L.R. 14.9.1999, n. 77, art. 23

DIPARTIMENTO *Infrastrutture, Trasporti, Mobilità, Reti e Logistica*

SERVIZIO/POSIZIONE DI STAFF: *Pianificazione e Programmazione dei Trasporti*

UFFICIO: *Pianificazione Territoriale e Programmazione*

L'Estensore
dott.ssa Maria Antonietta Picardi
(firma)

Il Responsabile dell'Ufficio
(vacante)
(firma)

Il Dirigente di Servizio
(vacante)
(firma)

Il Direttore Regionale
dott.ssa Maria Antonietta Picardi
(firma)

Il Componente la Giunta
Presidente dott. Luciano D'Alfonso
(f.to all'originale)
(firma)

Approvato e sottoscritto:

Il Segretario della Giunta
F.to Massacesi
(firma)

Il Presidente della Giunta
F.to Dott. Luciano D'Alfonso
(firma)

Copia conforme all'originale per uso amministrativo

L'Aquila, li - 6 GIU. 2016

GIUNTA REGIONALE – Servizio Verifica Atti Presidente e G.R. Legislativo - U.R.A. e Delegazione di Roma – L'AQUILA

Il Dirigente del Servizio Affari della Giunta
(firma)

REGIONE ABRUZZO

GIUNTA REGIONALE

Seduta del - 6 GIU. 2016 Deliberazione N. 370/C

L'anno ..... il giorno ..... del mese di - 6 GIU. 2016
negli uffici della Regione Abruzzo, si è riunita la Giunta Regionale presieduta dal Presidente Sig. **LUCIANO D'ALFONSO**
con l'intervento dei componenti:

1.	DI MATTEO	6.	PAOLUCCI
2.	LOLLI ASSENTE	7.	PEPE
3.	GEROSOLIMO ASSENTE	8.	SCLOCCO
4.		9.	
5.		10.	

Svolge le funzioni di Segretario ***Carlo Massacesi***

OGGETTO

PIANO REGIONALE TRASPORTI – PARTE INFRASTRUTTURE – REPORT 5. Conferma adozione definitiva e rinnovo della proposta di approvazione definitiva da parte del Consiglio regionale a seguito di decadenza delle proposte di cui alle DGR 934/C/2011 e 373/C/2012 per effetto della scadenza del mandato al termine della IX legislatura regionale.

LA GIUNTA REGIONALE

Premesso

Che, nel corso della passata legislatura, la Giunta regionale ha approvato con due successive deliberazioni - la D.G.R. n. 934/C del 23 dicembre 2011 e la D.G.R. n. 373/C del 18 giugno 2012 - il Piano regionale dei Trasporti (di seguito anche **prit)** - parte Infrastrutture – Report 5;

Che in quelle stesse sedi, nel rispetto della normativa vigente - in particolare l'art. 6 bis della L.R. 18/1983 nonché l'art. 9 della L.R. 23 dicembre 1998, n. 15-, l'esecutivo ne propose l'approvazione definitiva all'allora Consiglio regionale in carica;

Che nonostante un preliminare esame da parte dell'allora competente Commissione consiliare, il Piano regionale trasporti – parte Infrastrutture non riuscì, prima della scadenza della legislatura (14 dicembre 2013), ad essere portato all'attenzione dell'Assemblea consiliare per l'esame e la discussione finale, con effetto pertanto decadenziale delle proposte di approvazione definitiva contenute nelle DGR sopra richiamate, in analogia a quanto avviene per progetti di legge e di regolamento ai sensi dell'art. 64 del Regolamento del Consiglio regionale;

Che il PRIT – Parte Infrastrutture Report 5, si compone dei seguenti documenti:

RELAZIONI

- *All.1-Tomo 1: L'analisi di Contesto*
- *All.2-Tomo 2: La domanda di Mobilità sul Territorio Abruzzese*
- *All.3-Tomo 3:Il Progetto di Piano*

- *All.4-Sintesi del Report 5-Infrastrutture*

ELABORATI GRAFICI

- *All.5-Schede Infrastrutture Puntuali*
- *All.6-Infrastrutture Lineari e Puntuali ideati dal P.R.I.T.*
- *All.7-Rete dei Trasporti esistente*
- *All.8-Ricognizione della Programmazione delle Infrastrutture in ambito Regionale*
- *All.9-Ricognizione della Programmazione delle Infrastrutture in ambito Regionale con suddivisione in Interventi di Programmazione Regionale e in Interventi Programmati da altri Enti o Aziende*
- *All.10-Interventi di nuova Programmazione ideati dal P.R.I.T.*
- *All.11-Interventi complessivi vincenti proposti dal P.R.I.T.*
- *All.12-Interventi vincenti di nuova programmazione ideati dal P.R.I.T.*
- *All.13-Ricognizione della Programmazione delle Infrastrutture in ambito Regionale correlate ai SIC ed alle ZPS*
- *All.14-Ricognizione della Programmazione delle Infrastrutture in ambito Regionale correlate con le Aree Naturali Protette*

