispondere alla priorità di investimento individuata nella tabella contenuta nel capitolo 2.2.
Detta azione prevede la realizzazione di interventi di riqualificazione fisica degli spazi pubblici collocati nei quartieri caratterizzati da maggiore degrado: quartiere Zanni, sponda nord lungofiume, quartiere Borgo Marino sud, Quartiere Fontanelle, Quartiere Madonna del Fuoco, quartiere S. Donato. Tale tipologia di intervento non è riconducibile alle priorità di investimento contenute nel POR FESR 2014/2020. Per tale motivo le opere incluse in tale azione, fondamentali per l'attuazione della strategia complessiva, saranno finanziata con risorse nazionali e private per un importo complessivo pari a € 9.157.466,00. In considerazione del fatto che l'azione non sarà finanziata con risorse del POR FESR la descrizione dell'azione non è stata dettagliata come per le azioni 1, 2, 3 e 4 che precedono.

1. SCHEMA DI FINANZIAMENTO

1.1. Sintesi delle risorse finanziarie per la realizzazione della strategia

Descrivere le singole fonti di finanziamento che saranno utilizzate per la realizzazione della strategia in particolare:

- *Possibili sinergie con altri programmi di finanziamento*
- *Eventuali strumenti di ingegneria finanziaria*

Nella tabella riportare, per ogni azione, la percentuale delle risorse finanziarie utilizzate per ogni singola fonte.

Il programma complessivo previsto prevede un costo complessivo di € 35.094.126,5.
Dette risorse faranno capo a diversi canali di finanziamento attivati dall'Amministrazione Comunale per l'attivazione della strategia urbana prevista.
La tabella che segue indica gli importi complessivi e per singolo canale di finanziamento necessari per l'attuazione del programma proposto.

	A	B	C	D	E	F	G
	importo totaleprogetto €	FINANZIAMENTO SUS POR FESR 2014/2020	Finanziamento statale Programma aree urb. Degradate €	Finanziamento comunale €	finanziamento PAR FAS €	altri finanziamenti comunitari	finanziamento privato per opere pubbliche e sevizi
TOT.	31.582.075,49	7.122.000,00	13.065.011,53	1.948.915,46	1.350.000,00	5.016.660,50	3.079.488,00
		23%	41,37%	6,17%	4,27%	15,88%	9,75%
		DELL'IMPORTO COMPLAESSIVO DEL PROGRAMMA					
FINANZIAMENTO RICHIESTO PPR FESR 2014/2020 ASSE VII		7.122.000,00	22,55%	di €31.582.075,49			
COFINANZIAMENTO FONDI COMUNALI		1.948.915,46	6,17%	di €31.582.075,49			
COFINANZIAMENTO FONDI PRIVATI		3.079.488,00	9,75%	di €31.582.075,49			
TOTALE COFINANZIAMENTO FONDI COMUNALI E PRIVATI		5.028.403,46	15,92%	di €31.582.075,49			

Le sorse richieste a valere sull'Asse VII del POR FESR 2014/2020 ammontano ad € 7.122.000,00,pari al 23% del programma complessivo.
Il cofinanziamento comunale costituisce il 6,2% dell'importo complessivo del programma, i contributi privati ammontano al 9,75%.

Non sono previsti strumenti di ingegneria finanziaria.

Per il dettaglio dei costi di intervento riferiti alle singole azioni si rinvia al piano finanziario allegato (Allegato 1)

1.1.1. Possibili sinergie con altri programmi di finanziamento

Come indicato nella tabella che precede, l'attuazione della Strategia Urbana prevista necessita dell'attivazione di diversi canali di finanziamento.
Le azioni proposte nell'ambito dell'Asse VII del POR FESR 2014/2020 si inseriscono nel programma di potenziamento del sistema della mobilità e di riqualificazione urbana promosso dall'Amministrazione Comunale già nel 2016, con la richiesta presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri di un programma per la riqualificazione delle periferie degradate che prevede la realizzazione di interventi destinati alla mobilità sostenibile per un importo complessivo pari a 9,55 Milioni di euro (di cui 7,4 chiesti alla Presidenza del Consiglio e 2,15 cofinanziamento comunale).
Tale programmazione è stata confermata nella delibera programmatica del Consiglio Comunale n. 26 del 20/02/2017 con cui sono stati approvati "gli indirizzi strategici per lo sviluppo del territorio" inerenti i temi della mobilità e la programmazione urbanistica.Detti temi sono stati riconfermati nel Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile approvato con Delibera di Giunta Comunale n. 358 del 1.6.2017.In entrambi i documenti citati sono previsti interventi destinali al potenziamento della mobilità sostenibile, trasporto pubblico, piste ciclabili e mobilità carrabile, finalizzati al miglioramento dell'accessibilità delle aree periferiche e del centro urbano e la riqualificazione urbana di alcuni ambiti della città,caratterizzati dalla presenza di emergenze ambientali e culturali, che necessitano di interventi di trasformazione.

Le azioni per le quali si chiede il finanziamento a valere sull'Asse VII del POR FESR 2014/2020risultano, pertanto, incluse in una strategia urbana complessiva da attuare con una pluralità di finanziamenti:

- Finanziamenti comunitari:

-progetto SYMPE (*Share Your Mobility in Pescara*), applicato sulla *call* 2017 europea UIA, *Urban Innovative Actions*)si pone l'obiettivo è quello di sviluppare un nuovo schema di mobilità per la città di Pescara, attraverso la creazione di un ecosistema integrato che stimoli e favorisca l'adozione di comportamenti sostenibili e la crescita di nuovi servizi condivisi. Il finanziamento richiesto nell'ambito di questo progetto ammonta ad € 4.701.660,50 che non è stato concesso.

- il progetto "Greenways Dannunziane"proposto nell'ambito dell' ASSE VI – Tutela e valorizzazione delle risorse naturali e culturali del POR FESR Abruzzo 2014-2020. Il progetto prevede la valorizzazione della riserva dannunziana attraverso la realizzazionedinuovi corridoi verdi che ospiteranno al loro interno piste ciclabili e percorsi pedonalied intercetteranno le emergenze culturali, come l'Aurum, il Teatro D'Annunzio, museo delle Genti d'Abruzzo, il museo Cascella e il museo del Mare esistenti in prossimità della riserva Dannunziana. Le risorse richieste alla Regione Abruzzo per l'attuazione di questo progetto ammontano ad € 315.000,00

- Finanziamenti nazionali :

- programma straordinario per la riqualificazione urbana delle periferie degradate con cui è stato richiesto alla presidenza del Consiglio dei ministri un ingente finanziamento (complessivamente 18 milioni di €) per il potenziamento della mobilità urbana (mobilità carrabile, trasporto pubblico, percorsi ciclabili) e la riqualificazione dei quartieri periferici.

Le azioni per le quali si chiede il finanziamento con il presente programma si configurano, quindi, quale porzione funzionale di una strategia di trasformazione della città di Pescara incentrata sui temi della mobilità sostenibile e della riqualificazione urbana da attuare attraverso della valorizzazione delle risorse culturali ed ambientali esistenti.

1.1.2. Strumenti di ingegneria finanziaria utilizzati

Non è previsto l'utilizzo di strumenti di ingegneria finanziaria

Nella tabella che segue sono stati inseriti i soli importi relativi alle risorse previste a valere sull'Asse VII del POR FESR 2014/2020 e il cofinanziamento comunale e privato riferito alle azioni 1,2,3 e 4. In considerazione che l'azione 5 "Riqualificazione delle periferie degradate" non è finanziata con fondi del POR FESR 2014/2020 i relativi costi non sono stati indicati nella tabella.

