

INU Abruzzo e Molise

XXV Congresso INU “Infrastrutture, città e territori” Contributo Regionale al DOSSIER “In rapporto col territorio n. 2”

A cura di Donato Di Ludovico

La legge obiettivo

La legge n. 443 del 21 dicembre 2001, detta anche Legge Obiettivo, prevedeva che il Governo centrale individuasse, attraverso la definizione di un programma, le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale la cui realizzazione era necessaria per la modernizzazione del paese. Il CIPE stilò quindi il primo programma delle infrastrutture strategiche nazionali, i quali limiti di impegno quindicennali per la realizzazione delle opere furono autorizzati dalla legge 166 del 1 agosto 2002, legge rifinanziata dalla Finanziaria del 2004.

Per l’Abruzzo, le opere strategiche approvate dal CIPE fino al 2004, interessano la progettazione per la costruzione dell’acquedotto molisano centrale, la ristrutturazione di quello destro e la loro interconnessione a cui sono stati assegnati complessivamente 0,563 milioni di Euro; il potenziamento dell’acquedotto del Ruzzo (Gran Sasso) a cui sono stati assegnati 36,808 milioni di Euro con decorrenza dal 2005.

In realtà nell’elenco delle opere previste con delibera CIPE 121/2001, c’erano anche quelle relative al Corridoio plurimodale adriatico (interventi sull’asse ferroviario Bologna-Bari-Lecce-Taranto con finanziamento dei lavori, interventi sulla Teramo-Giulianova-San Benedetto del Tronto con finanziamento della progettazione e dei lavori) e ai Corridoi Trasversali e Dorsale Appenninca (realizzazione della pedemontana Marche-Abruzzo di cui si finanziava solo la progettazione, interventi sulla Rieti-L’Aquila-Navelli di cui erano finanziati sia il progetto che le opere). La stessa delibera prevedeva anche le opere per la galleria di sicurezza del Gran Sasso e gli schemi idrici.

Di tutte queste opere infrastrutturali previste inizialmente sono rimaste, nell’ultimo elenco del CIPE, solo quelle connesse agli schemi idrici.

I Fondi Strutturali

Nel 2005 la Regione Abruzzo è uscita dall’Obiettivo 1 dei Fondi Strutturali; il Molise, invece, si trova ancora in una fase transitoria, quindi può usufruire di tali Fondi, e in particolar modo di quelli destinati ai Trasporti, per il miglioramento della viabilità sugli assi principali e sui collegamenti.

L’Abruzzo beneficia, oggi, dell’Obiettivo 2, il quale prevede interventi sulla competitività dell’economia regionale e attrattiva della regione, sulla competitività delle imprese, valorizzazione del territorio, sviluppo locale urbano o rurale, interventi sul turismo, etc. Non si prevedono, pertanto, opere infrastrutturali, ma essenzialmente interventi incentrati sullo sviluppo delle imprese e sullo sviluppo locale.

Tuttavia, i Fondi Strutturali includono anche il cosiddetto Fondo per le Aree Sottoutilizzate (delibera CIPE 20/04), che programma una serie di opere minute sul patrimonio storico – edilizio, infrastrutturale, sulle risorse naturali, etc. Si tratta per lo più di interventi locali e non di sistema, come ad esempio l’adeguamento planoaltimetrico della sede stradale da Cagnano Amiterno ad Amatrice, la strada di collegamento dell’area artigianale con la strada provinciale Barisciano – Castel del Monte, la sistemazione di strade rurali a servizio delle infrastrutture ed aziende agricole a Taranta Peligna, etc.

Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti

Il PRIT della Regione Abruzzo si trova nella fase di pubblicazione della Bozza Preliminare (Report n. 4) e della Verifica Preliminare delle sostenibilità degli studi di fattibilità degli interventi strategici.

Allegate alla bozza sono le Schede di Intervento. In esse sono riportati tutti gli interventi considerati strategici come ad esempio diversi adeguamenti (anche con aggiunta di corsie) delle Strade Statali o Autostrade e loro varianti (es. nuovi tracciati per la A14 adriatica), il nuovo raccordo fra A14 e Porto di Ortona, adeguamento delle Fondo Valli e loro collegamento, il nuovo tracciato della pedecollinare Dragonara – Pescara, il nuovo casello A25 e la viabilità di collegamento all'Interporto CH-PE, la realizzazione della terza corsia per l'Asse Attrezzato Chieti-Pescara, la Pedemontana Abruzzo-Marche e il completamento della A24. La programmazione prevista dalle schede di Intervento prevedono un'ingente acquisizione di risorse finanziarie.

