

# INU-Hub

n° 2 maggio 2010

Le infrastrutture in  
Abruzzo tra piani di  
settore e programmazione  
economica

Comitato di Redazione:  
Valentina Carpitella  
Raffaella Radoccia

## INU

Istituto Nazionale di Urbanistica  
Sezione Abruzzo e Molise  
Viale Bovio 64  
65123 Pescara  
[www.inu.it](http://www.inu.it)



## *Le infrastrutture in Abruzzo tra piani di settore e programmazione economica*

Alla luce di un costituendo palinsesto programmatico, emergono due importanti assunti: rendere congruenti l'investimento in opere infrastrutturali con le linee di assetto del territorio ed innovare le politiche di integrazione delle competenze attraverso la costruzione di intese su opere significative capaci di generare effetti di trascinamento nello sviluppo dei territori locali.

La modalità di selezionare le infrastrutture prioritarie per lo sviluppo del territorio assume un ruolo centrale nella definizione delle scelte al fine di estrapolarle da algoritmi costruiti sui tradizionali modelli di stima: domanda ed offerta di infrastrutture vanno radicate al territorio, in un coordinamento tra i mutamenti introdotti dalle grandi reti TEN e PEN ed i processi locali di sviluppo, in uno sfondo che ricostruisca una congruenza tra gli interventi infrastrutturali ed i progetti urbani e territoriali.

Se la programmazione, la concertazione ed il partenariato diventano il palinsesto di progetti sensibili ai luoghi ed ai paesaggi, sono proprio i piani regionali che dovranno assumere sempre più la forma di quadri di coerenza entro cui ricomporre strategie per la competizione territoriale e la coesione europea.

*A cura della COMMISSIONE  
REGIONALE INFRASTRUTTURE*

*M. D'Incecco (coord), D. Aspromonte,  
V. Cataldo, A. Mattioli.*

## **Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti**

Accanto all'affastellarsi di una pluralità di istanze di trasformazione del territorio emerge la necessità di rendere più coesa la Regione agendo su politiche trasportistiche in grado di riequilibrare l'accessibilità alle aree urbane ed alle aree interne del territorio regionale. Il grande fermento che ha caratterizzato il settore dei trasporti si è concentrato sul coordinamento di alcuni importanti programmi destinati ad organizzare il trasporto delle persone e delle merci in una logica integrata ed orientata al riequilibrio modale. Il *PRIT – Piano Regionale Integrato dei Trasporti e della Logistica*, che è ormai alla stesura definitiva (Report5), ha predisposto un momento di verifica di congruenza della progettualità, spinta in taluni casi fino al livello comunale, che riguarda i diversi livelli amministrativi assumendo come riferimenti per la politica di settore nazionale il QSN, lo *SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti)* desunto dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, il *Piano per la Logistica* (2006) e le grandi opere della Legge Obiettivo: anche se il Piano della Logistica esclude l'Abruzzo dalla piattaforma Tirreno - Adriatica Centrale, la Regione viene recuperata nella Piattaforma Strategica laziale - abruzzese incentrata sull'asse Roma - Pescara.

La ricerca di coerenza con il territorio viene invece perseguita attraverso la costruzione di tavoli interistituzionali di concertazione che hanno per

oggetto ipotesi di "configurazioni" d'assetto infrastrutturale. Le configurazioni proposte, che vengono redatte alla scala vasta prendendo in considerazione porzioni di territorio intercomunali e talvolta interprovinciali, mettono in rete le risorse locali e territoriali senza rinunciare ad un confronto comparativo tra prestazioni trasportistiche, economiche e compatibilità ambientali.

Un'interessante applicazione della procedura è stata prodotta con lo sviluppo della ricerca sulla "Dorsale attrezzata" il cui coordinamento è stato svolto dalla Facoltà di Architettura di Pescara che ha lavorato accanto all'ATI<sup>1</sup> affidataria della redazione del PRIT. La ricerca offre soluzioni per il breve e medio termine facendo riferimento alla struttura delle centralità, che caratterizza l'area compresa tra l'Interporto di Manoppello ed il Porto di Pescara, suggerendo pochi e mirati progetti di rilevanza strategica per il settore della mobilità. L'assetto infrastrutturale proposto, modulato in tre versioni a differente intensità d'intervento, muove a partire dai seguenti obiettivi strategici:

- ristabilire una relazione chiara e gerarchica tra il ruolo funzionale delle strade e il loro significato territoriale;
- potenziare l'interconnessione tra i grandi nodi della mobilità metropolitana e le principali reti infrastrutturali;

## Istanze di finanziamento

- incentivare lo sviluppo dei sistemi di mobilità sostenibile;
- aumentare l'accessibilità dei grandi "attrattori territoriali";
- promuovere la riqualificazione integrata dei contesti insediativi.

Parallelamente allo svolgimento della fase di chiusura del PRIT, avviato con il precedente governo regionale, ed in coordinamento con il Piano Triennale dei Servizi Minimi sono stati predisposti i quattro Piani Bacino destinati ad organizzare il Trasporto Pubblico Locale nell'ambito delle rispettive Province di riferimento.

Anche i servizi di redazione del progetto del Sistema Tariffario Integrato Regionale (STIR) e del modello d'esercizio del Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR) trovano avvio durante questa fase di governo regionale.

