

# REGIONE ABRUZZO

Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

Servizio Infrastrutture Strategiche, Pianificazione e Programmazione del Sistema dei Trasporti



## " PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI "

### Report N°5 - Infrastrutture

#### ASSOCIAZIONE TEMPORANEA D' IMPRESE:

CAPOGRUPPO



**PROGER**

**AZIENDA CON SISTEMA DI  
GESTIONE PER LA QUALITÀ  
CERTIFICATO DA DNV  
=UNI EN ISO 9001:2000=**

MANDANTE



**SINCERT**



MANDANTE



**Transport  
Planning  
Service**

**SINCERT**



TPS è società certificata  
UNI EN ISO 9001:2000

A.T.I. PROGER S.p.A.- RPA S.p.A. - TPS s.r.l.  
Responsabile del Progetto  
(Dott. Ing. Umberto SGAMBATI)

I Coordinatori dei Gruppi di Progetto :

PROGER S.p.A. : Dott. Ing. Roberto D'Orazio  
RPA S.p.A. : Dott. Ing. Dino Bonadies  
TPS S.r.l. : Dott. Ing. Stefano Ciunnelli

#### SINTESI REPORT N.5 - INFRASTRUTTURE

Questo elaborato è di proprietà della A.T.I. pertanto non può essere riprodotto né integralmente, né in parte senza l'autorizzazione scritta della stessa. Da non utilizzare per scopi diversi da quelli per cui è stato fornito.

Redatto

Commessa

Codice Elaborato

Ident. FILE

**PC094**

**F 00 04 U RL 05**

Data  
**24.11.11**

Rev.  
**03**

Descrizione  
**REVISIONE**

Verificato  
RDO

Controllato  
RDO

Approvato  
SP

Scala  
-

A.T.I. PROGER S.p.A.- RPA S.p.A. - TPS s.r.l.  
Il Procuratore Speciale  
(Dott. Ing. Umberto SGAMBATI)

REGIONE ABRUZZO



## SINTESI DEL REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

PRESENTAZIONE .....	2
<i>L'approccio scientifico</i> .....	5
<i>La Direzione Trasporti della Regione Abruzzo</i> .....	6
<i>Il Gruppo di Lavoro: ATI</i> .....	7
L'IMPOSTAZIONE DEL PRIT ABRUZZO.....	15
1.1. Interpretazione della pianificazione del trasporto .....	15
1.2. Problemi emergenti .....	19
1.3. Gli obiettivi del P.R.I.T.....	22
1.4. L'architettura del P.R.I.T. ....	26
LE "DIMENSIONI" DEL TERRITORIO ABRUZZESE.....	28
1.5. le aggregazioni territoriali .....	29
LE CONDIZIONI ATTUALI DI ACCESSIBILITÀ .....	39
1.6. I problemi della sicurezza .....	60
1.7. L'integrazione modale e la logistica .....	62
1.8. Definizione della domanda futura di mobilità stradale .....	67
LE POLITICHE DEI TRASPORTI E LE ULTERIORI ISTANZE DI MOBILITÀ .....	72
IL PROGETTO DI PIANO .....	73
1.9. Finalità del PRIT .....	73
1.10. Strategie e linee d'intervento .....	77
1.11. Nuovi interventi ideati dal P.R.I.T. ....	83
VERIFICHE MODELLISTICHE.....	84
VALUTAZIONI.....	87
1.12. Punti di forza/debolezza dell'offerta di mobilità attuale e programmata .....	87
1.13. Analisi di coerenza.....	92
1.14. La selezione degli interventi con il metodo della ottimizzazione vincolata .....	111
L'ATTUAZIONE DEL PRIT .....	119
1.15. Competenze.....	119
1.16. Costi di realizzazione .....	121
1.17. Costi di gestione.....	122
1.18. Fonti di finanziamento .....	124
CONCLUSIONI .....	126
ALL. 1: INTERVENTI COMPLESSIVI VINCENTI PROPOSTI DAL P.R.I.T. ....	129



## **SINTESI DEL REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE**

---

### ***Presentazione***

*La predisposizione del PRIT (Piano Regionale Integrato dei Trasporti) e del PTSM (Piano Triennale dei servizi Minimi) da parte della regione Abruzzo è prevista agli Artt. 9, 10 della L.R. 152/98 in attuazione del D.Leg.vo 422/97, di riforma del Trasporto Pubblico Locale (TPL).*

*Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) è un piano-processo con orizzonte temporale di 10-15 anni. La sua realizzazione è passata attraverso la pubblicizzazione delle azioni e degli interventi previsti tramite numerosi momenti di confronto con gruppi rappresentativi della collettività e con le istituzioni chiamate ad esprimere la propria opinione in merito alle diverse scelte del PRIT.*

*Il Report 5 “Definitivo del PRIT”, oltre ad offrire un quadro aggiornato dell’offerta attuale di infrastrutture e servizi, rileva e rappresenta anche la domanda aggiornata di mobilità, che ha utilizzato una imponente campagna d’indagine condotta nell’ambito del Report 2, ed una successiva modellazione e simulazione in grado di rappresentare la domanda di mobilità all’attualità ed in ragione degli scenari di progetto.*

*La stima della domanda viaggiatori e merci, è stata valutata per singola modalità di trasporto e nella ipotesi d’integrazione, in una logica di sistema.*

*In esito a tale ipotesi d’introduzione di una logica di sistema, sono state programmate numerose opere infrastrutturali, di particolare rilevanza, per il raggiungimento dell’obiettivo d’integrazione dei sistemi di trasporto pubblico, fra loro, e di questi ultimi con la mobilità privata.*

*In relazione a questi due aspetti peculiari richiesti ed attuati del PRIT, ovvero:*

- *la partecipazione e condivisione del processo di programmazione;*
- *l’impiego di tecnologie informatiche per la costruzione dei quadri di riferimento attuale e di programma;*

*è stato necessario ed utile, anche:*

- *allestire un apposito sito web, all’interno del portale regionale, e gestire nelle fasi iniziali di avvio della progettazione un FORUM aperto ai soggetti sociali, economici ed istituzionali coinvolti nelle procedure, ma che destinato a divenire uno strumento di gestione del PRIT, in quanto piano - processo soggetto ad un costante adeguamento;*
- *dotare la Direzione Trasporti di Hardware e Software specifico, oltre che delle banche dati e del necessario addestramento del personale, per*



## SINTESI DEL REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

---

*consentire il controllo e lo sviluppo dei processi di programmazione anche dopo la presentazione e l'approvazione del PRIT.*

*Il processo di formazione del PRIT ha richiesto lo sviluppo di cinque Report (fasi):*

- 1. Report N° 1: Implementazione del progetto informatico, che ha prodotto:*
  - La Conferenza di presentazione del PRIT;*
  - La fornitura di hardware e software e l'inizio dell'attività formativa sui nuovi software;*
- 2. Report N° 2: Prima modellizzazione del sistema di trasporto e individuazione degli interventi strategici;*
- 3. Report N° 3: Programma Triennale dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale (PTS):*
  - Forum di presentazione del PTS;*
- 4. Report N° 4: Bozza preliminare del PRIT;*
- 5. Report N° 5: Progetto definitivo del PRIT e Valutazione Ambientale Strategica (VAS).*

*In merito ai contenuti del Report 5 “Progetto definitivo del PRIT – Parte Infrastrutture”, vale la pena di ricordare che è stato definito in bozza e approvato in sede tecnica – amministrativa il 22.07.08.*

*Per quanto riguarda il programma di riassetto del Trasporto Pubblico Locale (TPL) il PTSM (Piano Triennale dei Servizi Minimi), propedeutico all'attuazione delle nuove procedure per l'affidamento dei servizi di TPL, ha iniziato l'iter di approvazione previsto dalla L. R. 152/98 con:*

- una prima approvazione da parte della Giunta Regionale, avvenuta con Delibera n° 1105 del 15/11/04;*
- l'intesa, di cui al comma 2 dell'art. 16 del D. Lgl.vo 422/97, raggiunta in sede di “Conferenza Permanente” degli EE. LL., svoltasi il 27/01/05;*
- una seconda approvazione da parte della Giunta Regionale avvenuta con Delibera n° 86/C del 15/02/05 e successiva trasmissione al Consiglio Regionale per la definitiva approvazione.*



## **SINTESI DEL REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE**

---

*Successivamente, in attuazione del PTSM e tramite l'intesa tra Regione Abruzzo e le quattro Province sono stati redatti in attuazione del PTSM, i Piani di Bacino di Traffico del Trasporto Pubblico Locale. Quest'ultimo lavoro ha portato allo sviluppo del progetto di rete del TPL, in ciascun ambito provinciale, con l'eliminazione di ogni sovrapposizione tra le linee di trasporto pubblico su gomma e tra queste ultime e quello su ferro. Con tale lavoro, di nuova programmazione, sono stati individuati due livelli di rete del TPL:*

- 1. quella di esclusiva programmazione regionale in quanto non oggetto di sussidiarietà (autolinee autostradali, interprovinciali, trasporto ferroviario di competenza regionale):*
- 2. quella ordinaria (autolinee portanti di bacino, di adduzione, diffuse, di area) che possono essere assegnate alle competenze delle Province, ovvero restare nella gestione regionale in un unico bacino regionale di riferimento.*

*Quindi, la struttura di rete assegnata è tale che può essere gestita indifferente con delega alle province, per le linee di cui al punto 2), ovvero ricondotta complessivamente alla sola gestione regionale.*

*Quest'ultima attività di programmazione (PTSM e Piani di Bacino) ha subito dapprima un rallentamento e poi una interruzione per le note vicende istituzionali regionali, tanto da richiedere una rivisitazione:*

- sia in ragione delle profonde trasformazioni, ingenerate nella mobilità della Provincia de l'Aquila e sensibilmente in tutti i collegamenti interprovinciali con il Capoluogo di regione, dal terremoto dell'aprile 2009;*
- sia, più di recente, per le necessità di riduzione dei servizi determinate dalle norme emanate dal Governo, circa la contrazione dei contributi in conto esercizio (D. L. 112/2008: art. 23 bis; L. R. 16/2008: art 1, comma 57).*

*La Regione ha recentemente deciso di affrontare quest'ultimo argomento con il "Tavolo Permanente" del TPL, che ha ricevuto il mandato di concludere i suoi lavori entro il 2010.*



## SINTESI DEL REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

---

*Il report n° 5 “Progetto Definitivo del PRIT – Parte Infrastrutture” è stato definito in bozza ed approvato in sede tecnico – amministrativa il 22.07.08 ed è stata avviata la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del PRIT, di cui alla Direttiva 2001/42/CE del 27/06/2001 ed al D. Lgs. 152/2006.*

*Il presente documento, quindi, riguarda la revisione della parte infrastrutturale del PRIT, come meglio precisato di seguito, con esclusione del riassetto del TPL.*

*Negli ultimi mesi il Report 5 del PRIT è stato oggetto di adeguamento, in quanto disposto nel dicembre dell’anno 2009 (Delibera G. R. 830/09), finalizzato al recepimento della nuova programmazione regionale e nazionale intervenuta dall’aprile al dicembre dello stesso anno 2009, costituito dalle seguenti Fasi:*

- 1. Aggiornamento del quadro conoscitivo (Report 1: concluso con la redazione del Quaderno 1);*
- 2. Aggiornamento e riformulazione degli scenari progettuali del PRIT (Report 2: concluso con la redazione del Quaderno 2);*
- 3. Redazione definitiva (Report 3: costituito dal presente rapporto finale).*

*Infine, a seguito del conseguimento della certificazione di coerenza si terrà la Conferenza di presentazione del Progetto definitivo del PRIT.*

### **L’APPROCCIO SCIENTIFICO**

*Un sistema dei trasporti deve essere “orientato” a sostenere, oltre che le politiche di settore per soddisfare la crescente domanda di mobilità, soprattutto le politiche territoriali per migliorare la competitività della Regione Abruzzo, sia rispetto agli scenari nazionali che internazionali: sempre più si vanno definendo nuove opportunità di intensificazione degli scambi e quindi di sviluppo regionale.*

*Esaurita la prima spinta, cioè di un sistema che si è saldato in termini di sviluppo economico-territoriale, soprattutto sulla fascia costiera, gli interventi che si vanno valutando sono “incardinati” nella logica di:*

- a) riequilibrare l’accessibilità al territorio regionale, marginalizzando le criticità di congestione e di carenze infrastrutturali;*
- b) assicurare allo stesso tempo l’apertura verso l’esterno, in particolare sulla direttrice Adriatica, con proiezione all’area dei Balcani ed all’Est Europa;*
- c) potenziare i collegamenti tra il Tirreno e l’Adriatico.*

*In questa logica, schematicamente indicata, vanno analizzate e valutate le Idee Forza del PRIT, anche attraverso un confronto con il decisore politico, e che sono:*

- le modalità di finanziamento*



## **SINTESI DEL REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE**

---

- *i soggetti attuatori degli interventi.*

*Diventa pertanto prioritario definire un percorso compiuto, soprattutto in termini di verifica con il quadro delle risorse disponibili, e quelle attivabili, utilizzando strumenti di:*

- 1. razionalizzazione della spesa e miglioramento dei coefficienti di esercizio delle imprese produttrici e di servizi;*
- 2. individuazione delle opere strategiche a forte impatto economico e sociale che siano compatibili con il quadro delle risorse finanziarie disponibili e quelle attivabili.*

*Le valutazioni delle scelte tra impatto economico e sociale non è di poco conto, considerato che ci si fonde in una logica di politica regionale non “indifferenziata”, ma finalizzata agli obiettivi che si vogliono conseguire a seconda:*

- a) delle aree di intervento*
- b) delle regole definite e/o da definire*
- c) delle risorse finanziarie disponibili.*

*Pertanto il PRIT presenta elementi di valutazione quantitativa e qualitativa, sia di settore, sia in ordine ai temi territoriali sulla base dei quali è possibile approfondire gli elementi di natura economico-finanziaria con le Amministrazioni.*

### **LA DIREZIONE TRASPORTI DELLA REGIONE ABRUZZO**

*L'intero processo di formazione del PRIT, a partire dalla gara per l'affidamento delle attività tecniche fino all'approvazione del documento, passando per i numerosi incontri con la struttura regionale e con attori pubblici e privati per l'illustrazione e condivisione del processo, è stato governato dal Servizio Pianificazione Territoriale ed Organizzazione dei Trasporti della Direzione Trasporti e Mobilità, Viabilità, Demanio e Catasto Stradale, Sicurezza Stradale della Regione Abruzzo. Il gruppo di lavoro incaricato della redazione del PRIT è stato costantemente monitorato ed ha avuto come referenti principali:*

*Avv. Carla MANNETTI*

Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità  
e Logistica <sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Nuova denominazione assunta dal 23 marzo 2010.



## SINTESI DEL REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

---

<i>Dott.ssa Maria Antonietta PICARDI</i> <sup>2</sup>	Servizio Pianificazione Territoriale, Organizzazione Trasporti ed Interventi Gestionali sul T.P.L.
<i>Dott.ssa Flora ANTONELLI</i> <sup>3</sup>	Infrastrutture Strategiche, Pianificazione e Programmazione del Sistema dei Trasporti
<i>Arch. Aldo LEONZIO</i>	Responsabile Unico del Procedimento

### **IL GRUPPO DI LAVORO: ATI**

*La gara europea per l'affidamento delle attività tecniche di sviluppo del PRIT è stata assegnata al raggruppamento costituito dalla Proger SpA, quale capogruppo – mandataria, dalla RPA Spa e dalla TPS Srl quali mandanti.*

*Nell'ambito del raggruppamento:*

- la PROGER Spa ha assicurato il coordinamento, il Project Management, l'organizzazione degli eventi, la fornitura del software e del web, la prima modellizzazione e gli scenari d'integrazione modale, la rilevazione dell'offerta e la nuova programmazione delle infrastrutture, la Valutazione Ambientale Strategica e la fattibilità socio – economica;*
- la TPS Srl ha assicurato la fornitura e l'addestramento sul Software, la programmazione, l'esecuzione e l'elaborazione delle indagini di campo, la prima modellizzazione e la simulazione degli scenari, la redazione del PTS e dei Piani di Bacino provinciali del TPL, la definizione dei sistemi integrati di tariffazione;*
- la RPA SpA ha assicurato la redazione delle bozze degli studi di fattibilità dei progetti strategici.*

---

<sup>2</sup> Fino al 22 marzo 2010.

<sup>3</sup> Dal 23 marzo 2010.



## **SINTESI DEL REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE**

---

### ***I Contributi specialistici***

*Prof. Rocco GIORDANO* Coordinatore scientifico

### **PROGER S.p.A.**

*Ing. Umberto SGAMBATI* Responsabile di progetto

*Prof. Pietro Rostirolla* Valutazioni economico-finanziarie

*Ing. Roberto D'ORAZIO* Responsabile trasporto merci e logistica e consulente per l'integrazione modale

*Ing. Carlo LISTORTI* Responsabile trasporto aereo e marittimo

*Ing. Dario DI GIROLAMO* Responsabile viabilità

*Dott. Arch. Mauro D'INCECCO* Responsabile della Valutazione Ambientale Strategica. Responsabile costruzione quadro conoscitivo e integrazione territoriale delle reti infrastrutturali per la mobilità.

*Dott. Nicola TAVANO* Coordinatore prefattibilità ambientale

*Dott. Mario MASCARUCCI* Responsabile Geologia, Geotecnica ed Idrogeologia degli Studi di Fattibilità e della progettazione generale

*Ing. Marco MONGIA* Responsabile WEB & GIS

### **R.P.A. S.p.A.**

*Ing. Dino BONADIES* Coordinatore e responsabile del Team per le attività esterne e conferenze pubbliche

*Ing. Roberto DARMINI* Coordinatore inquadramento trasportistico, scenari di trasporto e interventi strategici



## SINTESI DEL REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

---

<i>Ing. Marco RASIMELLI</i>	Coordinatore e responsabile degli Studi di Fattibilità e degli aspetti amministrativo-istituzionale
<i>Arch. Fabrizio DARMINI</i>	Responsabile della prefattibilità ambientale degli Studi di Fattibilità
<i>Ing. Daniela DI GIOVANNI</i>	Responsabile programmazione e progettazione sistemi di trasporto a guida vincolata
<i>Dott. Roberto DURERO</i>	Consulente per materie economico-finanziarie
<i>Dott. Emanuela VALIANTE</i>	Consulente per materie economiche e sociali
<i>Ing. Agostino CAPPELLI</i>	Consulente per l'analisi trasportistica
<b><u>T.P.S. s.r.l.</u></b>	
<i>Ing. BOCCHINI Giancarlo</i>	Responsabile fornitura software e responsabile offerta trasporto plurimodale
<i>Ing. CIURNELLI Stefano</i>	Coordinatore metodologico delle attività del Gruppo di Lavoro TPS
<i>Ing. MARINO Guido Francesco</i>	Supervisione della modellizzazione del Trasporto Privato
<i>Dott. CIACCA Valentina</i>	Responsabile operativo delle Implementazioni e Applicazioni modellistiche
<i>Dott. MENEGHETTI Alessandra</i>	Analisi offerta TPL
<i>Ing. MURINO Nicola</i>	Modellizzazione del Trasporto Privato
<i>Arch. OGNIBENE Jacopo</i>	Responsabile operativo delle attività d'indagine e trattamento dati ed Analisi del Trasporto Pubblico
<i>Ing. PUCCI Marta</i>	Modellizzazione del Trasporto Pubblico



## **TOMO 1: L'analisi di contesto**

<i>PRESENTAZIONE</i>	I
<i>L'approccio scientifico</i>	IV
<i>La Direzione Trasporti della Regione Abruzzo</i>	V
<i>Il Gruppo di Lavoro: ATI</i>	VI
1. L'IMPOSTAZIONE DEL PRIT ABRUZZO	5
1.1. Interpretazione della pianificazione del trasporto	5
1.2. Problemi emergenti	8
1.3. Gli obiettivi del P.R.I.T.	14
1.4. L'architettura del P.R.I.T.	17
2. LE "DIMENSIONI" DEL TERRITORIO ABRUZZESE	19
2.1. Gli aspetti fisico-morfologici	20
2.2. La componente insediativa	29
2.3. Le risorse ambientali e storico culturali	45
2.4. La geografia economica	59
2.5. Interpretazioni trasversali: le aggregazioni territoriali	97
3. LA DOTAZIONE ATTUALE DI INFRASTRUTTURE	106
3.1. La rete stradale	106
3.2. La rete ferroviaria	116
3.3. Le piattaforme logistiche	145
3.4. Integrazione tra le infrastrutture	166
3.5. I problemi della sicurezza	168
4. LE CONDIZIONI ATTUALI DI ACCESSIBILITÀ	174
4.1. L'accessibilità transnazionale e transregionale	175
4.2. L'accessibilità regionale	214
5. L'OFFERTA ATTUALE DI TRASPORTO	237
5.1. Le imprese di trasporto	237
5.2. I servizi ferroviari	240
5.3. I servizi su gomma	244
5.4. Il servizio di trasporto aereo	249
5.5. Il servizio di trasporto marittimo	255
5.6. L'integrazione modale e la logistica	277



## **TOMO 2: La domanda di mobilità sul territorio abruzzese**

<i>PRESENTAZIONE</i>	I
<i>L'approccio scientifico</i>	IV
<i>La Direzione Trasporti della Regione Abruzzo</i>	V
<i>Il Gruppo di Lavoro: ATI</i>	VI
<b>1. LA DOMANDA DI MOBILITÀ CENSITA E PROIEZIONI</b>	<b>5</b>
1.1. La mobilità aerea	5
1.2. La mobilità marittima	12
1.3. La mobilità ferroviaria	44
1.4. La mobilità stradale	48
1.5. Il modello di simulazione dell'interazione domanda-offerta	90
1.6. La simulazione	99
1.7. La definizione della domanda futura di mobilità stradale	109
1.8. L'intermodalità	124
1.9. La logistica industriale	143
1.10. La domanda di sicurezza stradale in Abruzzo	188
<b>2. LE POLITICHE DEI TRASPORTI EUROPEA E NAZIONALE</b>	<b>211</b>
2.1. La politica europea dei trasporti fino al 2010	211
2.2. Lo Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo (SSSE)	226
2.3. Il Documento Strategico Nazionale e il QSN	252
2.4. Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica	272
2.5. Il Piano Nazionale di Sicurezza Stradale (PNSS)	277
2.6. I programmi speciali	296
2.7. La logistica e l'intermodalità nella programmazione nazionale.	300
<b>3. ISTANZE DI MOBILITÀ: INTRASTRUTTURE PROGRAMMATE ED AZIONI IN CORSO</b>	<b>308</b>
3.1. Il Quadro di Riferimento Regionale	308
3.2. Il PTC della Provincia dell'Aquila	312
3.3. Il Piano Territoriale della Provincia di Teramo	316
3.4. Il PTC della Provincia di Pescara	320
3.5. Il PTC della Provincia di Chieti	329
3.6. Le azioni in corso e le proposte di progetto ferroviarie	337
3.7. Le azioni in corso e le proposte di progetto stradali	343
3.8. Le azioni in corso e le proposte di progetto sulla portualità	357
3.9. Le azioni in corso e le proposte di progetto sulle piattaforme logistiche terrestri	367
3.10. Il piano di sviluppo dell'aeroporto d'Abruzzo	384
3.11. Altre istanze d'intervento	396
<b>4. EVOLUZIONE RECENTE DEL QUADRO NORMATIVO E PROGRAMMATICO</b>	<b>400</b>
4.1. Nuove norme, procedure e istanze d'intervento	400
4.2. Il DLgs 16 gennaio 2008, n. 4 ed il DLgs 14 aprile 2010, n. 128	402
4.3. La programmazione regionale in attuazione del D.L. 28 aprile 2009 n.39	403



**REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE**

---

4.4.	L'atto aggiuntivo all'Intesa Stato – Regione Abruzzo, siglato il 28 maggio 2009.	417
4.5.	Il programma infrastrutture strategiche - 7° DPEF	423
4.6.	Il protocollo d'intesa interregionale del 2009 per la realizzazione della "dorsale Abruzzo-Marche-Molise"	424
4.7.	Il PAR – FAS 2007-2013 approvato nel 2009	428
4.8.	La nuova programmazione anas	441
4.9.	Quadro sinottico delle integrazioni al Report 5	443



## **TOMO 3: Il Progetto di piano**

<i>PRESENTAZIONE</i>	I
<i>L'approccio scientifico</i>	IV
<i>La Direzione Trasporti della Regione Abruzzo</i>	V
<i>Il Gruppo di Lavoro: ATI</i>	VI

<b>TOMO 3:</b>	<b>IL PROGETTO DI PIANO</b>	<b>1</b>
1.	IL PROGETTO DI PIANO	3
1.1.	Finalità del PRIT	3
1.2.	Strategie e linee d'intervento	7
1.3.	Potenziamento dei nodi portuali ed aeroportuali	13
1.4.	Integrazione tra le attrezzature puntuali / nodi intermodali regionali	25
1.5.	Una rete infrastrutturale e di trasporto per l'offerta e la promozione integrata delle eccellenze	29
1.6.	Proposte per contenere il problema dell'incidentalità	63
2.	VERIFICHE MODELLISTICHE	68
2.1.	Proposte per la mobilità tra gli A.I.L. centro-settentr. (1, 2, 3 e 5)	69
2.2.	Proposte per la mobilità tra gli A.I.L. centro-meridionali (5, 6, 9, 10 e 11)	97
2.3.	Proposte per la mobilità tra la "Costa pescarese e teatina" e la "Valle del pescara" (A.I.L. 5 e 6)	109
2.4.	Proposte per la mobilità tra gli A.I.L. appenninici (4, 6, 7 e 8)	116
2.5.	Interventi e finanziamenti previsti dai nuovi strumenti di programmazione nazionale e regionale, per la viabilità principale oggetto di verifiche modellistiche	126
3.	VALUTAZIONI	127
3.1.	Punti di forza/debolezza dell'attuale offerta di mobilità e di quella programmata	127
3.2.	Selezione degli interventi con approccio di ottimizzazione multiobiettivo	133
3.3.	Analisi di coerenza	136
3.4.	Il metodo della ottimizzazione vincolata	282
3.5.	Interventi e finanziamenti previsti dai nuovi strumenti di programmazione nazionale e regionale, per la viabilità principale oggetto di verifiche modellistiche e con approccio di ottimizzazione multiobiettivo	315
4.	L'ATTUAZIONE DEL PRIT	323
4.1.	Competenze	323
4.2.	Costi di realizzazione	327
4.3.	Interventi di progetto proposti dal PRIT	328
4.4.	Costi di gestione	333
4.5.	Fonti di finanziamento	335
5.	IL CONTRIBUTO DEL PRIT ALLA SALVAGUARDIA DELLA BIODIVERSITÀ	337



PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI  
**REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE**

---

5.1.	La valutazione degli effetti ambientali del PRIT	337
5.2.	Indirizzi e criteri per una progettazione delle infrastrutture ambientalmente sostenibile	356
6.	CONCLUSIONI	366



## ***L'Impostazione del PRIT Abruzzo***

### **1.1. INTERPRETAZIONE DELLA PIANIFICAZIONE DEL TRASPORTO**

Il settore dei trasporti della Regione Abruzzo è somma di diverse componenti (strade, ferrovie, porti, aeroporti, etc.), e deve necessariamente svilupparsi su scale diverse (nazionale, regionale, urbana) essendo fortemente interconnesso con altri settori ad esso paralleli, quali ad esempio quello dell'economia, dell'urbanistica, del territorio.

In ognuno di questi ambiti operano diversi soggetti pubblici e privati, ciascuno con un livello proprio di autonomia sia rispetto alla pianificazione/progettazione che alle decisioni operative, e quindi spesso in mancanza di un'efficace attività di coordinamento.

E' necessario pertanto raggiungere una visione unitaria, di "sistema", e delle problematiche connesse al trasporto valutandone l'incidenza sulla mobilità. E' necessario inoltre definire in modo coerente le caratteristiche funzionali e le prestazioni di un insieme di elementi: infrastrutture, mezzi, organizzazioni, servizi e sistemi di controllo che concorrono a fornire nel loro complesso le opportunità di trasporto per soddisfare la domanda di spostamenti delle persone e delle merci.

Operare in un contesto caratterizzato da una così accentuata diversità dei soggetti e dei fattori richiede un'attività di forte programmazione, che deve superare l'approccio rigido del passato per confluire verso schemi di flessibilità e continuità che tengano conto dei rapidi mutamenti delle condizioni e delle variabili economiche, sociali, politiche.

Le procedure da attivare vanno inquadrare nella logica di un piano-processo che si pone come orizzonte temporale il prossimo decennio. Durante questo periodo è necessario il massimo di interazione tra governo



## **SINTESI DEL PRIT**

---

politico e destinatari delle scelte per raccogliere le istanze ed i desiderata che possono meglio focalizzare le politiche e le priorità di intervento.

Leggere i fenomeni economici anche nella prospettiva di lungo periodo serve a recuperare in chiave interpretativa i fenomeni nella loro dimensione meno congiunturali e più strategici evitando il più possibile le scelte contingenti dettate da motivi di urgenza.

Il processo di sviluppo economico nella Regione Abruzzo ha determinato una concentrazione degli insediamenti nella parte costiera della nostra Regione, generando massicci spostamenti produttivi da ovest ad est, accompagnati da fenomeni di inurbamento e creazione di poli che hanno messo in crisi in molte aree le strutture dei trasporti per la loro inadeguatezza a supportare questo tipo di sviluppo.

Pertanto le grandi scelte di trasformazione del territorio, sia in termini infrastrutturali che di concentrazione di attività produttive, hanno determinato profondi cambiamenti a livello regionale creando degli spazi troppo pieni ed altri vuoti con il depauperamento di alcune aree soprattutto interne delle zone montane.

L'azione di programmazione che la Regione Abruzzo, attraverso il PRIT, intende raggiungere nel settore dei trasporti dovrà pertanto assumere una doppia valenza: una relativa ad una pianificazione "strategica" per recuperare i deficit che si sono determinati a livello territoriale, ed una tendente ad una pianificazione "tattica" per riallineare le politiche di intervento nella logica degli obiettivi di lungo periodo.

La pianificazione "strategica" dei trasporti di lungo periodo dovrà valutare gli indirizzi e le scelte che interessano la realizzazione di grosse infrastrutture con finanziamenti rilevanti: è la pianificazione dei grandi collegamenti viari, ferroviari, marittimi e aeroportuali, quali quelli contemplati nel Piano generale



## **SINTESI DEL PRIT**

---

dei Trasporti o nel cosiddetto progetto di "Corridoio Adriatico" (Reti TEN - Trans European Network). Le valutazioni degli effetti di questi interventi saranno riferite alla scala nazionale, regionale e locale.

La pianificazione "tattica" sarà invece un'attività di programmazione, di breve periodo, orientata alle scelte che attengono soprattutto alle politiche gestionali e d'integrazione modale, che richiederà finanziamenti più limitati.

Il PRIT, nello scenario delineato:

- nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT) (DPR 14 marzo 2001);
- dal nuovo Piano della Mobilità promosso dal Ministro dei Trasporti con le Linee Guida definite nel corso del 2007;
- dalla Programmazione Regionale in attuazione del D.L. 28 Aprile 2009 N.39 ("Interventi urgenti in favore delle popolazioni colpite dagli eventi sismici nella regione Abruzzo nel mese di aprile 2009 e ulteriori interventi urgenti di protezione civile");
- dall'"Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Abruzzo per l'integrazione del 6° Programma delle Infrastrutture Strategiche", siglato il 28 Maggio 2009;
- con il "Programma Infrastrutture Strategiche - 7° Documento di Programmazione Economica e Finanziaria - Programmare il Territorio le Infrastrutture le Risorse - Giugno 2009";
- dal "Protocollo d'Intesa tra Regione Marche, Regione Abruzzo, Regione Molise, Provincia di Ancona, Provincia di Macerata, Provincia di Fermo, Provincia di Ascoli Piceno, Provincia di Teramo, Provincia di Pescara, Provincia di Chieti, Provincia di



## **SINTESI DEL PRIT**

---

Campobasso, per La realizzazione del collegamento viario interno Nord-Sud denominato Dorsale Marche – Abruzzo - Molise”;

- con il “Programma di Attuazione Regionale del Piano di Azione Regionale” (PAR – FAS 2007-2013), approvato il 21/12/2009;
- dalla nuova “Programmazione dell’Azienda Nazionale delle Strade SpA” (ANAS);

è destinato a stabilire gli obiettivi generali e specifici per singolo comparto (viabilità, trasporto ferroviario, trasporto merci e intermodalità, trasporto marittimo, trasporto aereo, sistemi di trasporto a fune), definendo gli obiettivi di sviluppo della rete infrastrutturale e di ammodernamento dei mezzi di trasporto pubblico, il livello qualitativo dei servizi, il grado di copertura dei costi e, quindi, i sistemi di tariffazione.

Il report n° 5 “Progetto Definitivo del PRIT – Parte Infrastrutture”, di cui il presente testo è la sintesi, è stato definito in bozza ed approvato in sede tecnico – amministrativa il 22.07.08 ed è stata avviata la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del PRIT, di cui alla Direttiva 2001/42/CE del 27/06/2001 ed al D. Lgs. 152/2006.

Il presente documento di sintesi, quindi, riguarda la revisione della parte infrastrutturale del PRIT, come meglio precisato di seguito, con esclusione del riassetto del Trasporto Pubblico Locale, per le motivazioni meglio precisate nella premessa (pag. 4,5,6) .

Negli ultimi mesi il Report 5 del PRIT-INFRASTRUTTURE è stato oggetto di un adeguamento, disposto nel dicembre dell’anno 2009 (Delibera G. R. 830/09), finalizzato al recepimento della nuova programmazione regionale e nazionale:

1. aggiornamento del quadro conoscitivo (Report 1);



## **SINTESI DEL PRIT**

---

2. aggiornamento e riformulazione degli scenari progettuali del PRIT (Report 2);
3. stesura definitiva degli aggiornamenti (Report 3: costituito dal rapporto finale e dalla presente sintesi dei tre Tomi i cui contenuti sono indicati in allegato al presente documento).

Infine, a seguito del conseguimento della "certificazione di coerenza" si terrà la Conferenza di presentazione del P.R.I.T.-INFRASTRUTTURE.

### **1.2. PROBLEMI EMERGENTI**

#### **1.2.1. Rapporto con le altre pianificazioni**

Le politiche che saranno poste a base delle valutazioni che interessano interventi sulle infrastrutture e sui servizi dovranno necessariamente integrarsi da un lato con i piani territoriali (quali il Quadro di Riferimento Regionale, il Piano Regionale di Sviluppo, ed i Piani Territoriali Provinciali) e dall'altro sostenere la riorganizzazione dei sistemi urbani e produttivi.

La redazione del P.R.I.T. (Piano Regionale Integrato dei Trasporti) della Regione Abruzzo si va a collocare in un momento in cui si può contare su riferimenti definitivi in ordine sia alla pianificazione di livello nazionale che regionale, come meglio precisato nel precedente paragrafo 1.1), nonché nella leggi di settore che riguardano il TPL, per i temi dello sviluppo della mobilità, dei relativi servizi e di tutte le componenti della domanda e dell'offerta del trasporto pubblico.

L'impostazione generale del PGT tiene conto del nuovo quadro istituzionale che la L.59/97 ed i D.Leg.vi 422/97 - 112/98 - 400/98, hanno determinato. Per le regioni si è disegnato un nuovo quadro delle competenze, non solo sui servizi, ma anche in materia di infrastrutture e



## **SINTESI DEL PRIT**

---

soprattutto per la materia di viabilità. Ma in particolare, al di là delle nuove competenze, è il ruolo delle regioni e la loro "missione" nel settore dei trasporti che si è modificata, passando da ente gestore di risorse statali, rigidamente vincolate, finalizzate al finanziamento di servizi e alla realizzazione diretta solo di alcune opere infrastrutturali, ad ente programmatore e gestore, insieme agli enti locali, non solo della mobilità merci e passeggeri, con qualsiasi modalità effettuata di interesse regionale, ma anche delle infrastrutture di sua competenza.

Ulteriori riferimenti generali che offre il P.G.T., trovano maggiori specificazioni nelle linee di intervento delineate sia dallo S.N.I.T. (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti) che dal SIMPT (Sistema Informativo per il Monitoraggio e la Pianificazione dei Trasporti).

Il primo traccia le coordinate di riferimento dei sistemi regionali e locali di trasporto con la rete nazionale delle infrastrutture e dei servizi di competenza dello Stato, definendo per differenza una restante rete di infrastrutture e servizi di competenza regionale e locale, molti dei quali si svolgono anche sulla rete SNIT. Il SIMPT è invece il sistema informativo nazionale per il monitoraggio del sistema in termini di domanda ed offerta che offre agli operatori le informazioni necessarie per lo sviluppo delle politiche dei trasporti.

