

PROVINCIA DI CHIETI

Assessorato all'Urbanistica e Pianificazione Territoriale



PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (P.T.C.P.)

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

(A CURA DELL'ING. ROBERTO D'ORAZIO)

SETTEMBRE 2000

§ **Premessa**

L'iniziativa della provincia di Chieti per la formazione del Piano Territoriale di Coordinamento (PTCP), che com'è noto tende al superamento del processo di strumento "normativo" per adottare un approccio "*aperto verso scenari programmatici, mirati al mercato e ad interazioni verso soluzioni articolate a più soggetti attuatori*", costituisce un'occasione utile per una rilettura, del sistema dei trasporti con logiche omogenee a quelle del nuovo piano.

Infatti, da alcuni anni anche l'infrastrutturazione e la gestione dei servizi di trasporto tendono ad affermare, sempre di più, forme di compartecipazione al finanziamento e d'affidamento in gestione.

Così pure gli *obiettivi fondamentali del redigendo PTCP*, in altre parole:

- § *La valorizzazione delle risorse ambientali;*
- § *La qualità ed integrazione dei sistemi territoriali ed insediativi;*
- § *L'innovazione e lo sviluppo dei sistemi produttivi;*

e ancora *l'impostazione metodologica* assunta nella redazione del PTCP, che si riassume nella:

- § *L'integrazione territoriale;*
- § *La sostenibilità dello sviluppo;*
- § *La copianificazione;*
- § *La partecipazione e la condivisione*
- § *La sussidiarietà;*

ed assume, infine, quale *metodo*:

- § *La definizione degli obiettivi generali;*
- § *L'individuazione delle "traiettorie" di sviluppo del sistema territoriale;*
- § *La costruzione della "Armatura logica" delle linee d'intervento;*
- § *La definizione delle procedure di verifica e gestione;*

si presta sicuramente ad un interessante aggiornamento delle analisi e delle scelte da affrontare nel piano di settore (trasporti), ed impongono l'evoluzione del precedente documento *“Il sottosistema trasporti nel sistema informativo territoriale provinciale”*, verso una maggiore integrazione nell'ambito della programmazione territorio – trasporti.

§ I principali risultati del precedente studio sui trasporti

La necessità di interpretare la dinamica dello sviluppo socio - economico e territoriale della provincia di Chieti tramite un “processo dinamico”, che sia continuamente verificato ed aggiornato contestualmente all'evoluzione degli strumenti di pianificazione territoriale, ha richiesto la creazione di una procedura in grado di tradurre operativamente, e gestire nel tempo, le scelte strategiche del Piano Territoriale Provinciale.

Tale strumento, flessibile, è costituito dal Sistema Informativo Territoriale Provinciale (SITP), inizialmente progettato e realizzato per i “Settori” tecnici ed amministrativi della Provincia, con finalizzazione per le attività proprie programmatiche e gestionali di competenza, ma sicuramente destinato ad un'intensa utilizzazione di clienti “esterni” pubblici e privati.

Le correlazioni sempre più intense tra territorio, economia, e comunicazioni, hanno suggerito di approfondire ed ampliare il tema dei “Trasporti”, per verificare una possibile utilizzazione del SITP ai fini della contestuale programmazione del territorio e del trasporto, e quindi dall'individuazione dello stato e dell'evoluzione delle reti, dei traffici, dell'organizzazione e gestione del trasporto in ambito, provinciale, regionale, nazionale e comunitario, per valutare le nuove necessità ed opportunità da cogliere in ambito provinciale.

Infatti, alle infrastrutture di trasporto è stato costantemente riconosciuto il ruolo di pre-condizione occorrente allo sviluppo economico di una “Regione”, anche se meno chiara ed univoca è stata l'individuazione precisa del ruolo delle stesse all'interno del processo di sviluppo; ciò in relazione alla difficoltà di poter interpretare chiaramente un fenomeno complesso come quello dello

sviluppo economico, correlandolo alle esigenze della mobilità delle persone e delle merci.

In ogni caso il miglioramento dell'accessibilità di un territorio è condizione necessaria per il progresso economico, anche se è condizione non sufficiente, in quanto esso va costantemente accompagnato all'eliminazione delle diseconomie di scala, quali la riduzione dei costi di gestione, e la riconversione a favore delle produzioni bassamente influenzate dal costo del trasporto, soprattutto nelle nostre regioni che risultano periferiche rispetto ai mercati.

Dall'analisi svolta su quattro diverse categorie d'infrastrutture di trasporto, strade, ferrovie, porti, aeroporti, è emerso che la provincia di Chieti, unitamente alla contigua provincia di Pescara, ha un indice di dotazione infrastrutturale "complessivo" superiore alla media del Mezzogiorno.

Pur tuttavia alla buona dotazione delle infrastrutture non consegue un altrettanto equilibrato uso delle reti.

L'occasione per imprimere un nuovo equilibrio alla dotazione infrastrutturale ed all'utilizzo del sistema dei trasporti del nostro territorio è offerta da programmi specifici che riguardano l'intermodalità, la portualità e il "Progetto per il Corridoio Adriatico", che com'è noto consiste nell'attuazione di una specifica previsione dell'Unione Europea (U.E.) tesa all'ottimizzazione del trasporto passeggeri e merci sulle principali direttrici transeuropee.

Infatti, il progetto d'ottimizzazione del "Corridoio Adriatico", non è finalizzato solo al collegamento dei punti terminali, in questo caso l'Europa centrale con i Balcani, bensì all'innervatura della rete portante con l'intero tessuto territoriale, connesso alla direttrice.

Per la provincia di Chieti questa è l'occasione per affermare e migliorare l'operatività dei trasporti in ambito provinciale:

sia attraverso il completamento e potenziamento "mirato", della rete stradale di competenza;

sia, soprattutto, attraverso la promozione di studi e d'azioni specifiche tese a lanciare l'interoperabilità della rete ferroviaria e di quella stradale, con le nuove e rinnovate strutture nodali, quali l'Interporto, i centri merci, e i porti;

con l'obiettivo generale di connettere più efficacemente l'economia provinciale ed il suo territorio con il Corridoio Adriatico, e quindi, con l'Europa centrale ed i Balcani.

Lo studio ha confermato che il semplice potenziamento delle infrastrutture non è di per se sufficiente a garantire una corretta evoluzione del settore, nella direzione del conseguimento di un maggior equilibrio modale, in quanto a tale potenziamento occorre affiancare una parallela evoluzione organizzativa e gestionale dei trasporti, che resta l'impegno di maggiore complessità e spessore per l'Amministrazione regionale e quella provinciale, nei prossimi anni.

o **La situazione delle reti e delle infrastrutture di trasporto**

§ **La rete viaria.**

La dotazione infrastrutturale viaria della Provincia di Chieti, riferita al quadro nazionale e regionale evidenzia una posizione d'assoluto rilievo.

Infatti la rete stradale abruzzese, che ammonta (1998) a 14.503 Km. come somma delle estese autostradali (compresi i raccordi), statali, provinciali, e comunali extraurbane, risulta mediamente più sviluppata della media nazionale del 33 %, in relazione all'ampiezza del territorio (Km. di strade per Km².), e del 117 % in relazione alla popolazione servita (Km. per 10.000 abitanti).

Mentre in ambito regionale la provincia di Chieti risulta quella mediamente meglio dotata con 206,53 Km. di strade per Km². di superficie territoriale, 144, 19 Km. per 10.000 abitanti e 26,56 auto per km., dati che superano quelli medi regionali rispettivamente del 53 %, 21 %, e del 24 %.

