



PESARO 2030

Strategie e progetti per la Città del futuro

– DOCUMENTO DI PARTENZA –

Il presente testo costituisce il documento di partenza che segna l'avvio di un percorso di confronto, condivisione e partecipazione con le forze sociali, economiche e politiche della Città e della provincia. Rappresenta la rielaborazione sintetica degli interventi che si sono succeduti nel primo incontro del 21 novembre 2017 che ha inaugurato questo cammino.

Di seguito i soggetti che in quell'occasione hanno portato il proprio contributo:

Matteo Ricci, Sindaco di Pesaro

Daniele Tagliolini, Presidente della Provincia di Pesaro e Urbino

Maurizio Gambini, Sindaco di Urbino

Massimo Seri, Sindaco di Fano

Palmiro Uchielli, Sindaco di Vallefoglia

Antonello Delle Noci, Assessore alla Gestione del Comune di Pesaro

Andrea Biancani, Consigliere regionale Regione Marche

Arch. Nardo Goffi, dirigente Regione Marche/Comune di Pesaro

Arch. Maurizio Bartoli, dirigente Provincia di Pesaro e Urbino

Dott. Mauro Moretti, dirigente Comune di Pesaro

Arch. Marco Tamino, Architetto esperto di recupero urbano

Costanzo Perlini, rappresentante Comitato di presidenza Confindustria Pesaro e Urbino

Simona Ricci, Segretaria provinciale CGIL Pesaro e Urbino

Antonio Bianchini, CNA Pesaro e Urbino

Alessandro Ceccarelli, Presidente Ordine degli architetti Pesaro e Urbino

Giorgio Fazi, Presidente Ordine degli ingegneri Pesaro e Urbino

Giovanni Corsini, Presidente del Collegio dei geometri Pesaro e Urbino

Emanuele Fiori, rappresentante Agenti immobiliari Pesaro e Urbino

PESARO 2030

Strategie e progetti sulla Città del futuro

Obiettivo. Mirare alla leadership della qualità della vita, abbinando innovazione economica, crescita equilibrata e ambientalmente sana e modernizzazione infrastrutturale.

INDICE

PERCHÉ PESARO 2030.....	pag. 1
TRA MANIFATTURA E TURISMO: RISTRUTTURARE IL MODELLO ECONOMICO.....	pag. 5
VISONE STRATEGICA DEL COMUNE.....	pag. 10
AMBIENTE ED ECOLOGIA.....	pag. 13
LA CITTÀ E I SUOI SPAZI.....	pag. 16
IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE.....	pag. 21
IL CONTESTO DI RIFERIMENTO TERRITORIALE (L'AREA VASTA).....	pag. 24

PERCHÉ PESARO 2030

La crisi del 2008, la più pesante dal Dopoguerra, sta segnando uno spartiacque netto tra due mondi.

È ormai comune convinzione tra economisti e politici che, in termini economici, il mondo che abbiamo conosciuto prima della crisi, quel modello, non ci sarà più. Certo, continuerà ad esserci l'impresa manifatturiera, che rimane e rimarrà il cardine anche della nostra economia locale, ma non ci saranno quei livelli occupazionali. Si continuerà a costruire, ma non si costruirà quanto e come prima.

Questo, ovviamente, vale anche per Pesaro, che negli anni precedenti lo scoppio delle grandi bolle finanziarie era protagonista e parte integrante del cosiddetto modello NEC (Nord Est Centro), dei distretti industriali che riuscivano a competere a livello mondiale e che dal mondo erano presi come esempio di virtuosità all'interno di un modello di sviluppo.

La crisi non ha spazzato via tutto. Ad oggi sono ancora tante le aziende pesaresi e marchigiane che riescono a competere nello scenario globale, produrre ricchezza e addirittura espandersi.

La crisi, a Pesaro così come nelle Marche e altrove, ha tuttavia colpito tanti. Imprese, indotti, lavoratori, piccoli artigiani, cittadini, enti locali. Oggi siamo indubbiamente più poveri rispetto al 2008, nonostante la ripresa in atto certificata da tutti gli indicatori economici e dagli istituti più autorevoli, ISTAT in testa.

La crisi, soprattutto, rende faticoso volgere lo sguardo in avanti e guardare lontano.

Con Pesaro 2030 iniziamo questo percorso rimettendo al centro della discussione pubblica il tema del futuro. È un dovere guardare lontano, continuando nel contempo a lavorare sugli elementi di sofferenza quotidiana. Cercando, però, di ragionare e di costruire il nuovo modello di sviluppo. Costruendo un faro e un sistema condiviso di vision strategica senza i quali non riusciremo mai ad orientare le politiche di sviluppo per la città.

IL PRESENTE. RESISTERE ALLA CRISI E INNOVARE

Mantenere la coesione sociale

Il primo e principale sforzo che abbiamo fatto è stato quello di conservare la coesione sociale e la qualità della vita che hanno sempre contraddistinto Pesaro, le Marche e il Centro Italia. Gran parte degli sforzi è andata in questa direzione, cercando di salvaguardare i servizi per i più deboli e mantenere e potenziare i servizi di welfare, scuola e cultura. Questo è stato possibile grazie a scelte nette e strategiche improntate a criteri di sobrietà, talvolta dolorose ma necessarie, condivise con tutti gli attori economici e sociali (organizzazioni sindacali, associazioni di categoria, terzo settore) in un tavolo di lavoro costituito dal 2014.

Allo stesso tempo abbiamo cercato di innovare, iniziando a pensare a risposte e supporti concreti a quella fascia di cittadini, impoverita dalla crisi, che pur mantenendo standard sociali dignitosi, hanno perso il lavoro e sono costretti ad una complicata convivenza con le problematiche finanziarie sopraggiunte. Si tratta in gran parte di soggetti per lo più pesaresi/italiani, con un ISEE che non rientra tra le povertà estreme, per varie ragioni refrattari a rivolgersi ai servizi assistenziali e soprattutto pronti a riqualificarsi per riacquisire competitività professionale.

Utilizzando gli strumenti finanziari nazionali e regionali che saranno erogati nei prossimi anni, il Comune potrà garantire loro un nuovo accesso al mondo del lavoro (attraverso tirocini, contratti di welfare inclusivo ecc.), facendo sì che venga erogato un reddito e con politiche attive del lavoro per riqualificarli professionalmente e sostenerli psicologicamente.

In questo modo le politiche sociali si trasformeranno in vere e proprie politiche di welfare generativo, assicurando ai cittadini sia il sostegno all'aggiornamento professionale sia la possibilità di autoimpresa.