Sono considerati strategici anche gli interventi sulle infrastrutture portuali. In tal senso i porti e gli aeroporti sono riguardati come “porte” di accesso regionali. Le strategie auspicate dal PRIT tengono in conto dell'integrazione tra i porti regionali e dell'evoluzione coordinata delle singole infrastrutture; dello sviluppo delle infrastrutture intermodali di terra attraverso il loro coordinamento organizzativo e gestionale e con le strutture portuali e aeroportuali; dell'incremento della funzionalità delle piste e dei servizi aeroportuali.

Quello del PRIT, è un primo passo verso la modernizzazione e la competitività del sistema infrastrutturale regionale abruzzese. Come già detto, le risorse finanziarie messe in gioco sono notevoli e quindi la sua attuabilità dovrà fare i conti con la reperibilità dei fondi.

Il Programma di Riqualificazione Urbana e Sviluppo Sostenibile del Territorio “Città Lineare della Costa”

Il PRUSST “Città lineare della Costa” assume come ambito territoriale quello che ha come confini strategici l'aeroporto di Roseto degli Abruzzi, l'interporto di Manoppello e il Porto Regionale di Ortona, con l'aeroporto di Pescara che ne rappresenta il baricentro funzionale, in pratica quasi tutta l'area interessata dalla costa abruzzese.

Gli interventi previsti in tema di infrastrutture si possono sintetizzare nella razionalizzazione e ottimizzazione della dotazione esistente, che in particolar modo non ha sviluppato le potenzialità delle connessioni intermodali.

Le proposte, quindi, hanno seguito la specializzazione dei nodi di scambio con l'esterno (Aeroporto di Pescara, Porto Regionale di Ortona, Aeroporto di Roseto e Interporto di Manoppello); la razionalizzazione delle connessioni tra rete autostradale e rete locale; la razionalizzazione e il completamento della rete stradale principale connessa alla variante alla S.S. Adriatica nel tratto Francavilla-Montesilvano dalla Pedecollinare con la S.S. Tiburtina e S.S. 602.

Attualmente i progetti previsti (con intervento pubblico, privato e misto) dai PRUSST Abruzzesi (“Città lineare della Costa”, “Città diffusa dei Parchi” e Abruzzo-Marche), prevedono una spesa complessiva pari a circa due miliardi e mezzo di euro, cifra che si sta ridefinendo a causa della difficoltà di reperimento dei fondi.

Il Programma delle Regione Abruzzo

Nella trascorsa riunione del comitato delle Regioni dedicata al Mediterraneo, a Bruxelles, il Presidente della Regione Abruzzo Ottaviano Del Turco ha posto come obiettivi strategici, per un Abruzzo che vuole conquistare spazio politico ed economico nel Mediterraneo, quello della costituzione di un grande porto, di un grande aeroporto e di una rete ferroviaria moderna quale snodo strategico del commercio tra l'Europa, il sud e l'est.

Il presidente si riferisce ad un sistema di trasporto intermodale che sostituisca alle attuali strutture ferroviarie vetuste sistemi più efficienti, che sia dotato di un aeroporto internazionale a Pescara e di un porto di ampie capacità commerciali ad Ortona. Questi sono i tre obiettivi principali della linea del Presidente.

Naturalmente, sebbene siano solo tre interventi, previsti tra l'altro anche dal PRIT e dal PRUSST, questi necessitano di fondi che dovranno essere reperiti probabilmente in ambito comunitario e attraverso partner privati. (Il comune di Ortona ha in fase di studio una STU per il nuovo sistema portuale).

La finalità strategica è quella di creare infrastrutture adeguate per relazionarsi facilmente con un'area, quella balcanica, che pesa sempre più sul mercato europeo e che ha avviato proprio in questi giorni i negoziati di adesione alla UE.

Il Documento Strategico Nazionale del MIITT

Nel percorso di definizione del Quadro Strategico Nazionale (QSN – uno strumento finalizzato alla programmazione dei Fondi Comunitari 2007-2013) hanno ruolo fondamentale il Documento Strategico Nazionale (DSN) e i Documenti Strategici Regionali (DDSSRR).

Il DSN contiene l'indicazione della cosiddetta “soglia dimensionale critica” per la formazione di economie di scala o reti di conoscenza, che consentano a specifici territori di competere sul mercato internazionale.