Azione	RISORSE FINANZIARIE									
	POR-FESR		COFINANZIAMENTO (comunale o privato)		COFINANZIAMENTO COMPLEMENTARE		STRUMENTI FINANZIARI		TOTALE	
	TOT €	%	TOT €	%	TOT €	%	TOT €	%	TOT €	%
Azione	500.000	7,02%	48.651,60	1,73%	0	0%	0	0%	548.651,60	5,53%

1										
Azione 2	5.182.000	72,76%	231.776,25	8,26%	0	0%	0	0%	5.413.776,25	54,53%
Azione 3	190.000	2,67%	2.418.487,61	86,19%	0	0%	0	0%	2.608.487,61	26,27%
Azione 4	1.250.000	17,55%	107.033,53	3,82%	0	0%	0	0%	1.357.033,53	13,67%
TOTALI	**7.122.000**	**100%**	**2.560.000**	**100%**	**0**	**0%**	**0**	**0%**	**9.927.948,99**	**100%**

1.2. Procedura di selezione delle operazioni e relativa tempistica

Descrivere come e in che tempi si procederà alla selezione delle operazioni da finanziare, ovvero il percorso amministrativi e gestionale che si sarà seguito, gli attori coinvolti in ogni passaggio e il relativo ruolo, i documenti/norme di riferimento, ecc.

Le operazioni da finanziare (progetti) per ciascuna azione saranno individuate nel rispetto delle procedure e dei criteri di selezione che saranno indicati dall'Autorità di Gestione del POR FESR 2014/2020.

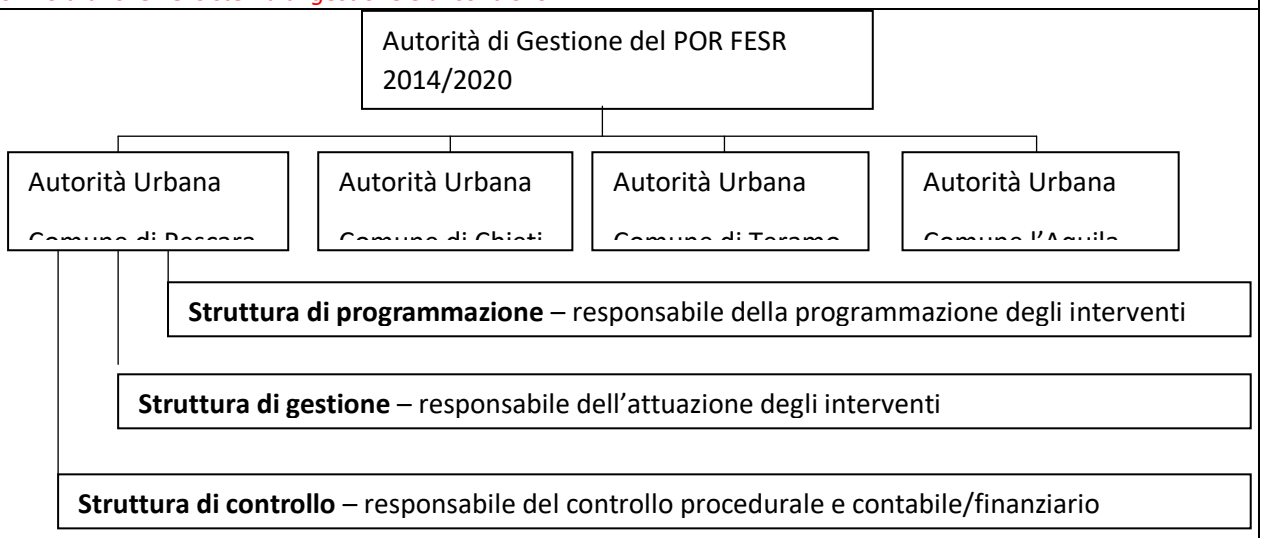
Le operazioni da finanziare saranno individuate dalla struttura di gestione dell'Organismo Intermedio, sottoposte al controllo dell'organismo di controllo e sottoposte all'approvazione della Giunta Comunale.

Per ogni singolo intervento saranno poi nominati i responsabili unici del procedimento e avviate le procedure, nel rispetto della normativa vigente, per l'affidamento delle attività di progettazione, di appalto e realizzazione/attuazione.

2. ATTUAZIONE DELLA STRATEGIA

2.1. Il sistema di attuazione della SUS

Fornire una descrizione di dettaglio del sistema (responsabilità di gestione della SUS e delle singole Azioni) comprensiva di un diagramma/funzionigramma che rappresenti i rapporti organizzativi tra le autorità/gli organismi coinvolti anche nel sistema di gestione e di controllo.



L'assetto organizzativo rappresentato dall'organigramma sopra indicato sarà approvato con specifico atto dell'Amministrazione Comunale in cui saranno indicati i servizi competenti per l'espletamento delle tre funzioni di seguito indicate:

Funzione di programmazione proprie dell'Organismo Intermedio

- Programmazione degli interventi e delle risorse finanziarie secondo il quadro delle competenze e risorse assegnate, nel rispetto della normativa comunitaria, nazionale e regionale, delle disposizioni contenute nel POR FESR Abruzzo 2014-2020, degli indirizzi e delle priorità formulate dall'Autorità di Gestione;
- Predisposizione degli atti necessari per la previsione in bilancio, su capitoli dedicati, delle somme assegnate alla Provincia per l'attuazione delle azioni cofinanziate FESR;
- Individuazione e adozione delle procedure di accesso ai finanziamenti in funzione della specifica tipologia di intervento da attivare nel rispetto delle disposizioni contenute nel POR FESR Abruzzo 2014-2020, dei criteri di selezione approvati dal Comitato di Sorveglianza e, più in generale della normativa comunitaria, nazionale e regionale. Si farà sempre ricorso a procedure di evidenza pubblica attivando procedure di selezione delle operazioni quale che sia la tipologia dell'intervento. Nel caso di operazioni selezionate in cui i beneficiari degli interventi cofinanziati siano le imprese, sarà applicata la disciplina comunitaria vigente in materia di Aiuti di Stato.
- Accertamento e impegno delle risorse necessarie all'attivazione delle operazioni;
- Selezione e approvazione delle operazioni in conformità con quanto stabilito nel dispositivo attuativo e facendo ricorso ad appositi nuclei di valutazione che procedano alla verifica dei profili di ricevibilità/ammissibilità e alla valutazione di merito e conseguente predisposizione, approvazione e pubblicazione delle graduatorie/aggiudicazione della gara;
- Verifica dell'andamento delle attività complessive e dei singoli interventi messi in campo, supervisione e controllo del budget complessivo (anche in itinere) ed eventuale riprogrammazione e/o rimodulazione;

- Acquisizione del CUP/CIG per gli affidamenti.