ELABORATI VAS DEL PRIT:

- *All.1-Rapporto Ambientale*
- *All.2-Piani e Programmi selezionati per l'analisi di coerenza*
- *All.3-Schede degli indicatori di stato e di pressione*
- *All.4-Elaborati grafici*
- *All.5-Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale*
- *All.6-Dichiarazione di Sintesi*

ELABORATI VALUTAZIONE DI INCIDENZA DEL PRIT:

- *All.1-Rapporto di Valutazione di Incidenza*
- *All.2-Elaborato grafico*

Che gli obiettivi principali espressi nel PRIT-Parte Infrastrutture – Report 5 sono diretti a:

- garantire la piena accessibilità al sistema regionale e nazionale di trasporto per tutti i cittadini, con riduzione del gap infrastrutturale e di servizi, sia per le zone interne che per le aree a forte concentrazione demografica e di sviluppo;
- riequilibrare la ripartizione modale della domanda di trasporto, sia di passeggeri che di merci, al fine di ottimizzare le condizioni di esercizio per ciascuna modalità, utilizzando pienamente il sistema delle infrastrutture esistenti;
- elevare gli standard di sicurezza per tutte le reti e per tutti i servizi di trasporto;
- salvaguardare le particolari valenze ambientali, architettoniche e paesaggistiche del territorio attraverso idonee scelte modali di trasporto;
- operare uno stretto collegamento con le politiche di sviluppo economico e sociale per adeguare le reti alle necessità produttive attraverso un Ufficio di Piano;
- introdurre lo sviluppo delle reti immateriali di comunicazione, ed in generale sviluppare la telematica nei trasporti;

Evidenziato in particolare che, per quanto riguarda le Infrastrutture, le scelte fondamentali espresse nel Piano regionale e derivanti dall'analisi territoriale e socio – economica del territorio regionale, sono ispirate e rispondono alle seguenti idee forza:

- Decongestionamento dell'asse di trasporto adriatico, soprattutto per la modalità stradale, e sviluppo degli assi di collegamento interni paralleli alla direttrice adriatica;
- Riequilibrio dell'accessibilità al territorio regionale riducendo le criticità di congestione e di carente infrastrutturazione;
- Realizzazione delle connessioni mancanti del sistema regionale e dei sistemi locali di trasporto al fine di assicurare l'apertura verso l'esterno, in particolare sulla direttrice Adriatica, con proiezione all'area dei Balcani ed all'Est Europa;
- Sviluppo delle relazioni di traffico marittimo e aereo;

Considerato

Che il Piano regionale trasporti – parte Infrastrutture – costituisce il risultato di un lungo e complesso lavoro di raccolta dati, analisi degli stessi e di individuazione delle linee di sviluppo delle politiche regionali della mobilità delle persone e delle merci;

Che, per le caratteristiche proprie del Documento di programmazione, l'ottica da cui muove presenta un ampio orizzonte temporale e comprende una programmazione della rete di infrastrutture funzionali ad un sistema di trasporti integrato riconosciuto, tra le altre cose, come leva determinante e fondamentale per l'economia del territorio e per il benessere sociale dei suoi abitanti;

Che, anche in ragione di ciò, persistono le condizioni per ritenere ancora attuale la valenza programmatoria dei contenuti riportati nelle relazioni e negli elaborati costituenti il PRIT – Parte Infrastrutture, come già approvati con le richiamate deliberazioni della giunta regionale nn. 934/C del 23 dicembre 2011 e la D.G.R. n. 373/C del 18 giugno 2012;

Evidenziato Che le predette considerazioni trovano nella ragionevolezza e nella continuità degli atti amministrativi un ulteriore prezioso motivo per rafforzare la doverosità, oltreché, l'opportunità di dar corso e giusta prosecuzione ad un documento complesso e oneroso, come è il Piano regionale Trasporti – Parte Infrastrutture, così da riproporlo e consegnarlo all'esame e alla discussione definitiva in quella che è normativamente la sua legittima e naturale sede: il Consiglio regionale;