### **1.2.2. L'integrazione tra le infrastrutture**

Dall'analisi svolta preliminarmente per consentire lo sviluppo del presente report si può trarre una conferma che giustifica appieno l'impostazione data al PRIT. Infatti le infrastrutture dei trasporti, nonché la stessa organizzazione e gestione dei vari segmenti che contribuiscono a dare soluzione alla mobilità



## **SINTESI DEL PRIT**

---

regionale, sono stati storicamente costruiti e realizzati con una visione settoriale di separatezza senza quindi la necessaria integrazione.

Possiamo portare diversi ed articolati esempi relativi a questa costruzione che riguardano l'assenza di strutture di integrazione (parcheggi, nodi di scambio) tra la modalità ferroviaria ed il trasporto pubblico su gomma, nonché tra la mobilità privata e il trasporto pubblico nel complesso. In analogia sembrano allo stato insufficienti, anche se come vedremo nel passato recente sono state attuate delle misure per modificare questo stato, le infrastrutture destinate a consentire un raccordo tra la rete viaria e l'infrastruttura ferroviaria e soprattutto tra la rete viaria e le infrastrutture puntuali (porto, interporto e infrastrutture logistiche). In generale, le migliori condizioni di accessibilità e raccordo sono detenute dalle infrastrutture di nuova realizzazione, quali:

- l'interporto d'Abruzzo, il Centro merci della Marsica, l'Autoporto di Roseto e di San Salvo, in quanto concepiti in epoca recente con analisi e proposte in grado di garantire buoni livelli di accessibilità. Ciononostante anche per queste infrastrutture, sono ulteriormente migliorabili le attuali condizioni di accessibilità stradale e ferroviaria;
- il porto di Pescara per il quale è in fase di esame e di valutazione la possibilità d'accesso diretto dall'Asse Attrezzato;
- il porto di Vasto, che è stato già oggetto di opere di miglioramento dell'accesso portuale, ma per il quale si prevede la necessità di nuovi miglioramenti. E' inoltre in fase di verifica per lo sviluppo progettuale la possibilità di raccordare la banchina di levante con la stazione FFSS di Punta Penna;
- il porto di Ortona, che pur avendo risolto gran parte dei propri problemi di accessibilità con la realizzazione del cavalca – ferrovia realizzato



## **SINTESI DEL PRIT**

---

contestualmente alla variante ferroviaria, va collegato meglio con il casello autostradale di Ortona, così come previsto dagli strumenti di programmazione ed in via di realizzazione;

- l'aeroporto d'Abruzzo, che, causa l'aumento di traffico registrato sulla Tiburtina Valeria anche ad opera dei nuovi insediamenti commerciali, con valori di saturazione che si mantengono costanti per gran parte della giornata (terziarizzazione), necessita, così come annunciato dal nuovo Piano Regolatore Aeroportuale, di un nuovo e più efficiente raccordo d'accesso alle infrastrutture aeroportuali, se del caso direttamente dall'Asse Attrezzato;
- le principali stazioni ferroviarie (Pescara, Teramo, Giulianova, Chieti, Sulmona, Avezzano, L'Aquila, Ortona, Lanciano, Vasto - S. Salvo) ed autostazioni e terminal di partenza per il TPL su gomma (Teramo, Giulianova, Pescara, Chieti, l'Aquila Sulmona, Avezzano, Lanciano, Vasto, S.Salvo) che vanno ripensate ed attrezzate quali piattaforme da utilizzare per lo scambio modale tra i servizi ferroviari, quelli del trasporto pubblico su gomma (urbano – extraurbano) e la mobilità privata.

### **1.3. GLI OBIETTIVI DEL P.R.I.T.**

In base all'art. 9 della L.R. 152/1998, il Piano Regionale Integrato dei Trasporti e della Logistica deve realizzare un sistema integrato dei trasporti adeguato alle aspettative di sviluppo socio-economico come delineate nel Programma Regionale di Sviluppo e compatibili con le esigenze di tutela della qualità della vita.



## **SINTESI DEL PRIT**

---

### **1.3.1. Obiettivi di settore**

Gli obiettivi principali che il PRIT deve perseguire sono stati dichiarati dalla Regione Abruzzo fin dalla lettera d'invito a partecipare al "Bando di Gara – Licitazione Privata - Procedura Accelerata" (art. 6/1b D.Lgs 17.3.1995 n. 157 di attuazione della Direttiva CEE 92/50) e sono i seguenti dieci punti:

1. Garantire la piena accessibilità al sistema regionale e nazionale di trasporto per tutti i cittadini, con riduzione del gap infrastrutturale e di servizi sia per le zone interne che per le aree a forte concentrazione demografica e di sviluppo.
2. Riequilibrare la ripartizione modale della domanda di trasporto, sia di passeggeri che di merci, al fine di ottimizzare le condizioni di esercizio per ciascuna modalità, utilizzando pienamente il sistema delle infrastrutture esistenti.
3. Individuare un modello di ridefinizione delle competenze delle Istituzioni e degli Enti che hanno potere sui trasporti.
4. Riordino delle imprese di produzione del servizio di trasporto.
5. Elevare gli standard di sicurezza per tutte le reti e per tutti i servizi di trasporto.
6. Ottimizzare il sistema complessivo dei costi della mobilità pubblica e privata attraverso la valutazione del costo generalizzato del trasporto.
7. Salvaguardare le particolari valenze ambientali, architettoniche e paesaggistiche del territorio attraverso idonee scelte modali di trasporto.
8. Instaurare uno stretto collegamento con le politiche di sviluppo economico e sociale per adeguare le reti alle necessità produttive attraverso un Ufficio di Piano.



## SINTESI DEL PRIT

---

9. Introdurre lo sviluppo delle reti immateriali di comunicazione, ed in generale sviluppare la telematica nei trasporti<sup>4</sup>.
10. Collegare le scelte infrastrutturali e gestionali ai bilanci e ai documenti finanziari di accompagnamento.

### 1.3.2. Obiettivi di sostenibilità ambientale

Con la Delibera n. 57 del 2 agosto 2002<sup>5</sup>, il CIPE ha approvato la "Strategia d'azione ambientale per lo sviluppo sostenibile in Italia".

La Strategia Nazionale d'Azione Ambientale garantisce la continuità con l'azione dell'Unione Europea, in particolare con il Sesto Piano di Azione Ambientale e con gli obiettivi fissati a Lisbona e poi a Göteborg dal Consiglio Europeo in materia di piena occupazione, di coesione sociale e di tutela ambientale.

La Strategia deve inoltre garantire, in coerenza con le indicazioni del Consiglio Europeo di Barcellona (2002), la predisposizione della strumentazione necessaria per la concertazione, la partecipazione, la condivisione delle responsabilità a livello nazionale ed il *reporting*.

Gli obiettivi e le azioni della Strategia devono trovare continuità nel sistema delle Regioni, delle Province autonome e degli Enti locali alla luce del principio di sussidiarietà, attraverso la predisposizione di strategie di sostenibilità, a tutti i livelli, per l'attuazione di tali obiettivi in relazione alle proprie specificità, adattando a queste contenuti e priorità in collaborazione e partnership con gli Enti locali e tutti i soggetti coinvolti. A tal fine è

---

<sup>4</sup> Cfr. S. PEZZULLO (a cura di), *Mobilità informata. L'infomobilità come fattore strategico per l'innovazione e la competitività del Paese*, Dogana, 2007.

<sup>5</sup> Pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 255 del 30 ottobre 2002, supplemento ordinario n. 205



## **SINTESI DEL PRIT**

---

necessario che le Regioni individuino e orientino nel proprio bilancio le risorse finanziarie necessarie.

La Strategia d'Azione Ambientale si articola in quattro grandi **aree tematiche prioritarie**, le medesime indicate dal Sesto Piano d'Azione Ambientale dell'UE:

1. cambiamenti climatici e protezione della fascia dell'ozono;
2. protezione e valorizzazione sostenibile della Natura e della Biodiversità;
3. qualità dell'Ambiente e qualità della vita negli ambienti urbani;
4. prelievo delle risorse e produzione di rifiuti.

I **principi ispiratori** della strategia sono fondamentalmente:

- l'integrazione dell'ambiente nelle altre politiche;
- la preferenza per stili di vita consapevoli e parsimoniosi;
- l'aumento nell'efficienza globale dell'uso delle risorse;
- Il rigetto della logica d'intervento "a fine ciclo" e l'orientamento verso politiche di prevenzione;
- la riduzione degli sprechi;
- l'allungamento della vita utile dei beni;
- la chiusura dei cicli materiali di produzione-consumo;
- lo sviluppo dei mercati locali e delle produzioni in loco;
- la valorizzazione dei prodotti tipici e delle culture della tradizione;
- la partecipazione di tutti gli attori sociali alla determinazione degli obiettivi e degli impegni e alla corrispondente condivisione delle responsabilità.



#### **1.4. L'ARCHITETTURA DEL P.R.I.T.**

Sulla base dei contenuti del Capitolato D'Oneri, i prodotti e i servizi che strutturano lo studio sono riassumibili in passaggi logici e cronologici di seguito sinteticamente descritti.

1. Progetto generale del sistema plurimodale di trasporto e delle accessibilità regionali unitamente all'esame delle relazioni e delle interconnessioni con la rete SNIT. Modellizzazione del sistema a scala regionale nella logica di rete integrata a scala interregionale con prospettazione degli scenari di sviluppo, individuazione delle criticità e delle priorità per l'avvio della fase di approfondimento di cui al punto successivo;
2. Programma Triennale dei Servizi Minimi di Trasporto Pubblico Locale accompagnato da un progetto organizzativo e gestionale (Piani di bacino di Traffico Provinciali) <sup>(1)</sup>;
3. Progetto di organizzazione e di gestione del sistema tariffario con l'utilizzo di sistemi informatici e telematici <sup>(1)</sup> ;
4. Valutazione Ambientale Strategica del PRIT.

Riguardo i precedenti punti 2),3), ricordiamo sinteticamente quanto già evidenziato nella pagine 5, 6 dell'introduzione, ovvero che gli aspetti relativi alla nuovo assetto del Trasporto Pubblico Locale sono demandati al "Tavolo Permanente" del TPL, che ha ricevuto il mandato di concludere i suoi lavori entro il 2010

La struttura del piano è stata costantemente accompagnata da un processo di partecipazione, orientata all'ascolto e alla condivisione delle scelte, garantita anche attraverso un progetto informatico di supporto alle



## **SINTESI DEL PRIT**

---

decisioni. Il progetto comprende anche la costruzione di un sito WEB per l'interscambio delle informazioni e l'organizzazione delle banche dati.

La Direzione si è avvalsa dell'Assistenza Tecnica, erogata da parte dell'ATI affidataria, ex ante ed ex post sulle procedure di approvazione del Piano e dei Programmi attuativi in esso compresi secondo quanto previsto dalla L.R. 152/98 e s.m.i.



### ***Le "dimensioni" del territorio abruzzese***

Nella sua storia, l'Abruzzo ha quasi sempre oscillato tra arretratezze e sviluppo, senza sfuggire ad una sostanziale dipendenza da centri economici esterni.

Il risultato è una contraddittoria alternativa di isolamento cui sembrava condannato dalla morfologia del territorio e ad una integrazione spesso subalterna a circuiti produttivi estranei alla Regione. Le eccezioni a questa tendenza largamente dominante, sono coincise con vari momenti nella storia regionale (splendore medioevale di alcuni centri urbani, la funzione portuale di alcuni centri marittimi).

Nel dopoguerra l'Abruzzo ha avuto uno sviluppo economico sul versante marittimo che ha portato l'intera regione a distaccarsi dai principali indicatori socioeconomici del mezzogiorno. Questo sempre all'interno delle contraddizioni del territorio tra rocce montane, pianura ed aree costiere.

Lo sviluppo urbano della regione, di conseguenza, ha seguito lo sviluppo economico e sociale del territorio.

Dalla lettura delle carte urbanistiche del territorio abruzzese si legge quali sono le linee di sviluppo economico ed urbano verso cui si è indirizzati: stagnazione e declino degli insediamenti appenninici e, da un lato, la crescita rapida e disordinata della fascia litoranea con lo sconvolgimento dei precedenti equilibri.

Da questo quadro ne deriva un accentrato dualismo tra il recente sviluppo della fascia costiera a pettine, perché salda l'asse litoraneo con i segmenti terminali delle vallate, e la persistente crisi delle aree interne, investite da una crisi di sviluppo urbano, economico e sociale da lungo periodo.



## **SINTESI DEL PRIT**

---

I centri attuali di sviluppo si concentrano sulla conurbazione Pescara-Chieti, lungo la costa con tutte le città che hanno uno sviluppo turistico (quali Giulianova, Roseto, Silvi, Montesilvano, Francavilla, Ortona, Vasto ecc.), il capoluogo della Regione (L'Aquila) e le altre città interne (quali Avezzano, Teramo, Sulmona, Lanciano, San Salvo) che hanno uno sviluppo urbano legato ad attività amministrative, commerciali ed industriali legate a specifici insediamenti produttivi.

Alcuni centri minori, posti all'interno dei Parchi abruzzesi, hanno uno sviluppo economico di tipo turistico con un conseguente sviluppo urbano (quali Pescasseroli, Caramanico Terme ecc.).

Le infrastrutture stradali, autostradali e ferroviarie hanno, infine, aiutato lo sviluppo dell'intera regione, eliminando l'isolamento caratteristico dell'Abruzzo ed un maggiore sviluppo dei centri interessati, compresi i centri minori serviti dai caselli autostradali.

Le analisi che seguono, in quanto elaborate e tratte dagli ultimi dati e pubblicazioni disponibili, non tengono conto degli effetti sull'economia e sul territorio del sisma dell'aprile 2009, ancora non sufficientemente indagati.

### **1.5. LE AGGREGAZIONI TERRITORIALI**

Molteplici sono stati i tentativi di giungere ad interpretazioni di sintesi del territorio. Se da un lato s'impone la necessità di restituire in forma discreta l'eterogeneità dello spazio geografico, dall'altro si ricercano le strategie per non perdere i dettagli significativi della complessità territoriale.

Due linee d'indagine, già percorse da gruppi di ricerca eccellenti, hanno evidenziato l'opportunità di cogliere da lato le modalità di costruzione fisica dello territorio regionale a partire dalla consistenza insediativa locale,



## **SINTESI DEL PRIT**

---

dall'altro le relazioni socio-economiche espresse attraverso la concentrazione dei flussi di trasferimento giornaliero casa-lavoro.

Questi due filoni interpretativi trovano espressione negli Ambienti Insediativi Locali, emersi nell'ambito della ricerca universitaria ITATEN, e nei Sistemi Locali del Lavoro, recentemente rielaborati da UNIONCAMERE e dal CRESA, di cui nei paragrafi seguenti si darà conto.

### **1.5.1. I Sistemi Locali del Lavoro**

I Sistemi Locali del Lavoro sono aggregazioni di comuni che derivano da una ricerca condotta da Istat ed Irpet in collaborazione con l'Università di Newcastle Upon Tyne a partire dai dati relativi al pendolarismo dei componenti delle famiglie per motivi di lavoro ricavati dagli appositi quesiti posti nel Censimento Generale della Popolazione del 1991 (Unioncamere).

In altre parole, obiettivo di base dell'individuazione dei Sistemi Locali del Lavoro è il riconoscimento di quegli ambiti territoriali in cui le relazioni socio-economiche, espresse attraverso l'intensità dei flussi di trasferimento giornaliero casa-lavoro, sono di maggior entità.

I criteri adottati per la definizione dei Sistemi Locali del Lavoro (da ora in poi SLL) sono i seguenti:

- Autocontenimento espresso come capacità di un territorio di comprendere al proprio interno la maggior parte delle relazioni umane che intervengono fra i luoghi di lavoro e le località di residenza;
- Contiguità delle unità amministrative elementari (Comuni);
- Relazione spazio-tempo espressa attraverso la distanza ed il tempo di percorrenza tra la località di residenza e la località di lavoro (tale concetto è



## SINTESI DEL PRIT

---

relativo ed è strettamente connesso alla presenza di servizi di trasporto efficienti).

A seguito di molteplici analisi svolte recentemente sul campo e sulla scorta della sua pluriennale esperienza il CRESA è giunto ad una ipotesi di revisione dei SLL<sup>6</sup>, peraltro già precedentemente modificati dalla Regione Abruzzo rispetto a quanto proposto dall'Istat in seguito al censimento del 1991.

A seguito di molteplici analisi svolte recentemente sul campo e sulla scorta della sua pluriennale esperienza il CRESA è giunto ad una ipotesi di revisione dei SLL<sup>7</sup>, peraltro già precedentemente modificati dalla Regione Abruzzo rispetto a quanto proposto dall'ISTAT in seguito al censimento del 1991.

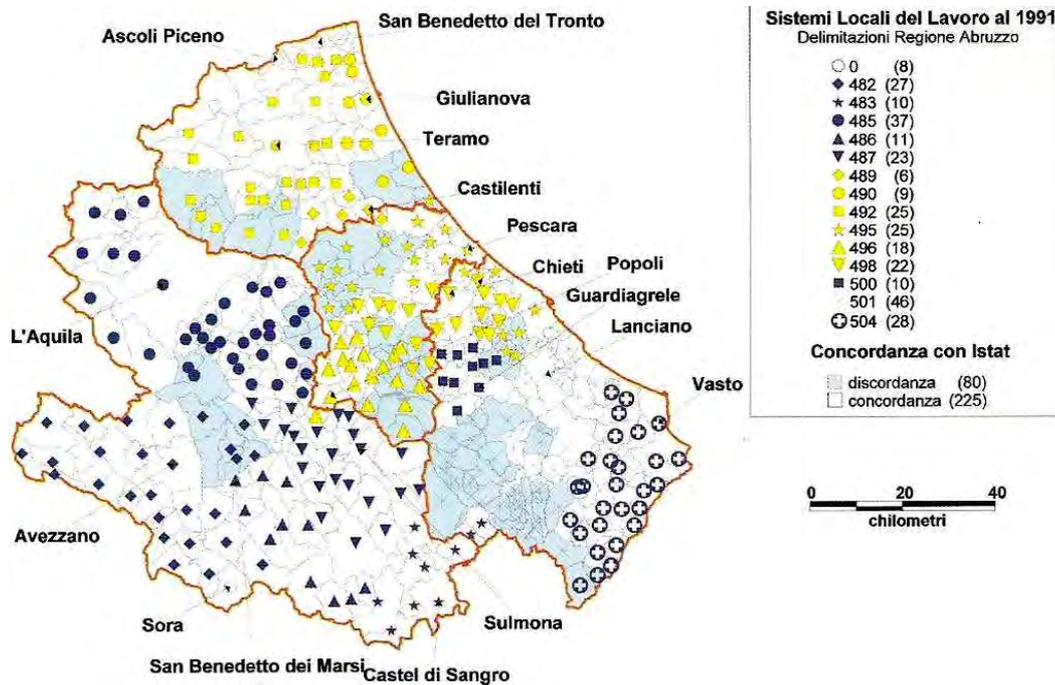
---

<sup>6</sup> I Sistemi Locali del Lavoro (SLL), individuati dall'ISTAT - in collaborazione con l'IRPET e le Università di Newcastle e Leeds - una prima volta utilizzando i dati del Censimento della Popolazione 1981 e successivamente considerando i dati del 1991, sono uno dei possibili livelli di aggregazione dei dati a livello territoriale sovracomunale. I SLL sono definibili come i luoghi della vita quotidiana della popolazione che vi risiede e lavora. Essi sono costituiti raggruppando più comuni sulla base degli spostamenti giornalieri per lavoro rilevati in occasione del censimento della popolazione. Ogni area comprende più comuni. La gran parte della popolazione residente lavora all'interno di essa e i datori di lavoro reclutano la maggior parte della forza-lavoro dalle località che la costituiscono. I SLL cui si fa riferimento sono quelli calcolati in base agli spostamenti quotidiani per motivi di lavoro relativi al Censimento generale della popolazione del 1991.

<sup>7</sup> I Sistemi Locali del Lavoro (SLL), individuati dall'ISTAT - in collaborazione con l'IRPET e le Università di Newcastle e Leeds - sono uno dei possibili livelli di aggregazione dei dati a livello territoriale sovracomunale. I SLL sono definibili come i luoghi della vita quotidiana della popolazione che vi risiede e lavora. Essi sono costituiti raggruppando più comuni sulla base degli spostamenti giornalieri per lavoro rilevati in occasione del censimento della popolazione. Ogni area comprende più comuni. La gran parte della popolazione residente lavora all'interno di essa e i datori di lavoro reclutano la maggior parte della forza-lavoro dalle località che la costituiscono. I SLL cui si fa riferimento sono quelli calcolati in base agli spostamenti quotidiani per motivi di lavoro relativi al Censimento generale della popolazione del 1991.



## SINTESI DEL PRIT



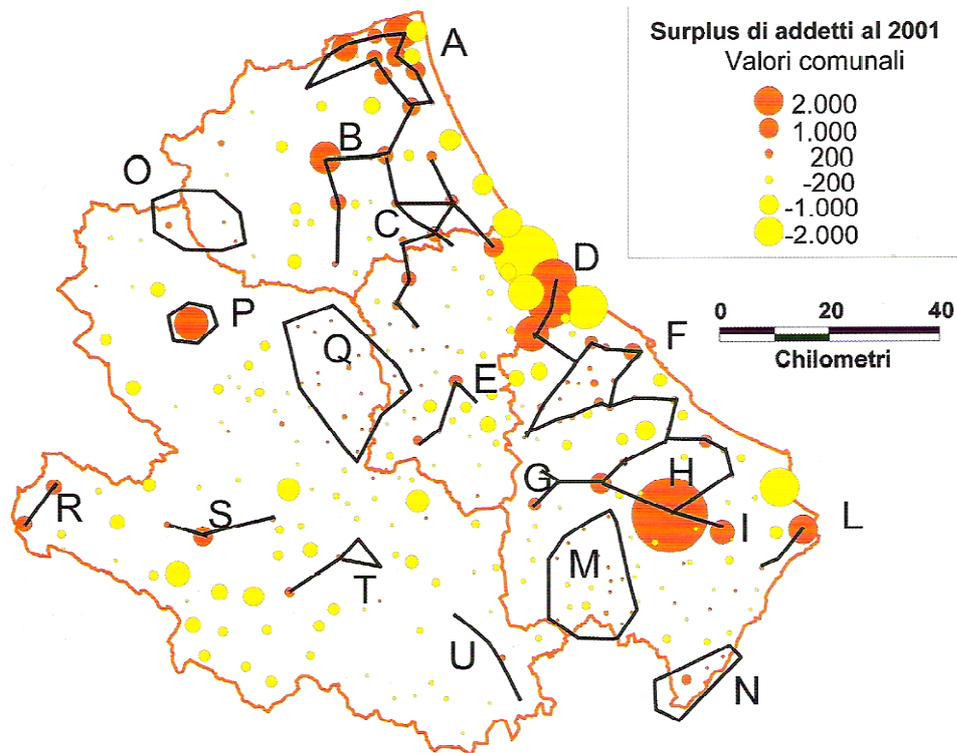
**I Sistemi Locali del Lavoro** (Fonte: Regione Abruzzo, 1991)

La recente pubblicazione dei risultati dei censimenti Istat sulla popolazione e sull'industria ed i servizi, ha permesso di confermare, alla scala regionale, forti interconnessioni tra l'Abruzzo e le regioni confinanti:

- Marche
- Molise, per ciò che concerne la sezione economica marittima
- Lazio, con particolare riferimento a Roma e Frosinone.



## SINTESI DEL PRIT

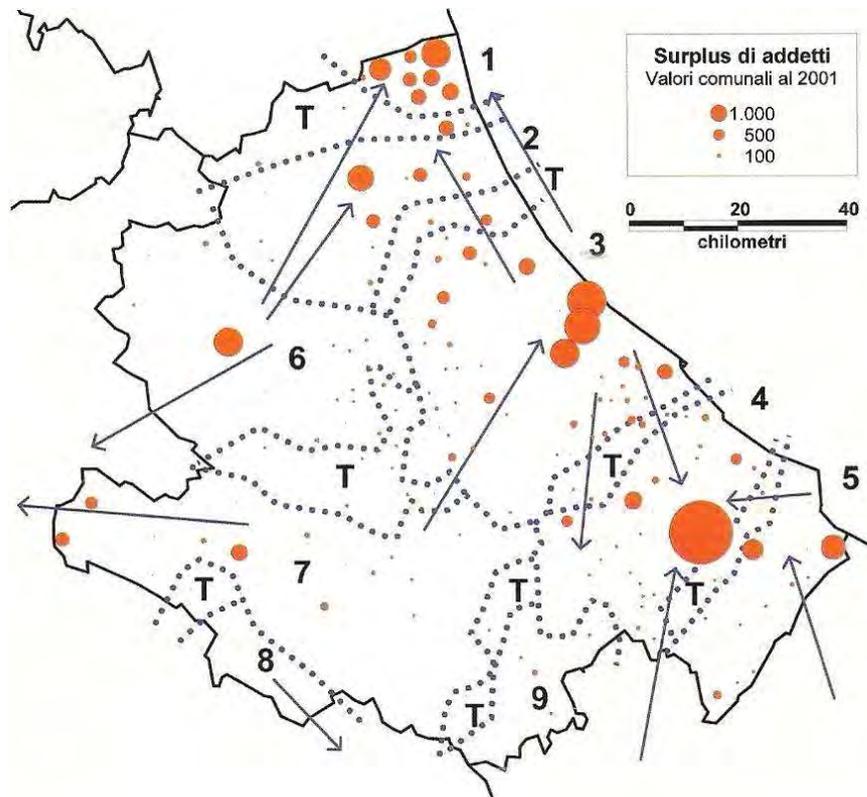


**Surplus o deficit di addetti** nei comuni e principali linee di convergenza dei flussi pendolari al 2001  
(Fonte: CRESA 2005)

Le ricognizioni areali, il rilevamento dei poli gravitazionali e delle linee di convergenza dei flussi, di cui si è fatto cenno al cap. 2, hanno permesso di individuare e ridefinire la configurazione di assetto attuale dei luoghi del lavoro e della vita quotidiana della popolazione residente.



## SINTESI DEL PRIT



**Ipotesi di Sistemi Locali del Lavoro avanzata dal CRESA.** I numeri in grassetto individuano i sistemi locali, mentre la lettera maiuscola T segnala le fasce di transizione e le frecce schematizzano i flussi pendolari origine destinazioni. (Fonte: CRESA, 2005)

Per ragioni esemplificative, i SLL sono stati ricondotti a due macro gruppi che trovano esplicito riferimento a partire dalla loro ubicazione geografica e che pertanto sono così costituiti:

- **SLL del versante adriatico:** Tronto-Vibrata e Teramo (caratterizzati da stretti legami di reciprocità e di relazione con i SLL del medio e basso Tronto), Pescara-Chieti (fortemente polarizzato su se stesso) e Atesa e Basso Vastese (aree di destinazione del SLL molisani);
- **SLL interni:** L'Aquila (polarizzato sul capoluogo), Asse autostradale A25 (da Sulmona per Avezzano verso Roma), Val



## **SINTESI DEL PRIT**

---

Roveto (gravitante verso i sistemi locali del Frusinate) e Alto Sangro (comprensivo della conurbazione turistica di Roccaraso, Pescocostanzo e Rivivondoli).

Ai sistemi locali si affiancano sette fasce di transizione rappresentate dalla lettera T.

### **1.5.2. Gli Ambienti Insediativi Locali**

Nella ricerca ITATEN<sup>8</sup>, l'ambiente insediativo locale è divenuto la chiave attraverso cui si è cercato di restituire la rete dinamica di relazioni tra quadri ambientali, matrici territoriali, forme dell'urbanizzato e forme sociali che danno corpo a microregioni dotate di una riconoscibile e significativa identità complessiva.

Le trame insediative della media fascia adriatica sono state schematizzate in "due pettini intersecati", uno di matrice storica costituito dai percorsi e dagli insediamenti di crinale, e uno di nuovo impianto con asse principale lungo la costa e aste trasversali di fondovalle, in corrispondenza delle linee infrastrutturali.

L'individuazione degli "ambienti insediativi locali" è guidata dall'idea che l'identità di un territorio geografico si fonda su alcune aree di particolare vitalità e significato e la terminologia utilizzata deriva dalla precisa impostazione metodologica cui si è fatto riferimento. L'Abruzzo, il "territorio plurale" del geografo Farinelli, si inserisce in questa macroformazione proponendo immagini molto diverse fra loro.

---

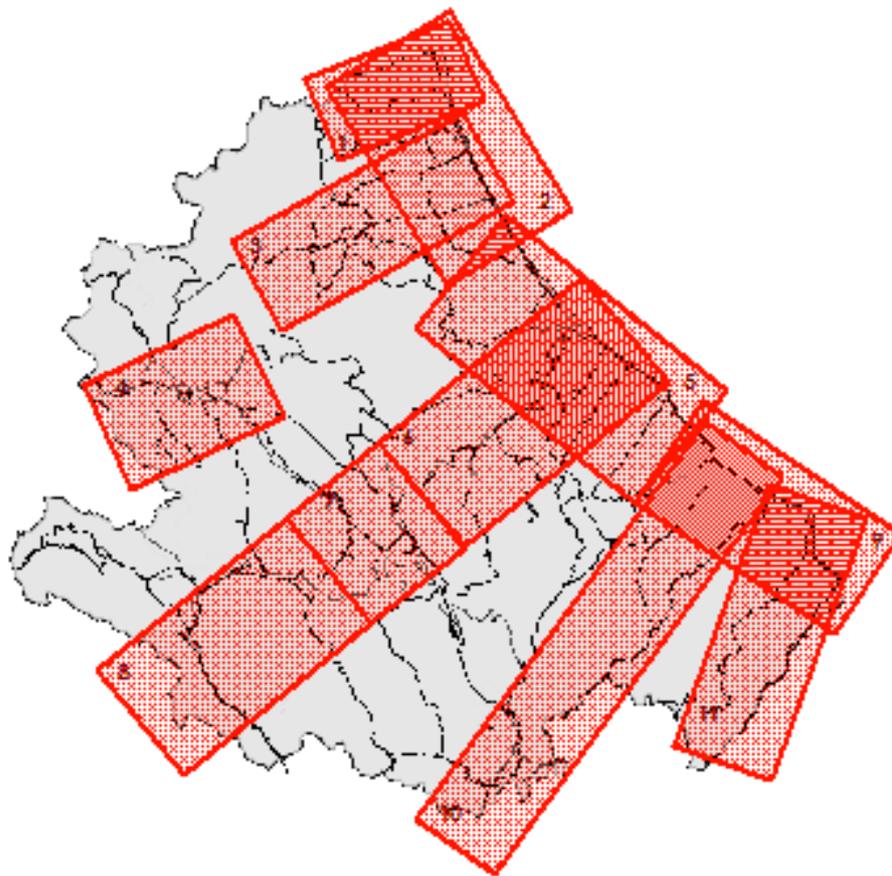
<sup>8</sup> Nel 1994, la DiCoTer richiede, all'Università di Chieti e ai Politecnici di Milano e Torino, di contribuire alla conoscenza delle trasformazioni del territorio nazionale al fine supportare l'attività svolta dal Ministero dei Lavori Pubblici. Così ha inizio la ricerca ITATeN "Indagine sulle Trasformazioni degli Assetti del Territorio Nazionale". Le restituzioni ottenute con il contributo dell'OssTer, osservatorio di monitoraggio permanente, forniscono un'immagine del territorio italiano fondata sulla identificazione degli "ambienti insediativi locali".



## SINTESI DEL PRIT

Tra tutti gli AIL emersi a scala nazionale, nel territorio abruzzese sono stati riconosciuti:

1. la trasversale del Tronto
2. la costa teramana
3. la trasversale teramana
4. la costellazione aquilana
5. la costa pescarese e teatina
6. la valle del Pescara
7. la conca di Sulmona
8. il bacino del Fucino
9. la costa sangro – vastese
10. la trasversale del Sangro
11. la trasversale del Trigno

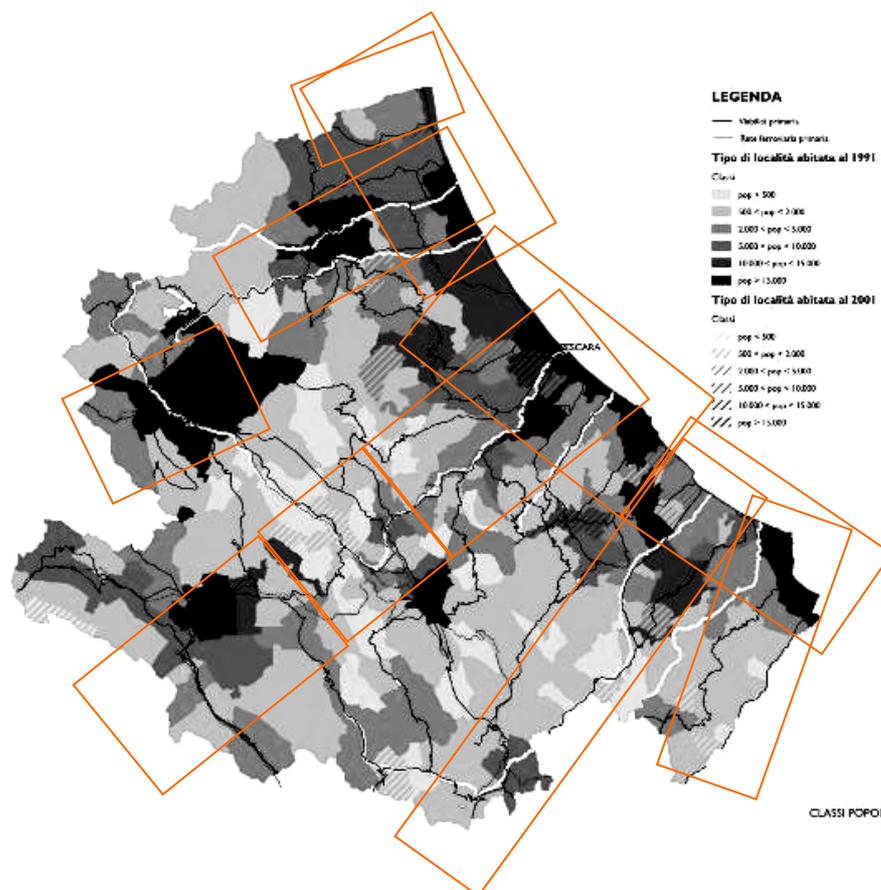


**Gli Ambienti Insediativi Locali e la rete di infrastrutturale di primo livello:** 1) la trasversale del Tronto, 2) la costa teramana, 3) la trasversale teramana, 4) la costellazione aquilana, 5) la costa pescarese e teatina, 6) la valle del Pescara, 7) la conca di Sulmona, 8) il bacino del Fucino, 9) la costa Sangro – vastese, 10) la trasversale del Sangro, 11) la trasversale del Trigno (*Elaborazione su rete infrastrutturale esistente*)



## SINTESI DEL PRIT

Il tentativo di intercettare i luoghi più significati per l'interpretazione del contesto di riferimento è sviluppato secondo una linea di ricerca che sovrappone due distinte modalità per l'osservazione del territorio. La prima identifica le pratiche di costruzione dello spazio che muovono a partire dalle istanze progettuali rappresentative del mutamento dell'ambiente insediativo di riferimento. La seconda prende in considerazione le modalità d'uso dei luoghi interpretando indicatori rappresentativi delle forme produttive, delle specializzazioni funzionali, delle dinamiche demografiche, al fine di individuare i contesti locali dello sviluppo.





## **SINTESI DEL PRIT**

---

Sono ormai passati oltre dieci anni dalla conclusione della ricerca ITATEN, tuttavia, alla luce di quanto è emerso nei paragrafi precedenti, risulta palese che i "pettini" individuati alla fine del secolo scorso abbiano conservato la loro connotazione. Lo sviluppo residenziale ed economico delle aree urbane e periurbane ha enfatizzato il divario tra città e campagna consentendo oggi una più facile lettura degli ambienti insediativi locali a partire dall'infittimento delle trame edilizie ed infrastrutturali. Si pensi alla crescita demografica dei Comuni interni alla "Conca di Sulmona", a quelli della bassa e media "Trasversale del Sangro", della media "Trasversale del Trigno ed infine, ma non per ordine d'importanza, alla densificazione ed ingrossamento della direttrice insediativa costiera.

Per le ragioni sopra esposte, nel corso delle simulazioni modellistiche finalizzate alla comprensione di quali siano gli interventi più efficienti per migliorare la mobilità nel territorio regionale, sarà estremamente importante comprendere quali siano le prestazioni della rete di trasporto attuale ai fini degli spostamenti mutui tra i vari Ambienti Insediativi Locali.



### ***Le condizioni attuali di accessibilità***

Il presente capitolo si pone l'obiettivo di comprendere, attraverso valutazioni quantitative e qualitative, le modalità e l'intensità con le quali si manifesta l'accesso di persone e merci ai capisaldi della struttura territoriale abruzzese.