Funzione di gestione proprie dell'Organismo Intermedio incardinate nel Servizio Gestione degli Interventi

- Predisposizione degli atti per l'affidamento delle attività (o in alternativa stipula del contratto) ai Soggetti Attuatori selezionati;
- Acquisizione e gestione di tutti i dati di monitoraggio fisico, procedurale e finanziario e alimentazione del Sistema di monitoraggio regionale;
- Gestione di tutti i rapporti con i Soggetti Attuatori;
- Predisposizione dell'atto per l'erogazione del finanziamento e trasmissione all'organismo di pagamento;
- Predisposizione dei rendiconti e trasmissione alla struttura competente per l'approvazione degli stessi;
- Disposizione, qualora necessario, della revoca dell'affidamento con conseguente revoca – totale o parziale – dell'impegno e/o della liquidazione del pagamento e, se pertinente, del recupero degli importi indebitamente versati ai beneficiari e agli altri organismi coinvolti nell'attuazione delle azioni;
- Conservazione ed archiviazione informatizzata dei dati contabili relativi a ciascuna operazione e dei dossier di tutte le operazioni contenenti tutti i dati relativi all'attuazione necessari per la gestione finanziaria, per la sorveglianza, per le verifiche, per gli audit e per la valutazione, secondo gli standard definiti a livello comunitario, nazionale e regionale;
- Predisposizione e invio all'AdG dell'attestazione periodica di spesa alle scadenze stabilite;
- Predisposizione e invio all'AdG delle informazioni necessarie relative alle attività per elaborare la Relazione Annuale di Attuazione e la Relazione Finale di Attuazione nonché qualsiasi altra informazione richiesta ai sensi della normativa comunitaria e nazionale;
- Protocollazione della corrispondenza in entrata/uscita sul Protocollo informatico;
- Attuazione degli interventi informativi e pubblicitari nel rispetto degli obblighi in materia di informazione e pubblicità previsti dai regolamenti europei;
- Pubblicità legale;
- Diffusione dei risultati e valorizzazione delle iniziative particolarmente significative.

Funzione di controllo proprie dell'Organismo Intermedio

Verifica amministrativa sul 100% delle domande di rimborso/attestazioni di spesa sia per le operazioni per le quali il Beneficiario è il Comune di Pescara, sia per le operazioni per le quali il Beneficiario è diverso dal Comune stesso;

- Verifiche in loco su base campionaria, sia in itinere che a conclusione degli interventi, finalizzate al controllo fisico, contabile e amministrativo delle operazioni;
- Verifica della adozione da parte dei beneficiari di un sistema di contabilità separata e di unacodificazione contabile adeguata per le transazioni relative alle singole operazioni;
- Verifica ed approvazione dei rendiconti finali;

- Determinazione del saldo spettante;
- Trasmissione degli atti di approvazione del rendiconto alla struttura competente per l'erogazione del saldo;
- Trasmissione degli esiti delle verifiche alla struttura competente per gli adempimenti susseguenti;
- Disposizione, qualora necessario, della proposta di revoca dell'affidamento e trasmissione al servizio gestione per gli adempimenti conseguenti.

2.2. Ruolo dell'Autorità Urbana

Specificare quali sono le funzioni che l'AdG (che mantiene la piena responsabilità delle funzioni delegate) ha attribuito all'AU facendo riferimento ai documenti pertinenti (atti giuridici che conferiscono i poteri, accordi).

L'Autorità Urbana (organismo intermedio OI) è responsabile della gestione delle azioni di cui al precedente art. 2, secondo quanto indicato ai successivi commi, conformemente al principio della sana gestione finanziaria. A tal fine organizza le proprie strutture, le risorse umane e tecniche, in modo da assicurare lo svolgimento dei compiti delegati, sulla base delle indicazioni che saranno fornite dall'AdG, in conformità con i Regolamenti UE e con la pertinente normativa nazionale e in coerenza con gli obiettivi perseguiti nel rispetto di criteri di efficacia e di efficienza dell'azione amministrativa.

Per quanto concerne la gestione degli ambiti di propria competenza, l'OI:

a) definisce e formalizza il proprio Sistema di Gestione e Controllo, la relativa Manualistica e le piste di controllo, in conformità con i principi di cui all'articolo 72 del Regolamento (UE) n. 1303/2013, in coerenza con quanto previsto dal POR FESR Abruzzo 2014-2020 e con il sistema di gestione e controllo e le procedure definite dall'AdG, nel rispetto di quanto previsto dall'allegato III del Regolamento (UE) n. 1011/2014 per le funzioni ad esso delegate e, nelle more dell'adozione del proprio Sistema di Gestione e Controllo, utilizza le procedure del Sistema di Gestione e Controllo, la Manualistica e le piste di controllo adottati dall'AdG;
b) comunica tempestivamente all'AdG l'adozione del proprio SI.GE.CO ed eventuali modifiche allo stesso, fornendo tutti gli elementi utili a dimostrare l'adeguatezza e la conformità al Sistema di Gestione e Controllo del Programma della nuova struttura organizzativa proposta;
c) adotta un sistema di contabilità separata o una codificazione contabile adeguata per tutte le transazioni relative a ciascuna operazione; partecipa agli incontri di coordinamento attivati dall'AdG e alle riunioni del Comitato di sorveglianza del POR-FESR Abruzzo 2014-2020;
d) organizza, di concerto con l'AdG, nel quadro di riferimento di cui all'art. 5 del Regolamento (UE) n. 1303/2013, attività di confronto pubblico e consultazione con il partenariato istituzionale e socio-economico e ambientale a livello territoriale nel rispetto del Regolamento delegato (UE) n. 240/2014 recante un codice europeo di condotta sul partenariato nell'ambito dei fondi strutturali e di investimento europei;
e) contribuisce all'elaborazione delle relazioni di attuazione annuali e finali di cui all'articolo 50 e all'articolo 111 del Regolamento (UE) n. 1303/2013, inviando all'AdG le parti di propria competenza entro i termini che verranno in seguito definiti dall'AdG;
f) adotta gli atti necessari a garantire il perseguimento degli obiettivi di spesa prefissati al fine di evitare, per quanto di competenza, di incorrere nel disimpegno delle risorse;
g) garantisce ai sensi dell'art. 72 del Regolamento (UE) n. 1303/2013, un'adeguata separazione delle funzioni di selezione delle operazioni e di responsabilità di beneficiario per prevenire conflitti di interessi, nel caso in cui sia beneficiario di un'operazione;