La programmazione economica e finanziaria di livello nazionale individua l'investimento nel capitale umano e nelle infrastrutture quale base per il rilancio della produttività e della crescita economica nel suo complesso. Il miglioramento delle dotazioni infrastrutturali, infatti, è determinante per la promozione dello sviluppo economico.

Le istanze di finanziamento muovono dalle politiche regionali individuate dal *DUP (Documento Unitario di Programmazione per la politica di coesione 2007-2013 della Regione Abruzzo)*. In tale documento, all'interno di un quadro di programmazione finanziaria, vengono indicati gli obiettivi di riferimento per la politica regionale unitaria, viene delineata la strategia operativa per il conseguimento di suddetti obiettivi e vengono identificate le modalità per il coordinamento dei differenti soggetti coinvolti nella attuazione della strategia stessa.

Il Documento di Programmazione Economico Finanziaria Regionale definisce le linee strategiche su cui si basa l'individuazione delle priorità di intervento nelle varie aree di *policy*, a partire dalle dinamiche territoriali, sociali ed economiche.

In tale quadro di programmazione si inserisce il *Programma di Attuazione Regionale del FAS (PAR*





FAS), quale documento di programmazione attuativa della strategia definita dal DUP, attraverso l'esplicitazione degli obiettivi e delle modalità di realizzazione.

L'obiettivo prioritario di settore è volto al completamento e al rafforzamento del sistema delle infrastrutture di trasporto di scala regionale e degli interventi minori e di servizio, nell'ottica della valorizzazione delle risorse del territorio e dell'aumento dell'attrattività che ne deriva, oltre che del potenziamento e del miglioramento dell'offerta dei servizi alla popolazione.

Dunque, sulla base di scelte formulate a partire dalle linee della politica di sviluppo regionale, gli obiettivi del PAR FAS, operativi, sono posti in relazione a specifici progetti integrati, mediante l'individuazione di una serie di azioni cardine. Tra queste, il potenziamento e lo sviluppo delle infrastrutture per la mobilità e la logistica si esplicita attraverso interventi-cardine legati all'implementazione del sistema infrastrutturale esistente, al miglioramento dell'accessibilità delle aree montane, allo sviluppo di una mobilità urbana sostenibile.

Nel PAR FAS gli interventi infrastrutturali cui assegnare i finanziamenti sono selezionati avendo tra gli strumenti di riferimento l'Analisi di Coerenza elaborata nel PRIT, asse portante della programmazione infrastrutturale regionale.

Si rende altresì auspicabile, all'interno di questo "quadro di azione" che adotta la Valutazione Ambientale Strategica come procedura di supporto alle scelte del PRIT, un ulteriore livello di definizione finalizzato alla valutazione dell'impatto economico-sociale attribuibile ad ogni singolo intervento infrastrutturale. Questo consentirebbe la misurazione puntuale delle ricadute socio-economiche attribuibili ad ogni intervento.

Alcuni dei progetti finanziati, inoltre, sono legati al nuovo contesto di emergenza conseguente all'evento sismico che ha colpito l'Abruzzo come la scelta di potenziare la linea ferroviaria Sulmona-Terni, nella tratta di prossimità a L'Aquila in relazione al nuovo assetto insediativo ed infrastrutturale dell'hinterland aquilano.

Per favorire lo sviluppo economico e il rilancio del turismo delle aree interne migliorandone l'accessibilità e la fruizione tramite forme di trasporto sostenibile si finanzia la realizzazione di impianti funiviari, la ristrutturazione di impianti scioviari e la dotazione di nuove seggiovie.

Al fine di decongestionare il traffico sulla costa e di migliorare la connessione tra l'area costiera e le zone interne si finanzia il progetto che prevede la realizzazione di nuove fermate ferroviarie, parcheggi di interscambio gomma/ferro pubblico/privato e la

realizzazione di percorsi meccanizzati (Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale).

Viene finanziato, inoltre, il progetto che prevede il completamento del sistema filoviario nell'area metropolitana Chieti-Pescara al fine di decongestionare il traffico incentivando l'uso del TPL e riducendo l'inquinamento atmosferico e acustico.

Per favorire la connessione dei territori con le reti principali vengono finanziati una serie di interventi tra cui il potenziamento del Porto di Giulianova; la valorizzazione e l'ampliamento del Porto Turistico di Roseto degli Abruzzi; interventi di adeguamento del porto di Ortona; la riqualificazione della Stazione Marittima di Pescara, dell'area esterna, della viabilità di accesso e dei parcheggi di scambio allo scopo di inserire il Porto di Pescara all'interno del Corridoio V Meridionale che gli consentirebbe di assumere un ruolo chiave tra le autostrade del mare; il completamento dell'Aeroporto di Pescara e il potenziamento dell'Aeroporto di Preturo.

Finanziamenti sono previsti, inoltre, per il completamento della piattaforma logistica abruzzese, anche attraverso la razionalizzazione e il miglioramento della rete dei collegamenti con i sistemi produttivi e di destinazione (si vedano gli interventi a favore del Centro Smistamento Merci di Avezzano, della Piattaforma logistica di Castellalto, dell'Autoporto di Roseto degli Abruzzi e dell'Autoporto di San Salvo).