La crescita media del traffico rilevato sulla rete ANAS, tra il 1985 ed il 1990, è di circa il 31 % (pari al 5,6 % annuo), con gli incrementi più consistenti, in

valore assoluto e relativo, sulla rete stradale principale, ad alta velocità commerciale, su quella di penetrazione verso l'area metropolitana Chieti - Pescara, nonché verso gli altri principali "poli d'attrazione" della provincia:

- raccordo autostradale Chieti - Pescara (Asse Attrezzato)	+ 51,10 %;
- SS 5 - Tiburtina Valeria (Sambuceto)	+ 64,50 %;
- SS 656 - Val Pescara - Chieti (S. Martino di Chieti)	+ 50,06 %,
- SS 649 - F.V. Alento (C.da Alento di Francavilla M.)	+ 91,68 %;
- SS 16 - Adriatica (Pineta di Pescara)	+ 45,84 %;
- SS 84 - Frentana (Selva d'Altino)	+ 35,97 %;
- SS 524 - Lanciano - Fossacesia (Iconicella di Lanciano)	+ 41,39 %.

Non è stato possibile svolgere, viceversa, sempre per la rete ANAS, UN analogo esteso confronto, nel periodo 1990 - 1995, in quanto per gran parte dei punti di rilevamento, nell'anno 1995 l'osservazione si è svolta sulle 12 ore anzichè sulle 24 ore.

La riduzione del tempo di rilevamento, dovuto alla inadeguatezza dell'organico in forza presso l'ANAS, ha consentito tuttavia di accertare che in tale periodo risultano sensibilmente cresciuti i traffici in prossimità del "polo" Vasto - S. Salvo:

- SS 650 - F. V. Trigno (C.da Ischia di Tufillo)	+ 84,70 %;
- SS 16 - Adriatica (C.da Vignola di Vasto)	+ 38,84 %;
- SS 86 - Istonia (Cupello)	+ 40,91 %.

Riguardo, invece, i traffici autostradali è possibile rilevare che essi sono cresciuti, relativamente alla A/14, mediamente del 9 % all'anno, con punte di oltre il 12% nell'ultimo quinquennio di rilevamento (1990 -1995), mentre quelli della A/25, che risulta meno utilizzata del precedente tronco (- 22 % mediamente), sono cresciuti più rapidamente (+ 12 % anno), nel periodo intero

di rilevamento (1976 - 1995), con punte d'incremento di oltre il 16 % annuo, nell'ultimo quinquennio.

In effetti i traffici che interessano i tronchi autostradali, sono ancora oggi molto distanti dai valori di saturazione (portata limite = circa 7.600 veicoli ora), ma perdurando il sostenuto ritmo di crescita tale limite potrebbe essere raggiunto nell'arco di 10 - 15 anni.

Dalla confronto, dell'offerta e della domanda di trasporto su strada, scaturisce la considerazione che pur essendo l'attuale dotazione provinciale infrastrutturale ampia e, quasi sempre, adeguata, essa merita una analisi più estesa ed appropriata con maggior numero di dati, nonché un monitoraggio esteso e continuo, al fine di poter definire a tempo i necessari interventi e potenziamenti.

§ **La rete ferroviaria**

La rete ferroviaria della provincia di Chieti, nella sua estensione, è rimasta invariata, relativamente a quella F. S., e si è ridotta, per parziale dismissione dell'esercizio ferroviario, relativamente a quella ex concessa (Sangritana).

La dotazione ferroviaria regionale risulta allineata alla media nazionale, in rapporto alla estensione territoriale, ed è circa doppia in rapporto alla demografia:

- 49,35 Km. per 1.000 Kmq. di territorio, a fronte del valore nazionale pari a 52,90
- 4,20 Km. per 10.000 abitanti, a fronte del valore nazionale pari a 2,78;

Dai dati esposti di seguito si desume che ad una dotazione infrastrutturale e ad un servizio sostanzialmente adeguati, e in via di miglioramento qualitativo in relazione al:

- raddoppio della direttrice adriatica ed adeguamento del sistema di controllo del traffico, per la tratta F. S.;
- nuovo tracciato S. Vito - Lanciano - Val di Sangro, per la ferrovia Sangritana;

si contrappone l'attuale troppo contenuta rilevanza del trasporto ferroviario, per il traffico locale passeggeri e per quello merci in partenza dalla provincia di Chieti fatta eccezione per le merci in partenza direttamente dai raccordi industriali (Sevel, Ausimont, etc).

Infatti il traffico regionale complessivo delle merci ammonta a 16,9 mil. di tonn. / anno, delle quali solo il 6,64 % (1,12 mil. di tonn. / anno) viaggia in ferrovia.

L'utilizzo della ferrovia per gli spostamenti pendolari di studenti e lavoratori è ancora più contenuto (circa il 2 % - ISTAT 1991), e ben al di sotto dei valori nazionali.

§ ***Le infrastrutture nodali***

Le merci secche movimentate dai porti di Pescara, Ortona e Vasto, nell'anno 1992, sono risultate una quota molto ridotta rispetto al complesso delle merci movimentate dall'intera regione (600.000 tonn., pari al 3,5 % circa).

Ciò evidenzia l'evidente divario tra domanda di trasporto portuale ed offerta.

Infatti le attuali infrastrutture risultano in grado di garantire, seppure in assenza degli interventi di potenziamento già programmati, traffici ben più elevati (almeno tre volte gli attuali).

La scarsa utilizzazione dei porti, soprattutto per le merci in partenza, è da mettere in relazione con l'assenza di una adeguata struttura organizzativa portuale.

L'attuale organizzazione è sicuramente disincentivante per le industrie di produzione e per gli operatori del trasporto, in relazione alla bassa efficienza ed efficacia degli operatori portuali (Ortona), ed alla frammentazione delle attività (Vasto).

L'aeroporto Pasquale Liberi di Pescara e' lo scalo aereo dell'Abruzzo aperto al traffico commerciale nazionale ed internazionale.

L'attività dell'aerostazione è legata al collegamento giornaliero Alitalia Pescara-Milano, alle attività d'aerotaxi, elitaxi, scuola di volo e collegamenti di terzo livello, mentre il trasporto merci risulta praticamente inesistente.

Anche in questo caso l'infrastruttura appare bassamente utilizzata (70.360 pass. nel 1995, pari a solo lo 0,11 % del traffico totale nazionale), e quindi suscettibile di notevole sviluppo.

§ ***Punti di forza e di debolezza della attuale rete.***

Nel complesso la rete dei trasporti, nella provincia di Chieti risulta di buon livello.

Dalla analisi della domanda di trasporto risulta, tuttavia, un marcato squilibrio modale, a favore della vettura e dell'autocarro, che deve porre l'attenzione delle Amministrazioni ad una più attenta necessità di programmazione, di studio dell'assetto di rete, e soprattutto di promozione di forme più avanzate di gestione, al fine di poter recuperare utenza ai sistemi di trasporto sottoutilizzati.

Gli effetti di un possibile riequilibrio modale nel trasporto delle persone e delle merci è misurabile soprattutto sul piano della contrazione dei costi "generalizzati" del trasporto, del risparmio energetico, della riduzione d'inquinamento ambientale e contrazione dei costi d'investimento in infrastrutture di trasporto nel medio - lungo periodo.

Naturalmente non è possibile affermare che la dotazione infrastrutturale è omogenea nell'ambito del territorio provinciale, né che le disomogeneità risultano sicuramente congruenti con i traffici serviti e con gli utenti potenziali.

Pertanto per poter meglio valutare funzioni e compiti della Amministrazione provinciale nell'ambito delle funzioni proprie di programmazione di promozione occorre valutare la rete in relazione ai traffici ed ai programmi di sviluppo degli altri Enti ed Aziende.