h) assolve, nel caso in cui sia beneficiario di un'operazione, a tutti gli obblighi in carico ai soggetti beneficiari previsti dai regolamenti UE e dalle indicazioni che saranno fornite dall'AdG, compresi il contributo all'alimentazione del sistema di monitoraggio, la valutazione e gli obblighi in materia di informazione e pubblicità;
i) collabora, per quanto di competenza, all'assolvimento di ogni altro onere ed adempimento previsto a carico dell'AdG dalla normativa UE in vigore, per tutta la durata della presente delega;
j) rende disponibili ai beneficiari informazioni utili all'attuazione delle operazioni;
k) assicura che i propri uffici ed i beneficiari delle operazioni utilizzino il sistema regionale di registrazione e conservazione informatizzata dei dati istituito dall'AdG (SISPREG), ai sensi dell'articolo 125 paragrafo 2 lettera d) del Regolamento (UE) n. 1303/2013, necessari per la sorveglianza, la valutazione, la gestione finanziaria, i controlli di primo livello e gli audit, verificandone la corretta implementazione, inclusa l'archiviazione elettronica dei documenti, nel rispetto di quanto previsto dai paragrafi 3 e 6 dell'art. 140 del Regolamento (UE) n. 1303/2013;
l) trasmette per il tramite del SISPREG all'AdG, ai fini della sorveglianza, entro i termini definiti da quest'ultima, i dati finanziari delle singole operazioni e la previsione delle spese ai fini della presentazione delle domande di pagamento per l'esercizio finanziario in corso e per quello successivo, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 112 del Regolamento (UE) 1303/2013;
m) contribuisce all'attuazione della Strategia di Comunicazione del Programma, garantendo il rispetto degli obblighi in materia di informazione e pubblicità previsti dall'articolo 115 e dal relativo allegato XII del Regolamento (UE) n. 1303/2013 per gli interventi di Sviluppo Urbano Sostenibile di propria competenza, assicurando che, per le operazioni sostenute dal POR FESR Abruzzo 2014-2020, i partecipanti siano informati in merito al sostegno offerto dai fondi SIE;
n) assolve, come richiesto dall'art. 115 del Regolamento (UE) 1303/2013 e fermo restando quanto previsto dal D.Lgs n. 33/2013, all'obbligo di pubblicazione delle informazioni su: a) opportunità di finanziamento rivolte a potenziali beneficiari; b) bandi (bandi di gara per contratti di lavori, servizi e forniture sia i bandi di concorso per il reclutamento di persone) nell'ambito del Programma;
o) assicura che i beneficiari adempiano a tutti gli obblighi in materia di informazione e pubblicità previsti all'articolo 115 e dal relativo allegato XII del Regolamento (UE) n. 1303/2013, con particolare riferimento alle responsabilità poste in capo ai beneficiari di cui al punto 2.2 del citato allegato XII, nel rispetto delle disposizioni di cui agli articoli da 3 a 5 del Regolamento di esecuzione (UE) n. 821/2014 ed in coerenza con la strategia di comunicazione del Programma;
p) assicura che il proprio personale sia a conoscenza delle procedure stabilite per il rispetto delle regole in materia di etica ed integrità comportamentale.

Per quanto concerne la selezione e l'attuazione delle operazioni, l'OI:

a) è responsabile della selezione delle operazioni, applicando le metodologie e i criteri di selezione approvati dal Comitato di sorveglianza ai sensi dell'art. 110, paragrafo 2, lettera a), del Regolamento (UE) n. 1303/2013, nonché assicurando che questa selezione sia coerente con quanto previsto dal Programma e con le pertinenti strategie per lo Sviluppo Urbano Sostenibile;
b) condivide con l'AdG l'elaborazione di procedure e criteri di selezione adeguati, ai sensi

dell'art. 125, paragrafo 3, del Regolamento (UE) n. 1303/2013;

c) garantisce che le operazioni selezionate rientrino nell'ambito di applicazione del fondo interessato, siano coerenti con i criteri di selezione approvati e possano essere attribuite alle categorie di operazione previste nel POR FESR Abruzzo 2014-2020;
d) fornisce ai potenziali beneficiari, prima dell'approvazione delle operazioni, indicazioni specifiche sulle condizioni per il sostegno a ciascuna operazione nel rispetto di quanto previsto dall'art. 67, paragrafo 6, del Regolamento (UE) n. 1303/2013, indicando il metodo da applicare per stabilire i costi dell'operazione conformemente con quanto stabilito dall'AdG e le condizioni per il pagamento della sovvenzione;
e) fornisce ai beneficiari indicazioni contenenti le condizioni per il sostegno relative a ciascuna operazione, compresi i requisiti specifici concernenti i prodotti o servizi da fornire nell'ambito dell'operazione, il piano finanziario e il termine per l'esecuzione;
f) accerta che i beneficiari abbiano la capacità amministrativa, finanziaria e operativa per soddisfare le condizioni di cui alla precedente lettera a) prima dell'approvazione dell'operazione;
g) approva la graduatoria delle operazioni selezionate e la comunica all'AdG; provvedendo alla relativa implementazione del sistema informativo regionale SISPREG.

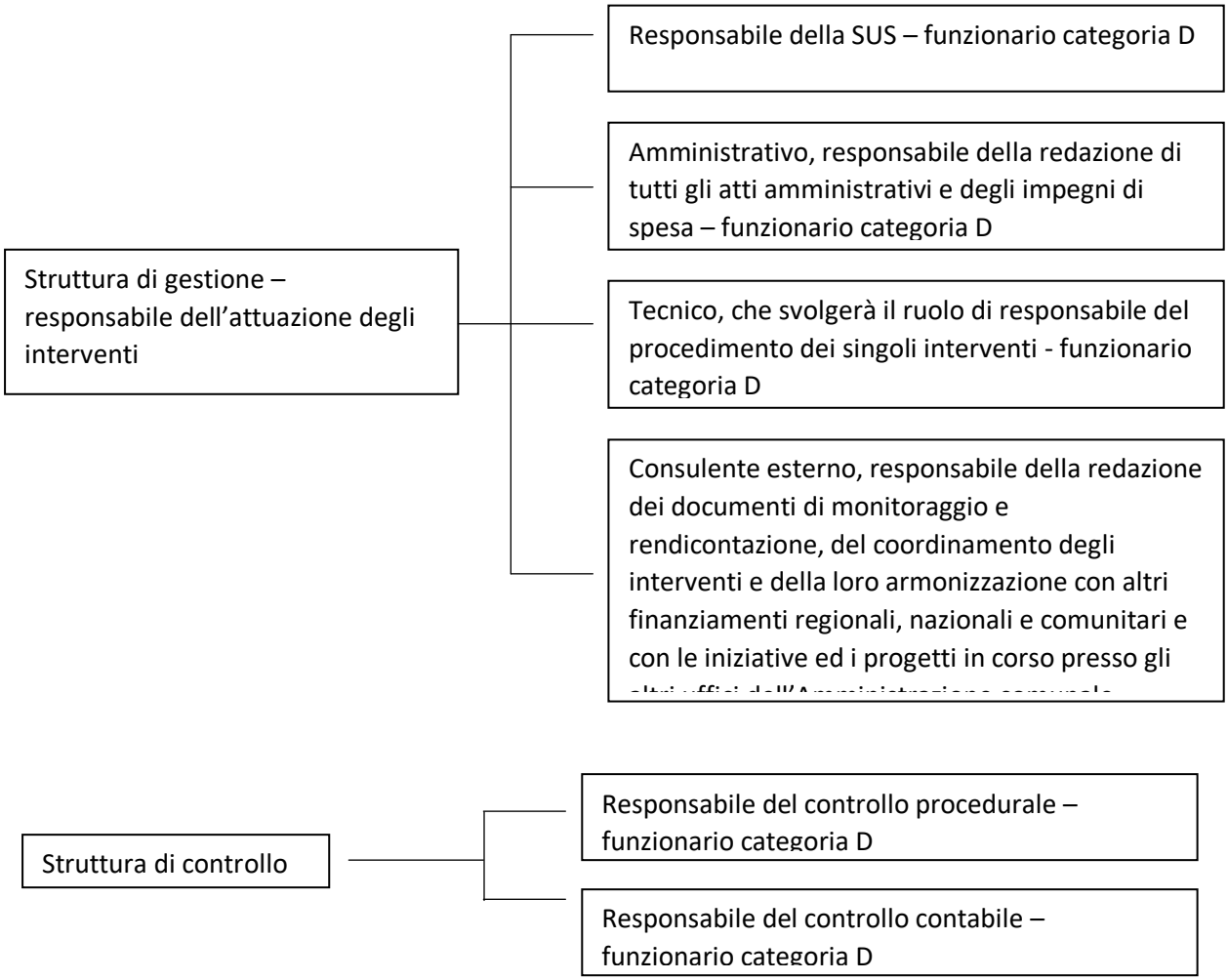
Per quanto concerne il trattamento delle domande di rimborso e i controlli, l'OI:

a) per ciascuna operazione, secondo le modalità previste dalla presente Convenzione, riceve, verifica e convalida, attraverso il sistema informativo SISPREG, le domande di rimborso dei beneficiari e svolge tutti gli adempimenti di propria competenza, inclusa la verifica della corretta registrazione sul sistema informativo della documentazione relativa alle spese effettivamente sostenute;
b) provvede alla liquidazione delle spese ai beneficiari entro il termine di 90 giorni, dalla data di presentazione della domanda di pagamento, a norma dell'articolo 132 del Regolamento (UE) n. 1303/2013;
c) assicura, per quanto riguarda i documenti contabili da mantenere e la documentazione di supporto da conservare, una pista di controllo adeguata ai sensi dell'articolo 72, lettera g), del Regolamento (UE) n. 1303/2013 nel rispetto di quanto espressamente previsto dall'art. 140 del Reg. (UE) n. 1303/2013 e dall'art. 25 del Regolamento delegato (UE) n. 480/2014, nonché sulla base di quanto indicato dall'AdG;
d) garantisce che i beneficiari mantengano un sistema di contabilità separata o una codificazione contabile adeguata per tutte le transazioni relative a ciascuna operazione;
e) effettua verifiche a campione in loco delle operazioni finalizzate ad accertare che i prodotti e servizi cofinanziati siano stati forniti, che i beneficiari abbiano pagato le spese dichiarate e che queste ultime siano conformi al diritto applicabile, al Programma Operativo e alle condizioni per il sostegno dell'operazione;
f) comunica all'AdG le irregolarità, le frodi o le frodi sospette riscontrate a seguito delle verifiche di propria competenza e adotta le misure correttive necessarie, nel rispetto delle procedure definite dall'AdG di cui all'allegato III del Regolamento di esecuzione (UE) n. 1011/2014;
g) su richiesta dell'AdG, fornisce le informazioni necessarie per la predisposizione della dichiarazione di affidabilità di gestione e la sintesi annuale ai sensi dell'articolo 59, paragrafo 5, lettere a) e b), del Regolamento finanziario (UE, Euratom) n. 966/2012;
h) elabora, sulla base delle verifiche amministrative, un riepilogo delle dichiarazioni di spesa dei beneficiari e le trasmette all'AdG per il tramite del sistema informativo SISPREG alle scadenze

che verranno definite dalle stesse.

2.3. Organizzazione dell'Autorità Urbana (OI)

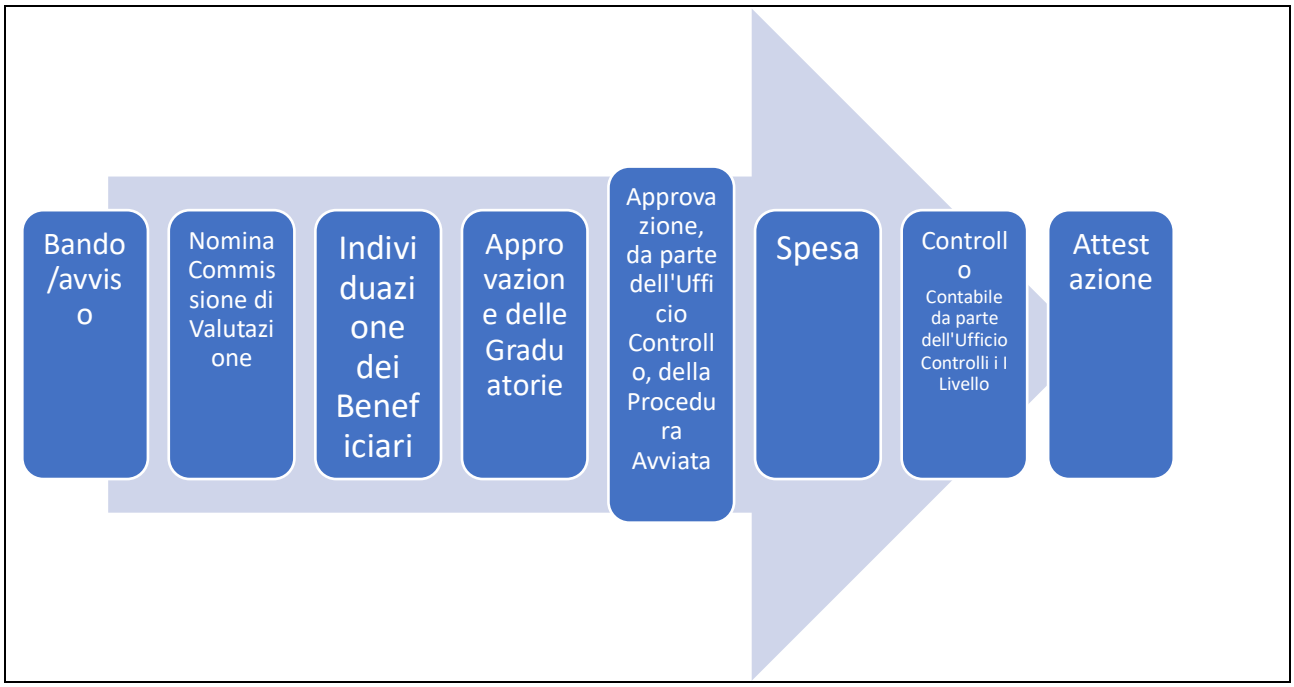
Riportare l'organigramma e l'indicazione precisa delle funzioni delle unità (compreso il piano per l'assegnazione di risorse umane adeguate in possesso delle necessarie competenze).



2.4. Procedure di valutazione, selezione e approvazione delle operazioni (Agenda Urbana)

Integrare la descrizione con un diagramma di flusso. Il possibile contenuto del paragrafo è desumibile dal Capitolo 7 delle "Linee Guida per la definizione delle strategie di Sviluppo Urbano Sostenibile – SUS – delle città".

Le procedure di valutazione, selezione ed approvazione delle operazioni previste sono indicate nel diagramma che segue



2.5. Procedure per la verifica delle operazioni

Descrizione dei principi e delle tempistiche delle verifiche di gestione e di amministrazione.

L'Organismo Intermedio (che si classifica come una piccola Autorità di Gestione), di seguito O.I., ai sensi dell'art. 125, par. 5 del Reg. (UE) n. 1303/2013, nell'ambito del sistema dei controlli integrato, per ciascuna domanda di rimborso presentata dai beneficiari, esegue:
1) verifiche amministrative rispetto a ciascuna domanda di rimborso presentata dai beneficiari;
2) verifiche in loco delle operazioni.
L'O.I. monitora, inoltre l'avanzamento procedurale e finanziario delle operazioni attraverso l'analisi documentale amministrativo-contabile.
Le verifiche amministrative che si riferiscono alla spesa oggetto di una domanda di pagamento sono completate prima che l'Autorità di Certificazione presenti la relativa domanda di pagamento alla Commissione Europea.
Le verifiche in loco sono pianificate in anticipo in vista della certificazione della spesa da parte dell'AdC ai sensi dell'art.126 del reg. (UE) n. 1303/2013. Le verifiche in loco pianificate in relazione all'avanzamento fisico e finanziario delle operazioni devono essere completate entro la chiusura del periodo contabile al quale si riferisce la domanda finale di un pagamento intermedio trasmessa dall'AdC ai sensi dell'art.135 Reg. (UE) 1303/2013.
Le verifiche amministrative devono essere eseguite su tutte le domande di rimborso presentate dai beneficiari (nel caso di operazioni a regia: i beneficiari esterni all'Organismo Intermedio; nel caso di operazioni a titolarità: l'Organismo Intermedio), intermedie o finali, e prevedono un esame completo della richiesta e della pertinente documentazione giustificativa (quali fatture, le note di fornitura, gli estratti dei conti bancari, i report sugli avanzamenti, i timesheet, elenchi di presenza, ecc.).