Fare investimenti ed attrarre risorse

Il secondo strumento che abbiamo utilizzato sono gli investimenti (e l'attrazione di fondi europei, nazionali e regionali), che contribuiscono a migliorare la città e a sostenere la ripartenza dell'economia locale. Gran parte dei tanti lavori ultimati e dei cantieri aperti nella città è stata possibile grazie anche alla nostra spinta data a livello nazionale per lo sblocco del Patto di Stabilità, che ha consentito di liberare oltre 45 milioni di euro per investimenti per il recupero di grandi

contenitori, per la riqualificazione del Centro storico, per migliorare viabilità e manutenzione delle strade, impianti sportivi e implementare la rete di piste ciclabili e ciclopedonali.

Turismo, cultura e vivacità

Il terzo asset è quello relativo alla ristrutturazione dell'economia della città. Nulla sarà come prima. Pesaro e la provincia rimarranno pur sempre impennate sull'industria manifatturiera. Puntare a crescere nel settore turistico e dei servizi deve essere il nostro obiettivo non tanto per cambiare economia, quanto per riequilibrarla recuperando il Prodotto Interno Lordo perso dal manifatturiero. La spinta sui settori del turismo, della cultura e dei grandi eventi e il tentativo di orientare uno sforzo pubblico/privato in tal senso è sicuramente una strategia di lungo periodo che sta iniziando a dare risultati. Città della Musica, riconoscimento UNESCO, 150° di Rossini, Città della Bicicletta, Città europea dello Sport, Terra di Piloti e Motori rientrano in una strategia di marketing territoriale che deve esaltare le peculiarità della nostra città, accendere i riflettori su Pesaro (#pesaronazionale) e creare nuove opportunità.

PROGETTARE IL FUTURO. SVILUPPO E INNOVAZIONE DI QUALITÀ

IL BES (BENESSERE EQUO SOSTENIBILE)

Oggi il programma di mandato ha più che raddoppiato gli obiettivi raggiunti. Proprio per questo, mentre ci occupiamo del presente, è giusto e doveroso buttare la palla avanti e pensare alla Pesaro di domani.

Il nostro ragionamento parte da alcune considerazioni. Questo territorio, Pesaro e provincia, pur avendo visto decenni di piena occupazione, non è mai stato leader in Italia per la ricchezza e per il Prodotto Interno Lordo. Il modello economico che ci caratterizzava teneva insieme un discreto benessere economico con un alto grado di coesione sociale ed un'elevata qualità del vivere quotidiano. L'obiettivo, ambizioso, è quello di tornare ad essere tra i primi territori in Italia per la

qualità della vita. Che significa, ovviamente, preoccuparsi della crescita in termini di reddito aggregato ed occupazione, sia in termini quantitativi che in termini qualitativi.

Siamo stati tra i primi in Italia a lavorare sul nuovo indicatore di sviluppo, il BES (Benessere Equo Sostenibile), che è l'indice che consente di valutare il progresso di una società non solo dal punto di vista economico ma anche sociale e ambientale. Il BES tiene insieme la quantità della crescita con la qualità della stessa. Il BES non è alternativo al PIL, ma lo integra con altri elementi qualitativi. Tiene conto del PIL. Ma anche di salute, istruzione e formazione, lavoro e conciliazione, tempi di vita, relazioni sociali, politica e istituzioni, sicurezza, benessere soggettivo, paesaggio e patrimonio culturale, ambiente, ricerca e innovazione, qualità dei servizi.

Non stiamo parlando di teorie. Oggi il BES è entrato nella nuova Legge di Bilancio dello Stato e permetterà di rendere misurabile la qualità della vita e valutare l'effetto delle politiche pubbliche su alcune dimensioni sociali fondamentali.

Per portare un esempio, quanto valgono in termini di PIL i 97 chilometri di Bicipolitana? Sicuramente l'investimento fatto; la manutenzione; qualche bicicletta in più venduta; gli investimenti di alcuni hotel. Ma quanto valgono in termini ambientali? Meno smog. E in termini di salute e prevenzione? E, in termini di sicurezza (anche sociale), quanto vale per un genitore sapere che il proprio figlio potrà andare a scuola o da un amico in completa sicurezza o al mare senza essere introdotto nel traffico cittadino?

PESARO 2030 ha l'obiettivo di orientare le scelte dei prossimi anni su criteri ed obiettivi di questo tipo. Fondamentali per la crescita ma anche per la qualità della crescita.

Questo è solo il documento di partenza di Pesaro 2030. All'interno sono presenti alcune idee sullo sviluppo della città e del territorio.

Nei prossimi mesi lo porteremo a conoscenza della città e su questo, sugli obiettivi che ci proponiamo e sulle idee che contiene, ci confronteremo con tutte le forze e i soggetti sociali ed economici di Pesaro.

TRA MANIFATTURA E TURISMO: RISTRUTTURARE IL MODELLO ECONOMICO

Il sistema economico locale avviato dai primi anni '60 è storicamente fondato su un distretto di imprese tra loro collegate mediante una rete di interrelazioni di carattere economico, sociale e territoriale.

Lo spirito imprenditoriale di artigiani divenuti industriali e le capacità programmatiche delle amministrazioni comunali dell'epoca, capaci di immaginare nuovi modelli urbanistici ed economici adatti alle nuove esigenze di produzione, sono stati gli ingredienti principali di un modello di successo che ha gradualmente conquistato importanti quote di mercato e conferito al sistema pesarese un notevole dinamismo.

Il sistema economico si basava essenzialmente sul comparto legno-arredo con importanti realtà anche sulla meccanica che, nata come pertinenza industriale del mobile, ha progressivamente assunto un ruolo sempre più autonomo e rilevante, superando per valore aggiunto il settore mobiliario.

Il distretto pesarese ha rifornito fino agli anni '70 un mercato nazionale. Caratterizzato da qualità media a costi bassi, ha adeguato rapidamente l'offerta alle variazioni della domanda competendo con le realtà lombarde e del nord est pur mantenendo un'identità industriale prevalentemente "famigliare".

A partire dagli anni '70 si è avviato un primo percorso di internazionalizzazione delle imprese (Paesi arabi e Russia in primis) che ha comportato significative variazioni sugli assetti manageriali delle imprese, sui processi e sugli spazi di produzione, provocando una prima selezione.

Infatti, ad una importante quota di imprese che hanno investito ed acquisito competitività, ha corrisposto una altrettanto importante quota di imprenditori, che hanno preferito mantenere una conduzione più locale, talvolta trasformandosi in "contoterzisti" delle imprese capofila.

Fino al 2008 il sistema industriale pesarese si è pertanto sempre più caratterizzato come un vero e proprio distretto: un'architettura produttiva costituita da un insieme di imprese, prevalentemente di piccole e medie dimensioni, caratterizzate da una specializzazione produttiva, concentrate in una specifica area e legate da una comune esperienza storica, sociale, economica e culturale.

In un contesto nel quale la manifattura ha svolto un ruolo principale, altri comparti economici hanno avuto minor impatto. Il turismo, soprattutto, è stato storicamente un comparto economico meno sviluppato rispetto alla manifattura: pur godendo di importanti asset di richiamo (per esempio turismo balneare, ROF, Mostra del Cinema, turismo sportivo), gli incoming sono sempre stati basati su cosiddette rendite di posizione, senza che vi fosse un'organica pianificazione integrata dei flussi. In questo senso anche l'offerta infrastrutturale, tranne rare eccezioni, è sempre stata tarata su standard medio-bassi funzionali ad una fruizione generalista.