§ ***La situazione di progetto delle reti e delle infrastrutture di trasporto.***

- *Il programma comunitario per la rete plurimodale transeuropea.*

Il concetto di corridoio si è sostanzialmente modificato nell'ultimo ventennio.

Nelle prime esperienze il corridoio era inteso come progetto d'ottimizzazione del trasporto passeggeri e merci lungo una direttrice di traffico di primaria importanza , con l'obiettivo di realizzare reti efficienti di comunicazione tra i grandi poli e a servizio dei principali assi di sviluppo.

In epoca più recente il concetto si è evoluto, ed è stato acquisito anche nella formulazione contenuta nel Piano Generale Trasporti, che definisce il corridoio un: " elemento strategico programmatico - infrastrutturale - gestionale finalizzato non solo ai collegamenti tra i punti terminali, ma all'innervatura dell'intero tessuto trasportistico interessato ".

L'evoluzione appare rilevante sul piano dei trasporti almeno per due ordini di motivi:

- in quanto il nuovo concetto consente di ragionare sulle necessità di realizzare una efficiente rete plurimodale nazionale ed europea per le grandi comunicazioni;

- ma anche, contestualmente, sulla necessità di prevedere la connessione di tale rete con quella locale verificando, da subito, la capacità intrinseca del progetto di corridoio di sostenere lo sviluppo del territorio, ciò anche al fine di evitare che la sua attuazione si trasformi in una via di fuga del mercato verso le regioni forti.

Quindi la rete europea di grande comunicazione è di fatto un'occasione per creare un nuovo rapporto tra il trasporto, il territorio, l'economia, e l'ambiente, in quanto:

- la connessione del corridoio con le reti locali dei trasporti, se correttamente realizzata, determina la naturale coniugazione tra il territorio antropizzato, e la sua economia, con la rete principale di comunicazione;

- per raggiungere tale obiettivo senza stravolgere il territorio, le nuove realizzazioni infrastrutturali e l'organizzazione del trasporto, dovranno essere finalizzate al raggiungimento di un diverso rapporto tra i modi di trasporto, e dovranno essere preventivamente verificate sul piano ambientale oltre che economico, in modo da ricondurre l'intervento programmato nell'ambito dello "sviluppo sostenibile".

Di seguito, si riporta l'elenco degli interventi, ricadenti all'interno della provincia di Chieti, ritenuti "strategici" ai fini del collegamento funzionale ed economico del territorio provinciale con il progetto di "corridoio adriatico", contenuti nello studio di prefattibilità:

A1.1 - realizzazione del primo intervento funzionale dell'interporto "Val Pescara". L'intervento risulta già finanziato con £ 60.000 mil., dal POP Abruzzo 1994 -1996, ed in fase di finanziamento da parte del Ministero dei Trasporti (L. 240/90), per altri £ 16.500 mil., circa;

A1.2 - progetto dell'arretramento del "Raccordo autostradale Chieti - Pescara" (Asse Attrezzato), fino al sito dell'interporto Val Pescara, e suo finanziamento;

A1.3 - progetto di variante ferroviaria alla linea F. S. Pescara - Roma nel tratto Brecciarola di Chieti - Stazione di Rosciano, con nuovo tracciato contiguo al sito dell'interporto Val Pescara, e suo finanziamento (la realizzazione del primo tronco Brecciarola di Chieti - Interporto è in fase di finanziamento (vedi A1.1));

A1.4 - variante della S. S. 16 in località Francavilla al Mare, e congiungimento del nuovo tracciato con la variante di Pescara e quella di Ortona. Allo stato risulta già finanziato il tronco (unica carreggiata), nel tratto Pineta di Pescara - Foro di Ortona, ed in via di realizzazione il tronco prossimo a Pescara, a seguito di richiesta di variante altimetrica da parte del Comune di Francavilla, nel tratto di competenza;

A1.6 - arretramento della ferrovia adriatica nel tratto Ortona - Pescara (idea progettuale). La proposta trae spunto dalla realizzazione, già in atto da parte delle F. S., del raddoppio ed arretramento della linea ferroviaria, nel tratto Ortona - S. Salvo, ed ha lo scopo di proseguire l'opera di arretramento fino a

Pescara, con la eliminazione dalla soggezione ferroviaria in un tratto di costa suscettibile di grande valorizzazione turistica;

A1.9 - ampliamento del porto di Ortona (variante interna e Progetto primo lotto). L'intervento ha lo scopo di valorizzare e potenziare lo scalo portuale, attraverso la progressiva attuazione delle previsioni progettuali di ampliamento contenute nel Piano Regolatore del porto di Ortona;

A1.10 - collegamento della zona industriale di Ortona e del vicino casello A/14 con la variante alla S. S. 16 e con il porto di Ortona. Il nuovo collegamento persegue l'obiettivo di consentire il collegamento, con mezzi commerciali, della infrastruttura portuale con il casello autostradale e la Z. I., senza interessare la viabilità interna all'abitato di Ortona;

A1.12 - ampliamento e sistemazione dell'aeroporto di Chieti - Pescara (Liberi). L'intervento consta del prolungamento della pista di atterraggio, nell'ampliamento del piazzale di sosta per gli aeromobili, nella trasformazione dell'attuale scalo passeggeri in "cargo - building", della realizzazione di piazzali ed hangars per la Guardia Costiera e Polizia di Stato, e nel raccordo dell'aerostazione alla grande viabilità, con l'obiettivo di migliorare l'operatività e la sicurezza per il trasporto passeggeri e merci;

A3.24 - potenziamento del porto di Vasto (Progetto per la realizzazione del primo intervento funzionale del nuovo Piano Regolatore portuale). L'intervento ha lo scopo di migliorare l'operatività dello scalo portuale, attraverso la progressiva attuazione delle previsioni progettuali contenute nelle previsioni di programma. In particolare l'ampliamento riguarda la diga foranea, il molo di levante, ed il raccordo dello stesso molo con la stazione di Vasto - Punta Penna;

A3.26 - completamento dell'autoporto di S. Salvo. Il completamento riguarda la realizzazione di capannoni per manutenzione veicoli, i piazzali per camion, il locale per servizi all'uomo, il raccordo ferroviario e gli impianti di illuminazione fognario ed antincendio;

A3.27- progetto per la realizzazione dell'autoporto nell'area Lanciano - Val di Sangro.

A3.28 - completamento del raddoppio della linea ferroviaria Ancona - Bari, nei tratti Ortona - Casal Bordino e Porto di Vasto - Vasto. In fase di ultimazione da parte delle F. S.;

A3.29 - potenziamento della ferrovia Adriatico Sangriatana. In fase di attuazione, infatti sono stati approvati i contratti integrativi riguardanti le tratte Lanciano - S. Vito Marina e Nucleo industriale Val di Sangro - Archi.

- *Il "Piano Regionale dei bacini di Traffico".*

L'analisi, e la possibile evoluzione del trasporto pubblico locale, è stata affrontata dal Centro Studi Sistemi di Trasporto (CSST), nel "Piano dei bacini di traffico" della Regione Abruzzo.

