



LA PIANIFICAZIONE NAZIONALE E REGIONALE DEI TRASPORTI

avv. Carla Mannetti

Pianificazione e programmazione

- ▶ La pianificazione e la programmazione dei trasporti rappresentano attività di rilievo molto importanti per la competitività dei territori.
- ▶ Il sistema dei trasporti, infatti, insieme a quello dell'energia e delle telecomunicazioni è uno dei principali motori di sviluppo della società.

PIANIFICAZIONE

- ▶ È un processo di stesura di un piano di azione preventivo e coordinato di interventi applicato ad un contesto territoriale ampio con la finalità di determinare un quadro di sviluppo a lungo termine.
- ▶ Esempi: Piano generale dei Trasporti , Piano regionale dei Trasporti, Piano nazionale della Portualità e della Logistica,

PROGRAMMAZIONE

- ▶ Processo di attuazione delle azioni incluse nel quadro della pianificazione, programmate sulla base di risorse effettivamente disponibili .
- ▶ In sostanza nell'atto di programmazione vengono individuate le opere (ad es. strade) e definite nel contempo la funzionalità, la fattibilità tecnica, i costi ed i tempi di realizzazione.
- ▶ ***Esempio:*** *Piano pluriennale e contratto di programma ANAS sono strumenti con i quali vengono programmati gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria e la realizzazione di nuove opere. In particolare il contratto di programma è l'atto che regola i rapporti tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (amministrazione concedente) e l'ANAS S.p.A. (società concessionaria della rete stradale ed autostradale italiana di interesse nazionale) in ordine agli investimenti per la realizzazione di nuove opere e la manutenzione della rete stradale di interesse nazionale.*

Il Piano Generale dei Trasporti

- ▶ Lo strumento pianificatorio nazionale, il Piano Generale dei Trasporti (P.G.T.) è disciplinato dalla legge n. 245 del 15 giugno 1984 e la sua approvazione è di competenza del Governo.
- ▶ Il P.G.T.L., attualmente in vigore, Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, è stato approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001 e adottato con D.P.R. 14 marzo 2001.

IL Piano generale dei trasporti e della logistica (2001)

Il P.G.T.L., sviluppato nel 1999-2000 e adottato nel marzo del 2001, rappresenta il primo vero documento di pianificazione integrata nel campo dei trasporti eseguito in Italia.

Il Piano si configura come strumento strategico del settore del trasporto passeggeri e merci e rappresenta un organico esempio di pianificazione dei trasporti, in quanto sviluppato secondo un rigoroso disegno metodologico, con elaborazioni di dettaglio che presentano notevole spessore tecnico e scientifico; il P.G.T.L. individua nei piani regionali dei trasporti gli strumenti di programmazione e di attuazione degli indirizzi strategici

Proponenti:

- Ministero dei Trasporti
- Ministero dell'Ambiente
- Ministero dei Lavori Pubblici

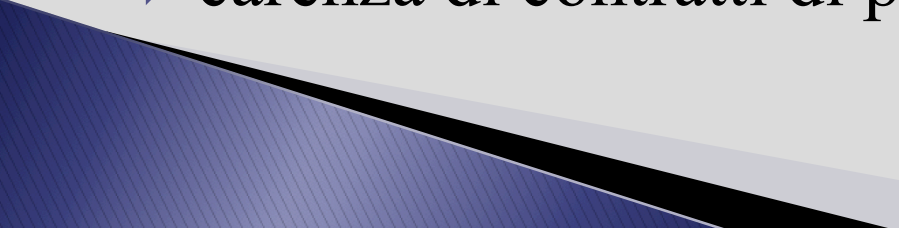
Continua Piano generale dei Trasporti e della Logistica (2001)

- ▶ Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica si articola in dodici punti: a parte una premessa generale, obiettivi strategie, domanda di mobilità, sviluppo sostenibile, regolazione, ottimizzazione dei servizi, sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT), trasporto locale e pianificazione a scala regionale, interventi per la sicurezza, innovazione tecnologica, ricerca e formazione, attuazione e monitoraggio.