Sui servizi invece il trend è profondamente diverso: generatisi come pertinenze del settore manifatturiero, si sono progressivamente strutturati in maniera tale da divenire un importante ed autonomo settore produttivo. A titolo esemplificativo, i servizi di ICT che erano nati per soddisfare le esigenze del manifatturiero, sono divenuti un comparto a se stante, con imprese e software house capaci di competere anche all'estero.

Circa i dati ed i numeri sulla struttura delle imprese, rappresentano i trend economici/produttivi degli ultimi anni: importante percentuale di PMI fino a 9 dipendenti (53,4%), buona percentuale di imprese fino a 250 dipendenti (13,9 %), scarsa percentuale di grandi imprese (7,1%).

Se le piccole e medie imprese rientrano tra le medie regionali e nazionali, il numero delle grandi imprese è invece sotto media, a riprova di un tessuto produttivo molecolare, dove la maggior parte delle imprese sono famigliari, poco strutturate sia sotto un profilo tecnologico sia come organizzazione del lavoro, non organizzate per l'estero e proprio per questi motivi, più esposte alle crisi contingenti o congiunturali.

È importante sottolineare come la crisi del 2008 abbia agito pesantemente su queste strutture aziendali più esili provocando fino al 2015, un collasso prolungato.

La chiusura delle imprese del territorio pesarese infatti è superiore alle medie di tutto il centro nord: quasi 2500 imprese chiuse pari al 18%, numeri inferiori solo a Palermo e Lucca.

Conseguentemente anche il mercato del lavoro è stato pesantemente inficiato dalla crisi: dal 2004 infatti assistiamo ad un quinquennio piuttosto solido come dati occupazionali, dopodiché dal 2009 i trend di disoccupazione sono cresciuti in modo esponenziale fino ad arrivare ad un tasso di disoccupazione complessivo del 12,5 % nel 2016.

Agganciare la ripresa

Dal 2016 in poi emergono interessanti dati di recupero: si sono invertiti i trend economici, da un persistente segno “meno” tra creazione e chiusura di imprese, si è finalmente arrivati nel 2016 ad una sostanziale parità fino a pervenire ad un leggerissimo incremento nel 2017 (+ 0,10 %). Il dato in se è insignificante da un punto di vista numerico ma importante da un punto di vista socio-economico, infatti dopo circa 8 anni di recessione e chiusura delle imprese, finalmente è certificata un’inversione di rotta.

Rimangono comunque aperti i fattori di debolezza del comparto produttivo locale: da una serie di analisi effettuate dalle Università di Urbino ed Ancona infatti, persistono gap organizzativi delle imprese manifatturiere sia rispetto alle medie del centro nord sia addirittura rispetto alle medie regionali.

I motivi possono essere riconducibili a due macroaspetti:

1. Una carenza tecnologica da parte della maggior parte delle aziende che per motivi finanziari o culturali, non hanno investito in tecnologie o servizi ICT;
2. Una forte resistenza alla costituzione di reti tra imprese: paradossalmente il terzo distretto produttivo italiano del settore del legno arredo, fatica a costituire reti capaci di lavorare su progetti comuni per accrescere reciprocamente il proprio potenziale innovativo. In tal senso altre realtà avanzate (manifattura nordest, comparto siderurgia Brescia/Bergamo, cluster sanitario del modenese) sono riuscite proprio attraverso le reti di impresa ad acquisire un vantaggio competitivo sia verso il mercato interno sia verso l'estero.

È evidente come sul primo fattore di criticità il Comune possa rappresentare un importante punto di riferimento: una sempre crescente attenzione verso gli strumenti finanziari europei e nazionali unitamente a rapporti di collaborazione con associazioni di categoria, sindacati ed Università del territorio, potranno creare un sistema di alta formazione sia per adeguare il know how tecnologico

delle imprese alle nuove necessità del mercato, sia per formare una classe di dipendenti pubblici in grado di rapportarsi e collaborare con le imprese. Insieme a questo tema c'è poi la nuova rivoluzione industriale di "Impresa 4.0", che porterà a un modello produttivo sempre più automatizzato e interconnesso. Capire strategicamente che ruolo potrà avere il Comune nell'aiutare le imprese locali ad inserirsi in questa sfida e coglierne le grandi opportunità è l'obiettivo che dobbiamo porci. La recente costituzione dell'Ufficio Sviluppo e Opportunità (che si occupa di internazionalizzazione ed opportunità europee, nazionali e regionali) è solo l'inizio di una strategia che dovrà sempre più orientarsi a dare nuove opportunità al tessuto produttivo e di migliore inserimento nei mercati globali.

In coerenza con le specificità e le competenze comunali in materia, è stato avviato un processo di adeguamento che sia capace di rendere le attività pubbliche più moderne ed idonee a soddisfare le esigenze di "Impresa 4.0" nonché di supportare le imprese per raggiungere gli obiettivi di competitività tecnologica. È opportuno rilevare che il Comune di Pesaro ha acquisito l'accreditamento quale ente di formazione (unico Comune capoluogo marchigiano) e potrà quindi legittimamente erogare formazione sulla base di analisi del fabbisogno territoriale. Le azioni che sosterranno i processi di innovazione saranno:

- Alta formazione tecnologica: in collaborazione con la UNIVPM e con le imprese e le associazioni aderenti, verranno realizzati "master/executive master" rivolti a rafforzare il know how imprenditoriale sulle nuove tecnologie e sulla strategia "Smart Specialization".
- Turismo/cultura: implementazione di un sistema di coprogettazione pubblico/privata, per accrescere la fruizione turistica e culturale attraverso soluzioni tecnologiche che garantiranno la piena disponibilità dei beni turistici e culturali senza incidere sugli ecosistemi ambientali.
- Impresa sociale: realizzazione di un ecosistema favorevole all'impresa sociale ed alla creazione di autoimpresa individuale. Saranno recuperati edifici periferici (per esempio Chiesa di San Francesco a Candelara, ex edificio comunale di Fiorenzuola di Focara) per collocarvi coworking ed acceleratori di impresa pubblico privati, adatti a coniugare impresa sociale e consapevole uso delle tecnologie.
- Multimediale: in collaborazione con Accademie delle Belle arti regionali (Macerata ed Urbino), con istituti scolastici e con software house locali, si realizzeranno corsi di formazione finalizzati alla creazione di figure professionali per le produzioni multimediali.