Tali condizioni di accessibilità vengono misurate in riferimento, sia ad una mobilità che trova origine oltre il confine regionale, sia a spostamenti interni alla stessa regione e pertanto si analizzano:

- l'accessibilità transnazionale
  - alle aree urbane;
  - alle aree industriali principali;
  - ai capisaldi del turismo;
- l'accessibilità regionale
  - tra gli Ambienti Insediativi Locali (AIL);
  - ai principali poli di gravitazione esterni agli AIL.

Questa duplice lettura fa esplicito riferimento alla volontà di leggere quale sia il contributo che la rete infrastrutturale per la mobilità offre:

- nel posizionamento competitivo della Regione Abruzzo all'intero dei mercati internazionali;
- nella coesione dei sistemi insediativi e geo-economici abruzzesi.



## **SINTESI DEL PRIT**

---

Il capitolo introduce un nuovo codice di lettura del fattore “distanza” che sostituisce alla canonica unità dimensionale “Km” quella del tempo espressa in “h” (ore). La scelta di misurare l’accessibilità alla Regione anche in distanze temporali, non solo chilometriche, deriva da fatto che è stato recentemente dimostrato che il deterrente allo spostamento è costituito sempre più dal fattore tempo e non la distanza geografica che interrela i punti di origine e destinazione<sup>9</sup>. Naturalmente, una componente importante della propensione al trasporto resta pur sempre il contenimento dei costi di spostamento.

### **1.5.3. Accessibilità agli Ambienti Insediativi Locali**

Il presente paragrafo analizza l’accessibilità stradale e ferroviaria agli Ambienti Insediativi Locali. La misurazione è stata condotta in riferimento ai comuni baricentrici e/o rappresentativi degli AIL, rispetto ai quali sono stati individuati, e graficizzati, i tempi di spostamento sulla rete infrastrutturale attuale.

#### **1.5.3.1. Itinerari stradali**

Per quanto concerne l’accessibilità regionale ai principali capoluoghi di provincia ed ai maggiori centri urbani, le prestazioni offerte dalle infrastrutture per la mobilità su gomma sono state valutate a partire dall’elaborazione di isocrone associate al grafo della rete stradale stessa.

La costa teramana gode di una ottima accessibilità da parte delle trasversali del Tronto e Teramana, della Val Pescara e della costa pescarese

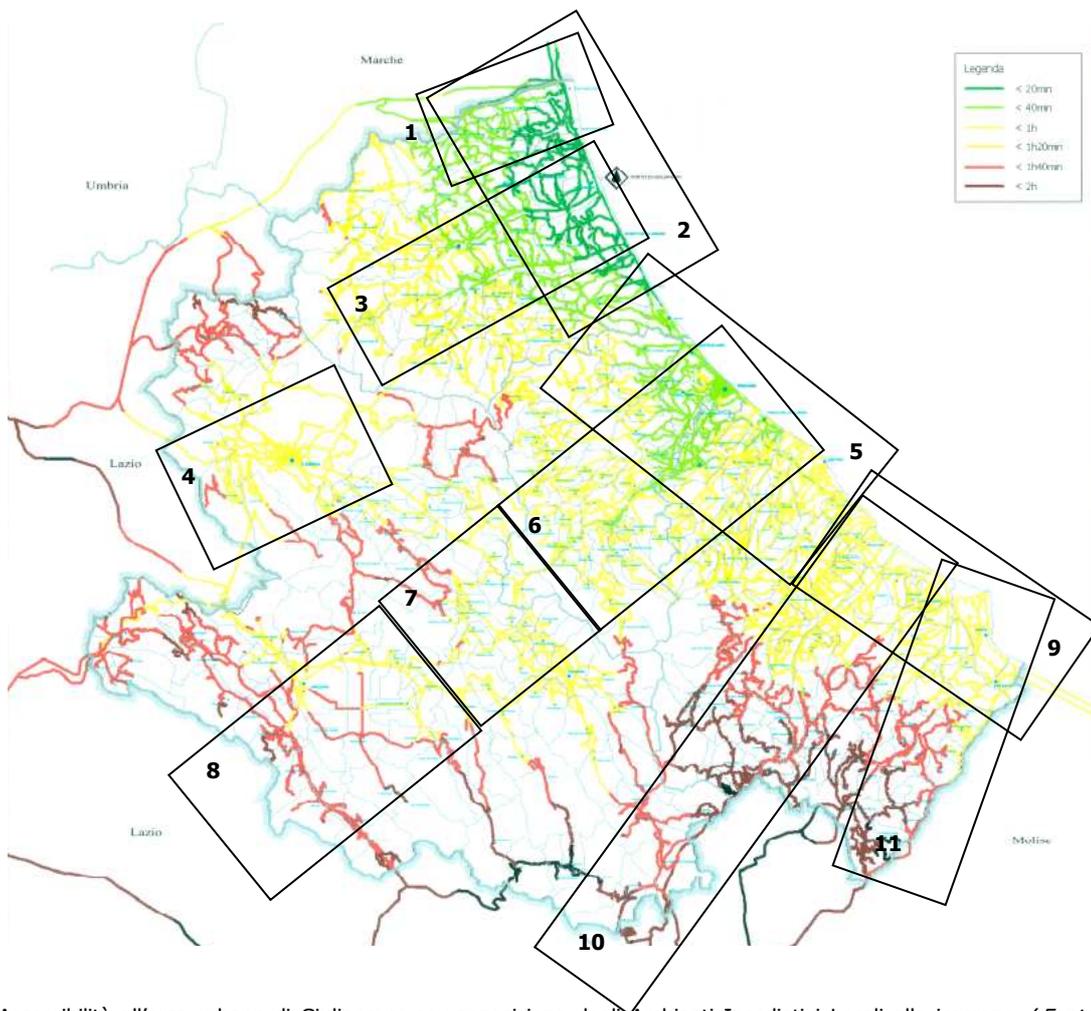
---

<sup>9</sup> Questa evoluzione del concetto di “distanza” che sostituisce al fattore lunghezza quelli di tempo e costo ha segnato definitivamente la crisi dell’impostazione classica dei modelli gravitazionali.



## SINTESI DEL PRIT

e teatina. Buoni sono anche i collegamenti con la Costellazione Aquilana, la Conca di Sulmona e la costa Sangro-Vastese, ma il Bacino del Fucino e, in particolare, le trasversali del Trigno e del Sangro fanno registrare tempi di percorrenza che arrivano a superare le 2 ore.



Accessibilità all'area urbana di Giulianova: sovrapposizione degli Ambienti Insediativi Locali alle isocrone. (Fonte: elaborazione)

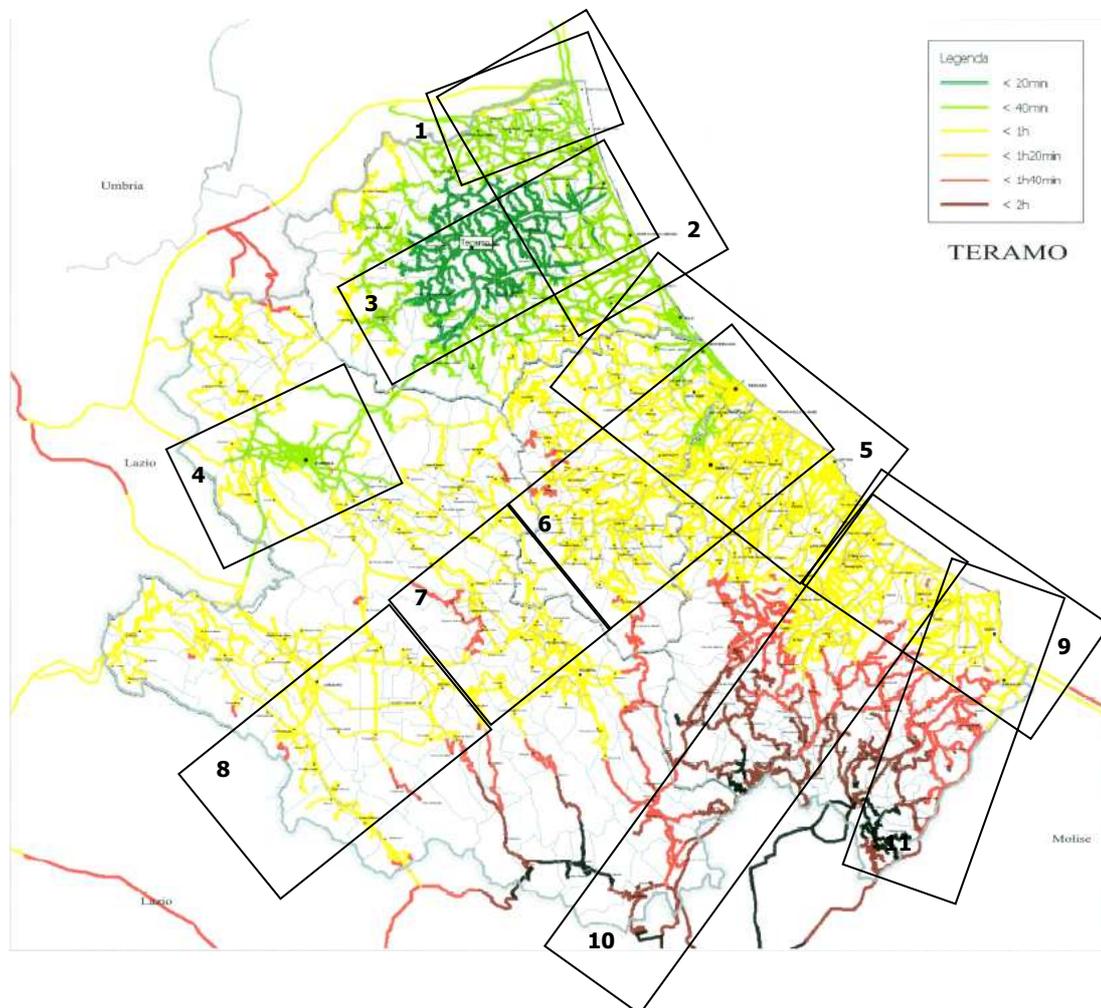
Le condizioni cronometriche di mobilità verso la "Trasversale Teramana" evidenziano una ottima accessibilità dalla "Trasversale del Tronto" e dalla



## SINTESI DEL PRIT

“Costa Teramana”, ma anche dalla “Costellazione Aquilana” e dall’area settentrionale della “Costa Pescara” (da Pescara i tempi di percorrenza si allungano di una decina di minuti).

Per le aree interne delle valli del Sangro e del Trigno i tempi di accesso si protraggono ben oltre i 90 min con punte di 120 min, mentre risulta essere anomalo il comportamento della “Conca di Sulmona” che, malgrado la prossimità in linea, d’aria impiega gli stessi tempi delle suddette valli.



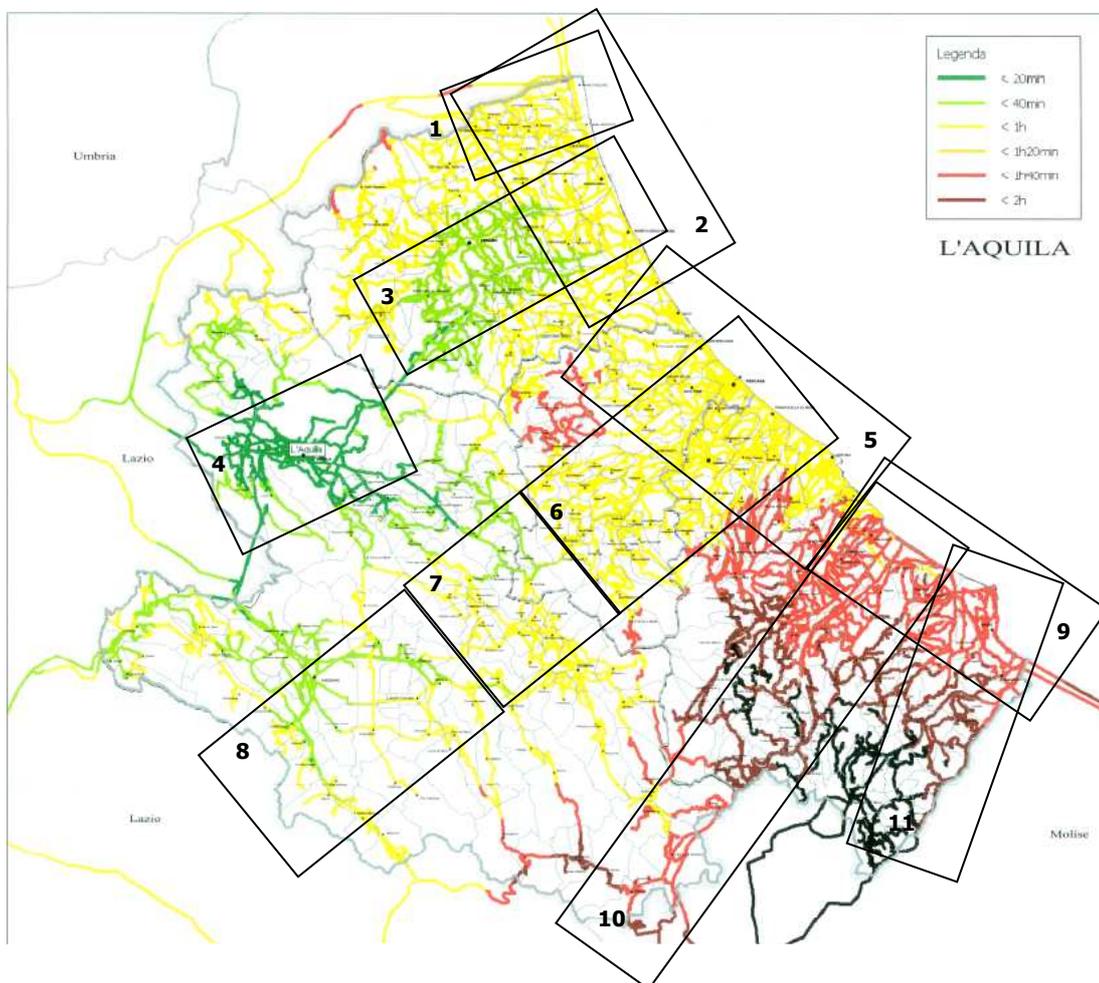
Accessibilità all’area urbana di Teramo: Sovrapposizione degli Ambienti Insediativi Locali alle isocrone. (Fonte: elaborazione)



## SINTESI DEL PRIT

Analizzando le condizioni cronometriche di accessibilità alla “Costellazione Aquilana” emerge una particolare coesione con l’area collinare della “Trasversale Teramana” e con quella settentrionale del “Bacino del Fucino”.

Per gli AIL 9, 10 e 11 i tempi di accesso si protraggono ben oltre i 90 min con punte di 120 min quando si prendono in considerazione la media valle del Sangro e del Trigno.



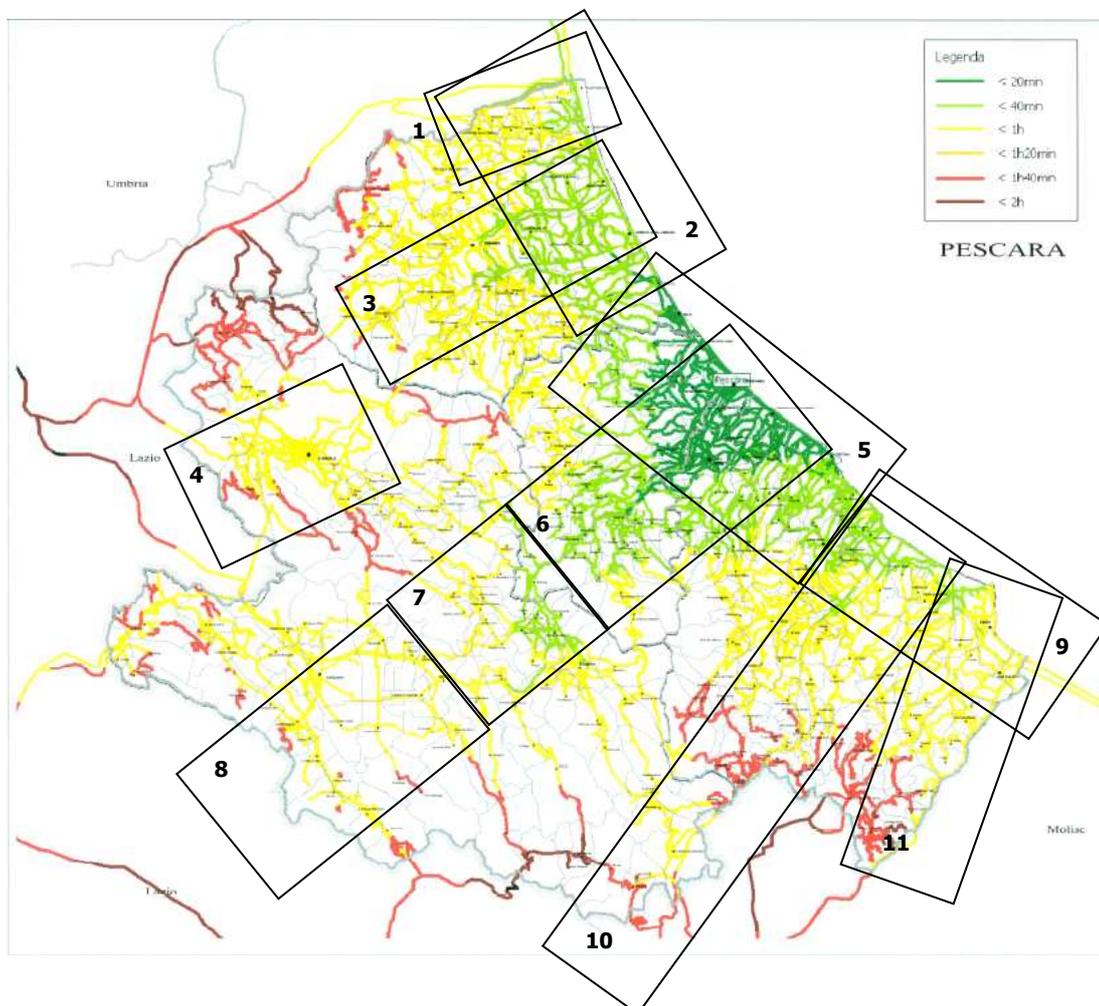
Accessibilità all’area urbana di L’Aquila: Sovrapposizione degli Ambienti Insediativi Locali alle isocrone. (Fonte: elaborazione).



## SINTESI DEL PRIT

L'accessibilità alla "Costa Pescara e Teatina" è buona da tutti gli ambienti insediativi regionali.

Tale ambito risulta particolarmente coeso, sia con i tre Ambienti Insediativi Locali costieri, sia con la "Valle del Pescara" e la "Conca di Sulmona", mentre le medie valli del Sangro e del Trigno evidenziano tempi di percorrenza più elevati che si attestano intorno ai 90'.

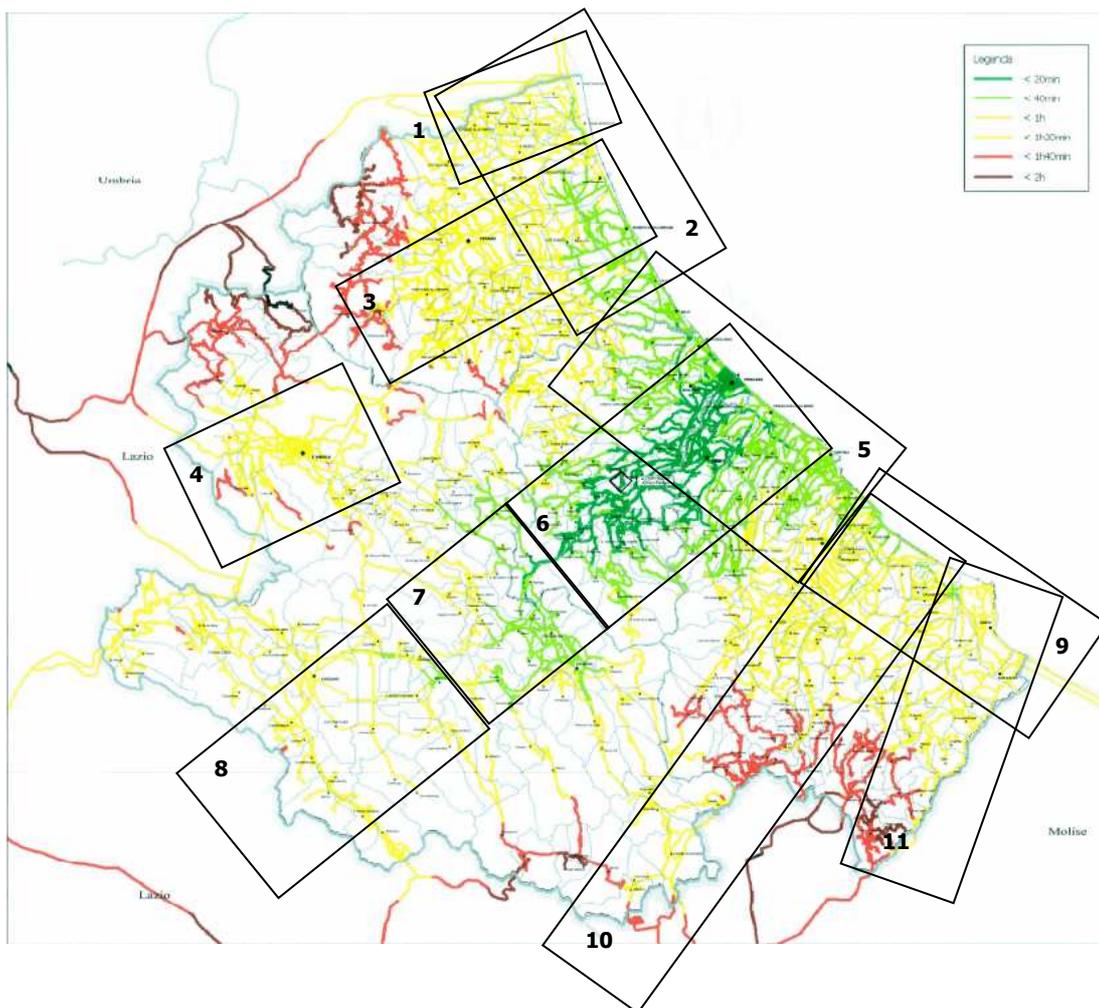


Accessibilità all'area urbana di Pescara: sovrapposizione degli Ambienti Insediativi Locali alle isocrone. (Fonte: elaborazione)



## SINTESI DEL PRIT

Le medesime considerazioni possono essere fatte per la "Valle del Pescara" a seguito dei risultati emersi in conseguenza della redazione del grafico di rete isocronometrico.



Accessibilità all'area urbana di Chieti: sovrapposizione degli Ambienti Insediativi Locali alle isocrone. (Fonte: elaborazione)

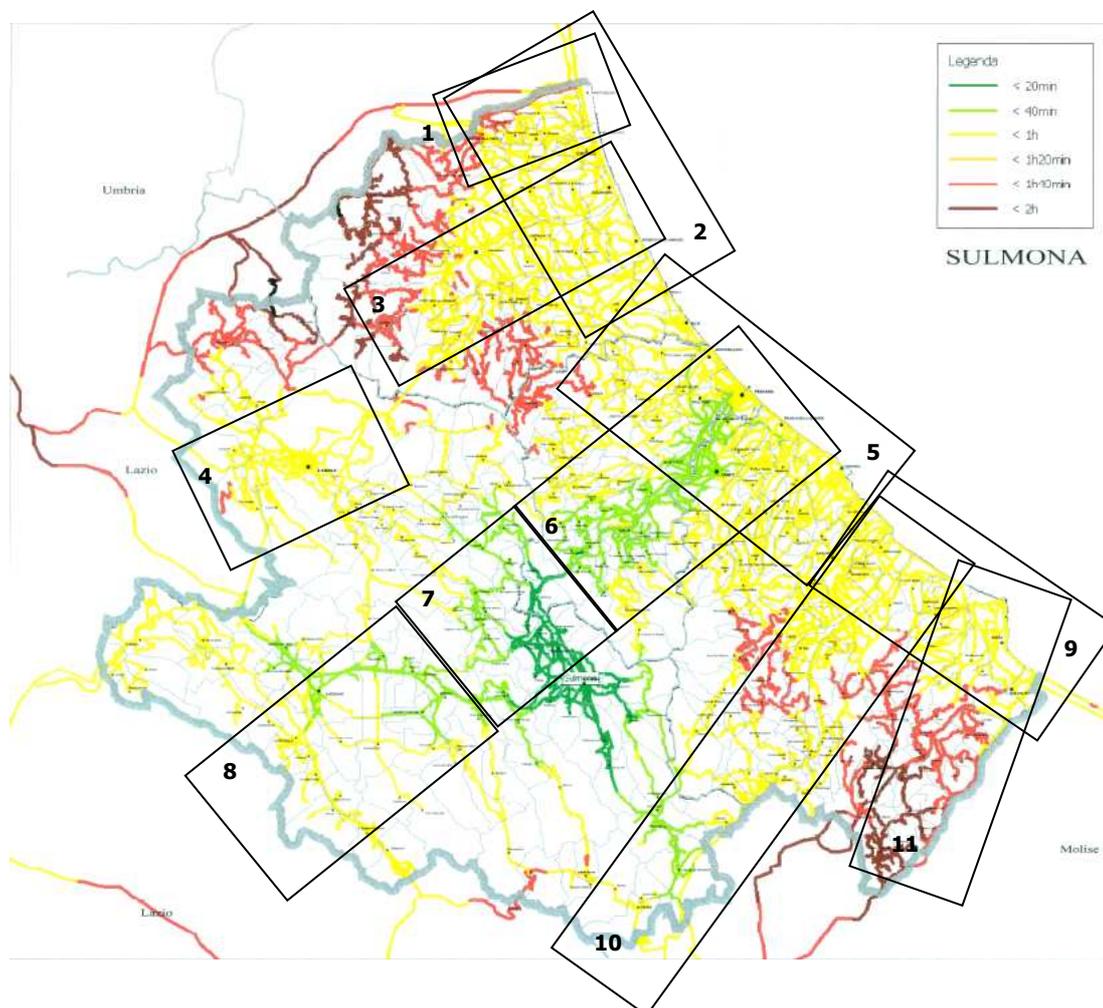
Analizzando le condizioni cronometriche di accessibilità alla "Conca di Sulmona" emerge una coesione con entrambe gli ambienti insediativi che



## SINTESI DEL PRIT

completano la trasversale romana (Val Pescara e Bacino del Fucino), ma ciò che colpisce l'occhio dell'osservatore è l'evidente relazione con l'alta valle del Sangro.

Diversamente, più complessi sono i rapporti cronometrici con la media valle del Sangro e l'alta valle del Trigno (per accedere a Sulmona quest'ultima richiede tempi di percorrenza che rasentano le 2h).



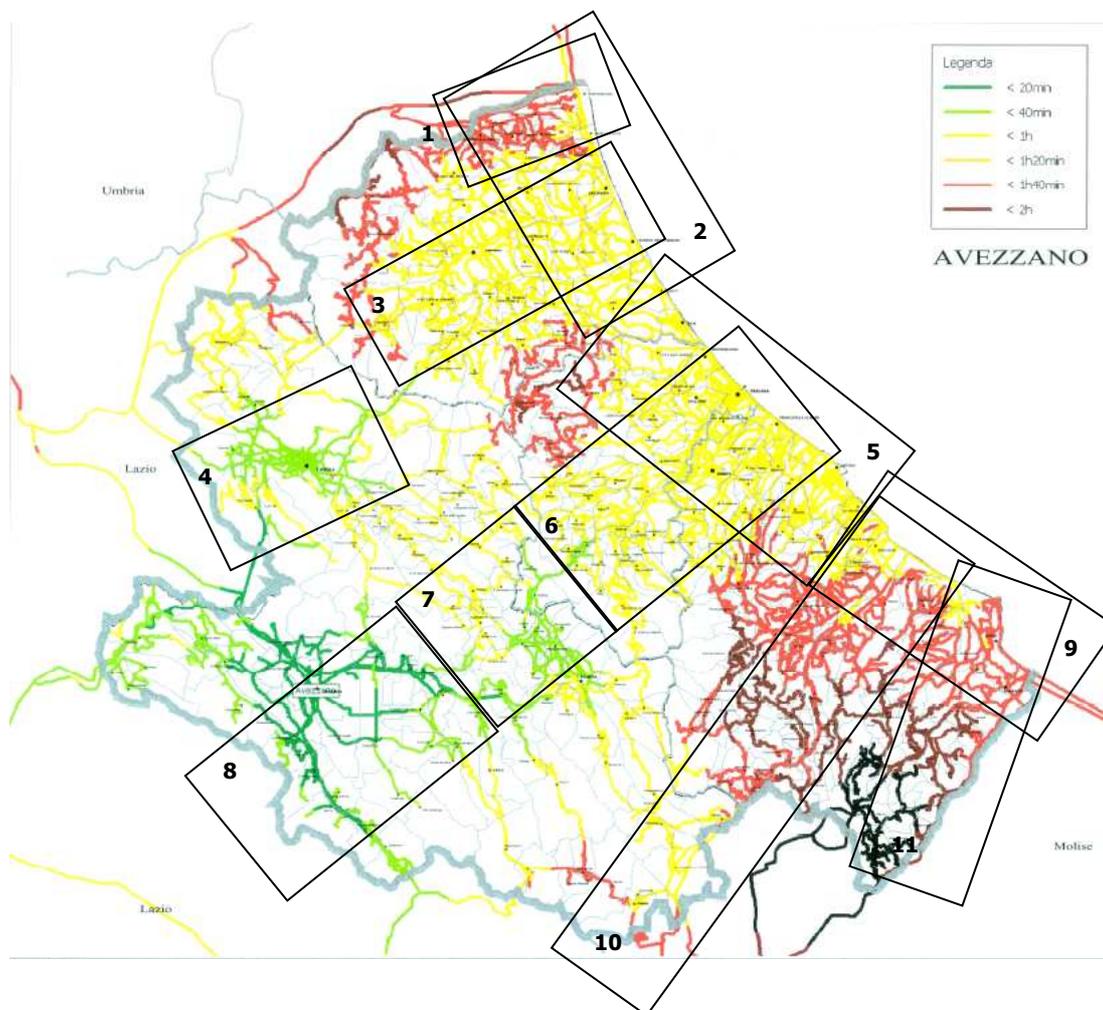
Accessibilità all'area urbana di Sulmona: sovrapposizione degli Ambienti Insediativi Locali alle isocrone. (Fonte: elaborazione)



## SINTESI DEL PRIT

Anche l'accessibilità al "Bacino del Fucino" presenta una progressiva coesione con entrambe gli ambienti insediativi che completano la trasversale romana (Conca di Sulmona e Val Pescara), ma è altrettanto pregevole anche il collegamento con la Trasversale Teramana e, ancor di più, con la Costellazione Aquilana.

Tuttavia, si rilevano tempi estremamente elevati in accesso dalla Trasversale del Tronto, dalla media e bassa Val di Sangro e da tutta la trasversale del Trigno (con tempi di percorrenza anche superiori alle 2h).

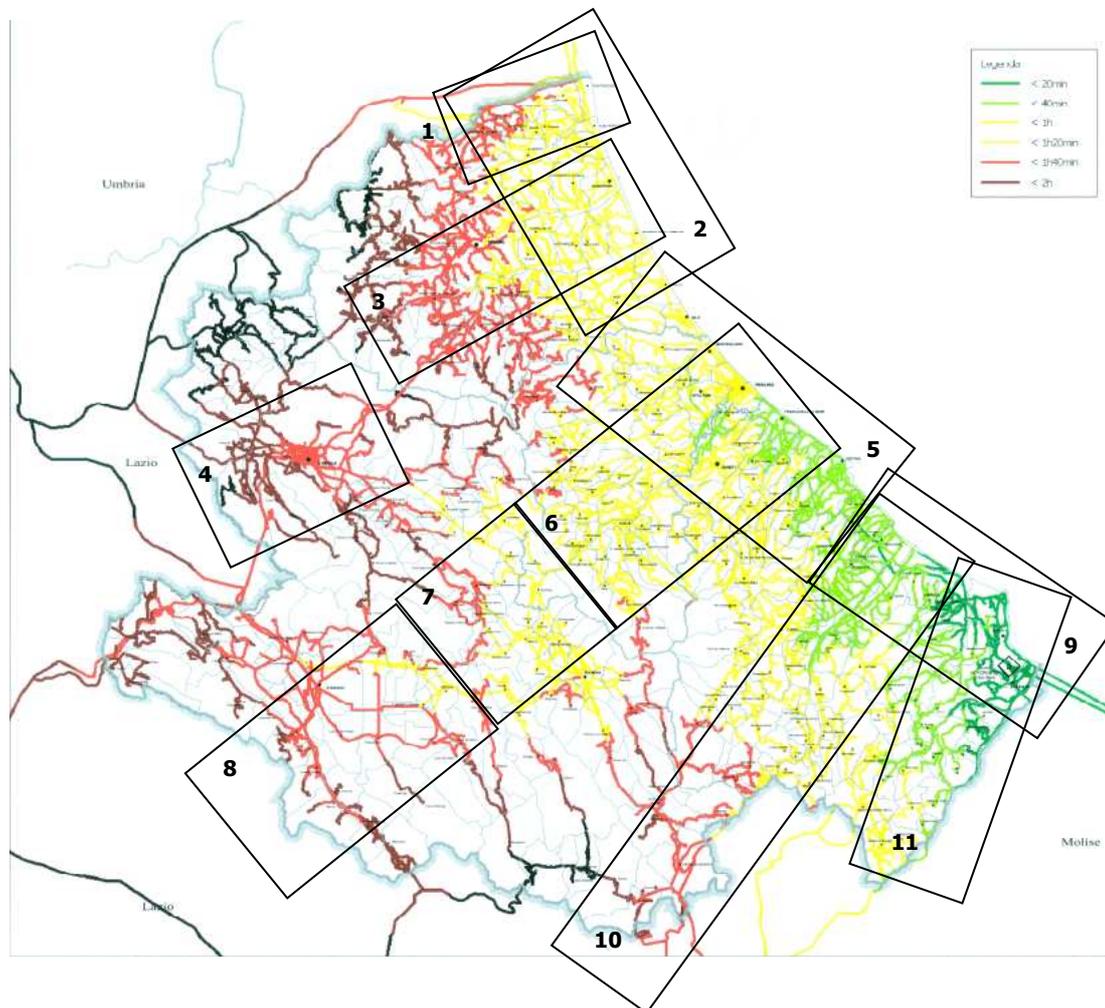




## SINTESI DEL PRIT

Accessibilità all'area urbana di Avezzano: sovrapposizione degli Ambienti Insediativi Locali alle isocrone. (Fonte: elaborazione)

Per quanto concerne la Costa Sangro-Vastese e la trasversale del Trigno è possibile rilevare una buona e progressiva accessibilità dai soli ambienti insediativi costieri.



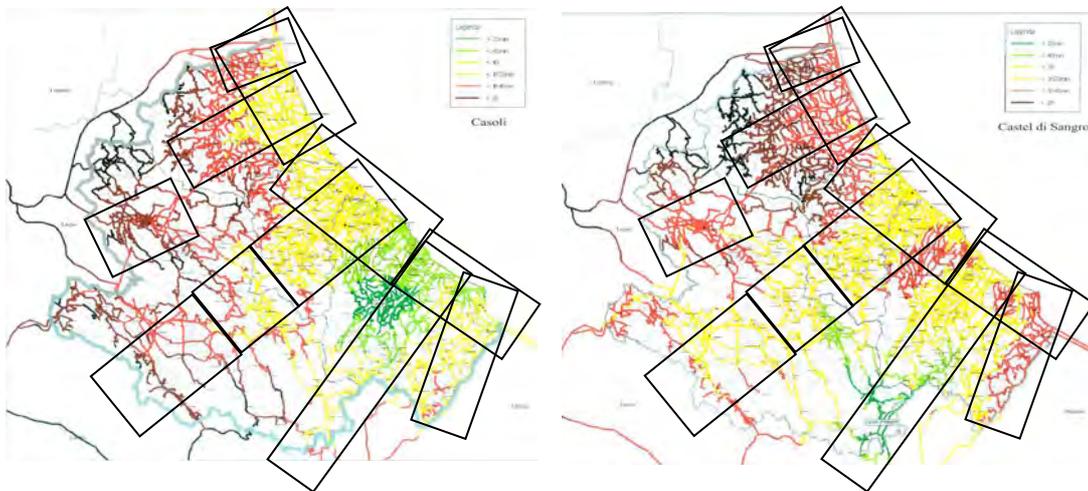
Accessibilità all'area urbana di Vasto-San Salvo: sovrapposizione degli Ambienti Insediativi Locali alle isocrone. (Fonte: elaborazione)



## SINTESI DEL PRIT

Infine, la Val di Sangro evidenzia una buona accessibilità, sia dagli ambienti insediativi costieri, sia dalla trasversale romana se si esclude il Bacino del Fucino.

Tuttavia, con altrettanta evidenza, emerge la mancanza di coesione con la vicina Valle del Trigno.