2.6. Indicatori di risultato

Compilare la tabella che segue considerando che gli obiettivi specifici e gli indicatori di risultato indicati sono quelli individuati nel POR FESR 2007-2013.

Obiettivo specifico POR-FESR 2014-2020	Indicatore POR-FESR 2014-2020	Valore base SUS (anno 2017)	Valore target SUS 2018	Valore target SUS 2023
Digitalizzazione dei processi amministrativi e diffusione dei servizi digitali pienamente interoperabili.	Realizzazione di applicativi e sistemi informativi *(numero di antenne installate e di sensori di rilevamento dell'inquinamento atmosferico e applicativi)*	Numero di applicativi: 0 Numero di antenne installate: 0 Numero di sensori per rilevamento inquinamento: 1	Numero di applicativi: 1 Numero di antenne installate: 2 Numero di sensori per rilevamento inquinamento: 3	Numero di applicativi: 1 Numero di antenne installate: 5 Numero di sensori per rilevamento inquinamento: 5
Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane	Numero di passeggeri trasportati dal TPL nell'AU per abitante	0,03	0,040	0,083
	Numero di gg di superamento limite per la protezione della salute umana previsto per il PM10 nell'AU rilevato nelle centraline fisse per monitorare qualità dell'aria di tipo traffico.	30	25	23
	Unità di beni acquistati	0	7	7
	Estensione in lunghezza	Estensione tracciato protetto trasporto pubblico 3.5 km Estensione piste ciclabili km 9	Estensione tracciato protetto trasporto pubblico 3.5 km Estensione piste ciclabili km 10	Estensione tracciato protetto trasporto pubblico 7.8 km Estensione piste ciclabili km 11
	Punti di ricarica veicoli elettrici	n. 0	n. 0	n. 10
Miglioramento delle condizioni e degli standard di offerta e fruizione del patrimonio culturale, nelle aree di attrazione.	Crescita del numero atteso di visite a siti del patrimonio culturale e a luoghi di attrazione che ricevono un sostegno. (in migliaia)	n. 2604	n. 2604	n. 3000

3. RICOSTRUZIONE DEL QUADRO LOGICO DELLA STRATEGIA

Nella tabella seguente sintetizzare quanto esplicitato nei capitoli precedenti

Presupposti	Risultati attesi	Strumenti	Risorse	Misurazione progressi	Gantt	Fattori esterni
Sfide da affrontare	**Obiettivi specifici**	**Attività**	**Risorse attivate Asse VII POR FESR**	**Indicatori**	**Tempistica**	**Possibili rischi**
Demografiche e sociali	Miglioramento delle condizioni di accessibilità e degli standard di offerta e fruizione del patrimonio culturale nelle aree di attrazione	Introduzione sistemi di tariffazione integrata trasporti / strutture culturali e naturali Rendere accessibili dalla mobilità ciclabile le strutture culturali e le emergenze ambientali Predisposizione ed attuazione campagna marketing territoriale	€ 1.250.000	Crescita del numero di visite a siti del patrimonio culturale e luoghi di attrazione: n. 396	Si rimanda ai diagrammi di Gantt riportati in ogni azione	Eccessivi costi pubblici di gestione delle aree naturali e delle Attrezzature culturali
Economiche	Digitalizzazione dei processi amministrativi e diffusione dei servizi digitali pienamente interoperabili	Realizzazione di sistemi a banda larga wi-fi e videosorveglianza Realizzazione di sistemi di telegestione	€ 500.000	Numero di applicativi: 1 Numero di antenne installate: 5 Numero di sensori per rilevamento inquinamento: 5		Nessuno
Climatiche e ambientali	Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane	Acquisto autobus elettrici Realizzazione tracciato del trasporto	€ 5.372.000,00	Numero di passeggeri trasportati dal TPL nell'AU per		Prevedere tracciati che interferiscono con il traffico

		pubblico in sede propria Realizzazione nodi di scambio Eco Mobilitypoints Realizzare tratti di percorsi ciclabili Acquisto biciclette per disabili Redazione PEBA		abitante:0,083 Numero di giornate superamento limite protezione salute umana: 23 Unità di beni acquistati: 7 Estensione in lunghezza sede trasporto pubblico: 7,8 Km Piste ciclabili: 11 Punti ricarica veicoli elettrici: 10		veicolare Non poter garantire la manutenzione e la sicurezza dei tracciati Acquistare un numero di mezzi insufficiente rispetto alle necessità

4. ANALISI DEL RISCHIO

Il Capitolo è elaborato con il supporto diretto dell'ADG (Riferimenti: Reg. (UE) 1303/2013 art. 125, paragr. 4, punto "c"; SIGeCo FESR e FSE; Manuale dell'AdG).
Si fa rinvio alle attività di analisi del rischio che saranno espletate con il supporto dell'Autorità di Gestione del POR FESR 2014/2020.

ALLEGATO 01 – PIANO FINANZIARIO PROGRAMMA COMPLESSIVO

		importo totaleprogetto €	FINANZIAMENTO SUS POR FESR 2014/2020	Finanziamento statale Programma aree urb. Degradate €	Finanziamento comunale €	finanziamento PAR FAS €	altri finanziamenti comunitari	finanziamento privato per opere pubbliche e sevizi €
AZIONE 1 - REALIZZARE SISTEMA DI GESTIONE INTELLIGENTE DEL TRAFFICO URBANO E DEI MEZZI PUBBLICI		**548.651,60**	**500.000,00**	**-**	**48.651,60**	**-**	**-**	**-**
1	Installazione di sistemi wi-fi e banda larga	**219.460,64**	200.000,00		19.460,64			
2	Realizzazione di un sistema di videosorveglianza	**164.595,48**	150.000,00		14.595,48			
3	Acquisto o elaborazione di un sistema di gestione del traffico urbano e degli autobus pubblici	**164.595,48**	150.000,00		14.595,48			
AZIONE 2 - REALIZZARE SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO ECOLOGICO		**10.115.436,75**	**5.182.000,00**	**-**	**231.776,25**	**-**	**4.701.660,50**	**-**
4	Realizzazione tracciato del trasporto pubblico in sede protetta	**2.194.606,42**	2.000.000,00		194.606,42			
5	acquisto autobus ecologici	**2.837.169,83**	2.800.000,00		37.169,83			
6	Realizzazione di “Eco MobilityPoints	**382.000,00**	382.000,00		-	PROGETTO PRESENTATO NON AMMESSO A FINANZIAMENTO		
7	PROGETTO SYMPE (iniziativa europea UIA)	**4.701.660,50**					4.701.660,50	
AZIONE 3 - POTENZIARE LA MOBILITÀ CICLABILE E PEDONALE		**10.088.487,61**	**190.000,00**	**6.130.000,00**	**1.668.487,61**	**1.350.000,00**	**-**	**750.000,00**
MOBILITA' CARRABILE, CICLABILE E PEDONALE								
8	completamento strada pendolo tratto PUE 8.24	**1.775.000,00**		1.375.000,00	400.000,00	-		-
9	completamento strada pendolo tratto PP7	**2.500.000,00**		2.500.000,00	-	-		-
10	completamento strada pendolo tratto via Pantini	**1.200.000,00**		1.200.000,00				
MOBILITA' CICLABILE								
11	completamento **parco lineare e percorsi ciclabili lungomare** sud tratto Piazzale le Laudi - Teatro d'Annunzio	**800.000,00**			800.000,00			