Colmare il gap: una strategia su turismo e servizi

La crisi ha altresì definito alcune prerogative di mercato cui è necessario tenere conto. La manifattura è e resterà la spina dorsale della nostra economia. Sebbene sarà pressoché impossibile aumentare in termini quantitativi la produzione economica fino a raggiungere i livelli pre-crisi, lo sforzo comune sarà quello di colmare questo gap qualificandola e diversificandola. Il 20% di attività produttive andate perdute negli anni e soprattutto il 7% di disoccupazione in più rispetto al 2004 (di cui il 34,6 % giovanile), potranno essere recuperati attraverso un'organizzazione più sistemica nei settori del turismo, cultura e servizi.

Nella città che mira ad essere leader nella qualità della vita, il ruolo ed il valore della manifattura e del suo indotto hanno un ruolo centrale. Ma allo stesso tempo il trinomio turismo – cultura – vivacità, sul quale abbiamo spinto al massimo in questi anni, può rappresentare sempre di più un reale volano di promozione ed internazionalizzazione del territorio. L'obiettivo è quello di recuperare ciò che abbiamo perso in termini di ricchezza e posti di lavoro nell'industria.

Gli importanti investimenti comunali sia finanziari sia comunicativi (quasi 5 milioni per il campus della musica, riconoscimento UNESCO per le reti creative, costruzione del distretto turistico "Marche Nord") costituiscono una formidabile volet per garantire servizi tecnici al turismo efficaci. A ciò va inoltre aggiunta la potenzialità turistica del Parco San Bartolo che potrà essere un ideale sublimazione del cosiddetto "turismo dolce". In tal senso è stata avviata una importante strategia di coprogettazione pubblica e privata per favorire la fruibilità dell'area.

Altra potenzialità di Pesaro, se adeguatamente valorizzata potrà essere il turismo sportivo: infatti il riconoscimento quale Città europea dello sport 2017, le numerose infrastrutture sportive presenti e gli eventi nazionali ed internazionali che annualmente si svolgono nel territorio, potranno assicurare un importante incoming turistico.

Il secondo pilastro su cui si basa questa strategia è il miglioramento delle strutture ricettive. Gli incentivi comunali, uniti a quelli nazionali e regionali, fanno sì che a Pesaro ci sia in questo momento il massimo dei sostegni possibili per la ristrutturazione e la riqualificazione di alberghi e hotel. È un tema strategico e non secondario, quello della qualità di hotel e alberghi, sul quale è necessario concentrarsi negli anni a venire.

VISONE STRATEGICA DEL COMUNE

Pesaro è Comune co-capoluogo di Provincia insieme a Urbino. Già di per sé questo dà il segno sul più ampio ambito dove deve muoversi la nostra città. A maggior ragione in seguito allo svuotamento di competenze delle Province.

Pesaro non può e non deve pensare se stessa avulsa e decontestualizzata da un territorio più ampio e deve dotarsi e rendersi protagonista di una visione strategica. Che riguarda lo sviluppo economico e le infrastrutture.

Pesaro e l'Unione dei Comuni

Il primo ambito a cui rivolgersi, quello più naturale, è rappresentato dal bacino omogeneo di cui fa parte: l'Unione dei Comuni. Molto è stato fatto in questi ultimi anni. L'Unione è il soggetto con il quale possiamo ragionare insieme e con il quale dobbiamo sforzarci di pensarci insieme come una realtà unica. Su più ambiti: sviluppo urbanistico, infrastrutture, economia, servizi e sviluppo turistico. Proprio come negli anni '70 avvenne con il Piano intercomunale, volano di una stagione di grande sviluppo. La finalità di questo percorso è quello di attivare in termini innovativi lo sviluppo economico e l'occupazione nel territorio nel rispetto dell'equilibrio delle risorse e tramite un disegno unitario realizzato con un processo di condivisione delle scelte strategiche.

Pesaro e Urbino

L'altro soggetto con cui ragionare insieme è Urbino. Su tanti temi: Università, cultura, turismo. Dall'inizio del mandato stiamo individuando con Urbino (e Fano) nuovi e più efficienti modelli di cooperazione interistituzionale per incrementare l'efficienza delle politiche territoriali per tutto ciò che riguarda la valorizzazione dei beni culturali, della promozione culturale e turistica. Un chiaro esempio è la realizzazione congiunta della mostra "Il Rinascimento segreto", allestita a Pesaro, Urbino e Fano con una governance e un sistema di bigliettazione comune. Insieme ad Urbino, soprattutto, costituiamo un asset unico in Italia. Nel segno dell'UNESCO: Urbino patrimonio

UNESCO e Pesaro Città UNESCO della Musica. Un altro obiettivo deve essere quello di tornare a ragionare sul potenziamento del collegamento stradale tra le due città: con il passaggio di competenze della Montelabbatese dalla Provincia ad ANAS, con quest'ultima va dato avvio ad un confronto.

Pesaro e Fano

Il rapporto con il Comune di Fano è un altro tassello di questa visione strategica. Pesaro e Fano non sono un'area metropolitana, perché parliamo di due piccole città (94.000 e 63.000 abitanti). Insieme, tuttavia, rappresentano di gran lunga la prima città delle Marche. Occorre, quindi, non solo che dialoghino, ma che progettino insieme. Anche questo è un tema fondamentale di sviluppo equilibrato del nostro territorio: finché Pesaro e Fano pensano per sé, tutto questo va a svantaggio delle aree interne. È fondamentale sviluppare ulteriormente una strategia unitaria sui temi dello sviluppo urbanistico, delle aree industriali, dei porti, dei distretti economici, del turismo. Le due Città hanno avviato un dialogo sinergico che va ulteriormente sviluppato e teso a rafforzare le rispettive strategie, nonché gli interessi di uno sviluppo territoriale più ampio. In particolare, gli impegni unitari presi riguardano le risorse per migliorare la viabilità tra le due aree urbane e le aree produttive, l'impegno comune sull'eventuale arretramento della ferrovia, sul completamento della Fano – Grosseto, sull'implementazione della banda larga, sulla condivisione del modello finale di sanità nell'ottica dell'ospedale unico, sulla collaborazione tra le due aziende di servizi del territorio, sulla promozione turistica insieme a Urbino. Quando le due città si parlano i risultati arrivano. Pensiamo al riconoscimento ITI Pesaro/Fano (circa 8 milioni di euro dall'Europa) con il quale le due città diventeranno un solo hub turistico e culturale (Pesaro incentrato sulla musica e Fano sul carnevale) e al potenziamento delle infrastrutture di collegamento (ciclovía Pesaro-Fano).

Pesaro e Bologna/Emilia Romagna

Altro fronte verso il quale rivolgere il nostro sguardo è Bologna e l'Emilia Romagna. Senza nulla togliere ai due aeroporti vicini (Falconara e Rimini), il Marconi di Bologna è il nostro hub internazionale ed è il nodo dell'alta velocità per il trasporto ferroviario. Serve un rapporto strategico con l'Emilia Romagna, perché raggiungere più facilmente il capoluogo emiliano e l'aeroporto diventa un tema cruciale che riguarda anche noi. È necessario un cambio di mentalità,

uscendo dalle mura cittadine. Anche sul turismo. Rischia di avere poco senso, ad esempio, portare avanti progetti come il nostro “Terra di piloti e motori” e il loro “Motor valley” pur sapendo che hanno gli stessi obiettivi e ci separano pochi chilometri.