La situazione del trasporto regionale è paragonabile a quella nazionale in quanto a criticità, infatti:

- la riduzione del contributo pubblico (Fondo Nazionale Trasporti), ha imposto alle aziende la contrazione dei servizi, il rallentamento del processo di rinnovo del parco rotabile, e quindi una stasi nel processo di crescita della quantità e qualità del servizio;

- la nuova politica di riduzione del disavanzo pubblico ha imposto la necessità di coprire i costi del servizio pubblico con l'incremento delle tariffe. Ciò ha determinato una costante e caduta considerevole dei valori di traffico (più di un terzo del traffico negli ultimi dieci anni), alla presenza della sempre maggiore concorrenzialità del mezzo privato ed all'assenza di paralleli e sensibili incrementi di qualità del servizio pubblico;

Il CSST a fronte di tale situazione, e delle profonde differenze strutturali del territorio della nostra Regione, che vede:

- situazioni di congestione che caratterizzano soprattutto l'area metropolitana Chieti - Pescara, ma anche i territori prossimi ai principali "Poli" d'attrazione della mobilità provinciale (Lanciano, Vasto, s. Salvo);
- la rilevanza dei traffici d'attraversamento del Corridoio Adriatico che condizionano il livello di servizio della mobilità rivierasca;
- l'ampia diffusione dei valori di mobilità, molto contenuti e diffusi sul territorio, nelle aree interne montane;

ha proposto:

- la creazione di un sistema integrato di trasporto strada - ferrovia, nelle aree con valori di mobilità elevati;
- la ristrutturazione della rete delle autolinee per "Bacini di Traffico", con la contestuale realizzazione di nuovi modelli gestionali ed organizzativi;
- la realizzazione di un nuovo sistema tariffario, integrato, tra i diversi "modi" di trasporto, ed il progressivo adeguamento dei livelli tariffari.

Lo studio, tuttavia, nell'individuare un obiettivo da perseguire sostanzialmente corretto (integrazione ferro - gomma), formula poi specifiche proposte delineando scenari teorici non sufficientemente verificati sul piano della possibilità concreta, tecnica ed economica, di sviluppare il conseguente esercizio, e della rispondenza della proposta alle esigenze di mobilità delle popolazioni e d'efficienza complessiva del servizio.

In particolare appaiono difficilmente realizzabili, sul piano reale, le proposte di drastica ed integrale sostituzione degli esercizi su gomma con quelli ferroviari, sviluppati sulla sola ipotesi della coincidenza dei percorsi e dei minori tempi di percorrenza.

- *Il "Piano Territoriale", ed il "Piano degli investimenti del Triennio 1997 1999" della Provincia di Chieti.*

L'assessorato ai lavori pubblici della Provincia di Chieti, ha recentemente elaborato il "Piano degli investimenti del triennio 1997 - 1999", attualmente in fase di discussione per l'approvazione.

Il Piano, che si divide in due distinti programmi, il primo per la viabilità ed il secondo per l'edilizia pubblica, prevede per la viabilità provinciale un programma triennale per i tre distinti bacini del Chietino - Ortonese, del Sangro - Aventino e del Vastese.

La principale finalità dell'intervento è di adeguare le infrastrutture esistenti, in particolare quelle delle aree interne montane, al fine di adeguare le condizioni di svolgimento della circolazione, principalmente sul piano della sicurezza.

Tale decisione scaturisce dalla considerazione che lo sviluppo economico nell'ambito del territorio Provinciale si è concentrato essenzialmente nelle zone costiere e nelle valli della Pescara, del Sangro e del Trigno, in conseguenza sia della trasformazione di tale territorio vallivo da attività primaria a secondaria, sia in ragione della specializzazione dell'agricoltura che si è verificata solo in tali aree, determinando un'accentuazione dello squilibrio economico tra aree interne, montane, e zona costiera e valliva.

Tale fenomeno se connesso con la perdurante difficoltà delle classi lavoratrici di acquistare una casa in prossimità del luogo di lavoro, ha accentuato la pendolarità dei lavoratori dalle aree interne a quelle sedi d'attività, pendolarità che si svolge prevalentemente su una viabilità provinciale non sempre adeguata.

Ciò è particolarmente sentito nei comprensori del Sangro - Aventino e del Vastese, i quali nel passato hanno ricevuto minori investimenti rispetto quello del Chietino - Ortonese.

L'intervento di programma della Provincia, quindi, risulta maggiormente concentrato nelle prime due zone ove si prevedono numerosi lavori di miglioramento dei tracciati di varianti ad alcuni abitati, di ripristino d'interruzioni, ormai datate, nonché di generale miglioramento delle

pavimentazioni e degli arredi destinati ad elevare il grado di sicurezza stradale, così come risulta dai successivi quadri.

Per brevità si omette di riportare l'elenco degli interventi perché già noti alla struttura dell'Amministrazione provinciale.

Si tiene a rimarcare, invece, che le decisioni della Amministrazione si dimostrano congruenti e conseguenti all'analisi sulla mobilità ISTAT 1991, effettuata dal Settore Statistica della Regione Abruzzo, circa la criticità delle aree dell'Alto Vastese e del Sangro- Aventino, in quanto a consistenza della mobilità, lunghezza ed ampiezza temporale degli spostamenti pendolari.

- *I Programmi dell'ANAS.*

Con l'anno 1996 si è definitivamente concluso il "Piano decennale della viabilità nazionale", di cui alla Legge n° 531/82.

La manovra economica, varata nel luglio 1996, ha ulteriormente ridotto il numero degli interventi.

Per il triennio 1997 - 1999 sono in corso gli studi per la predisposizione del nuovo piano triennale, i cui oneri risultano ricompresi nella legge finanziaria 1997.

Il Piano decennale del 1982 prevedeva, relativamente alla Provincia di Chieti gli interventi di seguito elencati.

Interventi di prima fascia:

- S. S. 16 - variante di Francavilla al M.;
- S. S. 16 - variante di Fossacesia Marina;
- S. S. 86 - miglioramento della tratta ponte Treste - Vasto;
- S. S. 652 - risanamento del tratto in frana Bomba - Piane D'Archi;

Interventi di seconda fascia:

- S. S. 16 - variante di Vasto da casello A/14 di Vasto Nord a S. Salvo;

- S. S. 16 - variante di S. Vito Marina;
- S. S. 16 - variante di Torino di Sangro da Torino di Sangro a Vasto Nord;
- S. S.81 - completamento del raccordo Bucchianico - Chieti;
- S. S. 81 - 84 -- realizzazione del nuovo tracciato Guardiagrele Casoli;
- S. S. 84 - miglioramento tratta Taranta Peligna - S. S. 81
- S. S. 86 - adeguamento del tracciato in prossimità di Vasto;
- S. S. 86 - adeguamento del tracciato Castiglione - ponte Treste;

Il Piano decennale è stato realizzato attraverso piani triennali d'attuazione che, per la rete nazionale ricadente nella Provincia di Chieti, è in fase realizzativa solo per il seguente intervento:

-S.S 16 - relativamente alla variante di Francavilla al Mare. In particolare è prevista la realizzazione del tratto Pineta di Pescara - Francavilla Foro (a carreggiata unica). A seguito di una richiesta dell'Amministrazione comunale di Pescara, è in fase d'approvazione la variante altimetrica nel tratto ricadente nel territorio comunale di Francavilla al M..

Mentre nel Piano Triennale 1991 - 1993, erano comprese le realizzazioni:

- S. S. 81 relativamente al tronco mancante della Fondo Valle Aento (Bivio Aento di Bucchianico - Innesto F. V. di Guardiagrele in Contrada Costa Cola di Bucchianico (lotto 1);
- il primo tratto, Bivio Aento _ Buon Consiglio, del collegamento della F. V. Aento con Colle Marcone di Chieti (lotto 2);
- lo svincolo di quest'ultimo collegamento, in località Buon Consiglio, con la strada di Bonifica;
- S. S. - 81 relativamente al nuovo tracciato del tronco Guardiagrele - Casoli (Tratto S. Martino Sulla M. - Guardiagrele Est.