12	progetto bici in rete	**250.000,00**			250.000,00			
13	completamento rete percorsi ciclabili **lungo le viabilità esistenti** tratto viaLago di Campotosto (lunghezza 400 ml)	**200.000,00**		200.000,00	-	-		-
14	completamento rete percorsi ciclabili **lungo le viabilità esistenti** tratto via Rio Sparto - via Lo feudo fino al tribunale nuovo (lunghezza 650 ml)	**130.000,00**		130.000,00				
15	completamento rete percorsi ciclabili **lungo le viabilità esistenti** tratto ponte risorgimento da via Conte di Ruvo a Via Caduti del Forte (lunghezza 1.600 ml su strada esistente)	**75.000,00**		75.000,00				
16	completamento rete percorsi ciclabili **lungo le viabilità esistenti** tratto Via della Pineta - viale L. D'Annunzio - raccordo viale Pindaro e via D'Annunzio (lunghezza 1.250 ml)	**250.000,00**		250.000,00				
17	completamento rete percorsi ciclabili **lungo le viabilità esistenti** tratto Piazza Unione - via del porto - via lungo aterno sud - piazza della marina - via Andrea Doria (lunghezza 1.450 ml)	**400.000,00**		400.000,00				
18	completamento rete percorsi ciclabili **lungo le viabilità esistenti** Via Pepe (lunghezza 400 ml) attraverso la riqualificazione dell'intero asse viario (da via Davalos alla riviera)	**750.000,00**					FONDI TERNA	750.000,00
19	Realizzazione pista ciclabile lungofiume tratto da S.Giovanni Teatino fino alla Fater	**690.983,70**				690.983,70		
	Realizzazione pista ciclabile via Alessandro volta, via Moro fino al confine con S. giovanni	**659.016,30**				659.016,30		
16	realizzazione **ciclostazione** stazione centrale	**100.000,00**			100.000,00			
17	realizzazione **ciclostazione** stazione portanuova	**100.000,00**			100.000,00			
	Acquisto biciclette elettriche per diversamente abili	**98.757,29**	90.000,00		8.757,29			
	Redazione Piano Eliminazione Barriere Architettoniche (PEBA)	**109.730,32**	100.000,00		9.730,32			
AZIONE 4 - VALORIZZARE LE RISORSE CULTURALI ED AMBIENTALI ESISTENTI		**1.672.033,53**	**1.250.000,00**	**107.033,53**	**-**	**-**	**315.000,00**	**-**
	Introduzione di sistemi di tariffazione integrate trasporti/strutture culturali	**150.000,00**	150.000,00					

	Installazione di sistemi per il controllo e la quantificazione dei visitatori di risorse ambientali e culturali esistenti	**100.000,00**	100.000,00					
	Realizzare l'accessibilità ciclabile di strutture culturali ed emergenze naturali - primo lotto	**607.033,53**	500.000,00					
18	Realizzare l'accessibilità ciclabile di strutture culturali ed emergenze naturali - secondo lotto	**250.000,00**	250.000,00	107.033,53				
	riqualificazione pista ciclabile corridoio verde esistente tratto stazione centrale - Montesilvano (miglioramento accessibilità parchi urbani riviera nord)	**250.000,00**	250.000,00					
	progetto "Greenways Dannunziane" per la valorizzazione della riserva dannunziana (POR FESR 2014/2020 ASSEVI)	**315.000,00**				FINANZIAMENTO CONCESSO DALLA REGIONE ABRUZZO	315.000,00	

AZIONE 5 - RIQUALIFICAZIONE PERIFERIE DEGRADATE		**9.157.466,00**	**-**	**6.827.978,00**	**-**	**-**	**-**	**2.329.488,00**
10	**Riqualificazione Zanni**	**1.348.022,38**		1.348.022,38				
11	**Riqualificazione sponda nord lungofiume**	**795.773,63**		795.773,63				
12	**Riqualificazione quartiere Borgo Marino sud**	**1.195.000,00**		1.195.000,00				
13	**Riqualificazione quartiere Fontanelle**	**3.313.669,99**		2.484.181,99			FONDI ATER	829.488,00
14.A	**Riqualificazione quartiere Madonna del Fuoco**	**1.730.000,00**		230.000,00			FONDI TERNA	1.500.000,00
14.B	**Riqualificazione quartiere S. Donato**	**775.000,00**		775.000,00				

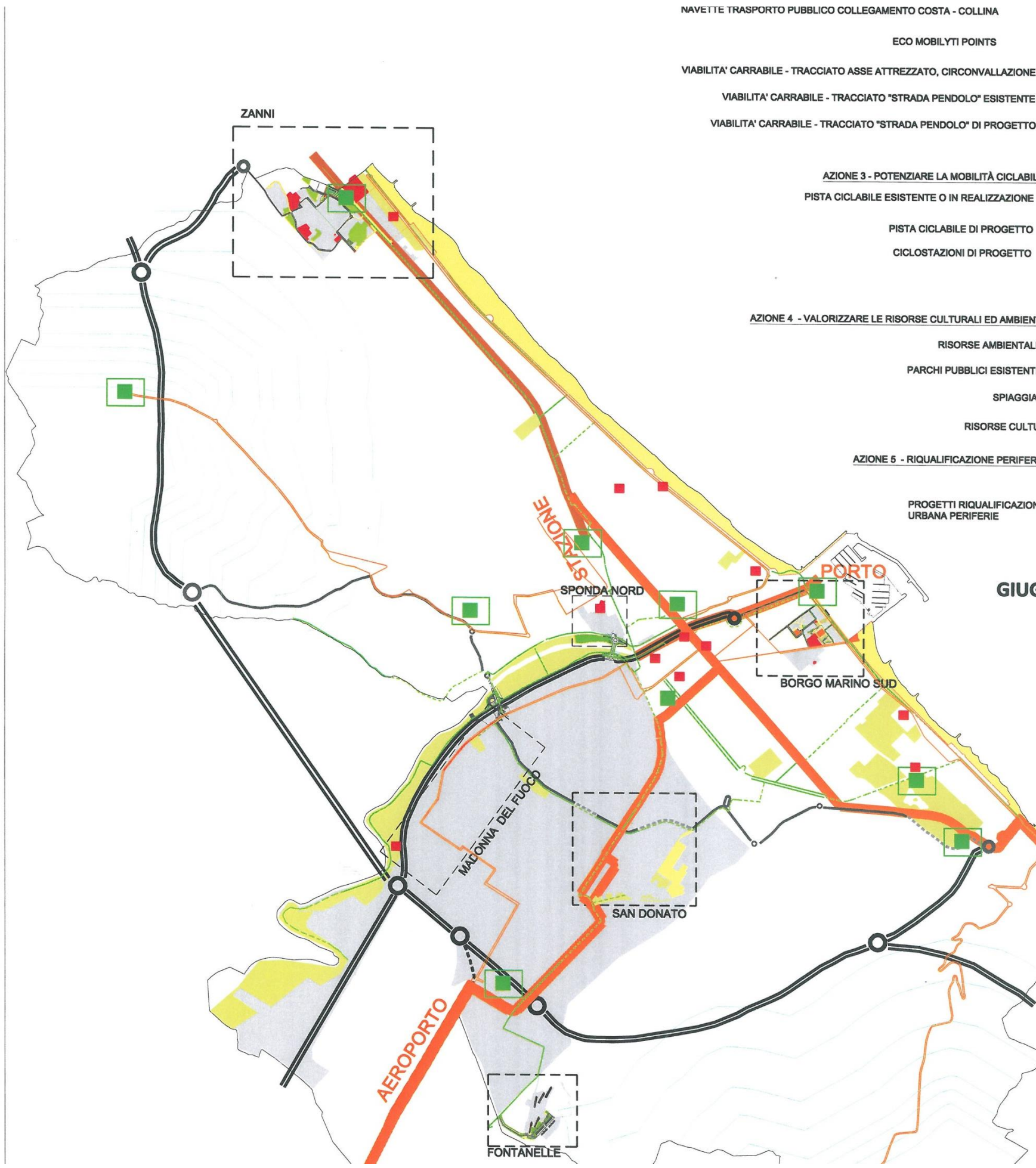
	A	B	C	D	E	F	G
	importo totaleprogetto €	**FINANZIAMENTO SUS POR FESR 2014/2020**	**Finanziamento statale Programma aree urb. Degradate €**	**Finanziamento comunale €**	**finanziamento PAR FAS €**	**altri finanziamenti comunitari**	**finanziamento privato per opere pubbliche e sevizi €**
TOT.	**31.582.075,49**	**7.122.000,00**	**13.065.011,53**	**1.948.915,46**	**1.350.000,00**	**5.016.660,50**	**3.079.488,00**
		23%	**41,37%**	**6,17%**	**4,27%**	**15,88%**	**9,75%**
		DELL'IMPORTO COMPLAESSIVO DEL PROGRAMMA					