Pesaro e le Marche

L’aspetto regionale resta determinante. Riteniamo la nostra regione troppo piccola, non solo a livello nazionale ma anche su un piano comunitario. Serve, perciò, riprendere con forza il tema dell’unione con l’Umbria, che possa tradursi in un percorso di politiche comuni di intercettazione dei fondi europei, di fusione dei servizi e ottimizzazione della struttura istituzionale.

Pesaro e le infrastrutture

Nei prossimi anni tra Fano e Pesaro Società Autostrade investirà 150 milioni di euro sulle opere compensative della terza corsia dell’A14. Un cambiamento e una modernizzazione fortissima non solo per le due città, quanto per tutto l’impianto infrastrutturale del nostro territorio.

Il passaggio di alcuni tratti stradali all’ANAS, tra le quali Montelabbatese e Fogliense, sono due grandi opportunità. La prima per rilanciare il tema della Pesaro – Urbino, impossibile con la Provincia nelle condizioni attuali, ma oggi, seppur complicato, praticabile con un soggetto importante come ANAS. La seconda per collegare le aree industriali di Talacchio e della bassa Valle del Foglia verso il casello dell’autostrada.

La Fano – Grosseto che verrà finanziata non è la Fano – Grosseto che avevamo in mente, ma grazie al lavoro che la Regione ha fatto sarà una strada che ci collegherà in maniera adeguata almeno verso la Toscana. Resta il nodo del collegamento alla Quadrilatero per collegare Pesaro e soprattutto le aree interne a Roma. Se vogliamo rafforzare la Flaminia o se vogliamo invece prendere la strada della Pedemontana.

AMBIENTE ED ECOLOGIA

Gli ecosistemi del Comune di Pesaro

Per una città che vuole essere riferimento nazionale per la qualità della vita, l'ambiente, la sua tutela e valorizzazione (e messa a reddito) rappresentano un punto cruciale.

Tutte le politiche dell'amministrazione comunale sono ispirate e permeate dal criterio della sostenibilità ambientale. Pertanto la tutela e la valorizzazione dell'ambiente sono elementi che non solo sono oggetto di interventi specifici, ma guidano l'intera azione dell'amministrazione comunale nei settori della programmazione sociale, economica culturale e territoriale.

Il Parco San Bartolo

A Pesaro abbiamo un parco naturale regionale che riguarda ben 14 kmq del territorio comunale e che costituisce un elemento fondamentale della Rete Ecologica Marchigiana (REM). Il Piano del Parco è stato approvato nel 2010 e ha ridotto dell'80% le capacità edificatorie preesistenti, ha potenziato in termini quantitativi e qualitativi le tutele presenti, offrendo al contempo interessanti occasioni di sviluppo ecosostenibile. Avendo anche valore di Piano Regolatore, ha inoltre completato la pianificazione del vigente PRG. Dopo gli incendi dell'estate 2017 occorrerà effettuare interventi per il recupero delle aree percorse dal fuoco, che si andranno ad affiancare a quelli della difesa della costa per la salvaguardia della falesia. Entrambe le tipologie di interventi sono già state oggetto di specifici finanziamenti da parte di Stato e Regione.

Lo sviluppo dell'economia del parco passa anche attraverso l'idea di ciclovia adriatica che dopo Trieste trova proprio sul San Bartolo il primo rilievo di tutto il suo percorso.

Fondamentale sottolineare come la fruizione del Parco sarà sostenuta attraverso due modalità importanti:

1. Fondi europei
2. Tecnologie

Sul primo aspetto abbiamo avviato con proficui risultati un importante percorso di progettazione, condiviso peraltro con gli operatori privati e le imprese dell'area, che oltre a garantire risorse ed investimenti garantirà la presenza del San Bartolo su palcoscenici e reti internazionali.

Circa il secondo aspetto, per evitare una contaminazione dell'ecosistema del Parco, si orienteranno le progettualità verso tecnologie e sistemi Internet of Things (IoT) che aumenteranno le possibilità di fruizione dell'area senza incidere sulle caratteristiche ambientali.

Difesa e valorizzazione del litorale

La difesa della costa di tutto il litorale pesarese, attraverso gli interventi previsti dal nuovo piano di gestione delle zone costiere, non rappresenta soltanto un imprescindibile presupposto di salvaguardia ambientale, ma anche la condizione perché le attuali concessioni balneari possano svolgere il loro lavoro in sicurezza, contribuendo allo sviluppo economico della città. Le spiagge libere vanno ulteriormente valorizzate, contemperando le esigenze di fruizione dei bagnanti con quelle di tutela delle dune, della flora e della fauna esistenti. L'esempio virtuoso è rappresentato dall'istituzione dell'area floristica nella spiaggia sottomonte, che permetterà di conservare al meglio le specie botaniche presenti (anche attraverso risorse regionali, sostanziando inoltre gli obiettivi della Zona di Protezione Speciale), garantendo al contempo l'utilizzo del litorale a fini balneari, anche attraverso appositi varchi di accesso.

I boschi urbani

I cambiamenti climatici sono sempre più evidenti e il comune di Pesaro li sta studiando nell'ambito di un progetto finanziato dall'Unione europea denominato "Sec Adapt" che ha già permesso di analizzare e sistematizzare i dati dell'Osservatorio Valerio che confermano i trend di aumento delle temperature e del verificarsi di fenomeni estremi. Tra le azioni di adattamento, coerenti con gli obiettivi del progetto "Sec Adapt", c'è quello volto alla realizzazione di boschi urbani che permetteranno di contrastare gli effetti "isola di calore, di combattere l'inquinamento acustico ed ambientale. Il progetto relativo alla realizzazione di 19 ettari di nuovi boschi con le risorse derivanti dalle compensazioni per la realizzazione della terza corsia autostradale, dovrà essere ulteriormente implementato per rafforzare la rete ecologica.

L'asta fluviale

Un ulteriore intervento chiave nell'ambito delle politiche ambientali è rappresentato dalla realizzazione della cassa di espansione di Chiusa di Ginestreto, la cui costruzione risulta essenziale ai fini della salvaguardia dell'abitato dai pericoli di esondazione. Tra gli investimenti previsti dal bilancio comunale per il 2018 la realizzazione di tale opera rappresenta un punto cardine.

LA CITTÀ E I SUOI SPAZI

Riduzione del consumo di suolo

Se uno degli obiettivi per il medio periodo è di rimodellare l'economia della città, i nostri strumenti devono assecondare i cambiamenti già in atto nell'economia.