Accessibilità alle aree urbane di Casoli e di Castel di Sangro: sovrapposizione degli Ambienti Insediativi Locali alle isocrone. (Fonte: elaborazione)

### 1.5.3.2. Itinerari ferroviari

Più volte si è affermato, nel corso dell'analisi della mobilità, di voler giungere ad una duplice modalità di lettura delle prestazioni erogate dalla rete infrastrutturale:

- contributo al posizionamento competitivo della Regione Abruzzo all'intero dei mercati internazionali;
- contributo alla coesione dei sistemi insediativi e geo-economici abruzzesi.



## **SINTESI DEL PRIT**

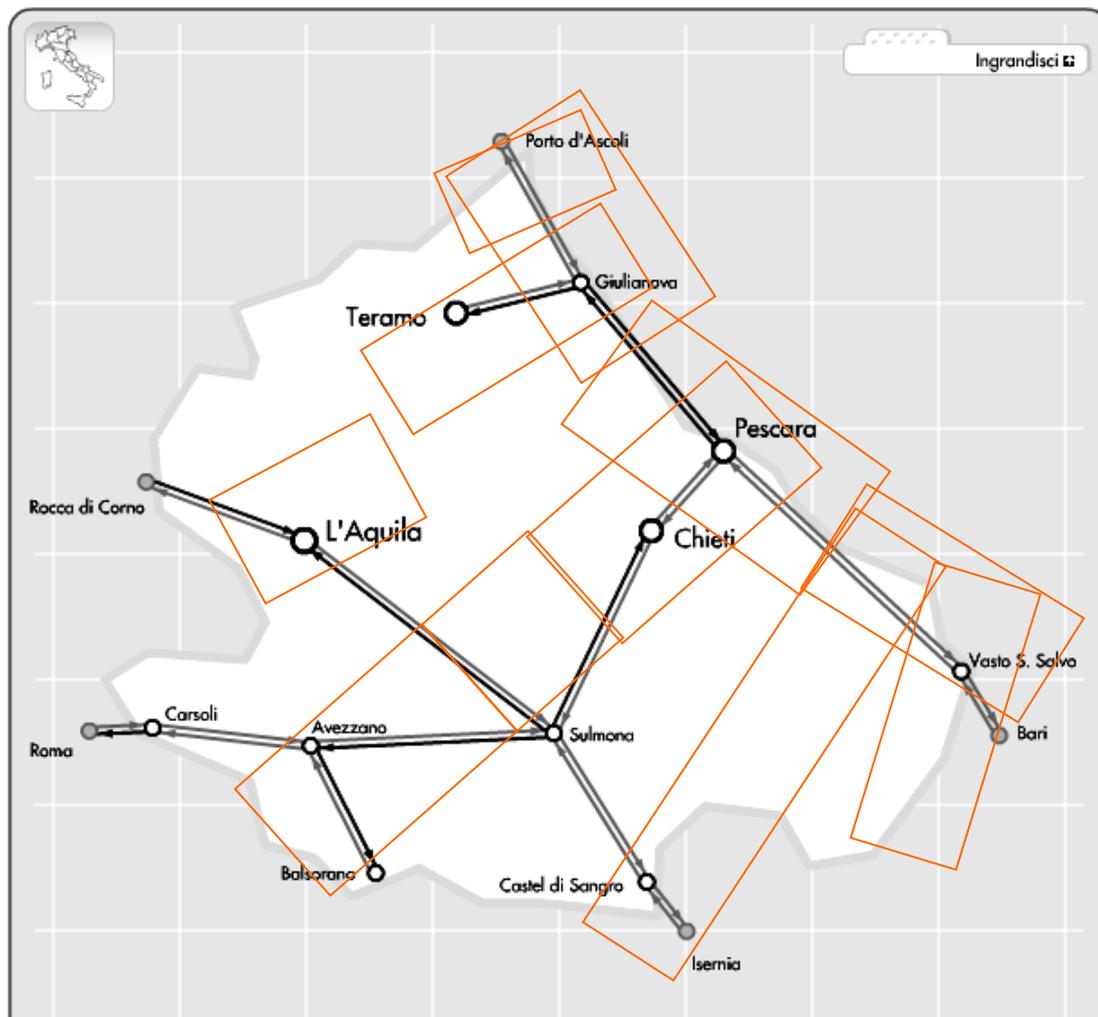
---

A partire da tale posizione, è del tutto evidente che la volontà di rilevare l'accessibilità interna al territorio abruzzese afferisca proprio al secondo punto.

Tuttavia, a differenza della modalità di trasporto stradale, quella ferroviaria, interessa solo limitate porzioni di territorio con una capillarità connessa alla quantità di fermate presenti lungo le linee. Se il contributo alla coesione offerto dalle infrastrutture stradali risulta prevalentemente misurabili attraverso parametri riconducibili ai tempi di percorrenza tra origine e destinazione, dal punto di vista ferroviario si ritiene necessario rilevare la capacità di interconnessione con il territorio tramite le stazioni e le fermate.



## SINTESI DEL PRIT



Accessibilità ferroviaria regionale: sovrapposizione degli Ambienti Insediativi Locali allo schema delle direttrici del trasporto ferroviario regionale di Trenitalia. (Fonte: Trenitalia, [www.viaggiatreno.it/viaggiatreno/vt.html](http://www.viaggiatreno.it/viaggiatreno/vt.html))

Facendo seguito a tali assunti, l'accessibilità ferroviaria regionale è stata rilevata sia attraverso la misurazione dei tempi di percorrenza sulla rete, sia tramite l'individuazione dei punti serviti all'interno degli Ambienti Insediativi Locali.



**SINTESI DEL PRIT**



Accessibilità ferroviaria regionale: schema delle fermate del servizio ferroviario regionale che serve tutti gli Ambienti Insediati Locali costieri. (Fonte: Trenitalia, [www.viaggiatreno.it/viaggiatreno/vt.html](http://www.viaggiatreno.it/viaggiatreno/vt.html))

Stazione d'arrivo	Ora d'arrivo	Ora di partenza
Alba Adriatica-Nereto-Controguerra	--:--	08:48
Giulianova	08:54	08:56
Roseto Degli Abruzzi	09:02	09:03
Pineto-Atri	09:09	09:10
Silvi	09:15	09:16
Montesilvano	09:21	09:22
Pescara Centrale	09:30	09:32
Pescara Porta Nuova	09:35	09:36
Pescara Tribunale	09:38	09:39
Francavilla Al Mare	09:44	09:45
Tollo-Canosa Sannita	09:49	09:50
Ortona	09:56	09:57
S. Vito-Lanciano	10:01	10:02
Fossacesia-Torino Di Sangro	10:08	10:09
Casalbordino-Pollutri	10:15	10:16
Porto Di Vasto	10:21	10:22
Vasto-S. Salvo	10:29	--:--

Accessibilità ferroviaria regionale: esempio di tempi di percorrenza del servizio ferroviario regionale (R12003) che serve capillarmente tutti gli Ambienti Insediati Locali costieri. (Fonte: Trenitalia, <http://orario.trenitalia.com>)



Accessibilità ferroviaria regionale: schema delle fermate del servizio ferroviario regionale che serve tutti gli Ambienti Insediati Locali della "trasversale romana". (Fonte: Trenitalia, [www.viaggiatreno.it/viaggiatreno/vt.html](http://www.viaggiatreno.it/viaggiatreno/vt.html))



**SINTESI DEL PRIT**

Stazione d'arrivo	Ora d'arrivo	Ora di partenza
Pescara Centrale	--:--	06:47
Pescara Porta Nuova	06:49	06:50
Chieti	07:06	07:08
Manoppello	07:15	07:19
Alanno	07:24	07:25
Scafa-S. Valentino-Caramanico Terme	07:28	07:29
Piano D'Orta Bolognano	07:34	07:35
Torre Dei Passeri	07:40	07:44
Tocco-Castiglione	07:50	07:51
Bussi	07:58	07:59
Popoli-Vittorito	08:03	08:04
Pratola Peligna	08:11	08:12
Sulmona	08:19	08:21
Collarmele	08:56	08:57
Celano-Ovindoli	09:05	09:06
Avezzano	09:16	09:17
Tagliacozzo	09:28	09:33
Carsoli	09:48	--:--

Accessibilità ferroviaria regionale: esempio di tempi di percorrenza del servizio ferroviario regionale (R7039) che serve capillarmente tutti gli Ambienti Insediativi Locali della "trasversale romana". (Fonte: Trenitalia, <http://orario.trenitalia.com>)



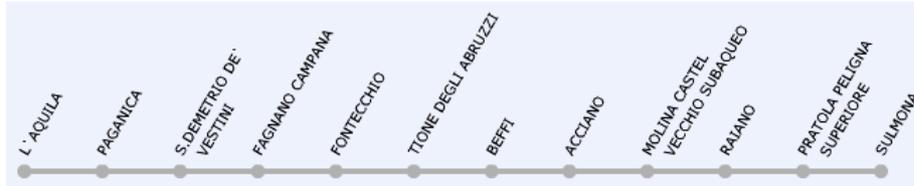
Accessibilità ferroviaria regionale: schema delle fermate del servizio ferroviario regionale che serve l'Ambiente Insediativo Locale della "trasversale teramana". (Fonte: Trenitalia, [www.viaggiatreno.it/viaggiatreno/vt.html](http://www.viaggiatreno.it/viaggiatreno/vt.html))

Stazione d'arrivo	Ora d'arrivo	Ora di partenza
Giulianova	--:--	13:58
Mosciano S. Angelo	14:04	14:05
Notaresco	14:08	14:09
Bellante-Ripattoni	14:12	14:13
Castellalto-Canzano	14:16	14:17
Teramo	14:22	--:--



**SINTESI DEL PRIT**

Accessibilità ferroviaria regionale: esempio di tempi di percorrenza del servizio ferroviario regionale (R3221) che serve capillarmente l'Ambiente Insediativo Locale della "trasversale teramana". (Fonte: Trenitalia, <http://orario.trenitalia.com>)



Accessibilità ferroviaria regionale: schema delle fermate del servizio ferroviario regionale che serve capillarmente gli Ambienti Insediativi Locali della "Costellazione aquilana" e della "Conca di Sulmona". (Fonte: Trenitalia, [www.viaggiatreno.it/viaggiatreno/vt.html](http://www.viaggiatreno.it/viaggiatreno/vt.html))

Stazione d'arrivo	Ora d'arrivo	Ora di partenza
L'Aquila	--:--	06:23
Paganica	06:29	06:30
S. Demetrio De' Vestini	06:37	06:38
Beffi	06:51	06:56
Acciano	07:02	07:03
Molina-Castelvecchio Subequo	07:09	07:15
Raiano	07:23	07:24
Pratola Peligna Superiore	07:29	07:30
Sulmona	07:35	--:--

Accessibilità ferroviaria regionale: esempio di tempi di percorrenza del servizio ferroviario regionale (R7089) che serve capillarmente gli Ambienti Insediativi Locali della "Costellazione aquilana" e della "Conca di Sulmona". (Fonte: Trenitalia, <http://orario.trenitalia.com>)



Accessibilità ferroviaria regionale: schema delle fermate del servizio ferroviario regionale che serve gli Ambienti Insediativi Locali della "Conca di Sulmona" e della "Trasversale del Sangro". (Fonte: Trenitalia, [www.viaggiatreno.it/viaggiatreno/vt.html](http://www.viaggiatreno.it/viaggiatreno/vt.html))



## SINTESI DEL PRIT

Stazione d'arrivo	Ora d'arrivo	Ora di partenza
Sulmona	--:--	11:00
Sulmona-Introdacqua	11:04	11:05
Campo Di Giove	11:30	11:31
Campo Di Giove Monte Maiella	11:36	11:37
Palena	11:46	11:47
Rivisondoli-Pescocostanzo	11:53	11:54
Roccaraso	11:58	11:59
Alfedena-Scontrone	12:15	12:16
Castel Di Sangro	12:23	--:--

Accessibilità ferroviaria regionale: esempio di tempi di percorrenza del servizio ferroviario regionale (R7483) che serve capillarmente gli Ambienti Insediativi Locali della "Conca di Sulmona" e della "Trasversale del Sangro". (Fonte: Trenitalia, <http://orario.trenitalia.com>)

### 1.5.4. Accessibilità a poli di gravitazione esterni agli Ambienti Insediativi Locali

Il presente paragrafo analizza l'accessibilità ai poli di gravitazione esterni agli Ambienti Insediativi Locali con particolare riferimento agli aspetti turistici: bacini sciistici e parchi. La misurazione è stata condotta evidenziando i tempi di spostamento sulla rete infrastrutturale attuale.

#### 1.5.4.1. Itinerari verso i bacini sciistici principali

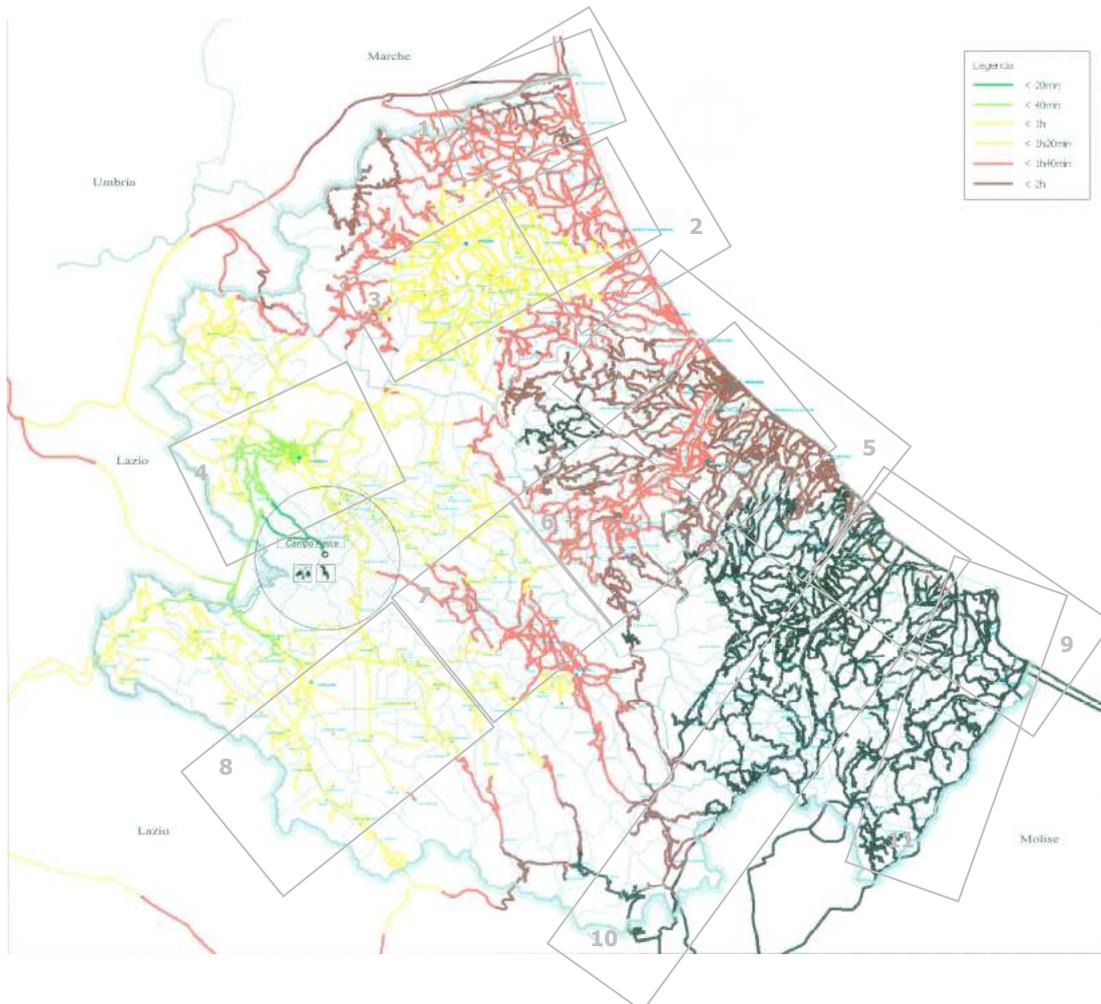
Dalle simulazioni isocronometriche riportate graficamente negli elaborati menzionati in testa al paragrafo è possibile affermare che:

- Roccaraso gode di una buona accessibilità (minore di 60') da parte di tutti gli Ambienti Insediativi Locali collocati lungo la "trasversale romana" e la media ed alta valle del Sangro, mentre da L'Aquila e da Teramo i tempi di percorrenza si attestano rispettivamente intorno ai 90' e alle 2h;
- Campo Imperatore risulta facilmente accessibile da tutti i comuni della "Costellazione Aquilana" e delle trasversali teramana e romana con



## SINTESI DEL PRIT

esclusione dell'ambiente costiero, mentre dalla collina e dalla montagna teatine si registrano tempi di percorrenza che superano le 2h;



Accessibilità al bacino sciistico di Campo Felice: sovrapposizione degli Ambienti Insediativi Locali alle isocrone.  
(Fonte: elaborazione)

- l'accessibilità a Campo Felice evidenzia tempi di spostamento che agevolano in primo luogo i comuni della "costellazione aquilana" ed in seconda istanza quelli della trasversale teramana e del Bacino del



## **SINTESI DEL PRIT**

---

Fucino, ma da tutti gli altri ambienti insediativi, ed in particolare quelli teatini, i minuti primi superano le 120 unità;

- Passo Lanciano esprime una buona accessibilità da quasi tutti gli Ambienti Insediativi Locali, con particolare riferimento ai comuni della Val Pescara che impiegano meno di 40', ma difetta nei confronti dell'ambito teramano e di quello montano al confine con il Molise (tempi superiori ai 90').

Più selettiva risulta essere la migrazione verso Ovindoli e Prati di Tivo.

Se Ovindoli registra tempi di percorrenza discreti da parte dei soli ambienti ricadenti nella provincia dell'Aquila, ai quali si aggiunge Teramo con la sua corona di comuni, Prati di Tivo assume il medesimo comportamento nei confronti degli ambienti teramani con buona accessibilità anche da parte dei comuni appartenenti alla costellazione aquilana.

### 1.5.4.2. Itinerari verso i parchi e le riserve

Se i luoghi e i manufatti che hanno determinato della storia d'Abruzzo si attestano prevalentemente nei pressi di porzioni di territorio che evolvendosi hanno generato le aree urbane e periurbane riconosciute come Ambienti Insediativi Locali, è altresì vero che, specularmente, i territori che hanno salvaguardato le proprie caratteristiche di naturalità sono quelli prevalentemente esterni a tali AIL.

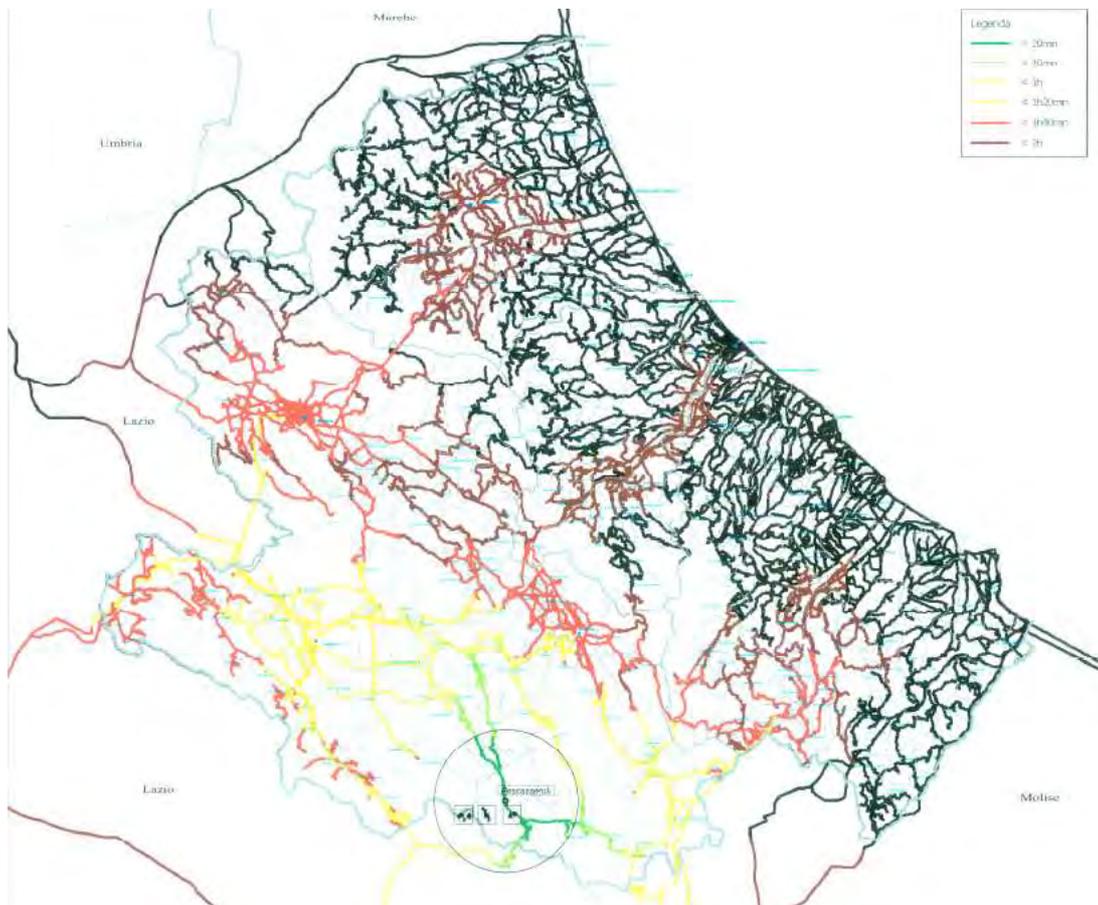
Secondo tale logica sono state rilevate le condizioni di accesso ai presidi dei Parchi Nazionali e Regionali con la consapevolezza che l'accesso massivo di mezzi privati in tali contesti può essere deleterio nei confronti degli equilibri degli habitat.



## SINTESI DEL PRIT



I Parchi naturali nella Regione Abruzzo. (Fonte: [www.concapeligna.it](http://www.concapeligna.it))



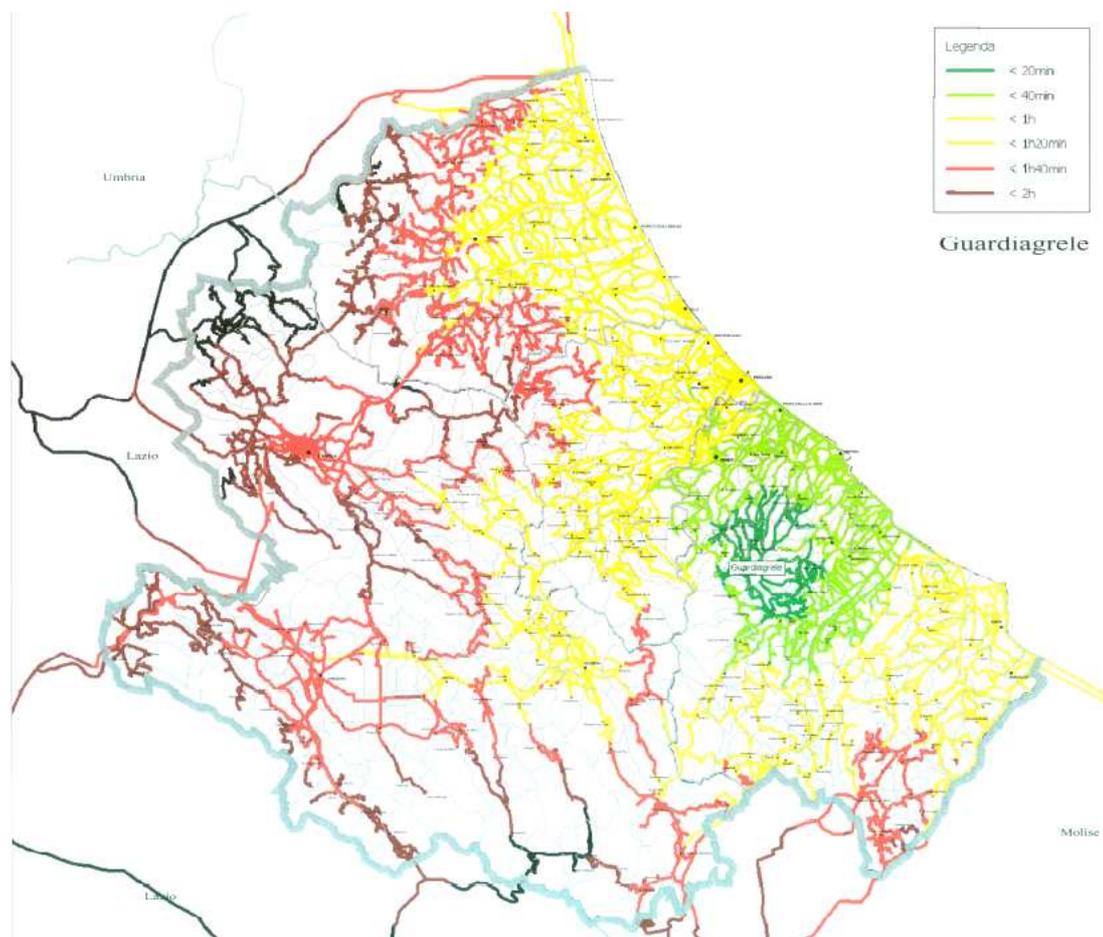
Accessibilità al Parco Nazionale d'Abruzzo (Pescasseroli): isocrone. (Fonte: *elaborazione*)



## SINTESI DEL PRIT

Il Parco Nazionale d'Abruzzo ha sede a Pescasseroli che registra una discreta accessibilità dal Bacino del Fucino, ma i tempi di percorrenza dalla Conca di Sulmona e da l'Aquila si attestano attorno ai 90' e superano le 2 ore quando si fa riferimento agli altri ambienti insediativi locali.

Il Parco Nazionale del Gran Sasso e Monti della Laga ha sede ad Assergi e pertanto la descrizione dell'accessibilità è analoga a quanto descritto in riferimento al bacino sciistico di Campo Imperatore.



Accessibilità al Parco Nazionale della Maiella (Guardiagrele): isocrone. (Fonte: elaborazione)



## **SINTESI DEL PRIT**

---

Il Parco Nazionale della Maiella ha sede a Guardiagrele e registra una buona accessibilità da tutti gli ambienti insediativi locali con tempi inferiori ad un ora con la sola eccezione del Bacino del Fucino e della costellazione aquilana ai quali sono ascrivibili tempi che si attestano sui 90'.

Il Parco naturale regionale Velino-Sirente ha sede a Rocca di Mezzo e pertanto la descrizione dell'accessibilità è analoga a quanto descritto in riferimento al bacino sciistico di Ovindoli.

### **1.6. I PROBLEMI DELLA SICUREZZA**

La rete stradale della regione Abruzzo presenta problemi relativi alla sicurezza stradale causati da svariati fattori, che possono essere considerati in parte assimilabili alla rete nazionale, in parte legate alle condizioni specifiche della regione.

In Italia, con la legge 144/1999, è stato istituito il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS) il quale è il documento – base per le amministrazioni di ogni livello in materia di sicurezza sulle strade. Esso consiste in un "sistema articolato di indirizzi, di misure per la promozione e l'incentivazione di piani e strumenti per migliorare i livelli di sicurezza da parte degli enti proprietari e gestori di reti stradali, di interventi (infrastrutturali, di prevenzione e controllo, normativi e organizzativi), di strumenti per migliorare la conoscenza dello stato della sicurezza stradale e della sua evoluzione". Il Piano è finalizzato a creare le condizioni per una mobilità sicura e sostenibile, riducendo il drammatico tributo di vittime imposto quotidianamente dagli incidenti stradali e gli ingenti costi sostenuti dallo Stato, dal sistema delle imprese e dalle famiglie a causa di tali incidenti. L'obiettivo di riferimento recepisce le indicazioni del secondo programma per



## **SINTESI DEL PRIT**

---

la sicurezza stradale elaborato dalla Commissione europea: riduzione del 40% del numero di morti e feriti entro il 2010. Per quanto riguarda l'Italia ciò significa ridurre il numero annuo delle vittime degli incidenti stradali di 2.700 morti (nell'ultimo periodo sono morte mediamente oltre 6.500 persone ogni anno) e di 120.000 feriti (attualmente sono più di 290.000). In questo modo il costo sociale degli incidenti stradali (che per l'anno 1997 è stato stimato in 42.000 miliardi) si ridurrebbe dell'ordine di 12.000 miliardi/anno rispetto alle condizioni attuali e di 24.000 miliardi/anno rispetto ai livelli che sarebbero raggiunti se proseguissero le tendenze in atto.

In conseguenza anche gli strumenti di pianificazione, posti in atto dalla Regione Abruzzo (Centro Abruzzese di Monitoraggio della Sicurezza Stradale – CRAMOS - Delibera G.R. n.1199 del 15/12/2003) non potranno prescindere dall'obiettivo di una riduzione del 40% del numero dei feriti e dei decessi conseguenti ai sinistri stradali (la Comunità Europea ha approvato una Direttiva in cui si corregge tale obiettivo al 50%, ritenendo un decremento medio del 5% in 10 anni ampiamente raggiungibile dagli Stati membri, dunque anche in Italia dovremo adeguarci a tale soglia "virtuosa").

L'azione, già intrapresa dalla Regione Abruzzo, prevede di procedere organicamente verso il programma della sicurezza stradale tramite fasi successive di rilievo degli incidenti stradali, analisi dei dati, pianificazione delle azioni correttive, monitoraggio delle azioni messe in atto, infine dei risultati conseguiti.

Con Direttiva 2008/96/CE la l'Unione Europea ha normato le attività di analisi per la sicurezza stradale che entro il 31/12/2010 dovranno essere recepite dal Governo Italiano e entro i successivi 12 mesi dovranno trovare applicazione.



## **SINTESI DEL PRIT**

---

Una particolare attenzione dovrà essere posta anche verso le recenti ed innovative applicazioni di ITS (Intelligent Transport Systems). Gli ITS che, in una prospettiva ormai prossima, sono uno strumento fondamentale per il governo della mobilità e per la sicurezza stradale, nascono dall'applicazione delle tecnologie informatiche e delle telecomunicazioni ai sistemi di trasporto. Gli ITS raccolgono, elaborano, gestiscono e trasmettono dati relativi ai veicoli, allo stato delle infrastrutture e utenti integrandoli tra loro in modo "intelligente". Questo permette di affrontare i problemi legati alla domanda e offerta di mobilità in modo organico e unitario, incrementando la sicurezza e l'efficienza del trasporto ed allo stesso tempo è possibile ridurre l'impatto ambientale e migliorare la qualità della vita degli utenti. Naturalmente l'obiettivo di sicurezza attiva, può essere raggiunto con il coinvolgimento di una platea di attori pubblici e privati, certamente più ampia di quella prevista per il CRAMOS.

### **1.7. L'INTEGRAZIONE MODALE E LA LOGISTICA**

Di seguito si riportano le indicazioni progettuali contenute negli studi sviluppati nel corso dell'iniziativa per la realizzazione dell'Interporto Chieti – Pescara, nonché la situazione realizzativa del complesso delle infrastrutture logistiche regionali.

#### **1.7.1. Individuazione di un bacino di utenza logistico - intermodale per l'area dell'Adriatico centrale.**

Le due Soc. interporto Marche S.p.A. ed interporto Val Pescara S.p.A. hanno sviluppato lo studio in epigrafe finalizzato alla definizione di un programma comune, tra le due regioni, al fine di concordare una rete logistica integrata pluri - regionale.



## **SINTESI DEL PRIT**

---

Si riporta di seguito la sintesi con l'indicazione delle principali risultanze dello stesso.

### Finalità dello studio

Con lo studio le società Interporto Marche S.p.A. ed Interporto Val Pescara S.p.A. hanno inteso verificare l'entità del comune bacino macro-regionale dell'Adriatico Centrale, al fine di dimensionare ed integrare i rispettivi programmi di investimento relativi alla fase di realizzazione, nonché alla successiva fase di gestione.

### **1.7.2. Metodologia seguita**

Nel percorso metodologico-operativo utilizzato sono stati innanzitutto analizzati e verificati:

- l'estensione del bacino di pertinenza attraverso la distribuzione della domanda e dell'offerta di trasporto merci (attuali e future);
- la collocazione del bacino rispetto alla rete logistica nazionale e al sistema delle infrastrutture di trasporto;
- la coerenza con le previsioni di tutti gli strumenti di programmazione a livello nazionale e regionale.

In particolare è stato elaborato un quadro dei principali fattori socio-economici e produttivi, comprendente la struttura territoriale del sistema produttivo e gli ambiti di concentrazione della domanda di trasporto, nonché il trend della produzione nel periodo più recente.

Parallelamente è stato elaborato un quadro del sistema di trasporto, sotto il profilo della dotazione delle infrastrutture logistiche, delle reti di trasporto e del traffico merci.



## **SINTESI DEL PRIT**

---

Entrambi i quadri sono il risultato di una elaborazione complessa effettuata interrelando i risultati delle seguenti analisi:

- analisi delle caratteristiche del bacino sotto il profilo infrastrutturale ed economico-territoriale;
- rielaborazione mirata dei dati statistici e loro disaggregazione territoriale;
- sintesi intersettoriale;
- valutazioni finalizzate agli obiettivi della ricerca.

Circa l'origine dei dati elementari, per quanto riguarda gli aspetti economici sono stati utilizzati i Censimenti ISTAT e le statistiche del Centro Studi della Confindustria; per quanto riguarda gli aspetti trasportistici, sono stati utilizzati i dati quantitativi prodotti e verificati dalle F.S. S.p.A. (Unità di Logistica e Trasporto Merci - Funzione Osservatorio di Mercato e Strategia di Prodotto), che si riferiscono al traffico terrestre delle sole merci secche, mentre i dati relativi al traffico marittimo, citati ma non computati, sono di fonte ISTAT.

Infine per quanto riguarda, in particolare, le previsioni programmatiche in materia di infrastrutture di trasporto sono state utilizzate le informazioni contenute nei Piani Trasporti delle Regioni del bacino (Marche, Umbria, Abruzzo).

Sulla base delle valutazioni precedenti è stata inoltre elaborata una simulazione della domanda di trasporto, convenzionale e intermodale, al fine di delineare una soluzione ottimale per:

- una razionalizzazione della rete infrastrutturale esistente, da realizzare attraverso una selezione degli impianti logistici esistenti e una conseguente concentrazione della domanda;



## **SINTESI DEL PRIT**

---

- una riduzione del consumo di territorio, con particolare riferimento ai centri abitati maggiormente danneggiati da localizzazioni infrastrutturali incompatibili con le funzioni urbane;
- un sistema logistico più efficace che tenga conto della limitata disponibilità di risorse economiche da destinare agli investimenti per infrastrutture.
- una ricerca delle sinergie sviluppabili con le grandi infrastrutture di trasporto e in particolare con i principali porti.

### **1.7.3. Principali risultati dello studio**

Lo studio ha individuato la necessità, nell'Adriatico Centrale, di ottimizzare le attività di progetto al fine di migliorare la risposta alle esigenze del mercato.

La ricerca ha anche ben evidenziato l'esistenza di un grande bacino per l'intermodalità delle merci che comprenda le intere regioni delle Marche, dell'Abruzzo, del Molise e una parte dell'Umbria, con una identificazione ben chiara della sua estensione territoriale e delle sue interrelazioni produttivo-infrastrutturali, tale da non consentire uno smembramento delle sue parti e una sua riaggregazione con altri bacini interportuali vicini.

A verifica delle condizioni minime di funzionamento, dall'esame dei dati si individua, in particolare, uno standard minimale di bacino interportuale che risulta ampiamente soddisfatto dall'estensione geografica ed economica dell'Adriatico Centrale.

Ne consegue che il bacino in questione può dar vita a un sistema interportuale articolato su due poli, in relazione alla sua configurazione



## **SINTESI DEL PRIT**

---

geografica, opportunamente integrati nelle rete logistica complessiva distribuita in Interporti, Centri Intermodali Merci e Autoporti.

Un ruolo importante verrà perciò giocato dai centri merci e dagli autoporti che possono fungere da collettori di alimentazione del grande flusso di traffico dei due centri interportuali di Jesi (AN) e Manoppello (PE).

L'articolazione in due poli interportuali richiede una maggiore attenzione in fase di progettazione, al fine di raggiungere una sufficiente complementarità nelle strutture e nelle funzioni.

I vantaggi della soluzione bipolare proposta si concretizzano in una molteplicità di aspetti tra i quali ricordiamo di seguito i principali:

- maggiore flessibilità di due strutture intermodali integrate, di media grandezza, in relazione alla possibilità di diversificare la specializzazione dell'offerta, adeguandosi alle specifiche esigenze della produzione;
- maggiore opportunità di attrazione del trasporto combinato, a seguito della migliore diffusione delle infrastrutture su un territorio che presenta un tessuto produttivo vario e diversificato, quindi predisposto all'intermodalità.