Di questi ultimi interventi, i primi tre sono stati inseriti nella proposta di programma ANAS per il Piano Triennale 1997 - 1999, per la definizione del

quale è prevista la convocazione di un apposito “accordo di programma” tra gli Enti cointeressati.

A tal riguardo si segnala che gli interventi in prossimità di Bucchianico sono già muniti delle necessarie autorizzazioni ed assensi, mentre l'intervento in Guardiagrele, necessita del solo del parere della Soprintendenza alle OO. PP.(ex DICOTER).

Risulta, viceversa, ancora da definire la fattibilità tecnica del seguente tronco:

- S. S. 652 (F. V. Sangro) - tronco destinato a congiungere il viadotto di Villa S. Maria, con S. Angelo del Pesco, a seguito del diniego, intervenuto, per motivi d'impatto ambientale sul fiume Sangro, delle due distinte e successive ipotesi di tracciato sviluppate dall'ANAS.

- *I Programmi delle Ferrovie dello Stato.*

Gli interventi previsti dalle F. S., che interessano il territorio della Provincia di Chieti, sono riassunti di seguito:

- SL6 - completamento del raddoppio e del Blocco Automatico Banalizzato sulla linea adriatica (Ancona - Lecce), e realizzazione di ACEI nelle stazioni;
- SL55 - adeguamento alla sagoma Gabarit B dell'intera tratta Bologna - Brindisi.

In ultimo si segnala che sono in corso attività tecniche, da parte delle F. S. per il rinnovamento ed adeguamento dell'impianto di sicurezza e di segnalamento sulla tratta Pescara - Sulmona, nonché valutazioni e studi su ipotesi di parziale raddoppio della linea, e per il miglioramento del tracciato.

- *I Programmi della Ferrovia concessa (Ferrovia Sangriatana).*

La situazione gestionale della rete ferroviaria ex concessa è in rapida evoluzione.

Come è noto la gestione della F. A. A. passò per il risanamento alla Gestione Commissariale Governativa, che ha retto l'esercizio per un lungo periodo.

Dall'1 gennaio 1997, per effetto della finanziaria, la gestione è passata alle F. S. S.p.A. per un breve periodo, in attesa del trasferimento alle Regioni.

Sul piano del risanamento e della ristrutturazione della rete l'intervento di maggiore peso è costituito dalla realizzazione delle nuove tratte Lanciano - S. Vito Marina e Nucleo industriale Val di Sangro, in fase d'attuazione, in quanto sono stati firmati i contratti integrativi.

Recentemente è stato riaperto all'esercizio ferroviario, al solo traffico merci, il breve tratto Zona industriale di Ortona - Stazione F. S. di Ortona.

- *I Programmi in via di realizzazione e di finanziamento da parte dei Consorzi Industriali e della Soc. Interporto Val Pescara S. p. A..*

I programmi del Consorzio Industriale Val Pescara

I programmi del Consorzio Industriale Val Pescara, relativi alle infrastrutture di trasporto, riguardano principalmente il porto di Ortona, nonché un nuovo collegamento stradale di quest'ultimo con il casello A/14.

Il Piano Regolatore Portuale vigente prevede lo sviluppo dell'infrastruttura attraverso l'allungamento dei moli foranei, per la realizzazione di un avanporto.

L'opera prevista è finalizzata ad eliminare gli aspetti negativi che caratterizzano il porto di Ortona, ovvero:

- la formazione di una barra sabbiosa all'imboccatura che impedisce, con la riduzione di fondale, l'ingresso a navi di grosso tonnellaggio. Infatti le mareggiate provocano l'agitazione e la sospensione delle particelle sabbiose, che trasportate, successivamente, dalle deboli correnti provenienti da Nord, incontrano il molo foraneo fino alla sua punta estrema dell'imboccatura, ove la riduzione di velocità determinata dalla presenza dell'imboccatura, provoca la definitiva sedimentazione delle stesse,

- l'attuale imboccatura, posta a levante, che consente al moto ondoso avente tale direzione di entrare liberamente in porto, determinando problemi soprattutto sulle banchine di riva. Sulla nuova banchina commerciale, infatti, sono state installate bitte da 100 tonnellate per contrastare le elevate sollecitazioni determinate dal mare di levante.

Il Piano Regolatore portuale prevede, inoltre, la realizzazione di quattro moli, di cui due di ridotte dimensioni, posti a pettine rispetto la banchina di terra da cui si dipartono, finalizzati al riequilibrio dell'uso dello specchio d'acqua portuale, oggi utilizzato solo nel quadrante settentrionale, lungo il molo Nord. Quest'ultima realizzazione potrà garantire lo sviluppo di tutte le attività portuali, anche quelle non strettamente connesse alla movimentazione marittima, come la pesca, la cantieristica, la nautica da diporto e turismo, ed assicurare un attracco specializzato ai traghetti, potendo di conseguenza selezionare e regolamentare gli accessi carrabili e pedonali alle diverse attività portuali.

Il collegamento prevede un tracciato di nuova costruzione che affianca la S. S. 538 (Marrucina), sul lato Est, dal casello A/14 di Ortona, fino alla variante di Ortona della S. S. 16 (Adriatica).

Il nuovo collegamento che è funzionale anche per il raggiungimento del Porto di Ortona, con provenienza e destinazione dall'Autostrada A/14, consente di eliminare l'attuale interferenza del traffico pesante con l'abitato di Ortona.

I programmi del Consorzio di Sviluppo Industriale di Vasto.

I programmi del Consorzio Industriale di Vasto, relativi alle infrastrutture di trasporto, riguardano principalmente il porto di Vasto, nonché il completamento dell'autoporto di S. Salvo.

Il Nuovo Piano Regolatore Portuale sarà attuato in quattro fasi, per la definizione delle quali si sono considerate esigenze di tipo tecnico, economico, nonché relative alla funzionalità del bacino.

Le opere previste dalla singole fasi consentiranno di raggiungere di volta in volta gli obiettivi stabiliti in termini di incremento dell'offerta del polo portuale,

ed andranno attivate al raggiungimento della saturazione da traffico della fase immediatamente precedente.

Nella prima fase sono previste le seguenti opere:

- il prolungamento della diga foranea di 300 m. in direzione 78° N-NE;
- l'allargamento dell'attuale banchina di levante con la realizzazione di 200 m. di accosto per alti fondali;
- la realizzazione del molo martello (circa 200 m.) sulla punta estrema della banchina di levante;
- l'escavazione dello specchio d'acqua contiguo alla banchina di levante fino ad una profondità massima di 14 metri;
- la realizzazione del raccordo ferroviario e dei fasci di banchina;
- la realizzazione dello scalo merci di fosso Lebbra (prima fase);
- l'adeguamento della strada di accesso (strada comunale di punta penna).

L'obiettivo di traffico della prima fase e' il raggiungimento di un'offerta di movimentazione pari a circa 1.100.000 tonnellate di merce l'anno.

Nella seconda fase si prevede di realizzare:

- il completamento del prolungamento della diga foranea con due tratti rispettivamente di 300 m. in direzione 8° e-se e di 350 m. in direzione 18° E-SE;
- il completamento dell'allargamento della banchina di levante con realizzazione d'ulteriori 200 m. di accosto per alti fondali.
- i magazzini e il fascio ferroviario nell'area di scalo merci e delle aree di stoccaggio per containers e rinfuse;
- i binari di banchina;
- i nuovi edifici operativi.

L'obiettivo di traffico e' di 1.300.000, 1.400.000 tonnellate/anno.

Nella terza fase sono previste le opere di:

- completamento del nuovo bacino con la realizzazione del molo di sottoflutto (circa 600 m. con 380 m. di banchina);
- realizzazione della banchina di riva del nuovo bacino (circa 180 m.)
- completamento delle opere nell'area di scalo merci con la realizzazione dei magazzini;
- realizzazione dei binari di banchina.