ALLEGATO 02 – PIANO FINANZIARIO RELATIVO ALLE MISURE FINANZIATE CON FONDI DELL'ASSE VII DEL POR FESR, CON RISORSE COMUNALI E CON RISORSE PRIVATE

		importo totaleprogetto €	FINANZIAMENTO SUS POR FESR 2014/2020	Finanziamento comunale €	finanziamento privato per opere pubbliche e sevizi €
		5,53%	7,02%	2,37%	0,00%
AZIONE 1 - REALIZZARE SISTEMA DI GESTIONE INTELLIGENTE DEL TRAFFICO URBANO E DEI MEZZI PUBBLICI		**548.651,60**	**500.000,00**	**48.651,60**	**-**
1	Installazione di n. 10 sistemi wi-fi e banda larga	**219.460,64**	200.000,00	19.460,64	
2	Realizzazione di un sistema di videosorveglianza	**164.595,48**	150.000,00	14.595,48	
3	Acquisto o elaborazione di un sistema di gestione del traffico urbano e degli autobus pubblici	**164.595,48**	150.000,00	14.595,48	
		54,53%	72,76%	11,27%	0,00%
AZIONE 2 - REALIZZARE SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO ECOLOGICO		**5.413.776,25**	**5.182.000,00**	**231.776,25**	**-**
4	Realizzazione tracciato del trasporto pubblico in sede protetta	**2.194.606,42**	2.000.000,00	194.606,42	
5	acquisto autobus ecologici	**2.800.000,00**	2.800.000,00	-	
6	Realizzazione di "Eco MobilityPoints	**419.169,83**	382.000,00	37.169,83	
				86,19%	
					2.418.487,61
		26,27%	2,67%	81,15%	100,00%
AZIONE 3 - POTENZIARE LA MOBILITÀ CICLABILE E PEDONALE		**2.608.487,61**	**190.000,00**	**1.668.487,61**	**750.000,00**
MOBILITA' CARRABILE, CICLABILE E PEDONALE					
7	completamento strada pendolo tratto PUE 8.24	**400.000,00**		400.000,00	-
MOBILITA' CICLABILE					
8	completamento **parco lineare e percorsi ciclabili lungomare** sud tratto Piazzale le Laudi - Teatro d'Annunzio	**800.000,00**		800.000,00	
9	progetto bici in rete	**250.000,00**		250.000,00	
15	completamento rete percorsi ciclabili **lungo le viabilità esistenti** Via Pepe (lunghezza 400 ml) attraverso la riqualificazione dell'intero asse viario (da via Davalos alla riviera)	**750.000,00**			750.000,00
16	realizzazione **ciclostazione** stazione centrale	**100.000,00**		100.000,00	
17	realizzazione **ciclostazione** stazione portanuova	**100.000,00**		100.000,00	
	Acquisto biciclette elettriche per diversamente abili	**98.757,29**	90.000,00	8.757,29	
	Redazione Piano Eliminazione Barriere Architettoniche (PEBA)	**109.730,32**	100.000,00	9.730,32	
				3,81%	
					107.033,53
		13,67%	**17,55%**	**5,21%**	**0,00%**

AZIONE 4 - VALORIZZARE LE RISORSE CULTURALI ED AMBIENTALI ESISTENTI		**1.357.033,53**	**1.250.000,00**	**107.033,53**	**-**
	Introduzione di sistemi di tariffazione integrate trasporti/strutture culturali	**150.000,00**	150.000,00	-	
	Installazione di sistemi per il controllo e la quantificazione dei visitatori di risorse ambientali e culturali esistenti	**100.000,00**	100.000,00	-	
	Realizzare l'accessibilità ciclabile di strutture culturali ed emergenze naturali - primo lotto	**607.033,53**	500.000,00	107.033,53	
18	Realizzare l'accessibilità ciclabile di strutture culturali ed emergenze naturali - secondo lotto	**250.000,00**	250.000,00		
	riqualificazione pista ciclabile corridoio verde esistente tratto stazione centrale - Montesilvano (miglioramento accessibilità parchi urbani riviera nord)	**250.000,00**	250.000,00		

	100,00%			
	A	**B**	**C**	**D**
	importo totaleprogetto €	**FINANZIAMENTO SUS POR FESR 2014/2020**	**Finanziamento comunale €**	**finanziamento privato per opere pubbliche e sevizi €**
TOT.	**9.927.948,99**	**7.122.000,00**	**2.055.948,99**	**750.000,00**
		72%	**20,71%**	**7,55%**
		7.122.000,00	**2.805.948,99**	
			28,26%	

FINANZIAMENTO RICHIESTO POR FESR 2014/2020 ASSE VII		**7.122.000,00**	71,74%	di €9.927.948,99
COFINANZIAMENTO FONDI COMUNALI		**2.055.948,99**	20,71%	di €9.927.948,100
COFINANZIAMENTO FONDI PRIVATI		**750.000,00**	7,55%	di €9.927.948,101
TOTALE COFINANZIAMENTO FONDI COMUNALI E PRIVATI		**2.805.948,99**	28,26%	di €9.927.948,102

ALLEGATO 03 – PLANIMETRIA DELLE AZIONI PRORAMMATE