Fra le conseguenze positive del progetto di riordino emerge l'opportunità di promuovere la valorizzazione di alcuni scali ferroviari, con possibilità di ricaduta economica sulle ferrovie, sulle società di promozione del progetto interportuale e con la riqualificazione urbanizzazione delle aree interessate.

Questi sono stati i criteri generali ispiratori per la progettazione dell'interporto che si è sviluppata in più fasi evolutive per tre quinquenni, dal 1991 al 2006.



#### **1.8. DEFINIZIONE DELLA DOMANDA FUTURA DI MOBILITÀ STRADALE**

A partire dalla rete stradale allo stato attuale e degli interventi infrastrutturali previsti in esercizio al 2010 si sono definiti due scenari infrastrutturali di riferimento (Scenario Attuale, ovvero all'atto della rilevazione, e Scenario 2010). Dal punto di vista della domanda, la matrice degli spostamenti su trasporto privato (leggero e pesante) allo stato attuale era già disponibile come esito intermedio del Report 2 del PRIT, e si è pertanto proceduto alla sua proiezione futura (al 2010 ed al 2020). Sono stati così costruiti 5 scenari per la modellizzazione dell'interazione domanda/offerta, risultanti dalla combinazione degli assetti infrastrutturali di riferimento e delle relative matrici di domanda:

1. Scenario Rete Infrastrutturale Attuale + Domanda Attuale
2. Scenario Rete Infrastrutturale Attuale + Domanda al 2010
3. Scenario Rete Infrastrutturale Attuale + Domanda al 2020
4. Scenario Rete Infrastrutturale al 2010 + Domanda al 2010
5. Scenario Rete Infrastrutturale al 2010 + Domanda al 2020

Gli scenari futuri sono stati così composti al fine di valutare la tenuta della rete attuale negli assetti futuri di domanda (Scenari 2 e 3, di tipo "do-nothing"), nonché gli equilibri domanda/offerta nella configurazione infrastrutturale tendenziale, rispetto alla domanda prevista all'epoca di entrata in esercizio della rete di progetto (2010) e nel decennio seguente (2020).

La determinazione della domanda futura, svolta per entrambi gli orizzonti temporali relativamente ai mezzi leggeri ed ai mezzi pesanti, ha preso a



## **SINTESI DEL PRIT**

---

riferimento le matrici di spostamento biorarie (8.00-10.00) e diurne (7.00-20.00) già utilizzate per la definizione del precedente Report 2.

Le espansioni sono state effettuate utilizzando i dati di popolazione ed addetti dei Comuni dell'Abruzzo, e delle Regioni Italiane, i dati AISCAT relativi ai flussi sulle autostrade dell'Abruzzo, i flussi ai caselli autostradali della rete autostradale dell'Abruzzo.

### **1.8.1. Sintesi dei risultati della proiezione delle matrici (ORE 8-10)**

#### 1.8.1.1. Veicoli Leggeri (Ore 8-10)

Gli spostamenti totali, in ambito regionale, nelle due ore di punta, ammontano a 76.294 veicoli, nell'anno di rilevamento (2003), che vengono stimati all'anno 2010 pari a 84.330 ed all'anno 2020 pari a 96.461 veicoli, con un incremento annuo del 1,50 %.

#### 1.8.1.2. Veicoli Pesanti (Ore 8-10)

Gli spostamenti totali, in ambito regionale, nelle due ore di punta, ammontano a 7.819 veicoli, nell'anno di rilevamento (2003), che vengono stimati all'anno 2010 pari a 9.696 ed all'anno 2020 pari a 11.588 veicoli, con un incremento annuo del 3,10 %.

#### 1.8.1.3. Veicoli Leggeri (Ore 7-20)

Gli spostamenti totali, in ambito regionale, per la fascia oraria assimilabile all'intera giornata, ammontano a 468.544 veicoli, nell'anno di rilevamento (2003), che vengono stimati all'anno 2010 pari a 511.963 ed all'anno 2020 pari a 579.083 veicoli, con un incremento annuo del 1,35 %.



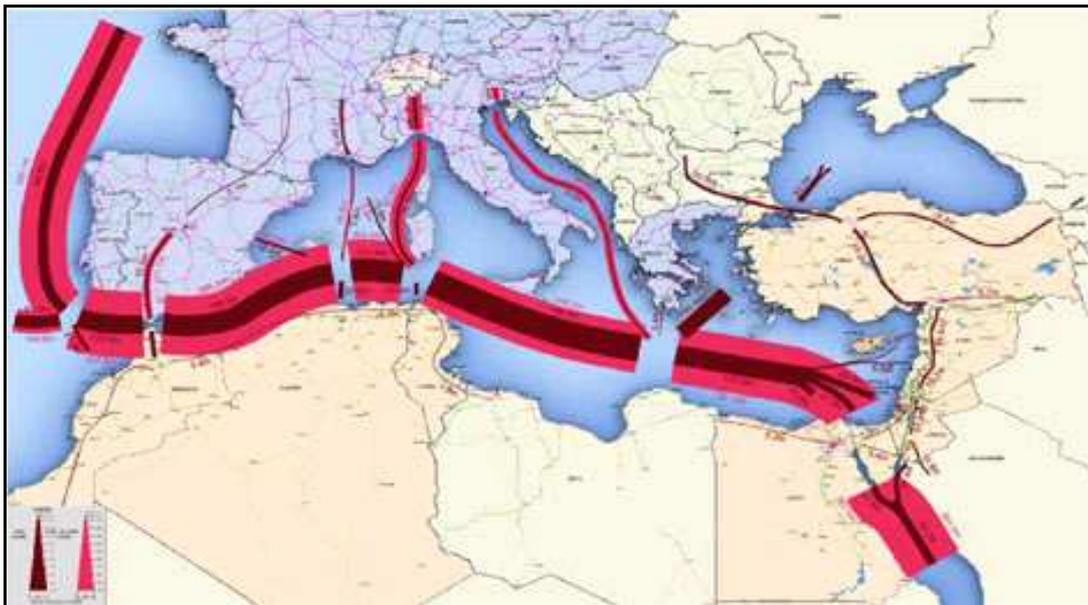
## SINTESI DEL PRIT

### 1.8.1.4. Veicoli Pesanti (Ore 7-20)

Gli spostamenti totali, in ambito regionale, per la fascia oraria assimilabile all'intera giornata, ammontano a 63.522 veicoli, nell'anno di rilevamento (2003), che vengono stimati all'anno 2010 pari a 76.705 ed all'anno 2020 pari a 90.279 veicoli, con un incremento annuo del 3,10 %.

### 1.8.2. **La domanda di mobilità per le merci**

In termini aggregati è possibile svolgere delle prime analisi



Proiezione al 2020 dei flussi di traffico nel Mediterraneo (escluso petrolio). *Fonte: Ministero delle Infrastrutture, 2007.*

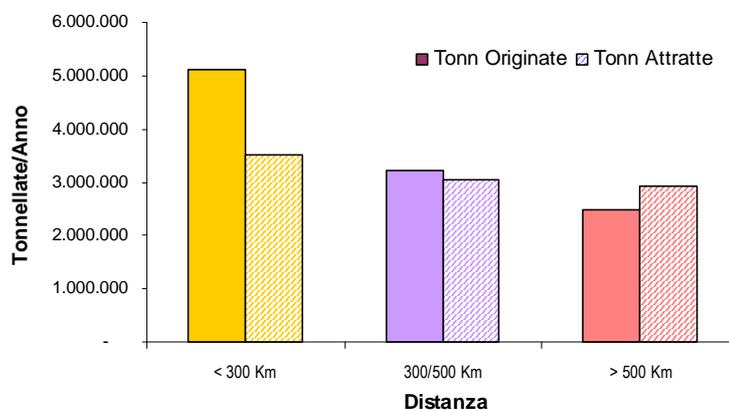
A partire dai dati, che l'Istat ha attualmente in pubblicazione sul suo sito, relativamente alla matrice del traffico merci a scala regionale, analizziamo il ruolo della Regione Abruzzo e le caratteristiche dei suoi scambi commerciali.



## SINTESI DEL PRIT

In termini assoluti, il bilancio delle merci è a favore delle merci generate, con un'eccedenza rispetto alle merci attratte pari al 15%. Analizzando le relazioni sulla base della distanza, si rileva che il traffico a breve raggio (entro i 300 Km) assorbe praticamente la metà delle merci prodotte in regione, mentre gli approvvigionamenti provengono da destinazioni mediamente più lontane (in particolare, con un +8% sulla classe oltre i 500 Km). Il dato può essere interpretato leggendo l'Abruzzo sia come luogo di produzione di risorse che come "approdo" di traffico a lungo raggio per la successiva trasformazione di prodotti destinati all'ambito delle regioni limitrofe.

Una quota molto consistente di traffico merci è costituita da quella interna alla regione, che ammonta a più di 17,5 milioni di tonnellate annue, contro le 20,3 del traffico di scambio con il resto del Paese.



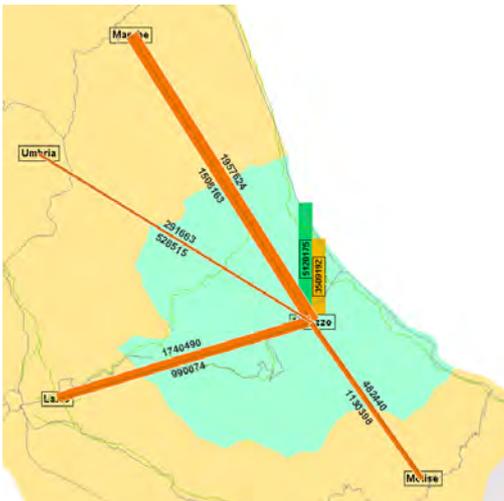
Merci Generate e Attratte dall'Abruzzo per classe di distanza

I flussi merci diretti all'esterno più consistenti sono quelli con le Marche, il Lazio, il Molise, l'Emilia-Romagna e la Lombardia (rispettivamente 1,95, 1,74, 1,13, 1,04 e 1,01 milioni di Tonn). La maggior quantità di merce proveniente

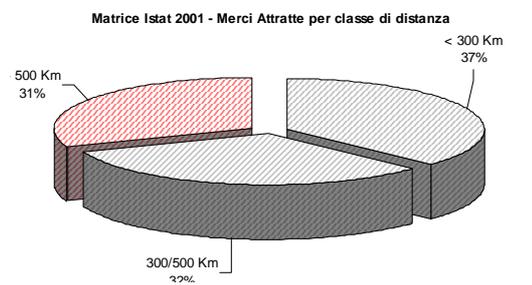
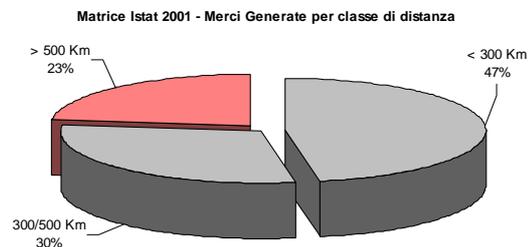
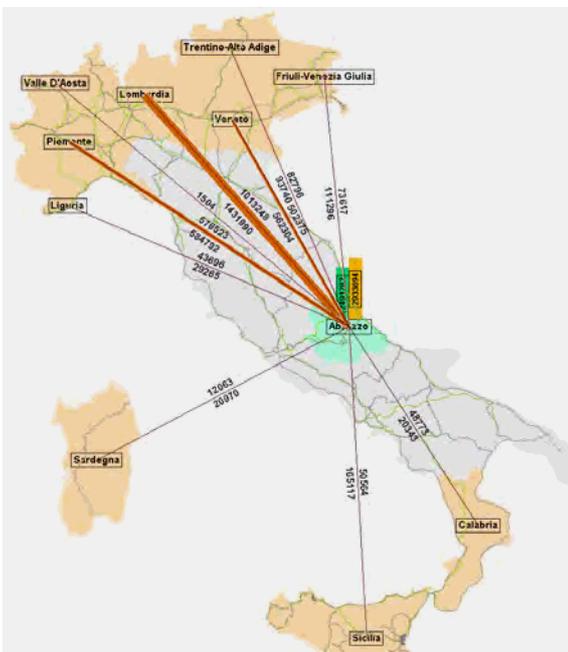


## SINTESI DEL PRIT

da fuori regione ha origine nelle Marche, in Lombardia, Emilia-Romagna e Lazio (con 1,51, 1,43, 1,03 e 0,99 Milioni di Tonn).



Linee di desiderio entro i 300 km (a sinistra) e tra i 300 e i 500km (a destra)



Mercati generate ed attratte dall'Abruzzo oltre i 500km. Fonte: ISTAT



### ***Le politiche dei trasporti e le ulteriori istanze di mobilità***

Il PRIT analizza e recepisce le politiche dei trasporti europea e nazionale, con particolare riferimento allo Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo (SSSE) ed ai Documenti di Strategia Nazionale (DSN), da cui il Quadro di Sviluppo Nazionale (QSN), che contribuiscono alla costruzione di una visione territoriale al futuro di riferimento per la programmazione regionale.

Accanto al recepimento di tali politiche si collocano le azioni in corso di realizzazione o semplicemente programmate sul territorio abruzzese da parte di piani generali o di settore vigenti alle varie scale: la lettura critica diretta alla pluralità degli interventi censiti seleziona quelli che hanno almeno una valenza di provinciale. In particolare, sono stati esplorati il Quadro di Riferimento Regionale, i Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale, i piani nel settore infrastrutture e trasporti, nonché i programmi di sviluppo del gruppo FS, ANAS, ecc.



## ***Il progetto di piano***

### **1.9. FINALITÀ DEL PRIT**

Le finalità del Piano Regionale Integrato dei Trasporti, vanno posti nel rispetto dei vincoli finanziari, normativi ed ambientali, in linea con le indicazioni del Piano Generale dei Trasporti, in relazione alla peculiarità del territorio e delle sue vocazioni di sviluppo sociale ed economico e nel rispetto delle indicazioni della programmazione nazionale e regionale.

In base all'art. 9 della LR152/1998, il PRIT deve realizzare un sistema integrato dei trasporti adeguato alle aspettative di sviluppo socio-economico come delineate nel Programma Regionale di Sviluppo e compatibili con le esigenze di tutela della qualità della vita.

Le "linee guida di indirizzo del PRIT" definiscono gli "obiettivi principali" e le "idee forza" su cui orientare le scelte di infrastrutturazione e le politiche di trasporto da perseguire nell'ambito della Regione Abruzzo.

#### **1.9.1. Gli "obiettivi principali" del P.R.I.T.**

Gli "obiettivi principali" definiscono il quadro esigenziale al quale riferire le strategie per la mobilità delle persone e delle merci, attraverso specifiche azioni che mirano alla razionalizzazione della dotazione infrastrutturale e all'erogazione dei servizi di trasporto.

Tali obiettivi sono identificabili secondo i punti che seguono:



## **SINTESI DEL PRIT**

---

1. garantire la piena accessibilità al sistema regionale e nazionale di trasporto per tutti i cittadini, con riduzione del gap infrastrutturale e di servizi, sia per le zone interne che per le aree a forte concentrazione demografica e di sviluppo;
2. riequilibrare la ripartizione modale della domanda di trasporto, sia di passeggeri che di merci, al fine di ottimizzare le condizioni di esercizio per ciascuna modalità, utilizzando pienamente il sistema delle infrastrutture esistenti;
3. individuare un modello di ridefinizione delle competenze delle Istituzioni e degli Enti che hanno potere sui trasporti;
4. riordino delle imprese di produzione del servizio di trasporto;
5. elevare gli standard di sicurezza per tutte le reti e per tutti i servizi di trasporto;
6. ottimizzare il sistema complessivo dei costi della mobilità pubblica e privata attraverso la valutazione del costo generalizzato del trasporto;
7. salvaguardare le particolari valenze ambientali, architettoniche e paesaggistiche del territorio attraverso idonee scelte modali di trasporto;
8. operare uno stretto collegamento con le politiche di sviluppo economico e sociale per adeguare le reti alle necessità produttive attraverso un Ufficio di Piano;
9. introdurre lo sviluppo delle reti immateriali di comunicazione, ed in generale sviluppare la telematica nei trasporti;
10. collegare le scelte infrastrutturali e gestionali ai bilanci e ai documenti finanziari di accompagnamento.



## **SINTESI DEL PRIT**

---

### **1.9.2. Le "idee forza" del P.R.I.T.**

Per il perseguimento degli obiettivi generali sovraesposti, l'architettura fondamentale del PRIT si deve basare su alcune idee forza che derivano da piani e programmi quadro (come il Documento Strategico Nazionale o il Quadro Regionale di Riferimento) e di settore (PGT, SNIT, ecc.), o previste in strumenti attuativi, programmatici e finanziari. Gli obiettivi specifici derivanti da tali riferimenti, analizzati nell'ambito dei capitoli 7 e 8, possono essere così schematizzati:

1. decongestionamento dell'asse di trasporto adriatico, soprattutto per la modalità stradale;
2. connessione della costa con le aree interne;
3. sviluppo degli assi di collegamento interni paralleli alla direttrice adriatica;
4. realizzazione delle connessioni mancanti del sistema regionale e dei sistemi locali di trasporto con le infrastrutture dello S.N.I.T.;
5. organizzazione del sistema ferroviario regionale sia infrastrutturale e sia gestionale;
6. integrazione modale e tariffaria di tutti i sistemi di trasporto ed informatizzazione della gestione del T.P.L.;
7. sviluppo delle relazioni di traffico marittimo ed aereo;
8. sviluppo della telematica nell'intero settore ed in particolare nel trasporto merci;
9. incremento della rete dei trasporti a fune con l'obiettivo di sviluppare ed integrare le zone interne e i centri turistici con le aree più fortemente sviluppate;
10. razionalizzazione e sviluppo della rete interportuale e dei centri merci ed in generale della logistica.



## SINTESI DEL PRIT

---

### 1.9.3. Un approccio trasversale.

Con i precedenti capitoli 2,3 del presente documento sono state analizzate le specifiche esigenze di mobilità emerse dal territorio, anche a seguito dei mutamenti che su di esso sono intervenuti negli ultimi tre quinquenni. L'indagine è stata orientata all'individuazione dei capisaldi del territorio abruzzese e all'individuazione della domanda e dell'offerta di mobilità di persone e merci. A partire dalla dotazione attuale di infrastrutture si è giunti al rilievo critico delle condizioni reali e cronometriche di accessibilità, anche attraverso l'esame dell'offerta e della domanda di trasporto, o più in generale di mobilità.

Facendo seguito ad una interpretazione critica dello stato attuale delle infrastrutture e dei trasporti, sistemi indissolubili di un contesto in cui le risorse fisiche e naturalistiche, sociali ed economiche e storico-culturali interagiscono sinergicamente, sono state valutate le opportunità d'azione derivanti dalla pluralità di piani e programmi, quadro e di settore, che a vario titolo intervengono sul territorio, coniugandosi con le varie istanze di mobilità mosse dal basso.

In particolare il Piano Regionale Integrato dei Trasporti ambisce a:

1. **valutare le possibilità e le forme di miglioramento dei livelli di servizio, delle modalità di trasporto regionale** e della loro integrazione sistemica e territoriale, anche attraverso la individuazione degli interventi infrastrutturali ed organizzativi strategici per il soddisfacimento della domanda di trasporto passeggeri e merci, sia attuale che futura, e sia potenzialmente acquisibile in considerazione di scenari di mobilità sostenibile;
2. **individuare le priorità attuative sulle infrastrutture di trasporto** e degli interventi ad essi collegati che attengono alle



## SINTESI DEL PRIT

---

loro forme organizzative e gestionali, da sviluppare a valle dell'approvazione del PRIT, con Studi di Fattibilità per la sostenibilità tecnico-territoriale e ambientale, amministrativa-procedurale ed economica-finanziaria, individuando modalità innovative di finanziamento delle opere (es. *project financing*) e prevedendo anche il concorso dei privati (PPP);

3. **incrementare la domanda di trasporto pubblico** attraverso, sia il miglioramento dell'accessibilità alla rete di servizio con interventi infrastrutturali, sia con l'introduzione di una nuova politica di organizzazione ed intensificazione del servizio che preveda l'integrazione della stessa a livello di bacino e interbacino, sia di un processo di informatizzazione del sistema di trasporto che sia in grado di far interagire i vettori e l'utenza.

### 1.10. STRATEGIE E LINEE D'INTERVENTO

Alla luce delle ricognizioni analitiche che hanno evidenziato i punti di forza e di debolezza del territorio regionale e delle sue istanze di trasformazione infrastrutturali, sono emerse nuove opportunità di sviluppo e criticità da arginare attraverso il perseguimento di obiettivi specifici:

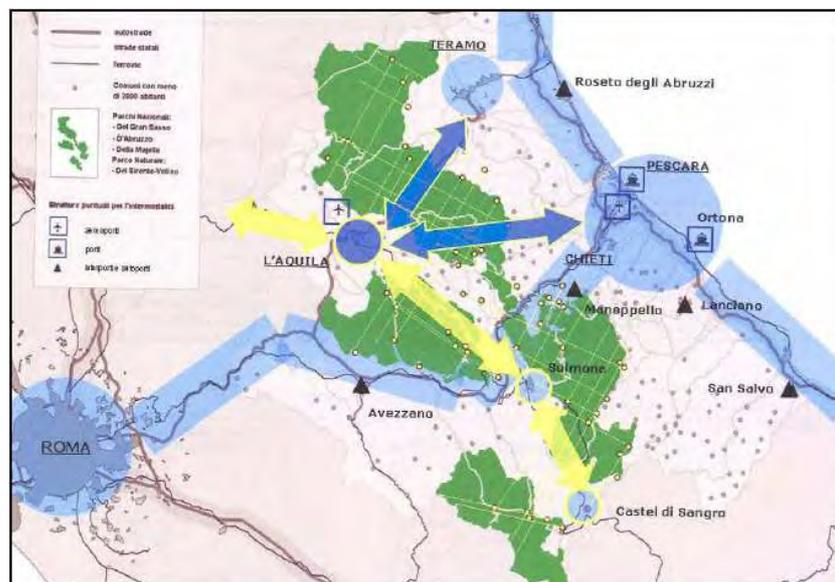
- consolidare il ruolo dell'Abruzzo nella rete TEN;
- migliorare i collegamenti con le regioni limitrofe;
- migliorare i collegamenti all'interno della regione;
- migliorare i collegamenti verso le piattaforme strategiche, le aree snodo e i centri principali della regione in genere;
- promuovere mobilità sostenibile nelle aree urbane e in quelle a domanda debole.



## SINTESI DEL PRIT

Gli obiettivi trovano declinazione in linee d'azione integrate ed intermodali che traggono fondamento dalle grandi dinamiche nazionali e transregionali senza astrarsi dalle potenzialità dei contesti locali.

L'immagine riportata di seguito rappresenta i potenziali di sviluppo per la Regione Abruzzo derivanti dalle analisi per il Documento Strategico Regionale e i primi risultati dei Programmi PRUSST.



Prime linee strategiche per la politica di coesione 2007-2013 (Fonte: Regione Abruzzo, DSR, 2007)

Gli elementi irrinunciabili per una valorizzazione innovativa e durevole del sistema territoriale regionale sono:

- organizzazione territoriale e sistema della mobilità e della accessibilità complessiva su reti lunghe (reti, porte e connessioni materiali e immateriali);
- sistemi di città e innovazione dei sistemi produttivi (ricerca, innovazione, sviluppo);



## SINTESI DEL PRIT

- patrimonio ambientale e rete dei borghi (quantità e qualità delle risorse ambientali, la rete e la "massa critica").

Nel prendere in esame il sistema infrastrutturale regionale non si può fare a meno di considerare che la Regione Abruzzo è geograficamente posta in una posizione di cerniera al centro del Corridoio Adriatico e ai confini con le aree più abitate dell'Italia centrale e meridionale (Lazio, Campania).



La valenza internazionale di questo asse dipende dal fatto che esso si colloca a pieno titolo tra le direttrici portanti lungo le quali la politica dei trasporti potrà svilupparsi.

Risulta evidente come sia importante collegare la rete infrastrutturale regionale con il Corridoio Adriatico da una parte e con la direttrice tirrenica dall'altra e tramite l'adriatico con i Balcani, al fine di promuovere la saldatura e l'integrazione con le aree maggiormente dinamiche, per favorire una maggiore competitività del territorio interessato e di conseguenza una maggiore efficienza economica.



## SINTESI DEL PRIT



Il sistema dei tre mari e il porto di Ortona nella rete dei porti commerciali del mediterraneo.  
(Fonte: Regione Abruzzo, Quadro Strategico Regionale, 2007)



Collegamento trasversale tra la penisola Iberica ed i Balcani (Fonte: elaborazione)



## SINTESI DEL PRIT



Collegamento trasversale tra il corridoio tirrenico e il corridoio V (Fonte: elaborazione)

In particolare, attraverso l'interconnessione con l'infrastruttura stradale primaria A/14 e con il sistema di Corridoio Adriatico da una parte ed il Corridoio Europeo 1 Berlino-Palermo che interessa il versante tirrenico, il sistema infrastrutturale regionale potrà mettere in rete il sistema locale, da questi "servito", con la rete SNIT nazionale e con le grandi infrastrutture europee.

La valenza del progetto di potenziamento del Corridoio Adriatico con punti di interconnessione con i corridoi plurimodali n. 1, 5 e 8 (Civitavecchia-Ortona-Ploce) è stata più volte riconosciuta a livello comunitario nell'ambito della rete transeuropea dei trasporti. Tale programmazione è stata recentemente ribadita e supportata nel rapporto Van Miert che ha rivisitato le reti TEN della UE.



## **SINTESI DEL PRIT**

---

Pertanto, la Regione Abruzzo, al fine di svolgere la funzione di "bridge" tra il Corridoio 1, 5 e 8, deve perseguire lo sviluppo e l'implementazione dei collegamenti trasversali tra l'Adriatico ed il Tirreno con interventi prioritari per la messa in sicurezza delle infrastrutture esistenti, la migliore connessione della A24 e della A25 con il territorio regionale ed il potenziamento, la riqualificazione e la velocizzazione della linea ferroviaria Pescara-Roma. Per quanto riguarda quest'ultima a seguito dell'approvazione da parte del CIPE dello Studio di fattibilità, è stato finanziato e redatto il progetto preliminare che attualmente è in fase di esame al Ministero delle Infrastrutture.

Per il rafforzamento delle infrastrutture trasversali inoltre la Regione, tramite la Direzione Trasporti e Mobilità, ha realizzato lo SdF "Integrazione tra Corridoio Adriatico e le trasversali Adriatico-Tirreniche" che ha prioritariamente definito le seguenti strategie finalizzate all'individuazione di interventi efficaci e coerenti:

- *puntare sul porto di Ortona e costruire attorno ad esso una efficiente rete di infrastrutture e servizi coordinati che interessano l'intero territorio regionale ponendosi a servizio delle varie direttrici di traffico (Interporto di Manoppello, Centro intermodale della Marsica, Autoporto di Roseto, nuova stazione di Fossacesia). Ortona può costituire una valida opzione per il collegamento verso la sponda balcanica del corridoio 8 per tutti i flussi provenienti dall'Italia centrale;*
- *migliorare i collegamenti (infrastrutture e servizi) verso i nodi di Roma (Civitavecchia) e Napoli sul corridoio 1 (Berlino – Palermo);*
- *Consolidare il ruolo dell'Aeroporto attraverso il miglioramento dell'accessibilità multimodale, il potenziamento dei servizi landside*



## **SINTESI DEL PRIT**

---

*e l'attivazione di politiche di marketing territoriale de localizzato, finalizzato alla promozione turistica della regione a scala europea per incrementare l'offerta di collegamenti sistematici.*

### **1.11. NUOVI INTERVENTI IDEATI DAL P.R.I.T.**

Il P.R.I.T. – INFRASTRUTTURE della Regione Abruzzo ha costruito un corposo patrimonio informativo attraverso:

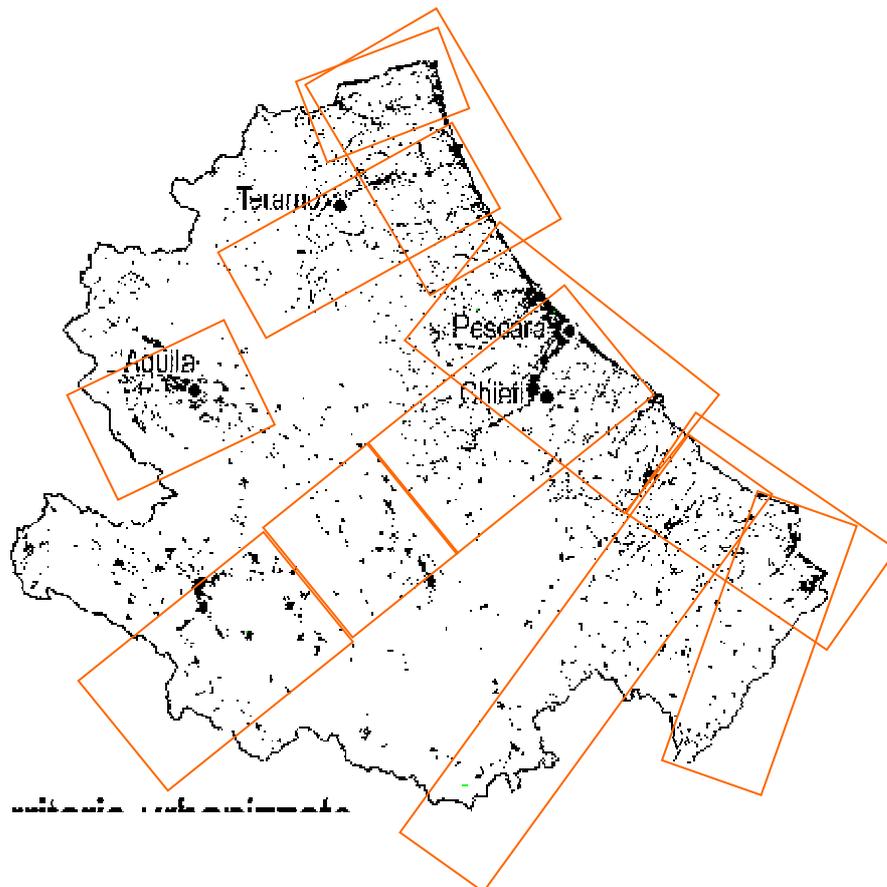
- il censimento di tutte le infrastrutture programmate dai vari strumenti di piano e programmazione vigenti, alle varie scale, sul territorio regionale abruzzese;
- la ricognizione di molteplici progetti infrastrutturali sviluppati da soggetti istituzionalmente competenti in materia;
- l'individuazione di istanze d'intervento mosse a vario titolo anche da Enti ed Istituzioni locali.

Tuttavia, nonostante la ricchezza di elaborazioni presenti nell'ambito di tale patrimonio informativo, il P.R.I.T. non rinuncia alla formulazione di proprie ed originali ipotesi d'intervento: vengono ideate alcune soluzioni per la razionalizzazione e/o il potenziamento della rete infrastrutturale esistente e per lo sviluppo di infrastrutture puntuali (tra le quali le piattaforme di scambio intermodale ed intramodale per il T.P.L.) così come evidenziato dall'elaborato grafico riportato in allegato al presente documento.



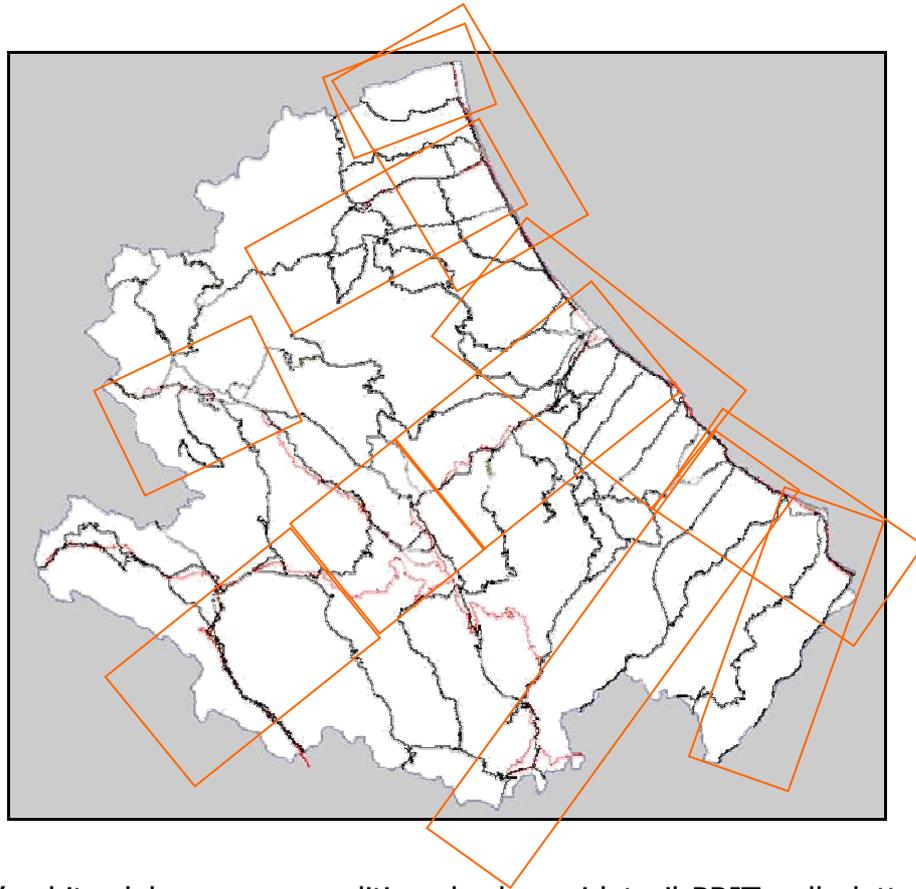
### ***Verifiche modellistiche***

A fronte di quanto è emerso nell'ambito dei precedenti capitoli, risulta quanto mai necessario sviluppare un processo di valutazione e selezione che a partire dalla vasta pluralità di proposte d'intervento, che interessano il territorio regionale, giunga ad un ristretto numero di azioni che il PRIT deve realizzare. Obiettivo specifico di tale processo è evidenziare l'efficacia prestazionale delle proposte d'intervento ai fini di un assetto infrastrutturale coerente da proporre per il futuro dell'Abruzzo e da incardinare ai luoghi ed ai paesaggi identitari regionali da mettere in valore.





## SINTESI DEL PRIT



Nell'ambito del processo analitico che ha guidato il PRIT nella lettura del territorio regionale, i principali caratteri insediativi ed economici dell'Abruzzo, sono stati riconosciuti, seppure in modo esemplificativo, nei cosiddetti Ambienti Insediativi Locali (di cui si è ampiamente parlato nella prima parte della relazione di piano). Gli AIL riconosciuti sul territorio abruzzese sono:

1. la trasversale del Tronto
2. la costa teramana
3. la trasversale teramana
4. la costellazione aquilana
5. la costa pescarese e teatina
6. la valle del Pescara
7. la conca di Sulmona
8. il bacino del Fucino
9. la costa sangro – vastese
10. la trasversale del Sangro



## 11. la trasversale del Trigno

Per tali ragioni il presente capitolo si è prefissato l'obiettivo di comparare, attraverso simulazioni modellistiche che prendono in considerazione la sola modalità stradale, le prestazioni offerte da configurazioni di assetto infrastrutturale alternative su cui si gioca la mobilità delle persone e delle merci tra i principali Ambienti Insediativi Locali.



## ***Valutazioni***

### **1.12. PUNTI DI FORZA/DEBOLEZZA DELL'OFFERTA DI MOBILITÀ ATTUALE E PROGRAMMATA**

Dall'analisi sviluppata nei capitoli precedenti, è possibile desumere le criticità presenti nell'offerta di trasporto, in relazione anche agli specifici aspetti e caratteristiche del territorio, nonché le principali novità ed evoluzioni della domanda che consentono di definire una serie di interventi migliorativi prioritari, in grado di dare soluzione alle problematiche emerse.

Per quanto attiene all'offerta infrastrutturale, dall'analisi sviluppata emerge chiaramente che essa è in buona misura aderente agli strumenti di previsione sovraregionali, regionali e locali, che però risultano ancora informati da una logica settoriale, in assenza quindi di integrazione tra i programmi di sviluppo delle diverse tipologie infrastrutturali. Le stesse logiche settoriali sovrintendono all'attuale situazione nelle gestioni del trasporto sia passeggeri che merci. Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti intende far evolvere l'attuale situazione, che contempla l'utilizzazione prevalente della vettura privata, per il trasporto passeggeri, e dell'autotrasporto per quello merci.