Il PRG del Comune di Pesaro, così come quelli di tutti i comuni della nostra provincia, è sovradimensionato sia rispetto alle esigenze produttive sia a quelle residenziali. È stato pensato alla fine degli anni Novanta, quando, come già evidenziato, le aspettative e le prospettive economiche erano ben diverse.

Se da un lato vanno rispettati i diritti acquisiti dai proprietari delle aree edificabili, dall'altro vanno contemporaneamente agevolate le richieste di coloro che chiedono di far tornare agricoli i loro terreni. Alla data di dicembre 2017 sono stati adottati/approvati provvedimenti per far tornare agricoli circa 115 ettari di terreni che erano oggetto di previsioni urbanistiche.

A nostro parere va incentivato il "costruire sul costruito", espressione abusata, ma senz'altro efficace, attraverso tre azioni:

1. **ripensamento degli spazi con la trasformazione delle aree urbane** che hanno perso, stanno per cambiare o debbono ulteriormente sviluppare le destinazioni d'uso consolidate nel tempo;
2. **flessibilità degli usi nel costruito**;
3. **riuso dei grandi complessi edilizi non più utilizzati**, soprattutto del centro storico, attraverso nuove funzioni coerenti con le politiche dell'amministrazione.

1. Le grandi trasformazioni urbane

Il recupero o la riprogettazione non riguarda soltanto singoli immobili, ma anche alcune aree. Quelle su cui vogliamo concentrare gli sforzi sono tre:

- a) la zona di via dell'Acquedotto;

- b) l'area dell'ospedale San Salvatore;
- c) l'area che ospiterà il nuovo ospedale Fano/Pesaro a Muraglia.

Il modello “Via dell’Acquedotto”

Il modello che abbiamo in mente è quello adottato per via dell'Acquedotto: attraverso il reperimento di finanziamenti esterni all'amministrazione comunale (cosiddetto “Bando periferie”) sarà possibile riqualificare un'area degradata, restituendola all'uso della città anche attraverso servizi di tipo turistico, culturale e sportivo.

Gli elementi determinanti del successo del progetto derivano dal fatto che fossero già chiari gli obiettivi di riqualificazione, avessimo una progettualità già disponibile o comunque con possibilità di rapida predisposizione ed infine fossimo in grado di intercettare risorse esterne.

L’area San Salvatore

Questi tre elementi dovranno caratterizzare anche la progettazione delle altre due aree che risultano tra loro intimamente legate dal progetto di nuovo ospedale unico Fano/Pesaro. La realizzazione del nosocomio a Muraglia comporterà la necessità di ripensare urbanisticamente sia l'area circostante il nuovo complesso, sia quella di ridefinire l'utilizzo delle attuali strutture del San Salvatore. Partendo proprio da queste ultime, una prima ipotesi è quella di riutilizzare una parte degli immobili esistenti per riunificare le varie strutture sanitarie disseminate sul territorio comunale. I rimanenti edifici potrebbero essere finalizzati a fini culturali (ad esempio a servizio del Teatro Rossini), a fini terziari e residenziali, mentre le aree scoperte dovrebbero essere ripensate al fine di migliorare il rapporto con la viabilità esistente ed il tessuto urbano consolidato, in particolare del Centro Storico.

Una particolare attenzione dovrebbe essere posta per favorire il recupero delle mura storiche e del bastione, studiando le interconnessioni con gli Orti Giulii. A tal fine verrà promossa una iniziativa di ascolto con focus group nella quale raccogliere idee e proposte da sintetizzare poi in un progetto.

L'area Muraglia

Per le zone circostanti l'area che ospiterà il nuovo ospedale a Muraglia le problematiche da affrontare saranno diverse, poiché si tratta di valutare quali (eventuali) nuove destinazioni dovranno avere le aree poste tra la via Flaminia e il nuovo tratto di interquartieri che si concluderà con una rotatoria proprio di fronte all'ospedale.

Il vigente PRG contiene previsioni di tipo prevalentemente residenziale, che sia a causa della crisi del settore, sia per le problematiche di tipo idrogeologico legate alla presenza del Torrente Genica, non sono state avviate. Il primo passo dovrà essere quello di mettere in sicurezza tutta la zona dai problemi di esondazione, con soluzioni che possano avere ripercussioni positive anche sull'edificato esistente posto a valle. Dovranno essere inoltre creati spazi per favorire il trasporto pubblico, da e per l'ospedale, con la realizzazione di un adeguato capolinea per gli autobus collegato anche ad un centro di scambio intermodale e a tratti della Bicipolitana. Infine le attuali aree edificabili dovranno essere in parte ripensate per fini più sinergici con l'ospedale quali terziario e servizi per la sanità.

2. Flessibilità degli usi nel costruito

Le Norme Tecniche di Attuazione (NTA) del vigente PRG stabiliscono le destinazioni d'uso degli edifici in relazione ai sub sistemi in cui sono inseriti; in generale le NTA tendono a far sì che in contesti connotati dalle medesime caratteristiche siano ammesse destinazioni tra loro omogenee o compatibili o, in altri casi, sia mantenuta la specifica destinazione di un'area (residenziale, industriale, terziaria, etc.), senza possibilità di diversa utilizzazione, per conservarne la specifica connotazione.

Nella maggior parte dei casi una tale disciplina è corretta, in quanto, per citare due esempi, la residenza è spesso incompatibile con la compresenza di aree industriali, oppure le varie destinazioni d'uso richiedono tipologie e quantità di standard diverse tra loro. In altri casi invece l'eccessiva specificazione delle destinazioni d'uso ammesse per una certa area non è più giustificata dall'evoluzione del contesto socio economico e finisce per limitare, o addirittura impedire, il riutilizzo di immobili dismessi. In particolare, è questo il caso di alcune aree nate come industriali che a seguito della crisi del settore manifatturiero potrebbero essere recuperate per attività terziarie o per altri scopi. Occorre pertanto attivarsi per favorire il recupero di tali aree, tra

le quali le zone intorno a Via Toscana, Via Fermo, Via Gradara/Via Milano e della Fiera, consentendo la flessibilità degli usi attualmente consentiti, diversificandoli per rispondere al meglio alle esigenze del mercato.

3. I grandi contenitori urbani: riuso e nuove funzioni

Al fine di un recupero da un punto funzionale, alcuni cosiddetti “grandi contenitori urbani” (come ad esempio Rocca Costanza, l'ex Bramante, ex Intendenza finanza, il San Domenico, il San Benedetto, l'ex chiesa del carcere minorile, Villa Marina, etc.) necessitano di essere ripensati,. Talvolta, come per gli ex conventi, si tratta di immobili che nel corso dei secoli hanno già visto mutata la loro destinazione originaria per altri scopi, mentre in altri casi abbiamo a che fare con edifici, anche più recenti, che erano stati costruiti per usi non più richiesti (colonie marine), o delocalizzati (carcere).

La sfida che dobbiamo affrontare e vincere è quella di indicare per ciascuno di essi uno o più usi compatibili con le strutture, effettivamente richiesti e/o necessari, sostenibili da un punto di vista economico.