Le attività sperimentali del MIITT, in questo senso, hanno portato all'individuazione delle *Piattaforme Territoriali Strategiche* intese come “masse critiche territoriali”. I criteri guida per la loro identificazione sono la coesione territoriale, l'eccellenza territoriale le “intuizioni” territoriali, ma è anche l'accessibilità. Prendendo come riferimenti iniziali i Corridoi Europei (dai quali è scomparso quello adriatico, uscito dalle priorità strategiche e strutturali della UE), la rete TEN (Corridoio 1, Corridoio 5 e Corridoio dei due mari – manca ancora una volta quello adriatico), il PON Trasporti, i progetti europei Interreg III(B,C) e il progetto ESPON (Performance delle Regioni d'Europa), sono state prodotte alcune ipotesi di lavoro. Queste, quasi sempre lasciano fuori l'Abruzzo e il Molise dalle direttrici di sviluppo configurate. Si pensa al potenziamento del collegamento Pescara-Roma e alla fascia pedemontana Marche/Umbria-Molise (piattaforme interregionali).

In questo stesso ambito il MIITT sta portando avanti alcuni Programmi Sperimentali; “Porti e Stazioni” volto alla riqualificazione e valorizzazione dei tessuti urbani ricompresi tra porti e stazioni come nuove centralità nazionali, con servizi e infrastrutture di eccellenza, nel quale né L'Abruzzo e né il Molise hanno alcun ruolo; S.I.S.Te.M.A., un progetto nato per rafforzare la relazione tra armature territoriali, sistemi urbani e reti infrastrutturali di secondo livello rispetto ai corridoi transeuropei, strutturato per assi, comprende tra i contesti bersaglio il Macro-Sistema Territoriale Medio Adriatico e la Direttrice Marche Umbria – non sembrano comunque risaltare il ruolo dei porti abruzzesi e né quello del corridoio adriatico.

In conclusione ciò di cui L'Abruzzo sembra aver bisogno è principalmente del Corridoio Multimodale Adriatico che rafforzi la rete di autoporti e interporti in corso di realizzazione, una viabilità Pedemontana capace di riproporre sviluppo nelle aree più interne delle nostre regioni, un porto, come quello di Ortona, capace di avere un ruolo strategico sul mercato europeo, un aeroporto, quello di Pescara, che potenziato può assumere il ruolo di punto cardinale tra l'ovest europeo, l'area balcanica e quella nord-africana ma anche può operare in sinergia con gli aeroporti romani.

La programmazione e la pianificazione nazionale non tengono conto di questi obiettivi primari, mentre le iniziative regionali volte al loro conseguimento, stanno facendo i conti con le difficoltà nel reperire i fondi necessari e nel coinvolgere gli operatori privati.

L'Abruzzo in questo quadro rischia di veder crescere il gap infrastrutturale che ne ha caratterizzato e condizionato lo sviluppo e al contempo proliferare iniziative di infrastrutturazione locale asistematiche e pertanto poco efficaci sul fronte del miglioramento dell'accessibilità e impattanti su quello dell'ambiente.

E' in particolare su questo piano che alcuni recenti interventi quali l'adeguamento della SS17, nei tratti sull'altopiano di Navelli, e la galleria di collegamento tra gli altopiani di Campo Felice e delle

Rocche suscitano notevoli preoccupazioni in quanto incidono in aree di alto valore paesaggistico-ambientale.

Così come risultano spesso privi di analisi e di valutazioni attendibili gli interventi nelle aree urbane (vedi incertezze sulla strada parco a Pescara e la cosiddetta metropolitana ad Aquila)

Sembra in tal senso che proprio la politica di programmazione e gli strumenti di pianificazione (Piani e valutazioni) manchino nella definizione degli interventi infrastrutturali aprendo a processi incontrollati di allocazione di risorse (interventi di infrastrutturazione nell'Area di Monte Greco DOCUP 2000–06 Misura 1.2, Azione 1.2.2 Sistemi di trasporto integrato – Sviluppo Sistemi montani) particolarmente pericolosi in una regione in cui esistono tre grandi parchi nazionali ed un parco regionale.

Fonti

MIITT 2003, *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti*, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato spa, Roma.

MIITT 2005, *MIITT – REGIONI Verso il QSN*, Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, Roma 13 settembre 2005.

MIITT 2005, *Progetto S.I.S.Te.M.A. Sviluppo integrato Sistemi Territoriali Multi Azione*, Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, 2005.

PRIT 2005, *Report n. 4*, Regione Abruzzo.