Le motivazioni connesse con l'attuale condizione di squilibrio modale sono conseguenti:

1. **riguardo al trasporto delle persone**, alla necessità di adeguare l'esercizio del trasporto pubblico alla notevole mutazione della domanda di mobilità, provvedendo a compiere un'operazione di



## **SINTESI DEL PRIT**

---

riassetto complessivo che coinvolga il sistema tradizionale TPL su gomma, quello su ferro, nonché forme innovative di trasporto pubblico che sembrano adattarsi a porzioni estese del nostro territorio regionale (servizi a chiamata), con l'utilizzazione di comunità tariffarie ed integrazione dei titoli di viaggio, e soprattutto con una logica di costante integrazione del trasporto pubblico, inteso nel suo complesso, con il sistema di mobilità privata

- 2. riguardo al trasporto delle merci**, appare necessario ed urgente completare le opere ed avviare la fase organizzativo – gestionale per l'apertura in esercizio delle piattaforme logistiche di terra (interporto Chieti – Pescara, autoporto di Roseto, Centro Merci della Marsica, autoporto di San Salvo), realizzare in analogia a quanto sopra il completamento e la revisione dell'organizzazione e della gestione dei porti regionali, in una logica di integrazione e di sviluppo coordinato tra le infrastrutture di Giulianova, Pescara, Ortona e Vasto. In ultimo in relazione allo stato della logistica delle aziende di produzione regionale, che vede l'attuale situazione in posizione di arretratezza rispetto agli avanzamenti nazionali ed europei, che viceversa si muovono verso la logistica integrata e "l'outsourcing", occorre prevedere una forte azione di stimolo per instaurare criteri di evoluzione nella logistica aziendale che divengano prologo per l'utilizzazione delle infrastrutture logistiche regionali in una logica di accentuazione dell'intermodalità e di riequilibrio modale.

Naturalmente tali problematiche, che sono presenti e riscontrabili sull'intero territorio regionale, producono effetti e conseguenze diversificate



## **SINTESI DEL PRIT**

---

tra le aree vallive e costiere e quelle interne, molto diverse tra di loro, tanto da dover richiedere un approccio per la soluzione sicuramente diversificato.

Sono state individuate sei principali problematiche che costituiscono anche l'occasione per la definizione di interventi mirati, da approfondire ed attuare per fornire soluzioni ai problemi del trasporto regionale.

Nell'area metropolitana Chieti – Pescara è di tutta evidenza come l'attuale assetto della mobilità delle persone e delle merci determini una costante e progressiva saturazione delle infrastrutture viarie. Per altro verso, tenuto conto che quest'area detiene almeno il 30% della demografia abruzzese e una quota altrettanto rilevante del trasporto delle merci, peraltro fortemente aggravata dalla recente allocazione nell'area di un numero elevatissimo di strutture di grande distribuzione, appare insufficiente l'attuale utilizzazione del trasporto pubblico per la mobilità delle persone e problematica la prevalenza assoluta della mobilità su gomma del trasporto merci. In questo caso, come nei successivi che verranno descritti in seguito, la possibile soluzione passa attraverso una spinta all'integrazione tra diversi modi di trasporto e, come sopra richiamato, l'innovazione nella logistica di produzione (logistica integrata, outsourcing)

Le problematiche d'accessibilità che si sono riscontrate nell'area metropolitana Chieti – Pescara determinano problemi al territorio e all'ambiente per l'incremento dei flussi su strada, assumono negli ambiti interni regionali, una connotazione diversa in relazione al patrimonio ambientale, storico, artistico di grande rilievo e riguardo la potenzialità turistica in essere, ma ancora in gran parte inespressa. In questo caso la necessità di migliorare l'accessibilità del territorio interno si contrappone



## **SINTESI DEL PRIT**

---

all'obbligo di garantire il rispetto dell'ambiente, dovendo così individuare soluzioni peculiari e specifiche per la soluzione del problema.

Il patrimonio infrastrutturale costituito dalla rete ferroviaria regionale in gran parte realizzato negli ultimi anni dell'800, è una risorsa solo in parte recentemente migliorata ed adeguata in quanto all'infrastruttura, mentre è sicuramente ancora da valorizzare sotto l'aspetto dell'esercizio e ai fini dell'utilizzazione del trasporto pubblico. Il trasporto pubblico su ferro (trasporto regionale) è stato già trasferito alle competenze regionali, ma fino ad oggi non vi è stato modo di operare una definizione approfondita per individuare le vocazioni e le propensioni di sviluppo delle tratte ferroviarie, né tantomeno di verificare ed attuare le integrazioni tra l'esercizio ferroviario, quello del trasporto pubblico su gomma e la mobilità privata. Si ritiene che tale problematica possa divenire un obiettivo strategico, in quanto lo sviluppo del Piano Regionale Integrato dei Trasporti ed in particolare del Programma Triennale di Servizi Minimi, che come è noto, è prologo dei Piani di Bacino provinciali, è utile occasione per definire appunto i possibili sviluppi e i necessari livelli di integrazione tra ferro e gomma.

La ridotta utilizzazione del trasporto marittimo per le merci e del trasporto passeggeri via mare, nonché la necessità di avviare a breve l'esercizio delle piattaforme logistiche di terra (interporto ed autoporti), l'opportunità di accompagnare il notevole sviluppo dei traffici aerei con l'ulteriore incentivazione delle infrastrutture e dei servizi aeroportuali, l'attuale bassa integrazione tra infrastrutture e traffici stradali e ferroviari con le infrastrutture ed i traffici delle piattaforme di mare e di terra, inducono a



## **SINTESI DEL PRIT**

---

definire l'ulteriore opportunità di un'analisi e proposizione dedicata alla messa in rete dei "nodi" della rete di trasporto regionale.

Dall'analisi cognitiva è risultato che la maggior parte degli interventi programmati sulla rete stradale interna alla Regione sono congruenti con gli obiettivi di programmazione sovra – regionale, regionale e locale. L'adeguamento ed il potenziamento di infrastrutture quali la pedecollinare Marche – Abruzzo e l'"Appenninica" possono determinare condizioni di migliore accessibilità e mobilità nelle aree interne regionali, determinando le premesse per un migliore equilibrio demografico ed economico delle aree interne, peraltro utile anche al decongestionamento delle valli e della costa. Tale sviluppo, tuttavia, va ripensato ed adeguato con la valutazione delle migliori soluzioni di connessione di tali direttrici interne con le fondovalle, al fine di meglio utilizzare una griglia infrastrutturale sostanzialmente già realizzata, ma per la quale si possono definire condizioni migliori di funzionamento e di esercizio. Nell'ambito della problematica e dell'obiettivo individuato, va anche ricollocata la migliore utilizzazione della rete ferroviaria regionale interna e la sua integrazione con la rete infrastrutturale viaria appena descritta.

In ultimo, l'analisi svolta sul trasporto pubblico locale su gomma nonché le indagini periodicamente sviluppate dall'Associazione Nazionale Consumatori (ARCO) e dalle aziende di trasporto, circa la percezione del servizio da parte dei clienti, inducono a ritenere che l'attuale offerta di trasporto pubblico richiede, oltre che una messa a punto degli esercizi per renderli meglio connessi e congruenti con la domanda di trasporto, anche una decisa azione di miglioramento della qualità del servizio prestato a terra.



## **SINTESI DEL PRIT**

---

In altre parole, mentre la qualità del servizio offerto dalle autolinee urbane ed extraurbane risulta sostanzialmente e quasi uniformemente migliorata, in ragione del forte impegno riservato dalla Regione Abruzzo e dalle aziende per il rinnovo del parco rotabile, ciò non si può sostenere analogamente per il servizio a terra, tenuto conto dell'attuale insufficiente assetto delle fermate, dei punti di scambio, delle autostazioni, dei sistemi e dei servizi di informazione e reperimento dei titoli di viaggio. Dovendo ritenere questo il momento per definire i livelli di integrazione dei sistemi di trasporto pubblico ferroviario extraurbano ed urbano, nonché definire i possibili adeguamenti dell'offerta di trasporto nel complesso, anche con forme innovative appare necessario, per conseguire una maggiore utilizzazione del mezzo pubblico, affrontare la problematica dell'adeguamento della qualità del servizio a terra, che dall'utenza è atteso come prerequisito per la fidelizzazione.

Lo sviluppo del PRIT ed in particolare dei Piani di Bacino provinciali è stata l'occasione per definire la complessa ed originale rete di *"Piattaforme di Scambio Intermodali ed Intramodali"* che costituiscono uno dei principali risultati della programmazione introdotta dal Piano.

### **1.13. ANALISI DI COERENZA**

Le finalità ed i metodi di valutazione sono molteplici, ma tutti tendono a costituirsi come supporto tecnico al decisore istituzionale. Molteplici sono i contributi che la scienza può fornire al processo decisionale e tra questi ricopre un ruolo di rilievo l'analisi di coerenza:

- tra i mezzi impiegabili e gli scopi che si prefigge il decisore;
- tra le azioni ipotizzabili al fine di perseguire gli scopi del decisore e le azioni proposte da altri soggetti decisori.



## **SINTESI DEL PRIT**

---

Questi due tipi di coerenze vengono generalmente e rispettivamente chiamati con gli appellativi di “coerenza interna” e “coerenza esterna”.

Il PRIT impiega l’analisi di tali coerenze come strumento di supporto alla decisione al fine di individuare qualitativamente:

- l’efficacia con la quale le “proposte d’intervento”<sup>10</sup> perseguono gli obiettivi dichiarati dal soggetto decisore, attraverso il “capitolato d’oneri”, che vanno sotto il nome di “idee forza”;
- la compatibilità delle “proposte d’intervento” con le azioni messe in campo, a vario titolo, da altri soggetti istituzionali.

Accanto a questa seconda interpretazione si pone la rilevanza territoriale, caratteristica di ciascun intervento, che contribuisce a definire l’ampiezza dell’arena decisionale funzionale all’assunzione delle scelte.

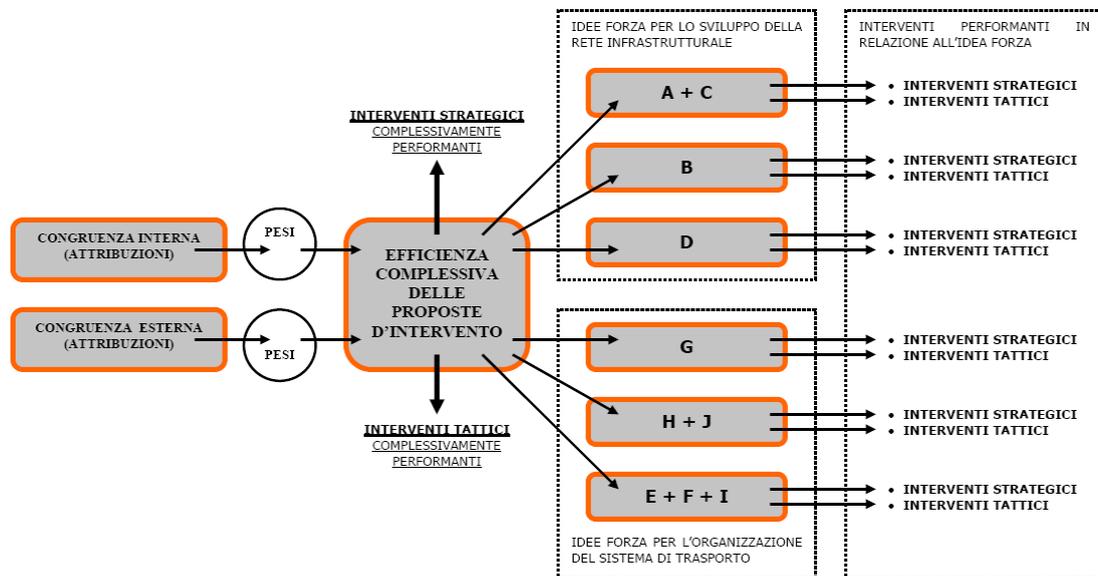
Lo schema a blocchi che segue illustra l’iter valutativo che ha permesso di giungere ad una selezione preliminare degli interventi

---

<sup>10</sup> È stato precedentemente definito con la denominazione “proposte d’intervento” l’insieme degli interventi costituiti sia da quelli proposti ai vari livelli di programmazione, sia da quelli nuovi che sono stati introdotti in sede di progettazione del PRIT.



## SINTESI DEL PRIT



### 1.13.1. Congruenza delle proposte d'intervento con le "idee forza".

La coerenza interna verifica la congruenza tra gli obiettivi (idee forza) assunti alla base del progetto del PRIT e gli interventi di infrastrutturazione censiti, nel corso delle analisi preliminari, e proposti, nella successiva fase di progetto.

Il riconoscimento dell'efficacia prestazionale, che viene effettuata in maniera qualitativa, scaturisce da una presa visione degli effetti territoriali, in generale, e trasportistici, in particolare, derivanti dai modelli di simulazione spaziale sviluppati nei precedenti capitoli. Ulteriori approfondimenti finalizzati all'elencazione delle priorità d'intervento saranno sviluppati nelle successive fasi di redazione dell'analisi multicriteria.

A partire da tali assunti, le già note "idee forza" del PRIT, che costituiscono il riferimento per l'analisi di coerenza interna, sono elencate nella successiva scheda allegata al presente testo.



**SINTESI DEL PRIT**

Accanto ad esse viene indicata la modalità di lettura, sintetica e cumulativa, dei potenziali effetti prodotti dagli interventi oggetto di valutazione.

	<b>IDEA FORZA</b>	<b>INTERPRETAZIONE</b>
A	decongestionamento dell'asse di trasporto adriatico, soprattutto per la modalità stradale;	efficacia registrata dall'intervento nell'operare una riduzione dell'incidentalità e dei livelli di congestione, sulla rete stradale attuale, operando attraverso il riequilibrio modale (anche con l'ampliamento delle piattaforme logistiche), l'equilibrato potenziamento stradale e/o lo sviluppo di direttrici performanti alternative a quella costiera.
B	connessione della costa con le aree interne;	efficacia registrata dall'intervento sia nella razionalizzazione delle rete infrastrutturali esistente, sia nell'operare una riduzione dei tempi di percorrenza e dei livelli di congestione, sulla rete stradale e ferroviaria attuale, dalle aree interne verso la costa (sviluppo di direttrici trasversali e di connessione con esse).
C	sviluppo degli assi di collegamento interni paralleli alla direttrice adriatica;	efficacia registrata dall'intervento nell'operare una riduzione dei tempi di percorrenza e dei livelli di congestione, sulla rete stradale e ferroviaria attuale parallela alla costa.
D	realizzazione delle connessioni mancanti del sistema regionale e dei sistemi locali di trasporto con le infrastrutture dello S.N.I.T.;	efficacia registrata dall'intervento sia nella creazione di nodi di connessione tra lo SNIT e la rete infrastrutturale esistente, sia nell'operare una riduzione dei tempi di percorrenza e dei livelli di congestione, sulla rete stradale e ferroviaria attuale di connessione con lo SNIT.
E	organizzazione del sistema ferroviario regionale sia infrastrutturale e sia gestionale;	efficacia registrata dall'intervento ai fini di un riequilibrio modale degli spostamenti dei passeggeri e delle merci, sia attraverso una riduzione dei tempi di percorrenza sulla rete ferroviaria attuale, sia con il potenziamento dell'offerta di trasporto ferroviario.
F	integrazione modale e tariffaria di tutti i sistemi di trasporto ed informatizzazione della gestione del TPL;	efficacia registrata dall'intervento ai fini del coordinamento con il TPL, sia nella creazione di nodi di scambio intermodale ed intramodale, sia nell'introduzione di sistemi per l' <i>infomobility</i> .
G	sviluppo delle relazioni di traffico marittimo ed aereo;	efficacia registrata dall'intervento nell'operare un aumento dell'accessibilità verso le piattaforme logistiche, attraverso la riduzione dei tempi di percorrenza e dei livelli di congestione sulla infrastrutture lineari, ed un equilibrato potenziamento infrastrutturale in funzione dei traffici attuali e di previsione.
H	sviluppo della telematica nell'intero settore ed in particolare nel trasporto merci;	efficacia registrata dall'intervento nell'operare una riduzione dell'incidentalità e dei livelli di congestione sulla rete, attraverso l'ottimizzazione degli spostamenti, anche con l'introduzione di sistemi per l' <i>infomobility</i> .
I	incremento della rete dei trasporti a fune con l'obiettivo di sviluppare ed integrare le zone interne e i centri turistici con le aree più fortemente sviluppate;	efficacia registrata dall'intervento nell'operare un riequilibrio modale, attraverso il completamento della rete di TPL con la realizzazione di impianti a fune.
J	razionalizzazione e sviluppo della rete interportuale e dei centri merci ed in generale della logistica.	efficacia registrata dall'intervento, ai fini della movimentazione delle merci e del riequilibrio modale, attraverso l'organizzazione fisica e funzionale delle piattaforme logistiche, l'ottimizzazione degli spostamenti delle merci e la riduzione del costo generalizzato del trasporto.



## **SINTESI DEL PRIT**

---

Il riconoscimento qualitativo dei livelli di efficacia prestazionale, per ogni intervento censito del PRIT, è stato effettuato con un'attribuzione di punteggi variabili da 1 a 5 descritti come nello schema che segue:

1. livello di congruenza basso;
2. livello di congruenza medio basso;
3. livello di congruenza medio;
4. livello di congruenza medio alto;
5. livello di congruenza alto.

Ciò ha consentito di assegnare a ciascuna proposta infrastrutturale censita un punteggio di congruenza interna con le idee forza del PRIT.

Di seguito è stata sviluppata l'analisi di congruenza esterna, ovvero quella di corrispondenza di ciascuna proposta infrastrutturale con i piani e programmi vigenti alle varie scale.

### **1.13.2. Congruenza delle proposte d'intervento con la programmazione.**

La coerenza esterna verifica la congruenza tra le proposte d'intervento presenti sul territorio e le proposte d'infrastrutturazione dei piani e programmi vigenti alle varie scale (nazionale, regionale e provinciale).

Gli obiettivi di coerenza esterna sono stati rappresentati con la codifica seguente:

- X. Congruenza con la programmazione nazionale;
- Y. Congruenza con la programmazione regionale;
- Z. Congruenza con la programmazione provinciale;



## **SINTESI DEL PRIT**

---

Il riconoscimento qualitativo dei livelli di efficacia prestazionale precedentemente descritti viene effettuato con un'attribuzione di punteggi variabili da 1 a 5 descritti come nello schema che segue:

1. livello di congruenza basso;
2. livello di congruenza medio basso;
3. livello di congruenza medio;
4. livello di congruenza medio alto;
5. livello di congruenza alto.

Diversamente alla "rilevanza territoriale" dell'intervento (R) sono stati attribuiti punteggi crescenti in funzione dell'area d'influenza:

1. Provinciale;
3. Regionale;
5. Nazionale o sovra regionale.

La procedura ha consentito di definire l'insieme di interventi di medio – lungo periodo (Strategici), nonché quelli di breve periodo (Tattici), che rispondono al requisito di possedere un punteggio cumulativo, tra coerenza interna e coerenza esterna, compreso all'interno dei 10 migliori valori di efficacia. Nel paragrafo seguente si riportano tali risultati cumulativi.

### **1.13.3. Risultati cumulativi**

#### **1.13.3.1. La coerenza complessiva degli interventi strategici**

I risultati afferenti a tale categoria, che fa riferimento ad azioni caratterizzate da uno sviluppo di medio-lungo periodo e da una ampia concertazione, vengono testé ripartiti per ciascuna modalità di trasporto e



## **SINTESI DEL PRIT**

---

classificati sulla base dell'efficacia complessiva (rappresentata dalla consueta scala *fuzzy* che associa i valori 1 e 0 all'intervento più e meno performante).

Ricordiamo ancora una volta che le tabelle che seguono fanno riferimento ai soli interventi il cui stato di programmazione è rappresentato dalla seguente codifica:

N = intervento proposto dal PRIT;

P = intervento già presente in altri piani/programmi.

Si riporta, nelle schede che seguono, l'efficacia prestazionale complessiva (K) registrata dagli interventi strategici, sia per quanto concerne la coerenza interna (Kint), sia per quanto concerne la coerenza esterna (Kest). In particolare, per ciascuna modalità di trasporto (stradale, ferroviaria, altre modalità) sono stati elencati gli interventi che registrano i primi dieci valori di efficacia complessiva.



**SINTESI DEL PRIT**

<b>INTERVENTI STRADALI DI RILEVANZA STRATEGICA</b>				<b>Kin</b>	<b>Kout</b>	<b>K</b>
<b>Descrizione</b>			<b>Importo (€x1000)</b>	<b>eff. fuzzy cumulata</b>	<b>eff. fuzzy cumulata</b>	<b>eff. fuzzy cumulata</b>

**1° valore**

TE 14	P	SS80 racc. "Teramo – Mare"	Realizzazione SS80 racc. "Teramo – Mare": lotto 4 (Mosciano Stazione-SS. 16 Giulianova Lido)	44.000	<b>0,83</b>	<b>0,75</b>	<b>0,92</b>
-------	---	----------------------------	--	--------	-------------	-------------	-------------

**2° valore**

TE 4	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Realizzazione tratta Castel di Lama – Garrufo	41.568	<b>0,85</b>	<b>0,63</b>	<b>0,89</b>
CH 10	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	completamento SS81 "Piceno Aprutina": tratta Guardiagrele Est - S. Martino sulla Marrucina	22.770	<b>0,85</b>	<b>0,63</b>	<b>0,89</b>
CH 11	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	variante SS81 "Piceno Aprutina": tratta Comino - innesto SR84 "Frenana"	77.105	<b>0,85</b>	<b>0,63</b>	<b>0,89</b>
CH 12	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	variante SS81 "Piceno Aprutina": tratta SR84 "Frentana" - SS652 "Fondovalle Sangro"	73.727	<b>0,85</b>	<b>0,63</b>	<b>0,89</b>

**3° valore**

TE 35	N	A14 "Adriatica"	Declassamento: tratta Città S. Angelo - Atri/Pineto	0	<b>0,73</b>	<b>0,75</b>	<b>0,84</b>
TE 36	N	A14 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Città S. Angelo - Atri/Pineto	360.000	<b>0,73</b>	<b>0,75</b>	<b>0,84</b>

**4° valore**

PE 3	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SS81 "Piceno Aprutina" e realizzazione varianti: tratta Penne – Passo Cordone	22.704	<b>0,77</b>	<b>0,63</b>	<b>0,82</b>
TE 7	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SS81: tratta SS150 - SP36	2.400	<b>0,77</b>	<b>0,63</b>	<b>0,82</b>



**SINTESI DEL PRIT**

<b>INTERVENTI STRADALI DI RILEVANZA STRATEGICA</b>				<b>Kin</b>	<b>Kout</b>	<b>K</b>	
<b>Descrizione</b>				<b>Importo (€x1000)</b>	<b>eff. fuzzy cumulata</b>	<b>eff. fuzzy cumulata</b>	<b>eff. fuzzy cumulata</b>
TE 9	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SR365: tratta SP36 – Bisenti	113.000	<b>0,77</b>	<b>0,63</b>	<b>0,82</b>
TE 10	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SS81: tratta SP31 - SP2b	4.505	<b>0,77</b>	<b>0,63</b>	<b>0,82</b>
TE 6 bis	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Realizzazione svincolo con la SS80 racc. "Teramo – Mare"	3.000	<b>0,77</b>	<b>0,63</b>	<b>0,82</b>
TE 9 bis	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SR365: tratta Bisenti - SS81	77.000	<b>0,77</b>	<b>0,63</b>	<b>0,82</b>
TE 9 ter	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SS81: tratta SR365 – SP31	5.312	<b>0,77</b>	<b>0,63</b>	<b>0,82</b>
CH 47	N	A14 "Adriatica"	Declassamento: tratta Vasto Nord/Vasto Sud e raccordi con la viabilità ordinaria	30.000	<b>0,71</b>	<b>0,75</b>	<b>0,82</b>
CH 48	N	A14 "Adriatica"	Realizzazione nuovo tracciato tratta Vasto Nord/Vasto Sud	340.000	<b>0,71</b>	<b>0,75</b>	<b>0,82</b>

**5° valore**

PE 32 bis	N	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	potenziamento SS81 "Piceno Aprutina": tratta Elice - Chieti Scalo	96.000	<b>0,77</b>	<b>0,50</b>	<b>0,77</b>
CH 30	N	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Realizzazione collegamento Ovest Fondovalle Sangro - Fondovalle Trigno	256.000	<b>0,76</b>	<b>0,50</b>	<b>0,77</b>

**6° valore**

PE 8	N	RA12 "asse attrezzato"	Realizzazione prolungamento: tratta Chieti (bivio S. Filomena) e Interporto CH-PE	6.000	<b>0,74</b>	<b>0,50</b>	<b>0,75</b>
------	---	---------------------------	--	-------	-------------	-------------	-------------

**7° valore**

CH 3	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta fondovalle Foro - variante di Ortona	150.000	<b>0,61</b>	<b>0,75</b>	<b>0,74</b>
------	---	------------------	--	---------	-------------	-------------	-------------



## SINTESI DEL PRIT

INTERVENTI STRADALI DI RILEVANZA STRATEGICA				Kin	Kout	K	
Descrizione				Importo (€x1000)	eff. fuzzy cumulata	eff. fuzzy cumulata	eff. fuzzy cumulata
TE 23	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Colonnella - Pineto (attuale casello A14)	177.600	<b>0,61</b>	<b>0,75</b>	<b>0,74</b>
AQ 5	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	adeguamento tratta dal confine regionale al km 27+000 (loc. Sassa)	19.550	<b>0,49</b>	<b>1,00</b>	<b>0,74</b>

### 8° valore

CH 49	N	SP da denominare	Realizzazione pedecollinare ("nuova teatina"): tratta Dragonara - variante SS16 (Pescara Sud)	87.360	<b>0,76</b>	<b>0,38</b>	<b>0,72</b>
CH 49 bis	N	SP ex SS656	Adeguamento dei raccordi autostradali Dragonara-Tricalle e Tricalle-Brecciarola	39.200	<b>0,76</b>	<b>0,38</b>	<b>0,72</b>

### 9° valore

AQ 17 bis	P	SS690 "Superstrada del Liri"	raddoppio (Avezzano - confine regionale)	474.000	<b>0,52</b>	<b>0,88</b>	<b>0,71</b>
PE 26	N	A25 "Autostrada dei Parchi"	Realizzazione prolungamento: tratta A14 - SS16var.	100.000	<b>0,69</b>	<b>0,50</b>	<b>0,71</b>

### 10° valore

AQ 12	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	variante Collepietro	48.720	<b>0,80</b>	<b>0,25</b>	<b>0,70</b>
AQ 12 bis	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	variante Collepietro - SS5 con connessione alla A25	55.000	<b>0,80</b>	<b>0,25</b>	<b>0,70</b>
AQ 30	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	adeguamento tratta Popoli - Pettorano sul Gizio	75.000	<b>0,68</b>	<b>0,50</b>	<b>0,70</b>
AQ 30 bis	N	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	realizzazione raddoppio tratta Popoli - Pettorano sul Gizio	109.440	<b>0,68</b>	<b>0,50</b>	<b>0,70</b>
CH 22	P	SS652 "Fondovalle Sangro"	Realizzazione variante al viadotto Barche	68.967	<b>0,68</b>	<b>0,50</b>	<b>0,70</b>



**SINTESI DEL PRIT**

<b>INTERVENTI STRADALI DI RILEVANZA STRATEGICA</b>					<b>Kin</b>	<b>Kout</b>	<b>K</b>	
<b>Descrizione</b>					<b>Importo (€x1000)</b>	<b>eff. fuzzy cumulata</b>	<b>eff. fuzzy cumulata</b>	<b>eff. fuzzy cumulata</b>
CH 24	P	SS652 "Fondovalle Sangro"	Realizzazione variante di Quadri - Gamberale	153.500	0,68	0,50	0,70	



**SINTESI DEL PRIT**

INTERVENTI FERROVIARI DI RILEVANZA STRATEGICA				Kin	Kout	K	
Descrizione				Importo (€x1000)	eff. fuzzy cumulata	eff. fuzzy cumulata	eff. fuzzy cumulata

**1° valore**

CH	46 bis	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	Adeguamento CTC: tratta Pescara-Sulmona	4.000	<b>0,87</b>	<b>0,88</b>	<b>1,00</b>
----	-----------	---	---	--	-------	-------------	-------------	-------------

**2° valore**

PE	15	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: raddoppio linea ferroviaria Pescara-Chieti	159.500	<b>0,87</b>	<b>0,75</b>	<b>0,95</b>
PE	16	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Manoppello	51.183	<b>0,87</b>	<b>0,75</b>	<b>0,95</b>

**3° valore**

AQ	47	N	Linea ferroviaria RFI "Roma-Avezzano"	Realizzazione CTC sulla linea esistente e potenziamento per incroci contemporanei ed eliminazione rallentamenti	45.800	<b>0,86</b>	<b>0,63</b>	<b>0,90</b>
PE	36	N	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	Realizzazione sottopassi pedonali per incroci contemporanei: tratta Sulmona-Pescara	4.000	<b>0,86</b>	<b>0,63</b>	<b>0,90</b>

**4° valore**

PE	17	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Scafa	40.681	<b>0,79</b>	<b>0,75</b>	<b>0,88</b>
PE	18	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Piano D'Orta - Torre De' Passeri - Tocco da Casauria	80.383	<b>0,79</b>	<b>0,75</b>	<b>0,88</b>
PE	19	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Bussi sul Tirino	28.459	<b>0,79</b>	<b>0,75</b>	<b>0,88</b>
PE	20	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Popoli	62.988	<b>0,79</b>	<b>0,75</b>	<b>0,88</b>



## SINTESI DEL PRIT

INTERVENTI FERROVIARI DI RILEVANZA STRATEGICA					Kin	Kout	K
<b>Importo</b>							

### 5° valore

AQ	23	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione RFI: variante Tagliacozzo - Vicovaro	108.481	<b>0,71</b>	<b>0,88</b>	<b>0,87</b>
----	----	---	--------------------------------------	---	---------	-------------	-------------	-------------

### 6° valore

AQ	21	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione RFI : variante di Pratola Peligna	20.940	<b>0,71</b>	<b>0,75</b>	<b>0,82</b>
AQ	22	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione RFI : variante Paterno – Celano – Bugnara	452.660	<b>0,71</b>	<b>0,75</b>	<b>0,82</b>

### 7° valore

AQ	45	N	Linea ferroviaria RFI "L'Aquila-Tagliacozzo"	Realizzazione nuova linea ferroviaria di connessione della "Sulmona-Terni" con la "Roma-Pescara"	729.840	<b>0,86</b>	<b>0,38</b>	<b>0,80</b>
AQ	46	N	Linea ferroviaria RFI "L'Aquila-Sulmona"	Potenziamento per incroci contemporanei	6.000	<b>0,86</b>	<b>0,38</b>	<b>0,80</b>

### 8° valore

AQ	28	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	potenziamento della linea esistente: tratta Avezzano-Guidonia	36.000	<b>0,62</b>	<b>0,75</b>	<b>0,75</b>
----	----	---	--------------------------------------	---	--------	-------------	-------------	-------------

### 9° valore

CH	31	P	Linea ferroviaria RFI "Adriatica"	Realizzazione variante Ortona - Pescara (Pineta)	388.000	<b>0,62</b>	<b>0,63</b>	<b>0,70</b>
----	----	---	-----------------------------------	--	---------	-------------	-------------	-------------

### 10° valore

PE	22	P	Linea ferroviaria RFI "Adriatica"	variante di linea: shunt merci di Pescara	215.452	<b>0,71</b>	<b>0,25</b>	<b>0,63</b>
----	----	---	-----------------------------------	---	---------	-------------	-------------	-------------



**SINTESI DEL PRIT**

<b>INTERVENTI FERROVIARI DI RILEVANZA STRATEGICA</b>					<b>Kin</b>	<b>Kout</b>	<b>K</b>
<b>Importo</b>							
CH 38	P	Linea ferroviaria F.A.S.	Potenziamento Torino di Sangro - Piazzano di Atessa	1.200	<b>0,65</b>	<b>0,38</b>	<b>0,63</b>

<b>INTERVENTI SULLA PIATTAFORME LOGISTICHE DI RILEVANZA STRATEGICA</b>				<b>Kint</b>	<b>Kest</b>	<b>K</b>	
<b>Descrizione</b>			<b>Importo (€x1000)</b>	<b>fuzzy</b>	<b>fuzzy</b>	<b>fuzzy</b>	
<b>Interventi sui porti</b>							
CH 40_bis	P	Porto di Ortona	Realizzazione completamento avamposto (Accordo di Programma 30/01/2007)	36.500	<b>0,82</b>	<b>0,50</b>	<b>0,81</b>
TE 28	P	Porto di Giulianova	Completamento (APQ n° 14)	4.577	<b>0,61</b>	<b>0,50</b>	<b>0,64</b>
PE 11_bis	P	Porto di Pescara	realizzazione di un primo stralcio funzionale della Stazione Marittima, sistemazione della viabilità di accesso e sistemazione esterna; escavazione e approfondimento dei fondali del bacino portuale	2.000	<b>0,60</b>	<b>0,50</b>	<b>0,63</b>
<b>Interventi sulle piattaforme logistiche terrestri</b>							
AQ 25	P	Centro merci della Marsica	Completamento (DOCUP Abruzzo 2000-2006)	25.850	<b>0,69</b>	<b>0,50</b>	<b>0,71</b>

*Gli interventi presenti in tale categoria sono contenuti in quanto della gran parte di essi si è già avviata la realizzazione o sono è già stata completata.*



## **SINTESI DEL PRIT**

---

### 1.13.3.2. La coerenza complessiva degli interventi tattici

Si è già avuto occasione di dire che tali interventi afferiscono perlopiù alla volontà di giungere ad una miglior organizzazione del servizio di trasporto attraverso azioni tese all'integrazione di tutte le modalità del trasporto.

I risultati afferenti a tale categoria, che fa riferimento ad azioni caratterizzate da uno sviluppo di breve periodo o da una preesistente copertura finanziaria, vengono testé ripartiti per ciascuna modalità di trasporto (stradale, ferroviaria, altre modalità) nell'ambito delle schede che seguono il presente testo.