Nel corso di questi anni abbiamo già maturato alcune esperienze positive, già realizzate o con un iter già definito: il recupero della maggior parte dell'ex carcere minorile che oggi ospita gli uffici del Centro per l'impiego, mentre nelle aree di pertinenza sono stati realizzati impianti sportivi scoperti. Palazzo Ricci che grazie ai fondi europei diventerà un pezzo importante della città della musica, essendo prevista la realizzazione di un campus internazionale con aule didattiche, bibliomediateche ed incubatori di impresa tematici, costruzione di una sala ambisonica mobile che rafforzeranno l'offerta culturale pesarese anche verso contesti internazionali. L'ex Tribunale, in cui sono finalmente partiti i lavori, che ospiterà la sede di diversi uffici comunali. L'ex Intendenza di Finanza per la quale ci sono già i finanziamenti ed è in avanzata fase di definizione la progettazione per la sua trasformazione in nuova sede della Questura. Il complesso del San Domenico, anche grazie alle risorse reperite con il Bando INAIL e in coerenza con alcune attività già attualmente svolte, si trasformerà in un polo del “food”, in analogia ad alcune positive esperienze di altre città italiane (ad esempio Firenze ex mercato...).

Per gli altri contenitori le pubbliche Amministrazioni, che talvolta sono (anche) proprietarie dei beni, dovranno agevolare gli interventi volti al recupero, non solo con risorse finanziarie, ma anche

favorendo intese con soggetti esterni che hanno intenzione di investire e approntando iter autorizzativi snelli e veloci.

Per alcuni edifici le idee sono abbastanza definite.

L'ex Bramante è stato acquisito da Cassa Depositi e Prestiti e per lo stesso è già prevista la possibilità di trasformazione in servizi, terziario e residenze

Per altri edifici occorre invece ancora definire obiettivi e strategie di intervento:

- Per l'ex Carcere minorile (proprietà Comune e Provincia);
- Per l'ex colonia Villa Marina (proprietà società INPS), con la sua strategica collocazione in riva al mare;
- Per il complesso del San Benedetto, che presenta difficoltà di recupero legate alla sua grande consistenza e alle ingenti risorse che è necessario investire.

IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE

I collegamenti stradali e ferroviari

Opere compensative Terza corsia e Casello Santa Veneranda

La realizzazione della terza corsia dell'autostrada ha già avuto positivi effetti sui collegamenti relativi alle medie e lunghe percorrenze, ma a livello urbano ne avrà di altrettanto rilevanti attraverso la realizzazione delle cosiddette opere compensative. Queste ultime prevedono il completamento dell'Interquartieri e il suo raddoppio nei tratti attualmente a due corsie, la realizzazione della "Bretella" di collegamento tra la Montelabbatese e la ex statale urbinata in prossimità dell'attuale casello, il raddoppio dell'ex statale urbinata nel tratto che va dall'attuale casello alla "Bretella", la realizzazione di un collegamento tra la rotatoria di fronte all'attuale casello autostradale e Case Bruciate, la realizzazione di una rotatoria a Borgo santa Maria, la realizzazione della circonvallazione di Santa Veneranda ed infine la costruzione del "Casellino" a sud, sempre in zona Celletta – Santa Veneranda.

La "Bretella" consentirà a tutto il traffico proveniente/diretto dalle/alle aree interne attraverso la Montelabbatese di poter accedere all'attuale casello autostradale senza andare ad ingolfare il nodo Via Solferino/Interquartieri.

Il completamento dell'Interquartieri alleggerirà il traffico all'interno del quartiere di Muraglia e costituirà un'infrastruttura essenziale anche per il realizzando nuovo ospedale. L'Interquartieri completata, inoltre, contribuirà ad alleggerire ulteriormente il traffico lungo l'asse via Giolitti/via Ponchielli. Questo tratto è la vecchia circonvallazione di Pesaro realizzata negli anni '60 e può rappresentare il futuro asse viario legato alla qualità urbana: riqualificato in funzione ciclabile e pedonale, nonché come collegamento della Città al Parco Miralfiore.

Il nuovo "Casellino" di Santa Veneranda permetterà di liberare parte del traffico (in particolare quello pesante) della Statale Adriatica con effetti benefici soprattutto nel tratto costiero durante la stagione balneare. Anche qui va pensata una riqualificazione urbana della viabilità e degli spazi di questo quartiere.

Ipotesi arretramento ferrovia

Per quanto riguarda i collegamenti ferroviari, proprio recentemente si sono aperte interessanti prospettive sul potenziamento della Bologna – Bari.

Infatti, da parte del competente Ministero, è allo studio un ammodernamento di questo tratto per consentire un aumento delle velocità di percorrenza, che nella maggior parte dei casi potrà avvenire con interventi di tipo tecnologico, ma che nel caso della tratta pesarese risulterebbero inefficaci a causa del particolare disegno della linea che risulta molto tortuosa.

Si sta quindi pensando ad un arretramento della stessa in corrispondenza all'incirca dell'attuale tracciato autostradale.

Gli ulteriori effetti indotti sarebbero quelli legati soprattutto all'utilizzo dell'attuale sedime come “Circonvallazione verde” o, forse più correttamente “Passante verde”, della città con possibilità di sviluppo del trasporto pubblico e ciclabile di portata straordinaria, che permetterebbero di ridefinire i rapporti tra le varie parti della città e tra questa e il mare.

Completamento Bicipolitana

Un terzo obiettivo da conseguire nell'ambito delle infrastrutture urbane è il completamento della rete delle ciclabili: un'ecoinfrastruttura a rete di mobilità sostenibile che noi chiamiamo “Bicipolitana”, con il fine di spingere un sempre maggior numero di persone dall'uso dell'auto a quello della bicicletta.

Lo sviluppo del Porto

Il porto per Pesaro rappresenta un elemento identitario di primaria importanza che però nel corso degli anni ha visto mutare la propria caratterizzazione. Infatti la funzione commerciale sta sempre più perdendo importanza e la cantieristica si sta trasformando, rivolgendosi oramai quasi esclusivamente verso il refitting. Questo aspetto non deve essere però visto come un limite, quanto piuttosto come un'opportunità, poiché soprattutto ultimamente ci sono stati importanti investimenti che hanno permesso il recupero di capannoni abbandonati. Altro settore su cui occorre puntare con decisione è quello diportistico che potrebbe offrire un importante contributo

allo sviluppo turistico. L'obiettivo deve essere realistico e occorre valutare con attenzione se sia più utile in un'analisi costi/benefici realizzare nuove grandi infrastrutture (nuovo approdo turistico), oppure completare e valorizzare quelle esistenti. Negli ultimi anni il porto, grazie anche all'azione sinergica con la Capitaneria di Porto, con il Ministero delle Infrastrutture, la Sovrintendenza delle Opere Marittime e da ultimo con l'Autorità di Sistema Portuale del Medio Adriatico, ha visto importanti investimenti per circa 45 milioni di euro (la ristrutturazione dell'edificio che ospita la Capitaneria di Porto, la realizzazione del prolungamento dei moli, la manutenzione della banchina lungo calata Caio Duilio, la realizzazione di banchine all'interno della darsena commerciale, i lavori di dragaggio, eccetera), mentre interventi per ulteriori 2 milioni di euro sono attualmente in corso. Tramite l'utilizzo del Fondo Europeo per la Pesca inoltre, verranno realizzati interventi infrastrutturali sia di arredo urbano dell'area sia funzionali agli operatori economici portuali.