Il P.G.T.L. effettua una diagnosi del settore dei trasporti in Italia, mettendone in luce le “gravi carenze di tipo infrastrutturale, gestionale e organizzativo” (ricordando che il P.G.T.L. è stato elaborato a fine 2000, il quadro trasportistico esaminato non ha subito rilevanti modifiche), così riassumibili:

- ▶ squilibrio verso il trasporto su gomma, in particolare per il continuo aumento del trasporto di merci su gomma
- ▶ disomogeneità dei servizi nel Paese: situazioni di congestione al Nord e di carenza infrastrutturale al Sud
- ▶ congestioni concentrate sulle direttrici principali e nei nodi urbani;
- ▶ forti esternalità negative della gomma in termini di impatto ambientale ed incidentalità;

Continua Piano generale dei Trasporti e della Logistica (2001)

- ▶ acutizzazione dei problemi nelle aree urbane, ove vive il 70 % della popolazione;
 - ▶ sviluppo dei trasporti marittimi ed aerei insufficiente rispetto alle potenzialità;
 - ▶ scarsa apertura del mercato dei trasporti;
 - ▶ debolezza del tessuto imprenditoriale nazionale nel settore
 - ▶ carenze di coordinamento e di spinta da parte della Pubblica Amministrazione
 - ▶ carenza di contratti di partenariato pubblico/privato
- 

INDIRIZZI STRATEGICI del P.G.T.L.

Gli indirizzi strategici sono:

- ▶ il miglioramento della dotazione infrastrutturale del paese;
- ▶ la sostenibilità ambientale ;
- ▶ la liberalizzazione, privatizzazione e regolazione dei servizi forniti;
- ▶ lo sviluppo della logistica;
- ▶ il sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT);
- ▶ la pianificazione a livello regionale;
- ▶ l'integrazione con l'Europa;
- ▶ gli interventi per la sicurezza;
- ▶ l'innovazione tecnologica ,la formazione e la ricerca.

SISTEMA NAZIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI (SNIT)

- ▶ Con il P.G.T.L. viene introdotto il concetto di pianificazione delle infrastrutture da sviluppare secondo una logica di sistema a rete; per questo motivo viene prevista la realizzazione di un *sistema nazionale integrato dei trasporti cd. SNIT* che rappresenta “ un insieme integrato di infrastrutture esistenti su cui si effettuano servizi di interesse nazionale ed internazionale costituenti la struttura portante del sistema italiano di offerta di mobilità delle persone e delle merci. Lo Snit attuale è destinato ad evolvere in quello futuro
- ▶ Le infrastrutture facenti parte dello SNIT ricadono sotto la competenza finanziaria dello Stato. Tutte le altre ricadono nella competenza delle regioni che pianificano attraverso i Piani Regionali dei Trasporti e i Piani Urbani di Mobilità.

LA LEGGE OBIETTIVO

La progettazione, l'approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale sono normati dalla legge n. 443 del 21 dicembre 2001 cd. “Legge Obiettivo” e dal decreto legislativo di attuazione n. 190 del 20 agosto 2002.

Con la Legge 21 dicembre 2001 N° 443 (Legge Obiettivo) e con Delibera CIPE di pari data N° 121/2001, il Governo ha indicato le infrastrutture pubbliche e private da realizzare, che assumono carattere strategico e di preminente interesse nazionale per la modernizzazione e lo sviluppo del paese.

La Delibera Cipe N° 121/2001, in particolare, ha esposto il 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche che per la Regione Abruzzo prevede i seguenti interventi trasportistici:

Corridoi Ferroviari

- ▶ Tratta Abruzzese Bologna-Lecce.

Corridoi Autostradali e Stradali

- ▶ Completamento autostradale Teramo-Giulianova e Teramo-Mare;
- ▶ Completamento interno del corridoio adriatico: Dorsale stradale interna (Amatrice – Montereale – L'Aquila – Navelli);
- ▶ Pedemontana Abruzzo – Marche (area Vestina – Val Tronto);
- ▶ Galleria di messa in sicurezza del Traforo Autostradale del Gran Sasso

Intesa generale quadro

Nell'Intesa Generale Quadro del 20 dicembre 2002, sottoscritta da Regione Abruzzo e Governo Nazionale, sono indicate opere volte alla risoluzione di problematiche e strozzature infrastrutturali presenti nei settori della viabilità, della rete ferroviaria.