L'obiettivo di traffico di 2.500.000 tonnellate/anno.

Nella quarta fase è prevista la realizzazione:

- dell'approdo per il naviglio minore;
- del raccordo ferroviario della zona sud per attrezzature portuali e del raccordo stradale della stessa zona con la strada statale adriatica.

Il completamento dell'autoporto di S. Salvo.

La realizzazione dell'Autoporto sulla direttrice A/14 a metà strada tra la Calabria ed il Brennero vuole rappresentare un'area di servizio ai mezzi ed ai conducenti correnti nei due sensi lungo l'arteria adriatica, nonché un importante elemento di assetto organizzativo del trasporto merci su gomma ricadente nell'area di sviluppo industriale.

L'autoporto, inoltre, rappresenta un'infrastruttura di importanza Regionale, essendo ubicato in una zona inserita pienamente nel processo produttivo industriale, ed al centro di tre grandi agglomerati (Val di Sangro, Vasto e Termoli) ove sono insediatile le più grandi industrie dell'Adriatico centrale (SIV, Magneti Marelli, FIAT e SEVEL).

Di notevole importanza la prossimità del porto di P. Penna e della Trasversale Vasto - Gaeta.

Il programma di completamento riguarda, principalmente la realizzazione:

- dell'area di parcheggio per 200 TIR;

- del fascio binari, del fascio di riordino e del collegamento di questi ultimi con il raccordo ferroviario consortile e con la stazione F.S. Vasto/S. Salvo;
- la costruzione di n. 3 capannoni (rustici industriali per l'assistenza meccanica);
- nonché la realizzazione della recinzione completa dell'infrastruttura e delle reti di smaltimento acque bianche, dell'impianto di illuminazione, e della rete antincendio.

Programmi della Soc. Interposto Val Pescara S. p. A..

La realizzazione di un interposto, nella Val Pescara, si colloca in una visione integrata di tutti gli obiettivi specifici individuati nelle linee programmatiche nazionali e regionali, e offre una prospettiva di riequilibrio nell'attuale confusa e diseconomica situazione di incontro tra domanda e offerta di trasporto delle merci.

L'interporto Chieti - Pescara è individuato nel Piano Regionale Trasporti, nel Piano Quinquennale degli Interporti (Piano Nazionale) e nel "Programma Operativo Abruzzo 1994-1996, relativo al FESR".

I dati del progetto complessivo dell'interporto, che si realizzerà per fasi possono essere sintetizzati nella tabella seguente:

Superficie fondiaria (mq)	692.500
Superficie coperta (mq)	79.000
Investimento complessivo (m.di di lire)	227.000
Periodo di completamento (mesi)	96

L'intervento, suddiviso fra i due stralci funzionali ed il completamento, può essere così riassunto:

	Superficie	Tempo di

Stralci	Superficie (mq)		realizzazione
	Fondiaria	Coperta	(mesi)
1° stralcio	400.000	20.000	36
2° stralcio	134.000	23.650	18
Completamento	158.500	35.350	42
Totale	692.500	79.000	96

Il progetto complessivo è stato portato in conferenza dei servizi il 29.01.1995 ed il conseguente accordo di programma, approvato dal Presidente della Giunta Regionale con decreto n° 403 del 18.05.1995, è stato pubblicato, sul Bollettino Ufficiale della Regione Abruzzo n° 14, del 2.06.1995, rendendo così:

- operativa la variante urbanistica dell'area prescelta;
- urgente ed indifferibile la realizzazione;
- possibile la realizzazione dell'opera, senza necessità di ulteriore rilascio delle concessioni edilizie da parte del Comune di Manoppello;

Il progetto esecutivo del primo intervento funzionale (prima fase), è stato approvato dalla regione Abruzzo, ed è stata sottoscritta la convenzione tra Regione Abruzzo e Soc. Interporto Val Pescara per la realizzazione dell'opera, che prevede la realizzazione:

- di un edificio a tre piani, destinato a centro servizi, con cubatura complessiva fuori terra di 9.000 mc.;
- di quattro capannoni destinati a magazzini per il trasporto ferro - gomma e tutto - gomma, aventi una cubatura complessiva di 155.000 mc.;
- di opere stradali interne e di raccordo con la viabilità principale, piazzali interni per parcheggio veicoli e modulo intermodale, per una superficie complessiva pavimentata di 92.000 mq;

- degli impianti ferroviari interni, consistenti nel fascio di riordino e nei collegamenti con il modulo intermodale e dei trasporti ferro - gomma, per una lunghezza complessiva della coppia di binari di 5.820 ml.

Successivamente il progetto di nuovo raccordo ferroviario è stato inviato al Ministero dei Trasporti che lo ha finanziato a valere sui fondi della L. 240/90.

In ultimo il CIPE ha finanziato la prosecuzione del raccordo di cui sopra, in variante di linea ferroviaria, all'attuale tracciato, nel tratto Brecciarola - Stazione di Rosciano, con l'obiettivo:

- di semplificare notevolmente le operazioni di consegna dei convogli dalle F. S. alla Soc. Interporto, per le operazioni di trasferimento e composizione/scomposizione dei carichi, con notevole contrazione dei costi di raccordo, e maggiore competitività rispetto la concorrenza costituita dal trasporto tutto - gomma;
- di migliorare notevolmente il tracciato delle linea, rendendo più prestazionale il servizio ferroviario (anche quello passeggeri);
- di abolire il transito dei convogli all'interno dell'abitato di Manoppello Scalo, al fine di eliminare la soggezione ferroviaria nei confronti delle residenze e del traffico urbano. Ciò renderà possibile, tra l'altro, anche un processo di valorizzazione delle arre ferroviarie dismesse, a parziale compensazione dei costi della variante.

Tale progetto è funzionale, inoltre, al programma di decentramento, in area interporto degli scali merci F. S., per merci tradizionali, di Pescara Porta Nuova e di Chieti Scalo, progetto quest'ultimo in grado di avviare un processo a catena di ulteriori valorizzazioni in aree ferroviarie, centrali rispetto all'urbanizzazione dei due capoluoghi.

Programmi per l'evoluzione organizzativa e della gestione del trasporto merci.

La situazione appena descritta indica, a tutti i livelli, la volontà di perseguire l'incentivazione del trasporto combinato, ciò al fine di accrescere il ruolo del

trasporto ferroviario e del cabotaggio, sottraendo a quello su gomma almeno l'incremento delle merci previsto nei prossimi anni, sulle principali direttrici di traffico e per le maggiori distanze.

Per raggiungere tale obiettivo lo Stato e la Regione hanno già avviato una politica di infrastrutturazione, destinata a promuovere il trasporto intermodale.

Ricordiamo a tal proposito gli investimenti già conseguiti per la realizzazione dell'Interporto Chieti - Pescara, e per il Centro Merci della Marsica, nonché gli investimenti per il potenziamento dei porti di Pescara, Ortona e Vasto.

Tuttavia la politica degli investimenti non è sufficiente da sola a invertire la tendenza in atto, se non supportata dalla iniziativa degli operatori per un'analoga trasformazione del modello di organizzazione gestione del trasporto merci.

L'attuale situazione di squilibrio tra le diverse modalità di trasporto è soprattutto conseguenza diretta della assenza di un modello e di una struttura organizzativa per il trasporto delle merci, orientata ad introdurre nella nostra Regione le regole della logistica, attraverso un significativo impiego delle tecniche intermodali.

Infatti, attualmente l'organizzazione del trasporto mostra una situazione di bassissima integrazione della organizzazione.