## SINTESI DEL PRIT

INTERVENTI STRADALI DI RILEVANZA TATTICA			Kint	Kest	K
Descrizione	Importo €x1000	fuzzy	fuzzy	fuzzy	

### 1° valore

AQ 36	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Tione degli Abruzzi	38	<b>0,818</b>	<b>0,500</b>	<b>0,81</b>
AQ 36 bis	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Molina Aterno	96	<b>0,818</b>	<b>0,500</b>	<b>0,81</b>
CH 58	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Chieti (Chieti Scalo)	1.775	<b>0,818</b>	<b>0,500</b>	<b>0,81</b>
PE 34	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Bussi (stazione)	150	<b>0,818</b>	<b>0,500</b>	<b>0,81</b>
TE 46	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Mosciano S. Angelo	1.046	<b>0,818</b>	<b>0,500</b>	<b>0,81</b>
TE 22	SS81 "Piceno Aprutina"	Adeguamento: tratta Villa Lempa – Contrada la Cona	19.294	<b>0,818</b>	<b>0,500</b>	<b>0,81</b>

### 2° valore

AQ 37	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in S.Pio delle Camere (SS17)	387	<b>0,788</b>	<b>0,500</b>	<b>0,79</b>
AQ 38	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Civitaretenga (SS17)	485	<b>0,788</b>	<b>0,500</b>	<b>0,79</b>
AQ 39	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Caporciano (SS17)	128	<b>0,788</b>	<b>0,500</b>	<b>0,79</b>

### 3° valore

CH 61	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Fossacesia	95	<b>0,735</b>	<b>0,500</b>	<b>0,75</b>
CH 65	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Lanciano (nuova stazione FS)	35	<b>0,735</b>	<b>0,500</b>	<b>0,75</b>
CH 67	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Ortona (stazione FS)	293	<b>0,735</b>	<b>0,500</b>	<b>0,75</b>
TE 44	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Alba Adriatica	415	<b>0,735</b>	<b>0,500</b>	<b>0,75</b>



## SINTESI DEL PRIT

INTERVENTI STRADALI DI RILEVANZA TATTICA			Kint	Kest	K

### 4° valore

AQ 33	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Celano	440	<b>0,706</b>	<b>0,500</b>	<b>0,72</b>
AQ 35	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Pratola Peligna	136	<b>0,706</b>	<b>0,500</b>	<b>0,72</b>
PE 35	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Torre de' Passeri	150	<b>0,706</b>	<b>0,500</b>	<b>0,72</b>

### 5° valore

CH 56	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Atessa (Piazzano)	545	<b>0,788</b>	<b>0,250</b>	<b>0,69</b>
CH 63	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Fresagrandinara	298	<b>0,788</b>	<b>0,250</b>	<b>0,69</b>

### 6° valore

TE 45	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Roseto	389	<b>0,624</b>	<b>0,500</b>	<b>0,65</b>
-------	---------------------------	---	-----	--------------	--------------	-------------

### 7° valore

CH 57	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Casalbordino	571	<b>0,706</b>	<b>0,250</b>	<b>0,63</b>
CH 52	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Francavilla al Mare	421	<b>0,706</b>	<b>0,250</b>	<b>0,63</b>
CH 64	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Lanciano (casello A14)	363	<b>0,706</b>	<b>0,250</b>	<b>0,63</b>
CH 66	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Ortona (casello A14)	258	<b>0,706</b>	<b>0,250</b>	<b>0,63</b>
CH 68	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in S. Giovanni Lipioni	381	<b>0,706</b>	<b>0,250</b>	<b>0,63</b>
CH 69	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Tuffillo	280	<b>0,706</b>	<b>0,250</b>	<b>0,63</b>



**SINTESI DEL PRIT**

INTERVENTI STRADALI DI RILEVANZA TATTICA		Kint	Kest	K

**8° valore**

CH 14	SR538 (ex SS538) "Marrucina"	adeguamenti e varianti dal casello A14 di Ortona al bivio per Poggiofiorito	6.000	<b>0,759</b>	<b>0,125</b>	<b>0,62</b>
-------	---------------------------------	---	-------	--------------	--------------	-------------

**9° valore**

AQ 34	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Pescina	226	<b>0,571</b>	<b>0,500</b>	<b>0,61</b>
-------	------------------------------	--	-----	--------------	--------------	-------------

**10° valore**

TE 47	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Penna S. Andrea	25	<b>0,65</b>	<b>0,25</b>	<b>0,58</b>
-------	------------------------------	--	----	-------------	-------------	-------------



## SINTESI DEL PRIT

INTERVENTI FERROVIARI DI RILEVANZA TATTICA			Kint	Kest	K	
Descrizione			€x1000	fuzzy	fuzzy	fuzzy

### 1° valore

AQ 44	SFMR	Realizzazione prolungamento T.E. sulla Sulmona-Carpinone e nuova stazione di via di Porta Romana	4.100	<b>0,888</b>	<b>0,750</b>	<b>0,967</b>
-------	------	--	-------	--------------	--------------	--------------

### 2° valore

CH 53	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio intermodale in S. Giovanni Teatino (Aeroporto)	1.200	<b>1,000</b>	<b>0,500</b>	<b>0,962</b>
CH 54	SFMR	Realizzazione percorso meccanizzato in S. Giovanni Teatino (Aeroporto)	2.500	<b>1,000</b>	<b>0,500</b>	<b>0,962</b>

### 3° valore

PE 33	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Città Sant'Angelo	2.400	<b>0,994</b>	<b>0,500</b>	<b>0,957</b>
TE 29	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Mosciano S. Angelo	2.200	<b>0,994</b>	<b>0,500</b>	<b>0,957</b>

### 4° valore

TE 42	SFMR	Realizzazione ascensore obliquo in Teramo	2.800	<b>0,918</b>	<b>0,500</b>	<b>0,895</b>
-------	------	---	-------	--------------	--------------	--------------

### 5° valore

CH 52	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio intermodale in Francavilla al Mare (Foro)	2.400	<b>0,912</b>	<b>0,500</b>	<b>0,890</b>
TE 30	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Teramo	172	<b>0,912</b>	<b>0,500</b>	<b>0,890</b>
TE 38	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Colleranese	686	<b>0,912</b>	<b>0,500</b>	<b>0,890</b>
TE 43	SFMR	Realizzazione prolungamento della linea ferroviaria in Teramo	32.413	<b>0,912</b>	<b>0,500</b>	<b>0,890</b>



## SINTESI DEL PRIT

INTERVENTI FERROVIARI DI RILEVANZA TATTICA			Kint	Kest	K

### 6° valore

AQ 40	SFMR	Realizzazione nuova fermata in L'Aquila (bivio per Pianola)	800	<b>0,894</b>	<b>0,500</b>	<b>0,876</b>
AQ 42	SFMR	Realizzazione ascensore obliquo in L'Aquila	2.300	<b>0,894</b>	<b>0,500</b>	<b>0,876</b>
AQ 43	SFMR	Realizzazione ascensore obliquo in Sulmona	2.100	<b>0,894</b>	<b>0,500</b>	<b>0,876</b>

### 7° valore

AQ 41	SFMR	Realizzazione nuove fermate in Avezzano e Oricola	4.800	<b>0,888</b>	<b>0,500</b>	<b>0,871</b>
-------	------	---	-------	--------------	--------------	--------------

### 8° valore

CH 59	SFMR	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Chieti (Madonna delle Piane)	800	<b>1,000</b>	<b>0,250</b>	<b>0,867</b>
-------	------	---	-----	--------------	--------------	--------------

### 9° valore

CH 46	SFMR	Realizzazione sottopassi sulla linea ferroviaria Roma - Pescara: tratta Chieti-Sulmona	2.100	<b>0,829</b>	<b>0,500</b>	<b>0,823</b>
TE 40	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Roseto (Cologna Spiaggia)	700	<b>0,829</b>	<b>0,500</b>	<b>0,823</b>

### 10° valore

AQ 29	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	Realizzazione CTC sulla linea esistente: tratta Avezzano - Guidonia	32.000	<b>0,624</b>	<b>0,750</b>	<b>0,750</b>
-------	--------------------------------------	---	--------	--------------	--------------	--------------

#### 1.14. LA SELEZIONE DEGLI INTERVENTI CON IL METODO DELLA OTTIMIZZAZIONE VINCOLATA

A valle di una attenta analisi della situazione esistente, in termini di dotazione infrastrutturale, di criticità, di evoluzione della domanda di mobilità e di sviluppo sostenibile del territorio regionale, il PRIT ha individuato un ampio set di interventi, espressione della capacità progettuale delle istituzioni



## **SINTESI DEL PRIT**

---

operanti sul territorio nonché delle proposte provenienti dal tavolo tecnico di Piano.

Di ciascun intervento è stata fornita una dettagliata descrizione qualitativa circa il ruolo specifico, le interconnessioni con altri interventi, il suo posizionamento all'interno dello scenario progettuale; ove possibile, sono state fornite valutazioni quantitative in termini di prestazioni, di impatti e di grandezze finanziarie.

Di fatto, non tutti gli interventi sono oggetto di decisione in quanto tra questi ve ne sono taluni che rappresentano, dal punto di vista delle scelte di Piano, delle "invarianti" vale a dire che saranno contenute in tutti gli scenari di Piano trattandosi di opere in corso di realizzazione o già finanziate o che rappresentano una scelta forte la cui realizzazione sia da ritenersi certa al 2010 indipendentemente dai futuri sviluppi degli indirizzi di pianificazione e programmazione. Pertanto, la scelta si riduce alle sole "opzioni", in funzione della disponibilità di risorse e del contributo specifico che esse potranno dare alla realizzazione degli obiettivi di Piano.

Pur focalizzando l'analisi e selezione degli interventi "opzionali" alla sola viabilità stradale e non anche alle infrastrutture ferroviarie, piattaforme logistiche, etc, le informazioni da gestire sono di una tale mole, fortemente disomogenee al loro interno per qualità del dato e rilevanza del contenuto, da porre grosse difficoltà di sintesi al fine di costruire un'informazione di supporto alla fase di scelta e di decisione. Si tratta, quindi di affrontare un tipico problema decisionale multidimensionale, che coinvolge gli interessi di una molteplicità di operatori, ciascuno con i propri obiettivi, talora conflittuali tra loro e comunque conflittuali con quelli degli altri soggetti. La natura multiobiettivo, multilivello, multidimensionale del problema decisionale, in uno con le sue elevate dimensioni, richiedono il supporto di aiuti alla



## **SINTESI DEL PRIT**

---

decisione di tipo multicriteriale, basati su modelli ed efficaci strumenti di calcolo.

All'interno dell'ampia famiglia di tecniche multicriteriali disponibili, si è ritenuto opportuno utilizzare un supporto basato su un modello di ottimizzazione vincolata, con variabili binarie, che pur operando come strumento di calcolo monoobiettivo, di fatto consente di affrontare problemi multiobiettivo. Il modello è interattivo, cioè basato sull'interazione modello/decisore, e converge verso la soluzione di miglior compromesso tra gli obiettivi selezionando il sottoinsieme di alternative che risultano essere ottimali nel rispetto dei vincoli di un certo scenario; a ciascun passo di interazione, il modello propone una nuova soluzione al decisore e questi, sulla base dell'informazione acquisita, aggiorna il set di vincoli che la nuova soluzione dovrà soddisfare.

Al 2010 viene valutato lo scenario progettuale delle sole invarianti rispetto alla domanda tendenziale. Tale scenario progettuale, valutato rispetto alla domanda tendenziale al 2020, rappresenterà lo scenario di riferimento per la valutazione e selezioni delle "opzioni" di intervento.

Per comodità espositiva, indicheremo il supporto decisionale che abbiamo sinteticamente descritto come il "modello di selezione".

In ciascun scenario di valutazione, tra gli attributi di ciascuna opzione vi sono i benefici differenziali, per quella opzione, rispetto allo scenario di riferimento; tali attributi concorreranno a definire la selezione.

I dati gestiti dal modello di selezione sono sia quelli prettamente trasportistici (ossia i dati di output del modello "VISUM") che quelli di natura economico-finanziaria e qualitativa (relativi per esempio agli impatti sull'ambiente, al consenso sociale mostrato dalla collettività, alla congruenza con la programmazione già in essere, etc.), espressi in differenti unità di



## SINTESI DEL PRIT

---

misura. Tra i vincoli che il modello di selezione potrà gestire vi sono quelli "oggettivi" di varia natura - finanziari, economici, ambientali, tecnici etc. – e quelli "soggettivi" discrezionali, di natura politica, che il decisore vorrà inserire sui livelli di conseguimento di taluni obiettivi, cioè dei target che la soluzione dovrà rispettare nella ricerca del miglior compromesso.

Nell'ambito del processo analitico che ha guidato il PRIT nella lettura del territorio regionale, i principali caratteri insediativi ed economici dell'Abruzzo, sono stati riconosciuti nei cosiddetti Ambienti Insediativi Locali. Gli 11 A.I.L. individuati sono stati raggruppati in 4 Macrocategorie in cui confluiscono i vari progetti stradali, inclusi nel PRIT dell'Abruzzo, sulla base dell'area regionale all'interno della quale si potrebbero esplicitare i principali effetti trasportistici derivanti dalla realizzazione di ciascun intervento:

- A.I.L. Centro-Settentrionali;
- A.I.L. Centro-Meridionali;
- A.I.L. "Costa pescarese e teatina" e "Valle del Pescara";
- A.I.L. Appenninici.

Dagli studi trasportistici effettuati è stato messo in evidenza che la realizzazione di un singolo intervento elementare, oppure la realizzazione di interventi slegati (es. un intervento più interno ed un altro più costiero), potrebbe non sortire gli effetti desiderati di risoluzione delle criticità dell'area; al contrario, solo la realizzazione congiunta di più interventi interrelati e sinergici ("**configurazioni**"), può contribuire alla risoluzione delle problematiche del contesto localizzativo. Gli studi trasportistici hanno consentito di definire, per ciascun contesto localizzativo, più configurazioni ove ciascuna soddisfa in maniera differenziata le criticità di quell'area;



## SINTESI DEL PRIT

---

pertanto, non ha senso realizzare più di una configurazione per sottosistema, poiché esse rappresentano soluzioni alternative di uno stesso problema.

Rispetto alla distribuzione temporale delle scelte, il problema decisionale è stato articolato su due differenti orizzonti temporali:

1) **Selezione di lungo periodo:** selezione delle “configurazioni” da realizzare entro un certo orizzonte temporale di lungo periodo (ad esempio, il 2020); trattandosi di configurazioni che si escludono l’un l’altra all’interno dello stesso sottosistema A.I.L., si tratta di scegliere (al massimo) una sola configurazione per ciascuno di essi. Nel lungo periodo, per definizione, non può essere fissato un vincolo rigido sulle disponibilità finanziarie; d’altro canto, in assenza di un vincolo finanziario verrebbe selezionata sempre la configurazione più costosa in quanto, questa, prevedibilmente produce i migliori impatti sugli obiettivi perseguiti. Per tenere conto del costo opportunità del capitale pur in assenza di un vincolo esplicito sulla disponibilità di risorse finanziarie, sono state introdotte all’interno del set di alternative ammissibili anche delle configurazioni “fittizie” con impatti unitari pari a quelli medi delle configurazioni reali.

2) **Scelte intermedie:** una volta individuate le configurazioni da realizzare nel lungo periodo, occorre decidere quali interventi andare a realizzare all’interno di quelle configurazioni con le risorse finanziarie che gradualmente si renderanno disponibili. Differentemente dalla selezione operata nel lungo periodo, in questa fase le alternative decisionali non sono più le configurazioni, bensì i singoli interventi che le compongono.

Relativamente alla selezione di **lungo periodo**, in estrema sintesi, i passi effettuati con il modello di ottimizzazione sono:

- Costruzione della Matrice degli Impatti;



## **SINTESI DEL PRIT**

---

- Calcolo della "soluzione ideale";
- Generazione degli scenari "reali" di valutazione;
- Individuazione della soluzione di miglior compromesso.

In conclusione, il supporto proposto consente di effettuare, a partire da una certa banca dati, conoscenze/progetti d'intervento, sia la fase di generazione del piano che di sua valutazione e scelta. Queste funzioni vengono svolte in maniera interattiva tra decisore e modello, in tempo reale, attraverso una serie di passi, iterazioni, che convergono verso la soluzione di compromesso soddisfacente, se esiste.

Ad ogni iterazione il problema decisionale diventa sempre meglio strutturato, avvalendosi delle informazioni acquisite nei passi precedenti. Le informazioni prodotte dal modello, essendo espresse nelle loro unità di misura "naturali", sono di facile comprensione per il decisore non tecnico che, pertanto, è in grado di valutare le proposte fornite dal modello e di chiedere ulteriori miglioramenti qualora consideri che sia accettabile un più basso livello di conseguimento per taluni obiettivi per consentire il miglioramento di altri.

Le proposte di Piano generate dal modello sono sempre pareto-efficienti, nel senso che non esistono altre formulazioni che possano migliorare un qualunque obiettivo senza peggiorarne almeno un altro. Ogni proposta di Piano generata dal modello viene compiutamente descritta in termini di vincoli rispettati e di impatti sugli obiettivi; pertanto, il modello sviluppa contemporaneamente la generazione e la valutazione di una possibile formulazione del Piano.

Sulla base delle informazioni acquisite, il decisore "valuta" dove sia necessario un miglioramento e in quale misura, introducendo nuovi vincoli "discrezionali" al problema decisionale; ovviamente, ogni nuovo vincolo



## **SINTESI DEL PRIT**

---

comporta un costo opportunità in termini di sacrificio di qualche altro obiettivo, in primis dell'obiettivo guida utilizzato per l'ottimizzazione. Scegliere una soluzione piuttosto che un'altra significa "valutare" come preferibili gli impatti sugli obiettivi della prima soluzione rispetto a quelli della seconda; pertanto, chi effettivamente effettua la "valutazione" è il decisore ed in tale compito riceve dagli analisti, dai progettisti e dal modello un supporto alle sue scelte.

Dopo un limitato numero di iterazioni modello/decisore si è giunti ad una soluzione giudicata di "*compromesso accettabile*" (vedi la tabella di pagina seguente) che vede selezionate le seguenti configurazioni: **CN3, CS4, VP5 e IA8** per un totale costo d'investimento di circa 1,9 miliardi di euro; da notare che solo la CS4 è l'alternativa più costosa del relativo raggruppamento.



**SINTESI DEL PRIT**

**Configurazioni della soluzione di "miglio compromesso"**

A.L.L.	Configurazioni	Interventi	Descrizione	Stato	Tipo	Lunghezza km	Costo gestione annuale €x1.000/anno	Costo investimento €x1.000	COERENZA INTERNA (Kin)												COERENZA ESTERNA				Valori cumulati		
									Idee Forza												Obiettivi						
									A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	Kin
A.L.L. Centro-Setentrionali	CS3	TE35	A14 "Adriatica"	Declassamento: tratta Città S. Angelo - Atri/Pineto	N	A	21,0	943	0	5	1	3	5	1	3	3	3	1	4	3	5	3	5	3,3	4,2	3,6	
		TE36	A14 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Città S. Angelo - Atri/Pineto	N	A	16,0	811	360.000	5	1	3	5	1	3	3	3	1	4	3	5	3	5	3,3	4,2	3,6	
		TE23Sud	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Moscamia st. - Pineto (attuale casello A14)	N	C1	15,7	439	76.441	5	1	2	4	1	3	2	2	1	4	3	5	5	5	3,0	4,2	3,4	
		TE14	SS80 racc. "Teramo - Mare"	Realizzazione SS80 racc. "Teramo - Mare", lotto 4 (Moscamia Stazione-SS, 16 Giulianova Lido)	P	C1	6,2	175	44.000	4	4	3	4	1	3	3	2	2	4	5	3	3	5	3,6	4,2	3,8	
		TE04	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	Realizzazione tratta Castel di Lama - Garrufo	P	C1	8,7	242	41.568	4	5	5	4	4	1	2	2	1	2	5	3	3	4	3,7	3,8	3,7	
		TE05	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	Realizzazione tratta Garrufo - S. Anna con adeguamento SP3	R	C1	9,6	269	89.334	4	5	5	4	4	1	2	2	1	2	5	3	3	4	3,7	3,8	3,7	
			<b>Totale</b>					<b>79</b>	<b>2.879</b>	<b>611.343</b>	<b>4,71</b>	<b>2,07</b>	<b>3,30</b>	<b>4,59</b>	<b>1,64</b>	<b>2,57</b>	<b>2,66</b>	<b>2,55</b>	<b>1,07</b>	<b>3,57</b>	<b>3,57</b>	<b>4,43</b>	<b>3,00</b>	<b>4,79</b>	<b>3,4</b>	<b>4,0</b>	<b>3,6</b>
A.L.L. Centro-Meridionali	CM4	CH10	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	completamento SS81 "Piceno Agropina": tratta Guardiaregi Est - S. Martino sulla Marrucina	P	C1	4,8	134	22.770	4	5	5	4	4	1	2	2	1	2	5	3	3	4	3,7	3,8	3,7	
		CH12	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	variante SS81 "Piceno Agropina": tratta SR84 "Frentana" - SS651 "Fondovalle Sangro"	P	C1	8,5	238	73.727	4	5	5	4	4	1	2	2	1	2	5	3	3	4	3,7	3,8	3,7	
		CH30	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	Collegamento Fondovalle Sangro - Fondovalle Trigno: Tracciato Ovest	N	C1	23,9	669	256.000	4	4	5	4	3	3	2	2	1	2	1	5	3	4	3,4	3,4	3,4	
		CH47	A14 "Adriatica"	Declassamento della A14 (Vasto Nord - Vasto Sud)	N	A	17,3	776	30.000	5	3	3	5	1	2	3	3	1	4	3	5	3	5	3,3	4,2	3,5	
		CH48	A14 "Adriatica"	Nuovo tracciato della A14 tratta Vasto Nord - Vasto Sud	N	A	14,7	661	340.000	5	1	3	5	1	2	3	3	1	4	3	5	3	5	3,3	4,2	3,5	
			<b>Totale</b>					<b>69</b>	<b>2.479</b>	<b>722.497</b>	<b>4,5</b>	<b>2,6</b>	<b>4,0</b>	<b>4,5</b>	<b>2,1</b>	<b>1,5</b>	<b>2,5</b>	<b>2,5</b>	<b>1,0</b>	<b>3,0</b>	<b>2,6</b>	<b>4,7</b>	<b>3,0</b>	<b>4,5</b>	<b>3,4</b>	<b>3,9</b>	<b>3,5</b>
Valle del Pescara	VPS	PE28	SS602	Potenziamento a 4 corsie SS602 - tratta ponte di Villanova - SS16 var	N	B	3,9	151	68.160	3	3	3	4	2	3	3	1	1	3	1	5	1	3	3,0	2,6	2,9	
		CH49	SP da denominare	Realizzazione pedecollinare tratta Dragonara - variante SS16 (Pescara Sud)	N	C1	9,0	251	87.360	3	4	3	5	1	3	3	1	1	3	1	5	3	3	3,4	3,0	3,3	
			<b>Totale</b>					<b>13</b>	<b>402</b>	<b>155.520</b>	<b>3,0</b>	<b>3,6</b>	<b>3,0</b>	<b>4,6</b>	<b>1,4</b>	<b>3,0</b>	<b>3,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>3,0</b>	<b>1,0</b>	<b>5,0</b>	<b>2,1</b>	<b>3,0</b>	<b>3,3</b>	<b>2,8</b>	<b>3,1</b>
A.L.L. Appenninici	AB	PE30	SP da denominare	Realizzazione asse di penetrazione Alanno - Pietranico - Corvara - Forca di Penne e suo collegamento con la SS153 in località di Capodacqua di Capetrano	N	C1	14,2	398	8.133	2	4	1	1	3	1	1	1	1	1	1	5	3	1	2,0	2,2	2,1	
		AQ12bis	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	Varianti Collepietro - SS5 con connessione A25	P	C1	12,4	349	55.000	3	5	4	5	2	1	2	2	2	2	1	5	1	3	3,5	2,6	3,3	
		AQ30bis	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	Raddoppio a 4 corsie tratta Popoli - Pettorano sul Gizio	P	B	28,7	1.118	5.979	3	4	4	5	2	3	2	2	2	2	3	3	5	3	3,0	3,4	3,1	
			<b>Totale</b>					<b>55</b>	<b>1.865</b>	<b>69.110</b>	<b>2,7</b>	<b>4,8</b>	<b>3,6</b>	<b>4,5</b>	<b>2,1</b>	<b>1,2</b>	<b>1,9</b>	<b>1,9</b>	<b>1,9</b>	<b>1,9</b>	<b>1,2</b>	<b>4,8</b>	<b>1,6</b>	<b>2,8</b>	<b>3,3</b>	<b>2,6</b>	<b>3,1</b>



## ***L'attuazione del PRIT***

### **1.15. COMPETENZE**

Le competenze programmatiche, sia quelle relative all'assetto infrastrutturale delle reti e dei nodi, sia a quello organizzativo del trasporto merci e passeggeri (TPL) restano di competenza della Regione Abruzzo in ragione di quanto disposto dalla L. R. n° 152 del 23 dicembre 1998 e sue s. m. i. (Artt. 9, 10 e seg.).

Alla Regione è attribuito il *"compito di redigere il Piano Regionale dei Trasporti come piano regionale della mobilità e delle relative strutture, configurando un sistema integrato dei trasporti adeguato alle aspettative di sviluppo socio-economico, come delineate nel Programma Regionale di sviluppo e compatibili con le esigenze di tutela della qualità della vita"..... La proposta del piano regionale dei trasporti viene presentata dalla Giunta Regionale che, al fine della sua predisposizione, si avvale anche dell'apporto di consulenze esterne, e della collaborazione con istituti di ricerca universitari.*

*Lo stesso art. 9 dispone che:*

- che le procedure d'adozione e d'approvazione coinvolgano gli enti locali, gli altri settori regionali, le organizzazioni sindacali, le imprese operanti nel settore trasporti, le associazioni dei consumatori;*
- che la proposta, completa della documentazione istruttoria di cui al comma precedente, venga illustrata nel corso di 4 Conferenze Istruttorie a livello Provinciale ed approvata definitivamente dalla*



## **SINTESI DEL PRIT**

---

### *Giunta Regionale come proposta di deliberazione al Consiglio Regionale.*

Come già precisato in altra parte del testo l'attuazione delle azioni programmatiche potranno di norma essere delegate ad Enti competenti sul territorio, quali Province, Comuni, Anas, altri Enti strumentali, di volta in volta individuati in sede di programmazione della spesa.

Eguale è normata dalla predetta Legge è l'attività di programmazione del TPL (Art. 10 e seg.) come meglio ed in dettaglio specificato nel Report n°3 Piano Triennale dei servizi Minimi (PTS), e nei Piani di Bacino di Traffico Provinciali, che costituiscono un atto di programmazione fortemente condivisa e concordata tra Regione, Province ed EE. LL., anche in vista della delega alle Province dell'attuazione e gestione dei programmi provinciali di TPL.

#### **1.15.1. Procedura temporale per l'approvazione del PRIT.**

La proposta del Piano Regionale Integrato dei Trasporti viene presentata dalla Giunta Regionale.

La deliberazione di adozione della proposta del Piano Regionale Integrato dei Trasporti viene pubblicata sul BURA.

Entro 45 giorni da tale pubblicazione possono presentare le loro osservazioni scritte al Settore trasporti:

- gli Enti Locali;
- gli altri settori amministrativi regionali;
- le organizzazioni sindacali;
- le imprese operanti nel settore dei trasporti;
- le associazioni dei consumatori.



## **SINTESI DEL PRIT**

---

La Direzione Trasporti e Mobilità cura l'istruttoria della fase di esame delle osservazioni. Ovviamente le ipotesi di prospettazione di nuove infrastrutture o di riorganizzazione di servizi devono essere supportate da analisi e da rappresentazioni di scenari analoghi a quelli utilizzati nella costruzione del PTS e del PRIT, cioè devono avere una "motivazione" correttamente esplicitata anche in termini tecnici di fattibilità ed anche di compatibilità con gli scenari generali di analisi e di sviluppo della proposta del PRIT.

La proposta di PRIT, completata dalla istruttoria delle osservazioni, verrà illustrata nel corso di conferenze istruttorie a livello provinciale.

La Giunta Regionale approva definitivamente il PRIT come proposta di deliberazione al Consiglio regionale.

### **1.16. COSTI DI REALIZZAZIONE**

I costi di realizzazione degli interventi infrastrutturali del PRIT sono indicati negli appositi allegati alla presente relazione, che descrivono:

- quelli desunti dalle progettazioni acquisite dagli Enti e dalle Aziende attuatrici degli interventi, ovvero quelli definiti nell'ambito del PRIT: è questo il caso degli interventi stradali, ferroviari, portuali, interportuali, autoportuali, etc.;
- sia quelli stimati nell'ambito della redazione del presente documento, con particolare riferimento l'allegato che definisce il complesso delle infrastrutture destinate all'integrazione intramodale ed intermodale del Trasporto Pubblico e di quest'ultimo con la mobilità privata. Provvedimenti da ritenersi essenziali per l'attuazione delle nuove previsioni di organizzazione del TPL nei Bacini di Traffico Provinciali.



## **SINTESI DEL PRIT**

---

Gli interventi infrastrutturali più urgenti da realizzarsi complessivamente in uno scenario di tre anni al massimo sono quelli finalizzati alla organizzazione del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale, che è un progetto di importanza strategica sia per quanto riguarda il PTS che per il PRIT, in quanto soluzione che può offrire il decongestionamento e la diversione modale, non solo nell'area metropolitana ristretta, ma in tutto il sistema costiero.

Molti interventi infrastrutturali censiti dal PRIT sono già totalmente o parzialmente inseriti in processi di finanziamento (vedi anche l'ultimo paragrafo del presente capitolo).

### **1.17. COSTI DI GESTIONE**

Per quanto riguarda la spesa di esercizio del TPL regionale il PTS, una volta definito ed approvato, individua le risorse finanziarie necessarie.

All'attualità, il Fondo Regionale Trasporti è ancora gestito a livello centrale dalla Direzione Trasporti e Mobilità. Oltre le risorse stanziare nei bilanci annuali e pluriennali della Regione Abruzzo, a partire dal 2007 sono stati istituiti altri fondi e precisamente:

- Fondi di cui al comma 1031 della legge 27 dicembre 2006 n. 296 (Finanziaria 2007) finalizzati sia ad investimenti per il materiale rotabile destinato al TPL ed in particolare all'acquisto di veicoli ferroviari da destinare ai servizi di competenza regionale di cui agli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 e successive modificazioni; sia per l'acquisto di veicoli destinati a servizi su linee metropolitane, tranviarie e filoviarie, nonché per l'acquisto di autobus a minor impatto



## **SINTESI DEL PRIT**

---

ambientale o ad alimentazione non convenzionale. Tale fondo è destinato a contributi nella misura massima del 75 per cento del costo;

- Fondo di cui all'art 1 comma 296 della L. finanziaria 2008 (L. 244/07) come compartecipazione al gettito dell'accisa sul gasolio per autotrazione per attuare il proceso di riforma e garantire le risorse necessarie per il mantenimento dell'attuale livello di servizi e recupero inflazione;
- Fondo di cui al comma 298 della L. finanziaria 2008 (L. 244/07) per adeguamento delle risorse del TPL compreso art. 8 Dlgs 422/98;
- Fondo di cui al comma 304 della L. finanziaria 2008 (L. 244/07) destinato sia alle finalità di cui all'art. 1 comma 1031 della L. 296/06 (L Finanziaria 2007), come modificato dal comma 306 della L. 244/07; sia per interventi di cui alla L. 211/1992 per opere di completamento di opere in corso di realizzazione in misura non superiore al 20%. Il finanziamento dei nuovi interventi è subordinato all'esistenza di parcheggi di interscambio ovvero alla loro realizzazione che può essere finanziata con le risorse di cui al presente comma 304.

Ai fini dello sviluppo della sussidiarietà del TPL, le procedure del PRIT e del PTS devono essere accompagnate da decisioni strategiche sul livello della delega nel TPL.

Infatti per quanto riguarda il quadro della sussidiarietà la situazione è rimasta prevista dall'art 23, bloccata all'entrata in vigore della L. R. 152/98 e non si sono ancora fatti decisivi passi in avanti, se non quelli in attuazione del processo di PRIT-PTS, con la preventiva Intesa conseguita con le Province per la stesura concordata dei Piani di Bacino provinciali.

Per quanto riguarda il trasporto in concessione comunale i Comuni hanno la piena gestione dei servizi nell'ambito delle percorrenze loro assegnate ma



## **SINTESI DEL PRIT**

---

non gestiscono ancora le partite finanziarie. In futuro questa delega dovrebbe essere completata e dovranno essere prese le decisioni sull'assetto definitive sulla sussidiarietà nella gestione del TPL come da quadro di riferimento del LR 152/978, artt 6-7-8, che delinea il quadro delle competenze da delegare alle Province; Comuni; Comunità Montane.

In alternativa potranno essere configurati, con legge regionale, nuovi sistemi di concertazione e di condivisione delle scelte strategiche da parte di Regione ed enti locali. Legge Regionale emanata anche in attuazione della nuova normativa contenuta nell'art. 23 bis del D.L. 25 giugno 2008, n. 112 recante "Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria" convertito con L. 6 agosto 2008 n. 133.

### **1.18. FONTI DI FINANZIAMENTO**

Le fonti di finanziamento per gli investimenti potranno derivare dalla Legge Obiettivo, Dagli accordi di Programma Quadro Stato - Regione, dai Programmi Strategici per la Mobilità nelle aree urbane, dai fondi FAS 2007-2013, dai PRUSST, ovvero tramite attuazione di finanza mista, quale ad esempio la Finanza di Progetto.

Le fonti finanziarie per l'attuazione dei Piani di bacino di Traffico Provinciali derivano dai fondi di competenza sia regionale che statale richiamati nel precedente paragrafo, nonché da risorse proprie degli Enti delegati, nella ipotesi di necessità aggiuntive di trasporto che eccedano il tetto massimo trasferito.

Per quanto riguarda il costo di esercizio del TPL regionale, il Piano Triennale dei Servizi Minimi, una volta definito ed approvato dagli Enti



## **SINTESI DEL PRIT**

---

competenti, individua, per il triennio di riferimento, le risorse finanziarie necessarie per la gestione del TPL come programmato.

Esiste tuttavia la esigenza di una flessibilità di gestione nell'ambito del PTS per affrontare le esigenze contingenti del trasporto pubblico locale per soddisfare la quale dovranno essere previsti adeguati meccanismi di adeguamento delle programmazione alle esigenze dei territori . Per quanto riguarda invece la istituzione di servizi aggiuntivi, e quindi di nuove percorrenze non gestibili con la flessibilità di cui sopra, deve corrispondere un apposito finanziamento da parte degli EE.LL. o della Regione.



### ***Conclusioni***

Consolidare il ruolo dell'Abruzzo nell'ambito della rete TEN, migliorare i collegamenti con le regioni limitrofe, all'interno della regione e verso le piattaforme strategiche e le aree snodo, promuovere la mobilità sostenibile nelle aree urbane e in quelle a domanda debole sono gli obiettivi prioritari che hanno guidato l'elaborazione del Piano Regionale Integrato dei Trasporti della Regione Abruzzo. Questi ambiziosi obiettivi sono stati perseguiti durante un lungo processo di governance, che ha attivato diverse decine di tavoli decisionali, superando la tradizionale e convenzionale forma di pianificazione a cascata (government) e convergendo su scelte condivise ai vari livelli amministrativi.

La redazione del nuovo strumento programmatico per le infrastrutture ha richiesto molteplici indagini analitiche, che hanno esplorato il contesto territoriale prima che trasportistico, hanno evidenziato i punti di forza e di debolezza dell'assetto geo-economico abruzzese e del attuale rapporto tra domanda ed offerta di mobilità (Tomo 1).

I primi sei capitoli del presente documento sono volti ad indagare le specifiche esigenze di mobilità emerse dal territorio, anche a seguito dei mutamenti che su di esso sono intervenuti negli ultimi tre quinquenni. L'indagine è stata orientata all'individuazione dei capisaldi del territorio abruzzese ("Ambienti Insediativi Locali") e all'individuazione della domanda e dell'offerta di mobilità di persone e merci. A partire dalla dotazione attuale di infrastrutture si è giunti al rilievo critico delle condizioni reali e cronometriche di accessibilità, anche attraverso l'esame dell'offerta e della domanda di trasporto, o più in generale di mobilità.



## **SINTESI DEL PRIT**

---

Tuttavia, la domanda di infrastrutture è stata analizzata spingendosi oltre l'analisi del dato statistico e prendendo in considerazione la pluralità delle istanze di infrastrutturazione presenti sul territorio regionale. Insieme alle politiche bottom-up, i molteplici piani e programmi che alle varie scale individuano azioni di incremento dell'armatura territoriale abruzzese evidenziano nuove opportunità evolutive e criticità da arginare (Tomo 2).

Facendo seguito ad una interpretazione critica dello stato attuale delle infrastrutture e dei trasporti, sistemi indissolubili di un contesto in cui le risorse fisiche e naturalistiche, sociali ed economiche e storico-culturali interagiscono sinergicamente, sono state valutate le opportunità d'azione derivanti dalla pluralità di piani e programmi, quadro e di settore, che a vario titolo intervengono sul territorio, coniugandosi con le varie istanze di mobilità mosse dal basso.

Dinanzi alle molteplici possibilità d'intervento il PRIT vede necessario individuare le priorità attuative sulle infrastrutture di trasporto attraverso un modello di supporto alla decisione che misura le performance trasportistiche insieme a quelle economiche, sociali, energetiche e, più in generale, ambientali (Tomo 3 – cap. 3).

Il PRIT è anche un piano strategico per la mobilità che, individuando schemi di coerenza infrastrutturale per i principali ambiti territoriali regionali, impiega la procedura di Valutazione Ambientale Strategica per l'implementazione di un meccanismo di Visioning. Ciascuna delle quattro aggregazioni di Ambienti Insediativi Locali (centro-settentrionali, centro-meridionali, centrali ed appenninici) diventa oggetto della costruzione di scenari di assetto infrastrutturale futuri che si confrontano con lo "scenario di riferimento" che si avrebbe in assenza di attuazione del piano (Rapporto Ambientale).