Lo strumento per definire in maniera compiuta le scelte sarà il nuovo ed unitario piano regolatore portuale del sistema portuale del Medio Adriatico che conterrà le previsioni anche per i porti di Falconara Marittima, San Benedetto del Tronto Pescara ed Ortona e che verrà predisposto dall'Autorità di Sistema. Stare dentro questa strategia interregionale significa anche capire come legare lo sviluppo del nostro porto con quello di Ancona, fondamentale per la nostra economia, sia in chiave turistica sia per il settore manifatturiero.

IL CONTESTO DI RIFERIMENTO TERRITORIALE (L'AREA VASTA)

Pesaro nel contesto regionale e provinciale

Dopo la realizzazione dell'A14, alla fine degli anni '60, due sono stati gli interventi infrastrutturali effettivamente di carattere strategico che sono stati realizzati nella regione Marche: la “Quadrilatero” e la terza corsia della A14.

Una prima considerazione di carattere generale è costituita dal fatto che entrambe le infrastrutture non sono (in buona parte) coerenti con la vigente pianificazione d'area vasta. La Foligno – Civitanova è in contrasto con le previsioni del Piano di Inquadramento Territoriale (PIT) della Regione Marche, mentre la terza corsia dell'autostrada, l'altra delle grandi trasformazioni infrastrutturali, è in contrasto con le previsioni del Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) della Provincia di Pesaro e Urbino che prevedeva l'arretramento rispetto all'attuale sede. Entrambe però sono una realtà e oltre ad ammodernare il sistema infrastrutturale marchigiano stanno contemporaneamente modificando le relazioni socio economiche regionali e interregionali. Infatti, mentre il tratto umbro della Perugia - Ancona è di fatto completato, quello marchigiano sconta pesanti ritardi dovuti al fallimento di alcune ditte concessionarie, per cui risultano più agevoli i collegamenti provenienti dall'Umbria verso le Marche attraverso la Foligno - Civitanova che risulta ultimata. Con la nuova infrastruttura, molti traffici turistici si sono spostati verso i lidi a sud del Conero, ed anche i collegamenti automobilistici con Roma attualmente privilegiano questo asse a discapito delle altre vallive marchigiane o dei collegamenti autostradali abruzzesi.

La Fano Grosseto

Il tema è: dove dobbiamo continuare a guardare?

Il distretto pesarese e più in generale della Provincia di Pesaro e Urbino hanno la necessità di vedere completata in tempi brevi la Fano – Grosseto come collegamento con il Tirreno, ma

innanzitutto come superamento della barriera degli Appennini ed infine come interconnessione con la direttrice nord – sud rappresentata dalla E 45.

Per il trasporto su gomma sarebbe una rivoluzione, ancorché venisse realizzato il completamento dei tratti mancanti della Fano – Grosseto, così come oggi ipotizzato, a due sole corsie: l'impegno dovrebbe poi proseguire per conseguire successivamente l'ulteriore potenziamento a quattro corsie.

Come collegarsi alla Quadrilatero?

Tuttavia, la nuova Fano – Grosseto verrà percorsa più per raggiungere la Toscana che Roma. Di conseguenza il tema è come collegarsi con la Quadrilatero. Per le aree urbane costiere risulterà agevole (A 14 – Ancona Nord – Perugia). Per le aree interne la scelta è tra potenziare la Flaminia oppure optare per la Pedemontana. È un tema, questo, fondamentale. Che riguarda non solo Pesaro e il resto della Provincia, in quanto questione di sviluppo interprovinciale.

Il Porto di Ancona

Con la terza corsia della A14 già realizzata ci sono ulteriori conseguenze: il porto di Ancona assumerà con ancora più forza il ruolo di porto strategico della Regione e del medio Adriatico e come evidenziato nello specifico paragrafo dedicato al porto di Pesaro quest'ultimo dovrà sviluppare le sue peculiarità prendendo atto del ruolo di quello di Ancona, in un rapporto che dovrà essere definito dal redigendo e unitario piano del sistema portuale del Medio Adriatico.

Pesaro e gli aeroporti

Analogamente, con un approccio altrettanto onesto e pragmatico, occorrerà riconoscere che ferme restando le funzioni dell'aeroporto regionale di Falconara Marittima (che assicura 4 collegamenti italiani e 5 internazionali) e date le oggettive difficoltà dell'aeroporto di Rimini, lo scalo di riferimento della nostra realtà è e sarà sempre più rappresentato dall'aeroporto di Bologna che già oggi assicura 11 collegamenti italiani, 60 internazionali e 4 intercontinentali.

Pesaro e i collegamenti ferroviari

Decisivi anche nell'ottica dell'intermodalità diventano i collegamenti ferroviari di Pesaro attraverso la linea adriatica (sul cui potenziamento si è già detto) e la Orte Falconara. In relazione a quest'ultima occorre puntare al completamento del raddoppio (in buona parte già realizzato) come alternativa di collegamento alla Roma - Bologna, soprattutto per i collegamenti con il nord est (Pesaro e Roma si trovano lungo una sostanziale direttrice nord – sud).

La Pesaro – Urbino e le vallate

L'attuale collegamento tra i due comuni co-capoluogo è sicuramente inadeguato. La competenza della Montelabbatese in capo alla Provincia (che versa in difficoltà come le altre province a causa dei tagli dei bilanci degli ultimi anni) rappresentava sicuramente un ulteriore ostacolo in funzione di un suo potenziamento. Un fatto nuovo che va sicuramente colto è il passaggio di competenza di questa (insieme ad altre fondamentali arterie) ad ANAS. È un'opportunità per rilanciare il tema della Pesaro – Urbino che ci consentirà di ragionare con un soggetto importante e avviare una trattativa, seppur complicata. Discorso analogo per la Fogliense e per l'opportunità di raccordare le aree industriali di Talacchio e della bassa Valle del Foglia verso il casello dell'autostrada.

Altrettanto interessante può essere iniziare a ragionare su un sistema di mobilità intermodale (stradale, ferroviario e ciclopedonale) da Pesaro alla valle del Foglia, un asse in cui è collocato l'80% del sistema economico e produttivo del territorio provinciale. Così come pensare alle ciclabili Pesaro – Belforte e Fano – Borgo Pace.