Tale affermazione è suffragata da una serie di dati e circostanze, quali:

- la polverizzazione dei vettori di trasporto su gomma (oltre 1.200 aziende in Abruzzo);
- la scarsa utilizzazione della ferrovia attraverso l'unico scalo pubblico intermodale d'Abruzzo. Infatti lo scalo di Pescara Porta Nuova ha movimentato nel 1996 solo 90.000 tonn., a fronte di una potenzialità di almeno 400.000 tonn.. Le ferrovie, viceversa, risultano correttamente utilizzate nei casi in cui soggetti terzi, quali alcune industrie, provvedono ad organizzare il trasporto (raccordo della Val di Sangro: circa 180.000 tonn. nell'anno 1995; raccordo AUSIMONT di Bussi: circa 90.000 tonn. nello stesso anno, etc.);

- gli scali marittimi di Pescara, Ortona e Vasto sono scarsamente utilizzati per il cabotaggio, soprattutto per le merci in partenza, in conseguenza non tanto delle carenze strutturali, quanto per una gestione assolutamente inadeguata per mezzi tecnici e, soprattutto, per carenza organizzativa. Ricordiamo in particolare la totale frammentazione dei servizi portuali, resi da soggetti distinti, che determinano, per i potenziali utilizzatori, grosse complicazioni organizzative l'incremento dei costi complessivi di trasporto.

La necessità di modificare tale situazione, che appare in ogni caso necessaria, in questo particolare momento diviene attuale ed urgente in relazione agli investimenti che lo Stato e la Regione hanno già avviato per incentivare l'intermodalità, e che altrimenti rischierebbero di non sortire gli effetti previsti.

o **I possibili sviluppi ed i collegamenti del S.I.T.P. con programmi di altri Enti.**

Le interviste tenute con i responsabili della Regione Abruzzo, dell'ANAS, delle Ferrovie dello Stato e della Gestione Governativa, Ferrovia Adriatico, hanno evidenziato l'opportunità di mantenere un costante rapporto di scambio di informazioni e programmi, per il conseguimento degli obiettivi comuni.

Con la Regione Abruzzo si è subito evidenziato un obiettivo diverso e più ampio, che consiste nella opportunità di analizzare, da subito, le necessità di sviluppo delle procedure informatiche dei due Enti, almeno per ciò che concerne il sistema cartografico territoriale, la definizione della rete attuale dei trasporti, la determinazione dei traffici della mobilità e dei servizi resi, al fine di sviluppare con una base informativa comune, sia alla Regione Abruzzo che alle quattro Provincie, da utilizzare per programmi di monitoraggio e di programmazione nel campo delle nuove infrastrutture e dei servizi di trasporto.

Infatti la Regione Abruzzo ha avviato lo studio per la realizzazione del Sistema Informativo Regionale dei Trasporti (SIRT), per il quale è possibile immaginare notevoli sviluppi e collegamenti con il Sistema Informativo Territoriale Provinciale.

Più in generale è possibile immaginare le seguenti linee di sviluppo del SITP, in comune con gli altri Enti.

INFRASTRUTTURE.

- § Rete stradale: studio specifico teso a “misurare” gli effetti del possibile miglioramento della rete stradale secondaria, di competenza della Provincia di Chieti e dell’ANAS, in connessione ed in coordinamento con l’analogo studio avviato dalle Regioni, nell’ambito dello studio del “Corridoio Adriatico”. Per svolgere produttivamente tale studio occorre sviluppare un’attività preparatoria con Regione Abruzzo ed ANAS. Lo studio dovrà avere la principale finalità di individuare le priorità di intervento in ragione dei benefici indotti dai miglioramenti previsti, o prevedibili, sulla viabilità secondaria, tenuto conto di quelli preventivati dal progetto per il “Corridoio Adriatico”.
- § Rete ferroviaria: studio specifico in grado di analizzare l’opportunità, sul piano tecnico ed economico, di costituire un Servizio Ferroviario Regionale, di interesse locale, che utilizzi la rete concessa e quella F. S., in coordinamento con la rete del Servizio Pubblico Locale (su gomma). Lo studio dovrà essere svolto in coordinamento con la Regione Abruzzo e le Ferrovie dello Stato.
- § Infrastrutture puntuali di trasporto: avvio di uno studio specifico per il potenziamento in vista di un progetto di diversificazione funzionale dei porti, e di razionalizzazione della rete logistica (interporto, autoporti, scali merci, etc), in ambito provinciale, anche al fine di individuare le possibili dismissioni e valorizzazioni degli scali esistenti. Lo studio dovrà essere svolto in coordinamento con la Regione Abruzzo, i Consorzi industriali Val Pescara e di Vasto, l’Autorità Marittima, e le F. S..

Esercizi e Gestioni.

- § Riguardo alle infrastrutture stradali: occorre verificare l’opportunità di ridefinire le competenze tra Provincia di Chieti ed ANAS, in relazione

alla prevista riclassificazione funzionale della viabilità ed ai reciproci obiettivi e programmi.

§ Relativamente alle infrastrutture ferroviarie: occorre individuare la rete di valenza locale e contribuire, con la Regione Abruzzo competente in materia, alla definizione delle nuove politiche di esercizio e di gestione del servizio combinato ferro - gomma, sulle politiche tariffarie e sui livelli minimi dei servizi, nei diversi bacini di traffico, al fine di promuovere il riequilibrio territoriale delle arre interne.

§ Riguardo alle infrastrutture puntuali di trasporto: contribuire assieme alla Regione Abruzzo, ed alle forze imprenditoriali (associazioni industriali e degli operatori del trasporto merci) alla individuazione di forme più avanzate, efficienti ed efficaci, di gestione del trasporto merci per ferrovia, per mare e su gomma.

E' inoltre possibile prevedere ulteriori sviluppi delle procedure in corso a fini interni, ed in particolare quelli tesi alla evoluzione del catasto stradale per la gestione della rete provinciale.

Infatti il programma generale di rilevazione e di valutazione delle reti e dei servizi di trasporto, risulta già avviato relativamente alla rete stradale di competenza provinciale, al fine di consentire agli Uffici Tecnici della Provincia un'adeguata gestione tecnico - amministrativa del patrimonio.

L'attività è tesa a costruire un vero e proprio "catasto stradale" della rete provinciale, che dovrà contenere le informazioni relative alla rete, nonché quelle delle principali opere d'arte, degli arredi e delle pertinenze.

Tale banca dati dovrà essere del tipo:

- cartografico, per rappresentare la rete nell'ambito del territorio;
- alfanumerico, per descrivere le informazioni degli elementi stradali;
- di immagini, al fine di poter rappresentare le fotografie e gli elaborati grafici relativi alla strada, alle opere d'arte, agli arredi e pertinenze.

La banca dati cartografica deriva dal SITP, mentre quella alfanumerica e di immagini è destinata a raccogliere procedure manuali in atto, e ad acquisire materiali esistenti.

Il catasto stradale e la gestione delle concessioni ed autorizzazioni avrà, quindi, due principali obiettivi:

- quello di agevolare la gestione ed il controllo della rete stradale esistente, (caratteristiche dei manufatti, gestione dei lavori di manutenzione, gestione delle concessioni ed autorizzazioni per gli accessi, controllo dei livelli di servizio e della incidentalità, etc.);
- nonchè quello di consentire una migliore pianificazione della gestione e dello sviluppo della rete (ricerca dei percorsi alternativi per chiusura di tronchi in manutenzione, gestione dei trasporti eccezionali, analisi di simulazione per la costruzione di varianti o nuovi tronchi, etc.).