## **SINTESI DEL PRIT**

---

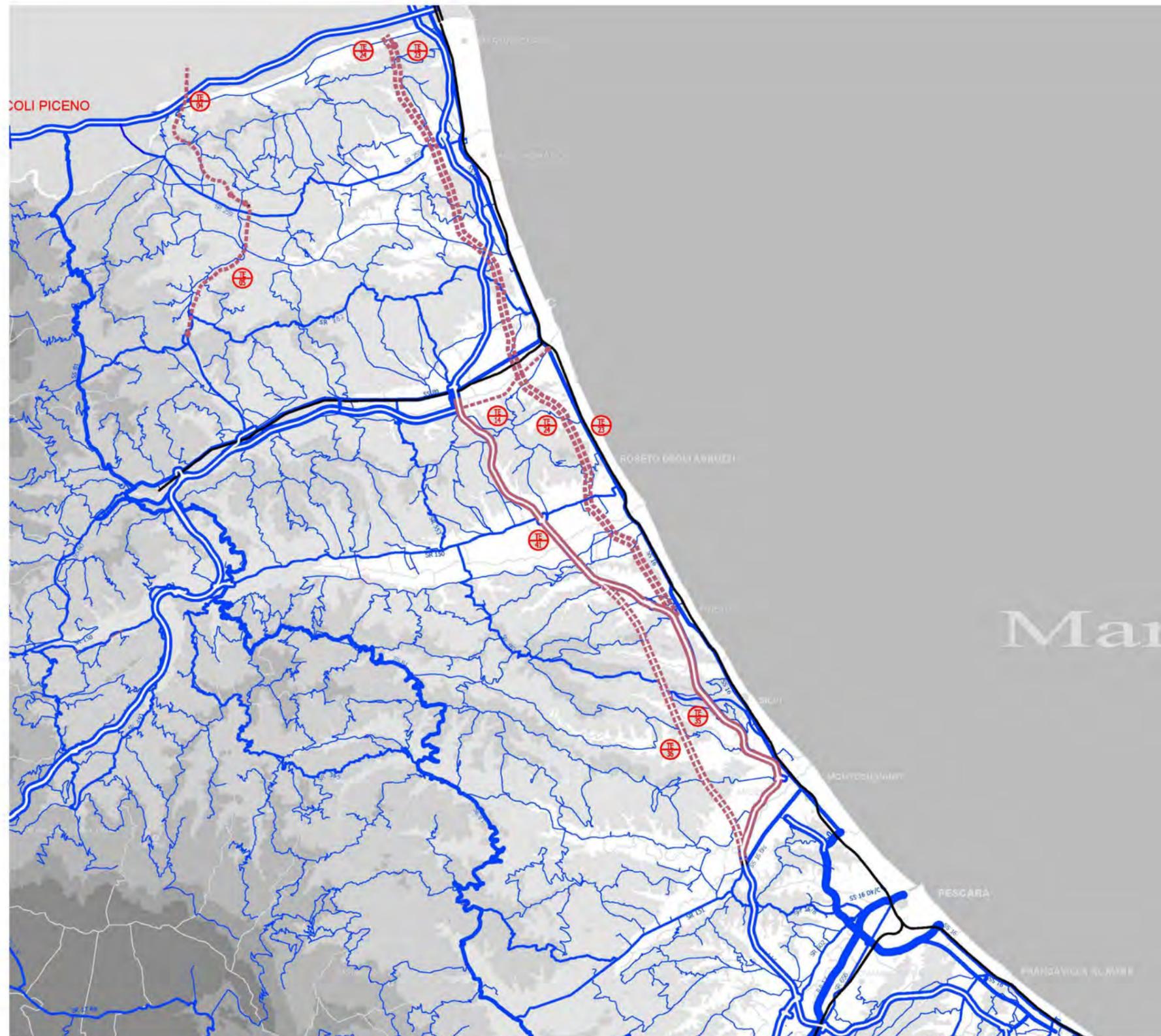
I risultati, che mirano prioritariamente al riequilibrio modale degli spostamenti, selezionano prevalentemente gli interventi destinati allo sviluppo dei nodi di scambio intermodale per i sistemi di trasporto passeggeri e quelli finalizzati al potenziamento delle piattaforme logistiche marittime e terrestri. Analogamente assume rilevanza la razionalizzazione della rete infrastrutturale esistente al fine di perseguire gli obiettivi dichiarati in capo alla presente conclusione e più volte nel corso del testo.



***ALL. 1: INTERVENTI COMPLESSIVI VINCENTI PROPOSTI DAL P.R.I.T.***



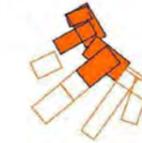
**SINTESI DEL PRIT**



INTERVENTI COMPLESSIVI VINCENTI CORRELATI  
ALL'A.I.L. CENTRO-SETTENTRIONALI

AMBIENTI INSEDIATIVI LOCALI INTERESSATI:

1. La trasversale del Tronto
2. La costa teramana
3. La trasversale teramana
5. La costa pescarese e teatina



LEGENDA DEI SEGNI  
STATO DI FATTO

- RETE STRADALE PRIMARIA ESISTENTE A DUE CARREGGIATE (AA)-(SS)
- RETE STRADALE PRIMARIA ESISTENTE A UNA CARREGGIATA (SS)
- RETE STRADALE PRINCIPALE ESISTENTE (SP, ex SS)
- RETE STRADALE SECONDARIA ESISTENTE (ALTRE)
- RETE FERROVIARIA ESISTENTE DOPPIO BINARIO
- RETE FERROVIARIA ESISTENTE SEMPLICE BINARIO

PROGETTO

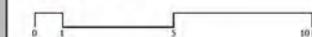
INTERVENTI DI ADEGUAMENTO STRADALE

- RETE STRADALE PRIMARIA A DUE CARREGGIATE (AA)-(SS)
- RETE STRADALE PRIMARIA A UNA CARREGGIATA (SS)
- RETE STRADALE PRINCIPALE (SP ex SS)
- RETE STRADALE SECONDARIA (ALTRE)
- INTERVENTO DI ADEGUAMENTO FERROVIARIO A SEMPLICE BINARIO

INTERVENTI DI VARIANTE STRADALE

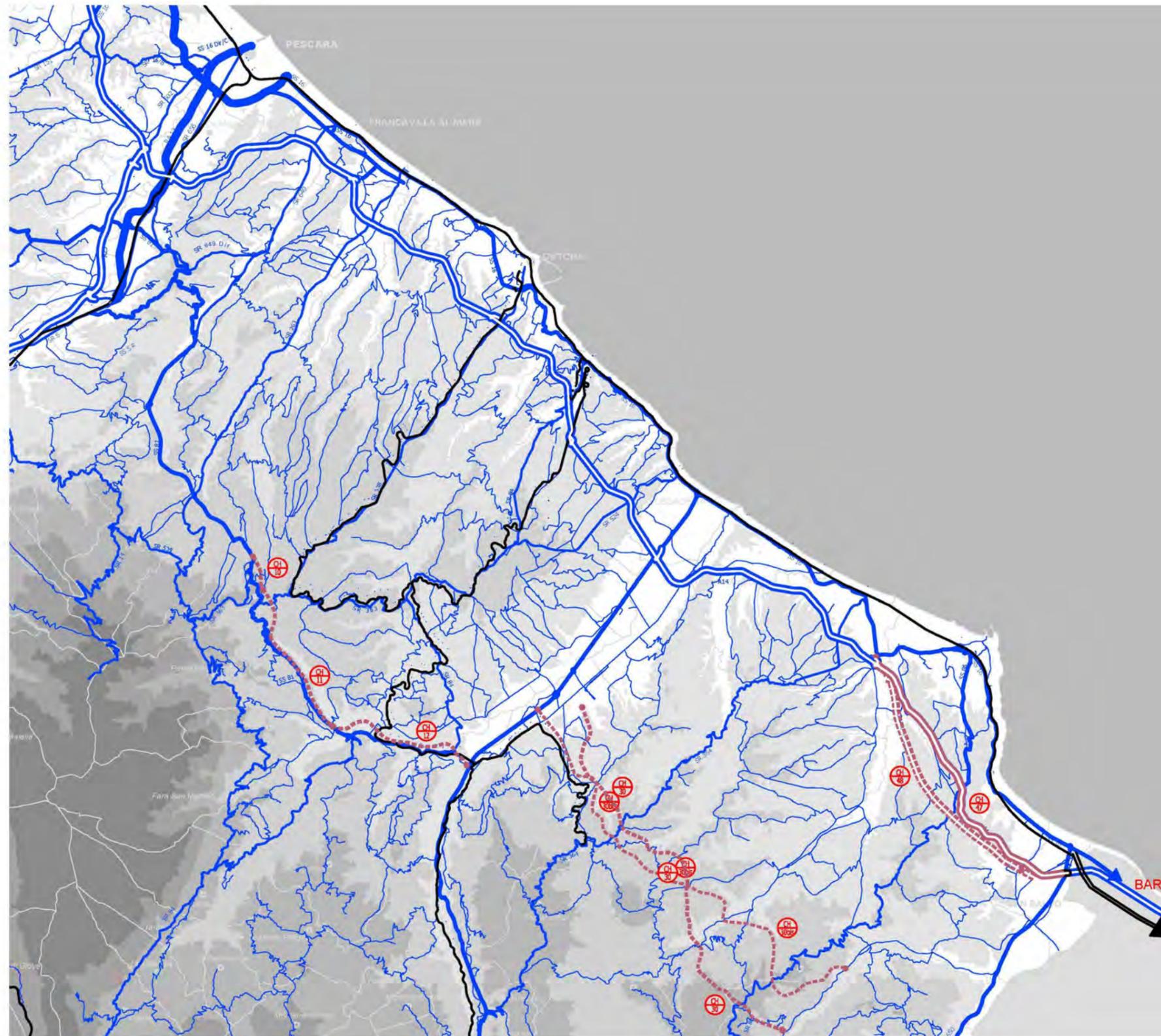
- RETE STRADALE PRIMARIA A DUE CARREGGIATE (AA)-(SS)
- RETE STRADALE PRIMARIA A UNA CARREGGIATA (SS)
- RETE STRADALE PRINCIPALE (SP ex SS)
- RETE STRADALE SECONDARIA (ALTRE)
- INTERVENTO DI VARIANTE FERROVIARIO A SEMPLICE BINARIO

- PORTO
- INTERPORTO
- AEROPORTO
- AUTOPORTO





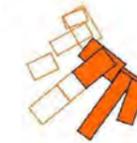
**SINTESI DEL PRIT**



**INTERVENTI COMPLESSIVI VINCENTI CORRELATI ALL'A.I.L. CENTRO-MERIDIONALI**

**AMBIENTI INSEDIATIVI LOCALI INTERESSATI:**

- 5. La costa pescarese e teatina
- 6. La valle del Pescara
- 9. La costa sangro-vastese
- 10. La trasversale del Sangro
- 11. La trasversale del Trigno



**LEGENDA DEI SEGNI  
STATO DI FATTO**

- RETE STRADALE PRIMARIA ESISTENTE A DUE CARREGGIATE (AA)-(SS)
- RETE STRADALE PRIMARIA ESISTENTE A UNA CARREGGIATA (SS)
- RETE STRADALE PRINCIPALE ESISTENTE (SP, ex SS)
- RETE STRADALE SECONDARIA ESISTENTE (ALTRE)
- RETE FERROVIARIA ESISTENTE DOPPIO BINARIO
- RETE FERROVIARIA ESISTENTE SEMPLICE BINARIO

**PROGETTO**

**INTERVENTI DI ADEGUAMENTO STRADALE**

- RETE STRADALE PRIMARIA A DUE CARREGGIATE (AA)-(SS)
- RETE STRADALE PRIMARIA A UNA CARREGGIATA (SS)
- RETE STRADALE PRINCIPALE (SP ex SS)
- RETE STRADALE SECONDARIA (ALTRE)
- INTERVENTO DI ADEGUAMENTO FERROVIARIO A SEMPLICE BINARIO

**INTERVENTI DI VARIANTE STRADALE**

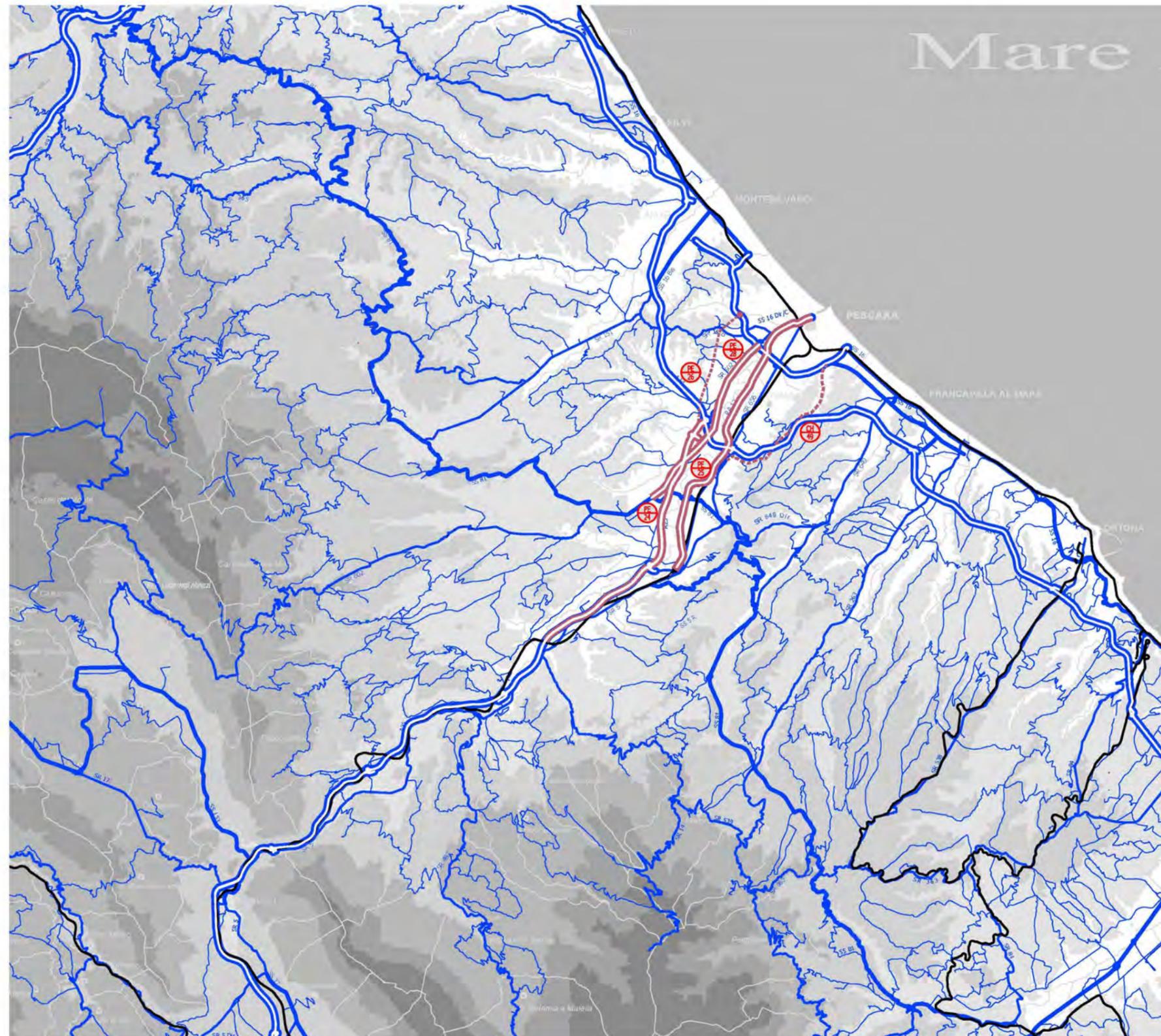
- RETE STRADALE PRIMARIA A DUE CARREGGIATE (AA)-(SS)
- RETE STRADALE PRIMARIA A UNA CARREGGIATA (SS)
- RETE STRADALE PRINCIPALE (SP ex SS)
- RETE STRADALE SECONDARIA (ALTRE)
- INTERVENTO DI VARIANTE FERROVIARIO A SEMPLICE BINARIO

- PORTO
- INTERPORTO
- AEROPORTO
- AUTOPORTO



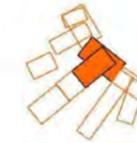


**SINTESI DEL PRIT**



INTERVENTI COMPLESSIVI VINCENTI CORRELATI  
TRA LA "COSTA PESCARESE E TEATINA"  
E LA "VALLE DEL PESCARA"

AMBIENTI INSEDIATIVI LOCALI INTERESSATI:  
5. La costa pescarese e teatina  
6. La valle del Pescara



**LEGENDA DEI SEGNI  
STATO DI FATTO**

- RETE STRADALE PRIMARIA ESISTENTE A DUE CARREGGIATE (AA)-(SS)
- RETE STRADALE PRIMARIA ESISTENTE A UNA CARREGGIATA (SS)
- RETE STRADALE PRINCIPALE ESISTENTE (SP, ex SS)
- RETE STRADALE SECONDARIA ESISTENTE (ALTRE)
- RETE FERROVIARIA ESISTENTE DOPPIO BINARIO
- RETE FERROVIARIA ESISTENTE SEMPLICE BINARIO

**PROGETTO**

**INTERVENTI DI ADEGUAMENTO STRADALE**

- RETE STRADALE PRIMARIA A DUE CARREGGIATE (AA)-(SS)
- RETE STRADALE PRIMARIA A UNA CARREGGIATA (SS)
- RETE STRADALE PRINCIPALE (SP ex SS)
- RETE STRADALE SECONDARIA (ALTRE)
- INTERVENTO DI ADEGUAMENTO FERROVIARIO A SEMPLICE BINARIO

**INTERVENTI DI VARIANTE STRADALE**

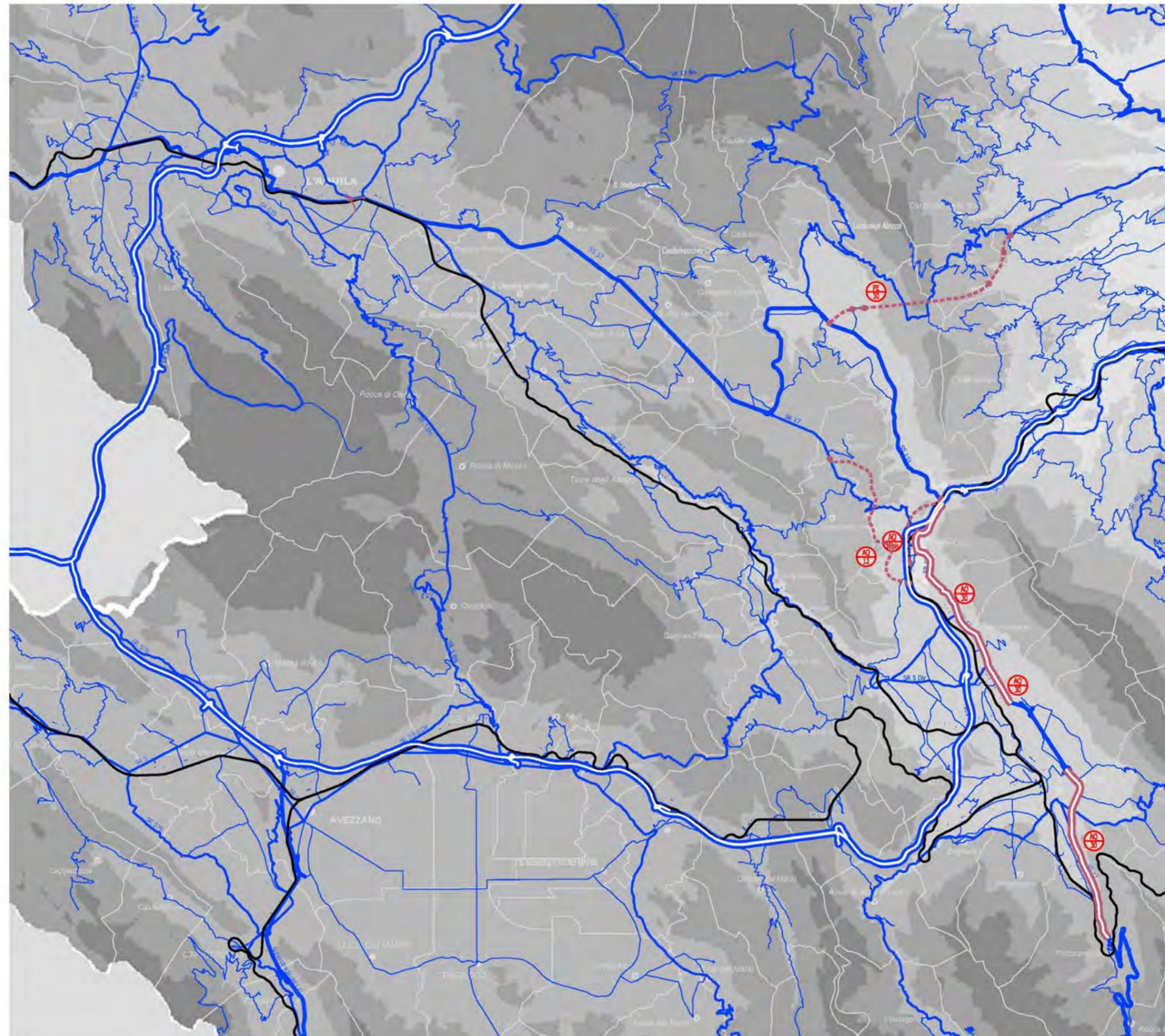
- RETE STRADALE PRIMARIA A DUE CARREGGIATE (AA)-(SS)
- RETE STRADALE PRIMARIA A UNA CARREGGIATA (SS)
- RETE STRADALE PRINCIPALE (SP ex SS)
- RETE STRADALE SECONDARIA (ALTRE)
- INTERVENTO DI VARIANTE FERROVIARIO A SEMPLICE BINARIO

- PORTO
- INTERPORTO
- AEROPORTO
- AUTOPORTO





**SINTESI DEL PRIT**



**INTERVENTI COMPLESSIVI VINCENTI CORRELATI ALL'A.I.L. APPENNINICI**

**AMBIENTI INSEDIATIVI LOCALI INTERESSATI:**

- 4. La costellazione Aquilana
- 6. La valle del Pescara
- 7. La conca di Sulmona
- 8. Il bacino del Fucino



**LEGENDA DEI SEGNI  
STATO DI FATTO**

- RETE STRADALE PRIMARIA ESISTENTE A DUE CARREGGIATE (AA)-(SS)
- RETE STRADALE PRIMARIA ESISTENTE A UNA CARREGGIATA (SS)
- RETE STRADALE PRINCIPALE ESISTENTE (SP, ex SS)
- RETE STRADALE SECONDARIA ESISTENTE (ALTRE)
- RETE FERROVIARIA ESISTENTE DOPPIO BINARIO
- RETE FERROVIARIA ESISTENTE SEMPLICE BINARIO

**PROGETTO**

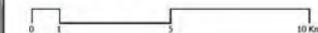
**INTERVENTI DI ADEGUAMENTO STRADALE**

- RETE STRADALE PRIMARIA A DUE CARREGGIATE (AA)-(SS)
- RETE STRADALE PRIMARIA A UNA CARREGGIATA (SS)
- RETE STRADALE PRINCIPALE (SP ex SS)
- RETE STRADALE SECONDARIA (ALTRE)
- INTERVENTO DI ADEGUAMENTO FERROVIARIO A SEMPLICE BINARIO

**INTERVENTI DI VARIANTE STRADALE**

- RETE STRADALE PRIMARIA A DUE CARREGGIATE (AA)-(SS)
- RETE STRADALE PRIMARIA A UNA CARREGGIATA (SS)
- RETE STRADALE PRINCIPALE (SP ex SS)
- RETE STRADALE SECONDARIA (ALTRE)
- INTERVENTO DI VARIANTE FERROVIARIO A SEMPLICE BINARIO

- PORTO
- INTERPORTO
- AEROPORTO
- AUTOPORTO





SINTESI DEL PRIT

PROPOSTE D'INTERVENTO CENSITE IN PROVINCIA DE L'AQUILA

AQ 1	SR260 "Picente" (ex SS260)	completamento finale strade interne V lotto (confine regionale- rinvolo di Marano)
AQ 3	SR260 "Picente" (ex SS260)	completamento finale strade interne III lotto (rinvolo Marano- S. Pelino)
AQ 5	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	adeguamento tratta dal confine regionale al km 27+000 (loc. Sassa)
AQ 6	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	variante di L'Aquila lotto A (km 27+000 località Sassa-Maunonia)
AQ 7	E SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	variante di L'Aquila lotto B (Maunonia - raccordo SS17 ter)
AQ 8	E SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	variante di L'Aquila lotto C (raccordo SS17 ter - S. Gregorio)
AQ 9	E SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	adeguamento e varianti (S. Gregorio - S. Pio delle Camere)
AQ 10	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	adeguamento e varianti (S. Pio delle Camere - Merelli)
AQ 12	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	variante Collepetro
AQ 15	E SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	sistemazione e rinvolo di Bazzano collegamento SR17 ter (ex SS17 ter) - SS17 - Maunonia
AQ 17	SS690 "Superstrada del Liri"	nessa in sicurezza (Avezzano- confine regionale)
AQ 18	E SR (ex SS479) "Sanetti"	variante di Avezzano lotto I
AQ 21	Linea ferroviaria RFI "Roma Pescara"	velocizzazione RFI variante di Pratola Peligna
AQ 22	Linea ferroviaria RFI "Roma Pescara"	velocizzazione RFI variante Paterno - Celano - Bugnara
AQ 23	Linea ferroviaria RFI "Roma Pescara"	velocizzazione RFI variante Tagliacozzo - Vicovaro
AQ 25	Centro merci della Marcia	Completamento (DOCUF Abruzzo 2000/2006)
AQ 26	Linea ferroviaria RFI "Roma Pescara"	potenziamento della linea esistente tratta Avezzano - Giardinella
AQ 30	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	adeguamento tratta Popoli - Pescasseroli sul Gizio
AQ 33	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Celano
AQ 34	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Pescina
AQ 35	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Pratola Peligna
AQ 36	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Trione degli Abruzzi
AQ 37	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in S. Pio delle Camere (SS17)
AQ 38	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Contoterra (SS17)
AQ 39	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Caprotino (SS17)
AQ 40	SFMR	Realizzazione nuova fermata in L'Aquila (Sassa, Aquilone, Bazzano S. Gregorio)
AQ 41	SFMR	Realizzazione nuove fermate in Avezzano e Oricola
AQ 42	SFMR	Realizzazione accessore obliquo in L'Aquila
AQ 43	SFMR	Realizzazione accessore obliquo in Sulmona
AQ 44	SFMR	Realizzazione prolungamento T.E. sulla Sulmona-Caprotino e nuova stazione di via di Porta Romana
AQ 45	Linea ferroviaria RFI "L'Aquila-Tagliacozzo"	Realizzazione nuova linea ferroviaria di completamento della "Silmona-Terme" con la "Roma-Pescara"
AQ 46	Linea ferroviaria RFI "L'Aquila-Sulmona"	Potenziamento per nuovi contemporanei
AQ 47	Linea ferroviaria RFI "Roma Avezzano"	Realizzazione CTC sulla linea esistente
AQ 48	Aeroporto di Pescara	Potenziamento
AQ 12 bis	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	variante Collepetro-SS5 con sostituzione alla A25
AQ 17 bis	SS690 "Superstrada del Liri"	raddoppio (Avezzano- confine regionale)
AQ 30 bis	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	Potenziamento a quattro corsie tratta Popoli - Pescasseroli sul Gizio
AQ 36 bis	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Molina Altema
AQ 41 bis	SFMR	fermata Avezzano stazione centrale

PROPOSTE D'INTERVENTO CENSITE IN PROVINCIA DI CHIETI

CH 1	E	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato tratta rinvolo SS16 var - Fondovalle-Foro
CH 2		SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato tratta S. Silvestro Spaggiola - Fondovalle For
CH 3		SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato tratta Fondovalle Foro- variante di Ortona
CH 3		SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato tratta Ortona (loc. S. Marco)- Fossacesia
CH 6		SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato tratta Ortona (loc. S. Marco)- Fossacesia
CH 7		SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato tratta Fossacesia- Vasto Nord
CH 8		SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato tratta Fossacesia- Vasto Nord
CH 9		"Pedemontana Abruzzo- Marche"	raccordo della SS81 "Romo Aprutina" con la SR649 Valle Alento (trao - Barchinotto)
CH 10		"Pedemontana Abruzzo- Marche"	completamento SS11 "Piceno Aprutina" tratta Gualtaggiore - S. Martino sulla Marsica
CH 11		"Pedemontana Abruzzo- Marche"	variante SS11 "Piceno Aprutina" tratta Comino - rinvolo SR84 "Frenana"
CH 12		"Pedemontana Abruzzo- Marche"	variante SS11 "Piceno Aprutina" tratta SR84 "Frenana" - SS652 "Fondovalle Sangro"
CH 13	S	SF da denominare	Realizzazione raccordo casello A14 di Ortona con il Porto di Ortona
CH 14		SR338 (ex SS530) "Marmitta"	adeguamenti e varianti del casello A14 di Ortona al bivio per Poggiorfano
CH 19	E	SR364 (ex SS360) "di Aterza"	variante dal km 35+150 al Km 35+600 (presso Tornareccio)
CH 22		SS652 "Fondovalle Sangro"	Realizzazione variante al viadotto Barco
CH 23	R	SS652 "Fondovalle Sangro"	Realizzazione variante di Quadri- Gambella
CH 24		SS652 "Fondovalle Sangro"	Realizzazione variante di Quadri- Gambella
CH 29	E	SP "Fondovalle Moro"	adeguamento SR86 (ex SS86) "Intona" - "Fondovalle Treve"
CH 30		"Pedemontana Abruzzo- Marche"	Realizzazione collegamento Ceven- Fondovalle Sangro - Fondovalle Trigno
CH 31		Linea ferroviaria RFI "Adriatica"	Realizzazione variante Ortona- Pescara (Pineta)
CH 32	E	Linea ferroviaria RFI "Adriatica"	Realizzazione variante tratta Ortona- Casalbordino
CH 33	R	Linea ferroviaria RFI "Roma Pescara"	Realizzazione raccordo ferroviario con l'interporto "Val Pescara"
CH 34	E	Linea ferroviaria F.A.S.	Realizzazione linea "direttissima" Lanciano - S. Vito Chetino
CH 35		Linea ferroviaria F.A.S.	Realizzazione tratta Frazzano di Aterza - Archi
CH 38		Linea ferroviaria F.A.S.	Potenziamento Torno di Sangro- Bazzano di Aterza
CH 40		Porto di Ortona	Realizzazione avamposto 1° lotto (APQ n°14)
CH 41		Porto di Vasto	Ampliamento della banchina di levante e adeguamento viabilità (APQ n°13)
CH 42	E	Aeroporto di S. Salvo	Realizzazione: V e VI lotto
CH 43		SP da denominare	Realizzazione strada Intercom. Butili - Iolo Brezo (Ortona)
CH 46		SFMR	Realizzazione e ottorgni sulla linea ferroviaria Roma - Pescara tratta Chieti-Sulmona
CH 47		A14 "Adriatica"	Realizzazione tratta Vasto Nord-Vasto Sud e raccordi con la strada ordinaria
CH 48		A14 "Adriatica"	Realizzazione nuovo tracciato tratta Vasto Nord-Vasto Sud
CH 49		SP da denominare	Realizzazione pedocollinare (Cusova traina) tratta Dragonara- variante SS16 (Pescara Sud)
CH 51		SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio intermodale in Chieti (S. Eufemia)
CH 52		SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio intermodale in Francavilla al Mare (Foro)
CH 53		SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio intermodale in S. Giovanni Teatino (Aeroporto)

PROPOSTE D'INTERVENTO CENSITE IN PROVINCIA DI PESCARA

PE 1	R	SS16 "Adriatica"	Completamento variante di tracciato tratta Città S. Angelo (cimitero)- Montebivvato
PE 3		"Pedemontana Abruzzo- Marche"	Adeguamento SS11 "Piceno Aprutina" e realizzazione variante tratta Fenne- Frazz Cordone
PE 7	E	SR487 (ex SS487) "di Ceranuso-Terme"	Realizzazione variante tratta Ceranuso- San'Efrem
PE 8		RA12 "asse attrezzato"	Realizzazione (prolungamento) tratta Chieti (bivio S. Felice) e Interporto CH-FE
PE 9		Interporto Chieti-Pescara	Realizzazione viabilità interna
PE 11	R	Porto di Pescara	ampliamento della diga foranea (DOCUF Abruzzo 2000/2004)
PE 12	S	Interporto Chieti-Pescara	Completamento
PE 14		Aeroporto d'Abruzzo	Messa a norma
PE 15		Linea ferroviaria RFI "Roma Pescara"	velocizzazione di linea raddoppio linea ferroviaria Pescara-Chieti
PE 16		Linea ferroviaria RFI "Roma Pescara"	velocizzazione di linea variante di Manoppello
PE 17		Linea ferroviaria RFI "Roma Pescara"	velocizzazione di linea variante di Sulfa
PE 18		Linea ferroviaria RFI "Roma Pescara"	velocizzazione di linea variante di Piano D'Orta-Torre De' Frazzetti-Tocco di Caserta
PE 19		Linea ferroviaria RFI "Roma Pescara"	velocizzazione di linea variante di Bussi sul Tirino
PE 20		Linea ferroviaria RFI "Roma Pescara"	velocizzazione di linea variante di Popoli
PE 29		SS902	Potenziamento a 4 corsie tratta ponte di Villanova-SS16 var
PE 29		RA12 "asse attrezzato"	Prolungamento in Pescara tratta piazzale della Marina- Lungomare Papa Giovanni XXIII
PE 30		SP da denominare	Realizzazione asse di penetrazione Alento - Pescasseroli - Corvara. Forca di Immo e sua collegamento con la SS153 in località di Ciofodaga di Caprotino
PE 33		SFMR	Realizzazione nuova fermata parcheggio di scambio in Città Sant'Angelo
PE 34		Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Bussi (stazione)
PE 35		Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Torre de' Passeri
PE 36		Linea ferroviaria RFI "Roma Pescara"	Realizzazione post-pesa pedonale per i nuovi contemporanei tratta Sulmona-Pescara
PE 37		Riviera di Pescara	Completamento in Comune di Francavilla al Mare e San Giovanni Teatino
PE 32 bis		"Pedemontana Abruzzo- Marche"	potenziamento SS11 "Piceno Aprutina" tratta Elce - Chieti S. Salvo
PE 11 bis		Porto di Pescara Stazione Marittima	Adeguamento
PE 14 bis		Aeroporto d'Abruzzo	Realizzazione nuove archi Est di Stato

PROPOSTE D'INTERVENTO CENSITE IN PROVINCIA DI TERAMO

TE 4		"Pedemontana Abruzzo- Marche"	Realizzazione tratta Chieti e L'Aquila - Giarola
TE 5		"Pedemontana Abruzzo- Marche"	Realizzazione tratta Giarola - S. Anna con adeguamento SP2
TE 6		"Pedemontana Abruzzo- Marche"	Realizzazione tratta S. Anna S. Niccolò a Teramo con adeguamento SP3
TE 7		"Pedemontana Abruzzo- Marche"	Adeguamento SS81 tratta SS150- SP36
TE 8	R	"Pedemontana Abruzzo- Marche"	Adeguamento SR365 tratta SR81 SR365
TE 9		"Pedemontana Abruzzo- Marche"	Adeguamento SR365 tratta SP36 Bivani
TE 10		"Pedemontana Abruzzo- Marche"	Adeguamento SS81 tratta SP31
TE 11	R	SR80 racc. "Teramo-Mare"	Realizzazione SR80 racc. "Teramo-Mare" lotto 0 (Madonna della Consa - Cartocchio)
TE 12	E	SR80 racc. "Teramo-Mare"	Realizzazione SR80 racc. "Teramo-Mare" lotto 2 (Svincolo S. Egidio - Svincolo Bellante)
TE 13	E	SR80 racc. "Teramo-Mare"	Realizzazione SR80 racc. "Teramo-Mare" lotto 3 (Svincolo S. Eustachio - Svincolo Stazione)
TE 14		SR80 racc. "Teramo-Mare"	Realizzazione SR80 racc. "Teramo-Mare" lotto 4 (Morrone Stazione - S. 16 Giuliana-Lido)
TE 15	S	A24 "Autostrada del Parchi"	Realizzazione del raddoppio (a 2 carreggiate) tratta Val Vomano - Teramo
TE 20	E	SP262 dir.	Ripulificazione tratta C.da Santa Maria dell'Acqua-Moricono - S. Angelo
TE 22		SR81 "Piceno Aprutina"	Adeguamento tratta Villa Lempa- Contrada la Ciosa
TE 23 bis		SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato tratta Colonna della Pace (casello casello A14)
TE 27		Filovia "Val Vulsini"	Realizzazione filovia "Val Vulsini"
TE 28		Porto di Teramo	Completamento (APQ n° 14)
TE 29		SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Morrone S. Angelo
TE 29		SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Teramo
TE 31	R	Autoporto di Roseto	Completamento (POP Abruzzo 1994-1996)
TE 32		Linea ferroviaria RFI "Adriatica"	Realizzazione variante di linea tratta Sora - Marina di Teramo
TE 35		A14 "Adriatica"	Potenziamento A14 tratta Città S. Angelo - Alt. Piante
TE 36		A14 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato tratta Città S. Angelo - Alt. Piante
TE 38		SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Collivecchio
TE 40		SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Roseto (Colonna Spaggiola)
TE 41		A14 "Adriatica"	Realizzazione terza corsia tratta Piante - Giulianova
TE 42		SFMR	Realizzazione accessore o'levo in Teramo
TE 43		SFMR	Realizzazione prolungamento della linea ferroviaria in Teramo
TE 44		Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Alba Adriatica
TE 45		Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Roseto
TE 46		Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Morrone S. Angelo
TE 47		Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Teramo S. Andrea
TK 48		Piattaforma Logistica Marche"	Completamento
TE 6 bis		"Pedemontana Abruzzo- Marche"	Realizzazione rinvolo con la SS80 racc. "Teramo-Mare"
TE 9 bis		"Pedemontana Abruzzo- Marche"	Adeguamento SR365 tratta Bivani - SS81
TE 9 ter		"Pedemontana Abruzzo- Marche"	Adeguamento SS81 tratta SR365 SP31

R intervento realizzato durante l'elaborazione del PRIT  
E intervento entrato in esercizio durante l'elaborazione del PRIT  
S intervento entrato in realizzazione durante l'elaborazione del PRIT

GLI INTERVENTI EVIDENZIATI IN GIALLO SONO QUELLI COMPLESSIVI VINCENTI PROPOSTI DAL P.R.I.T.