Ritenuto pertanto di confermare l'attualità e la valenza programmatoria espressa nel Piano regionale Trasporti – Parte Infrastrutture – Report 5 così come riepilogata e da ultimo approvata con DGR n. 373/C del 18 giugno 2012, in questo modo recuperando integralmente la procedura amministrativa perfezionatasi fino a quella data, così da dar corso al rinnovo della sola fase conclusiva del procedimento, giacché interrottasi in ragione della naturale scadenza del mandato del Consiglio regionale della precedente legislatura;

Visto l'art. 6 bis della L.R. 12 aprile 1983 n. 18 recante "*Norme per la conservazione, tutela, trasformazione del territorio della Regione Abruzzo*" nonché l'art. 9 co.6 della L.R. 23 dicembre 1998, n. 152 recante "*Norme in materia di Trasporto pubblico locale*";

Visti gli artt. 13, 41 e 51 del vigente Statuto regionale;

Visti gli artt. 64 e 126 del vigente regolamento del Consiglio regionale;

Visto l'art. 23 della L.R. 14 settembre 1999, n. 77 recante "*Norme in materia di organizzazione e rapporti di lavoro della Regione Abruzzo*" e s.m.i.;

Dato Atto, altresì, che il Direttore del Dipartimento con la sottoscrizione del presente atto ne attesta la legittimità e la regolarità tecnica amministrativa;

A VOTI UNANIMI RESI NEI MODI DI LEGGE

DELIBERA

1. Di Confermare, per le motivazioni espresse in premessa quale parte integrante e sostanziale del presente dispositivo, il contenuto programmatorio delle deliberazioni della Giunta regionale n.934/C del 23 dicembre 2011 e n. 373/C del 18 giugno 2012. con le quali è stato adottato in via definitiva il PRIT - Parte Infrastrutture - Report n. 5 Allegato n.1 al presenta atto sotto forma di CD ;

2. Di presentare nuovamente al Consiglio regionale, per l'esame di competenza e l'approvazione definitiva ai sensi dell'art. 6bis della L.R. 18/83 nonché dell'art. 9 della L.R. 152/1998, il Piano regionale dei Trasporti – Parte Infrastrutture - Report 5 negli elaborati approvati e allegati alla D.G.R. n. 373/C del 18 giugno 2012 che vengono in questa sede riproposti così come di seguito elencati:

RELAZIONI

- *All.1-Tomo 1: L'analisi di Contesto*
- *All.2-Tomo 2: La domanda di Mobilità sul Territorio Abruzzese*
- *All.3-Tomo 3:Il Progetto di Piano.*
- *All.4-Sintesi del Report 5-Infrastrutture*

ELABORATI GRAFICI

- *All.5-Schede Infrastrutture Puntuali*
- *All.6-Infrastrutture Lineari e Puntuali ideati dal P.R.I.T.*
- *All.7-Rete dei Trasporti esistente*
- *All.8-Ricognizione della Programmazione delle Infrastrutture in ambito Regionale*
- *All.9-Ricognizione della Programmazione delle Infrastrutture in ambito Regionale con suddivisione in Interventi di Programmazione Regionale e in Interventi Programmati da altri Enti o Aziende*
- *All.10-Interventi di nuova Programmazione ideati dal P.R.I.T.*
- *All.11-Interventi complessivi vincenti proposti dal P.R.I.T.*
- *All.12-Interventi vincenti di nuova programmazione ideati dal P.R.I.T.*
- *All.13-Ricognizione della Programmazione delle Infrastrutture in ambito Regionale correlate ai SIC ed alle ZPS*
- *All.14-Ricognizione della Programmazione delle Infrastrutture in ambito Regionale correlate con le Aree Naturali Protette*

ELABORATI VAS DEL PRIT:

- *All.1-Rapporto Ambientale*
- *All.2-Piani e Programmi selezionati per l'analisi di coerenza*
- *All.3-Schede degli indicatori di stato e di pressione*
- *All.4-Elaborati grafici*
- *All.5-Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale*
- *All.6-Dichiarazione di Sintesi*

ELABORATI VALUTAZIONE DI INCIDENZA DEL PRIT:

- *All.1-Rapporto di Valutazione di Incidenza*
- *All.2-Elaborato grafico*

3. Di Dare Atto che il documento programmatorio, di cui al presente provvedimento, ha rappresentato un primo importante livello di pianificazione generale, contenente obiettivi, indirizzi e strategie in materia di infrastrutture,