L'Intesa stima un volume di risorse finanziarie pari a circa M€ 1.143,7 da reperirsi attraverso il ricorso a svariate fonti, pubbliche e private, nazionali e comunitarie, regionali e locali, in modo da conferire, al complesso delle opere, il necessario grado di copertura finanziaria secondo le previsioni della L. 443/2001 (c.d. Legge Obiettivo).

Corridoio plurimodale Adriatico

Viabilità

Realizzazione della dorsale collinare “Pedemontana Abruzzo-Marche”, come percorso alternativo o complementare a quello costiero, attraverso interventi per il miglioramento della S.S.81 Piceno Aprutina (Ascoli Piceno-Val Tronto-Area Vestina-Casoli-Molise);

Completamento degli assi di connessione tra costa e le zone interne a carattere interregionale. Prioritario in tal senso è il completamento trasversale in variante alla S.S.80 tra Teramo e Giulianova la cd. Teramo-Mare (nel tratto compreso tra il casello di Mosciano Sant’Angelo sulla a14 e la S.S.16)

Sistema ferroviario

Completamento del raddoppio della linea adriatica nella tratta abruzzese.

Corridoi trasversali e dorsale appenninica

Viabilità

- ▶ Completamento della trasversale autostradale asse tirrenico appenninica (Roma-Teramo) attraverso il raccordo tra la A24 e la A14
- ▶ Completamento adeguamento e messa in sicurezza dell'asse viario interno "dorsale appenninico", attraverso:
 - ▶ -la sistemazione della S.S. 17 dell'Appennino Abruzzese, nel tratto Rieti- Antrodoco- L'Aquila- Navelli-Pescara;
 - ▶ -la sistemazione della S.S. 260 Alto Aterno (tratto L'Aquila-Montereale-Amatrice) della S.S. 261 Subequana e il completamento della dirazione dell'asse sulla direttrice Rieti-Avezzano-Sora-
 - ▶ -Galleria di sicurezza del Traforo Autostradale del Gran Sasso.

Nell'intesa fu prevista anche una sezione programmatica ,che individuava alcune priorità, quali:

- ▶ Adeguamento e potenziamento dell'Autostrada A14 e della SS 16 al fine di incrementare l'offerta di lunga percorrenza e di decongestionare i maggiori centri urbani della costa;
- ▶ Prolungamento Asse Attrezzato della Val Pescara in complanarità con A25 e raccordi con le maggiori infrastrutture interportuali e distributive, nonché allaccio della stessa A25 con le infrastrutture interportuali interne;
- ▶ Potenziamento e qualificazione della linea ferroviaria Pescara - Roma;
- ▶ Potenziamento e sicurezza dell'Aeroporto d'Abruzzo;
- ▶ Qualificazione della portualità per le funzioni interregionali e nazionali.

- ▶ **N.2 ATTI AGGIUNTIVI** relativi alla realizzazione del collegamento viario tra la Piana di Campo Felice (Autostrada A24) l'Altopiano delle Rocche (SS 5 bis –Vestina-Sirentina e A25) e la Valle subequana sottoscritti in data 28 gennaio 2004 e in data 21 marzo 2006
- ▶ **ATTO AGGIUNTIVO** del 29 aprile 2004 relativo all'adeguamento degli allacci e il potenziamento dell'Aeroporto d'Abruzzo

LEGGENDA

- Rete ferroviaria fondamentale
- - - Rete ferroviaria complementare
- - - Rete ferroviaria a scarso traffico
- = Autostrade
- Rete stradale ad una carreggiata
- Interporto d'Abruzzo
- Terminali merci
- ✈ Aeroporto Internazionale d'Abruzzo
- ⚓ Porti



LA PIANIFICAZIONE REGIONALE

La predisposizione del PRIT (Piano Regionale Integrato dei Trasporti) e del PTSM (Piano Triennale dei Servizi Minimi) da parte della Regione Abruzzo è normata dagli articoli 9 e 10 della L.R. 152/98 e dalla L.R. 13/2002, emanata in attuazione della legge nazionale n.151 del 1981.

Il processo di formazione dello strumento pianificatorio, che dura oramai da più di dieci anni, è riuscito a raggiungere un iter procedurale avanzato solo per quel che concerne il Report n. 5 Infrastrutture, adottato definitivamente con DGR n. 934/C del 23/12/2011 e n. 373/C del 18/06/2012 , con contestuale chiusura della procedura di VAS ed inviato al consiglio regionale per la definitiva approvazione. Il Consiglio Regionale non ha approvato il documento prima della scadenza della legislatura (maggio 2014) e di conseguenza l'iter amministrativo si é bloccato.