Per la definizione dei temi da trattare e per le applicazioni da attivare è sufficiente fare riferimento al documento di analisi sviluppato dallo Studio Magni, "Sistema Informativo Provinciale", con particolare riferimento al par. 1.1., riguardante le concessioni stradali, ed al par. 1.6., relativo alla viabilità e trasporti.

Ad integrazione dei temi trattati e delle procedure individuate nel documento, si sottopone l'opportunità di considerare anche i seguenti aspetti:

- le cartografie di base ed i disegni progettuali dovranno essere acquisiti e successivamente ragguagliati ad un'apposita rilevazione a terra dei tracciati, da eseguirsi con metodo G. P. S., o similare, al fine di poter controllare l'esatto sviluppo dei tronchi, nonchè la posizione delle opere d'arte, dei principali manufatti e pertinenze, degli accessi autorizzati e da autorizzare, gli incroci con strade pubbliche, i relitti di vecchio tracciato ed i tratti di variante, la localizzazione di sezioni stradali con particolari limiti di sagoma, i punti significativi dei principali centri abitati attraversati;
- gli eventuali cantieri con lavori in corso;

- i punti neri della viabilità, al fine di correlare la loro posizione con i dati, serie storiche della incidentalità.

Successivamente a questa prima fase di rilevazione ed acquisizione dei dati, è possibile prevedere un successivo affinamento, ed implementazione dei dati e delle informazioni, relativamente a:

- la posizione e tipologia degli arredi ed elementi di sicurezza stradale (marciapiedi, piazzole, aiuole, principali alberature interferenti con gli spazi di fuga, barriere, paramassi, recinzioni, difese delle scarpate, etc.);
- la segnaletica;
- l'acquisizione ed aggiornamento dei dati di traffico;
- il rilievo statico dei principali manufatti, e monitoraggio periodico dei principali parametri;
- il rilievo periodico dello stato delle pavimentazioni.

§ **Le principali evoluzioni e le novità' intervenute negli ultimi quattro anni.**

Il quadriennio 1997 – 2000 è stato particolarmente intenso in relazione:

- § Allo sviluppo dei temi della programmazione, in campo nazionale, regionale, e provinciale;
- § All'evoluzione del processo di "delega" da parte dello Stato, nel settore dei trasporti, nei confronti delle Regioni e di queste ultime a favore degli altri Enti;
- § All'avvio della realizzazione di importanti opere infrastrutturali, già programmate, in grado di avviare il processo di avanzamento e riforma del settore.

Circa il primo punto è il caso di ricordare alcuni strumenti di programmazione, che hanno diretta influenza sui trasporti:

- § Il “Nuovo Piano Generale dei Trasporti e della logistica” (Luglio 2000), redatto dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione, di concerto con i Ministeri dei Lavori Pubblici e dell’Ambiente, ancora in discussione presso le Commissioni della Camera e del Senato, destinato a diventare il nuovo riferimento nazionale nella programmazione dei trasporti;
- § La conclusione dello “Studio di fattibilità del Corridoio Adriatico” (aprile 1999), sviluppato in attuazione di una precisa previsione della U. E. e che ha coinvolto le sette Regioni del Corridoio Adriatico (Friuli V. G., Veneto, Emilia e Romagna, Marche, Abruzzo, Molise e Puglia, in uno sforzo “originale” di programmazione comune per la definizione del potenziamento del corridoio Intermodale Transeuropeo Adriatico;
- § L’Intesa Istituzionale di Programma, previsto dalla L. n° 662/96 e dalla Delibera CIPE del 21/03/1997, che individua una linea di sviluppo infrastrutturale congruente con le scelte di programmazione nazionale e regionale (TEN, Corridoio Adriatico, nuovo PGT, Piani FESR – Obiettivo 2, DocUP), in un’ottica di concertazione tra le diverse Istituzioni
- § Il Doc. U. P. (Documento Unico di Programmazione) – Obiettivo 2 (2000 – 2006), che in materia di trasporti tende al rafforzamento delle reti e dei nodi infrastrutturali, alla costruzione di reti di città piccole e medie per l’affermazione di processi di sviluppo “diffuso” del territorio, ed al recupero del ritardo nella creazione dei sistemi e delle reti telematiche;
- § Il P.R.U.S.S.T. (Programmi di Riqualficazione Urbana e Sviluppo sostenibile del Territorio) “La città lineare della costa”, che coinvolge con un’unico strumento unitario di programmazione ben ventidue comuni delle Province di Chieti, Pescara e Teramo, con oltre un terzo della popolazione regionale;
- § I Patti Territoriali del Sangro – Avetino e del Vastese, destinati ad incentivare lo sviluppo e l’occupazione, che assieme al P.R.U.S.S.T. hanno posto le basi per l’avvio di una pianificazione negoziata, e partecipata, l’unica in grado di coniugare le esigenze del mercato e del governo del territorio;

§ Lo sviluppo del “Modello di Simulazione del Trasporto Pubblico”, commissionato dalla Regione Abruzzo e risulta già operativo e predisposto per un lavoro, incrociato, di analisi trasportistico – territoriale, con il Sistema Informativo Territoriale (SIT) della Provincia di Chieti.

Circa l'evoluzione del processo di “delega” da parte dello Stato dei trasporti, nei confronti delle Regioni e di queste ultime a favore degli altri Enti occorre segnalare l'emanazione del D. L. 422/97, che di fatto dispone modifiche:

§ ai rapporti istituzionali a vari livelli;

§ alla definizione dei servizi pubblici di trasporto regionale e locale che “comprendono l'insieme dei sistemi di mobilità”;

§ alle nuove regole di mercato, con l'obiettivo di definire le modalità per incentivare il superamento degli assetti monopolistici e per introdurre regole di concorrenzialità nella gestione;

§ ai nuovi contenuti del rapporto Autorità/Vettore, regolato da contratto di servizio con caratteristiche di certezza finanziaria e copertura del bilancio.

La Regione Abruzzo con L. R. 152/98 ha recepito la normativa nazionale, avviando il processo di delega nei confronti delle Province, delle Comunità Montane e dei Comuni, non ancora operativa.

Alcune Regioni autonome e Amministrazioni comunali, hanno già avviato il processo di affidamento dei servizi, di talchè è possibile desumere le prime valutazioni su attività che saranno proprie della Provincia di Chieti.

Riguardo, infine, l'avvio della realizzazione di importanti opere infrastrutturali, già programmate, in grado di consolidare il processo di avanzamento e riforma del settore, occorre ricordare:

§ tra le strutture “nodali” l'avvio nella realizzazione dell'Interporto Chieti – Pescara (Prima fase – Primo intervento funzionale), il finanziamento del progetto di completamento dell'Autoporto di S. Salvo, l'avvio dei lavori di ristrutturazione e potenziamento del porto di Vasto e del porto di Ortona,

con fondi POP 94 – 96, il prossimo avvio dei lavori di risanamento e di prolungamento della pista di volo dell'aeroporto d'Abruzzo;

§ tra le strutture “lineari” l'avanzamento del raddoppio della linea ferroviaria adriatica, l'avanzamento dei lavori della nuova linea diretta Lanciano – S. Vito della ferrovia G. C. G. Sangritana, i lavori di velocizzazione e rinnovo degli impianti di circolazione e di segnalamento (CTC, ACEI, TLC, BCA) - rispettivamente - della tratta ferroviaria adriatica e di quella trasversale Pescara - Sulmona; l'avvio dei lavori per la realizzazione della variante di Francavilla Al M., alla SS. 16 (Adriatica), nonché il prossimo avvio del rifacimento della linea TE della filovia di Chieti ed il suo congiungimento con la filovia di Pescara, in fase di appalto.