4. **Di Dare Atto** che dopo la chiusura della procedura del PRIT sul versante della pianificazione infrastrutturale è stata sviluppata una nuova programmazione nella direzione di un nuovo ruolo della Regione Abruzzo nell'Ambito dell'Europa o e del Mediterraneo programmazione descritta nel documento Allegato n.2 Appendice in particolare:

-Evoluzione del quadro normativo europeo che ha portato alla Revisione della Rete Transeuropea con i regolamenti 1315/2013 e 1316/2013 di trasporto ed alla Direttiva 2012/34/UE che istituisce lo spazio ferroviario unico europeo;

- La strategia UE per la Regione Adriatica e Ionica approvata dal Consiglio Europeo il 28.10.2014;

-Emendamento relativo all'estensione dei Corridoi TEN-T approvta dal Parlamento Eurpeo nella seduta plenaria del 28.10.2015;

-Le nuove programmazioni infrastrutturali fra cui spicca il Masterplan per lo sviluppo dell'Abruzzo;

-il nuovo ruolo delle società partecipate dalla regione ed in particolare quello di TUA SPA per lo sviluppo infrastrutturale ed economico della regione.

4. Di Dare Atto che il Piano Regionale Trasporti – Parte Infrastrutture – Report 5 sarà pubblicato nel portale regionale dei Trasporti www.trasporti.regione.abruzzo.it alla pagina Piani e Programmi nazionali e regionali;

5. Di Pubblicare il presente provvedimento,sul BURAT.

ALLEGATO come parte integrante alla delibera zione n. 370/C del - 6 GIU. 2016
IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA
(Dott. Carlo Masdacesi)

ALLEGATO N.2

REGIONE
ABRUZZO

PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI

Legge Regionale 152/1998 art.9

PRIT - Report n. 5 - Infrastrutture

Appendice

Pescara, 19 febbraio 2016

INDICE

PREMESSA 3

AGGIORNAMENTO DEL QUADRO NORMATIVO E DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE VIGENTI 5

IL PRIT E LE STRATEGIE ATTUALI DEL GOVERNO REGIONALE 6

RICOGNIZIONE INTERVENTI DEL PRIT 8

L'ABRUZZO NELLA STRATEGIA MACROREGIONALE ADRIATICO - IONICA 14

L'ABRUZZO NELLA RETE TRANSEUROPEA DEI TRASPORTI TEN – T 15

LA SOCIETA' UNICA DI TRASPORTO ABRUZZESE TUA SPA 21

CONCLUSIONI 22

PREMESSA

La Giunta regionale ha l'obiettivo di dotare il territorio di un proprio piano regionale dei trasporti, affinché la sua azione politica possa muoversi sulla base di uno studio tecnico unitario come quello che un piano può offrire.

La direzione trasporti, durante le passate legislature, ha coordinato l'attività di progettazione del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT), in quanto previsto dall'art.9 della L.R. 152/1998 in attuazione del D.Leg.vo 422/1997, in materia di trasporto pubblico locale.

Il PRIT è stato redatto dall'ATI composta dalla Proger SpA, quale capogruppo – mandataria, dalla RPA Spa e dalla TPS Srl quali mandanti.

Con DGR n. 934/C del 23/12/2011 e n. 373/C del 18/06/2012, la Giunta ha adottato definitivamente, ai sensi dell'art. 6/bis della L.R. n. 18/1983 e s.m.i., il PRIT - parte infrastrutture e la relativa valutazione ambientale strategica. Con la stessa si è deliberato di inviare il documento al Consiglio regionale per la definitiva approvazione.

Nonostante un preliminare esame da parte dell'allora competente Commissione consiliare, il PRIT – parte Infrastrutture non riuscì, prima della scadenza della legislatura, ad essere portato all'attenzione dell'Assemblea consiliare per l'esame e la discussione finale, con effetto pertanto decadenziale delle proposte di approvazione definitiva contenute nelle DGR sopra richiamate, in analogia a quanto avviene per progetti di legge e di regolamento ai sensi dell'art. 64 del Regolamento del Consiglio regionale.