Il PRIT pertanto disegna un sistema infrastrutturale regionale rendendolo interconnesso con la rete SNIT nazionale e le reti TEN europee ed in grado di sostenere il rilancio e la competitività del sistema produttivo regionale, soprattutto dopo il sisma del 6 aprile che ha messo in grave difficoltà l'economia abruzzese.

Il quadro di scelte strategiche e di interventi infrastrutturali del PRIT Infrastrutture (Report n. 5) resta articolato in sei grandi linee di azione:

- il decongestionamento dell'asse di trasporto adriatico, soprattutto per la modalità stradale, e lo sviluppo degli assi di collegamento interni paralleli alla direttrice adriatica;
- la connessione della costa con le aree interne;

- la realizzazione delle connessioni mancanti del sistema regionale e dei sistemi locali di trasporto con le infrastrutture dello SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti);
- lo sviluppo delle relazioni di traffico marittimo ed aereo;
- l'integrazione modale e tariffaria di tutti i sistemi di trasporto attraverso l'organizzazione del sistema ferroviario regionale, e l'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;
- la razionalizzazione e lo sviluppo della rete interportuale e dei centri merci ed in generale della logistica e sviluppo della telematica nell'intero settore ed in particolare nel trasporto merci.

- ▶ *Le previsioni strategiche programmatiche contenute nel PRIT-Infrastrutture nel breve e medio periodo trovano attuazione negli strumenti programmatici quali l'Intesa Generale Quadro ,gli atti aggiuntivi e la programmazione fatta a seguito del sisma del 2009 da ANAS ed RFI di concerto con la Regione Abruzzo e gli enti locali del territorio.*

Interventi realizzati e in corso di realizzazione in Abruzzo :

SISTEMA STRADALE

- Interventi sulla S.S. 17 il più importante è a realizzazione del tratto da Castelnuovo a San Pio delle Camere a Navelli
- la Galleria di Campo Felice;
- la Teramo Mare, manca il IV lotto ;
- Raccordo viario tra la SS 81 e la SS 153
- SS 260 III e IV
- SS 652 fondovalle Sangro DL 133/2014

SISTEMA FERROVIARIO

- ▶ Miglioramento dell'esercizio nella tratta Pescara – Roma e Sulmona L'Aquila (100 meuro Contratto di Programma RFI sisma 2009);
- ▶ Miglioramento delle Gallerie Castello e Cimitero a nord tratta ferroviaria Bologna Bari;
- ▶ Completamento nodo ferroviario di Pescara adeguamento marciapiede e velocizzazione della stazione Pescara Porta Nuova;

LOGISTICA

- ▶ Ultimazione dell'Interporto d'Abruzzo e realizzazione del casello autostradale;
- ▶ Ultimazione del centro smistamento merci della marsica;

SISTEMA PORTUALE ED AEROPORTUALE

- ▶ Dragaggio del Porto di Ortona
- ▶ Dragaggio ed altri interventi Porto di Pescara;
- ▶ Potenziamento Aeroporto d'Abruzzo

ATTI DI PROGRAMMAZIONE INFRASTRUTTURE REGIONE ABRUZZO:

- ▶ DGR N.310 DEL 29 APRILE 2015;
- ▶ DGR N.179 DELL'11 MARZO 2015
- ▶ DGR N. 470 DELL'8 LUGLIO 2015.

LE NOVITA' RILEVANTI:

- ▶ **COLLEGAMENTI ULTIMO MIGLIO:**
 - ☐ Prolungamento dell'asse attrezzato fino al porto di Pescara;
 - ☐ Completamento del collegamento ferroviario al Porto di Vasto;
- ▶ **Messa in sicurezza delle infrastrutture autostradali;**
- ▶ **Realizzazione della variante di Pratola Peligna sul nodo ferroviario Pescara-Pratola-L'Aquila;**
- ▶ **Maggiore attenzione alla portualità ed accelerazione sulle procedure connesse all'approvazione dei piani regolatori portuali;**
- ▶ **Masterplan approvato con DGR n.1135 del 31 dicembre 2015.**