Nel presente documento si ricostruisce un quadro aggiornato della programmazione infrastrutturale avviata nel periodo successivo alla redazione del PRIT, descrivendo il nuovo ruolo della Regione Abruzzo nell'ambito dell'Europa e del Mediterraneo, ed in particolare si trattano i seguenti punti:

- evoluzione del quadro normativo europeo che ha portato alla Revisione della Rete Transeuropea dei Trasporti con i Regolamenti (UE) n. 1315/2013 e n. 1316/2013 ed alla Direttiva 2012/34/UE che istituisce lo spazio ferroviario unico europeo;

- la Strategia dell'UE per la Regione Adriatica e Ionica (EUSAIR) approvata dal Consiglio europeo il 28.10.2014;

- emendamento relativo all'estensione dei Corridoi TEN-T sulla dorsale adriatico-ionica approvato dal Parlamento europeo nella seduta plenaria del 28.10.2015;

- le nuove programmazioni infrastrutturali fra cui spicca il Masterplan per lo sviluppo dell'Abruzzo;

- il nuovo ruolo delle società partecipate dalla Regione ed in particolare quello di TUA Spa per l'offerta dei servizi di trasporto, lo sviluppo infrastrutturale ed economico della Regione.

AGGIORNAMENTO DEL QUADRO NORMATIVO VIGENTE E DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

Il contesto normativo e gli strumenti di riferimento che regolamentano il sistema dei trasporti e che guidano la costruzione di un Piano dei trasporti comprendono diversi livelli di programmazione a partire dal livello internazionale per raggiungere quello regionale e locale.

Aggiornamento del Quadro di riferimento internazionale

Quadro normativo

- Revisione della Rete Transeuropea di Trasporto TEN-T: Regolamenti (UE) n. 1315/2013 e n. 1316/2913 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013;
- Direttiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.

Strumenti di pianificazione

- Libro Bianco 2011

Aggiornamento Quadro di riferimento nazionale

Quadro normativo

- DPR 17 settembre 2015, n. 201, regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice della navigazione, entrato in vigore il 2 gennaio 2016.

- Decreto 1° febbraio 2013 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti recante "Diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti".

Strumenti di pianificazione

- Piano Nazionale della Logistica 2011;
- Piano di Azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto 2014;
- Piano Nazionale degli Aeroporti 2015;
- Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica 2015;

IL PRIT E LE STRATEGIE ATTUALI DEL GOVERNO REGIONALE

La formalizzazione del PRIT con le sue analisi e le sue prospettazioni infrastrutturali consente all'attuale Giunta regionale di favorire e accelerare il processo di identificazione delle priorità di natura infrastrutturale, tecnologica e finanziaria, e passare alla fase attuativa coordinata su scala regionale, evitando azioni isolate.

Tale metodo di lavoro soddisfa certamente le indicazioni del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, (adottato con D.P.R. 14 marzo 2001) di intendere i piani regionali dei trasporti non come mera sommatoria di interventi infrastrutturali ma come "progetti di sistema", al fine di assicurare una rete di trasporto che privilegi le integrazioni tra le varie modalità favorendo quelle a minor impatto ambientale.

In coerenza con le strategie di sviluppo comunitarie e nazionali, la Regione Abruzzo, partendo dal PRIT intende concentrare i propri sforzi verso i seguenti traguardi:

a. velocizzazione dell'asse Bologna - Bari - Lecce e potenziamento della modalità ferroviaria in termini di lunghezza dei moduli, sagoma e peso assiale per adeguarla ai requisiti comunitari della rete TEN T;

b. potenziamento dei porti abruzzesi per adeguarne le caratteristiche per le rotte Ro – Ro, Ro – Pax, crociere;

c. attivare un nuovo corridoio merci intermodale Civitavecchia-Pescara-Ortona, come parte dell'asse di penetrazione dalla Spagna verso l'est Europa valorizzando le potenzialità della macroregione adriatico-ionica;

d. velocizzazione della linea Pescara – Roma, progetto di raddoppio del tratto Pescara – Chieti ai fini dello sviluppo dell'Interporto d'Abruzzo, introduzione di nuove tecnologie e potenziamento del Nodo di Pescara;

e. miglioramento delle infrastrutture aeroportuali e ampliamento dei collegamenti con i maggiori hub nazionali ed europei;

f. sviluppo di nuove opportunità di trasporto, come le Autostrade del Mare (intermodalità gomma/mare), sfruttando il sistema porto/interporto, per arricchire lo scenario attuale dei collegamenti con i Paesi della strategia macroregionale adriatico-ionica (EUSAIR);

g. miglioramento dell'accessibilità ai nodi logistici e portuali dell'adriatico, realizzando i collegamenti di ultimo miglio (come il binario ferroviario al Porto di Vasto);

h. realizzazione di tronchi stradali e connessioni delle aree interne di importanza vitale per il settore produttivo regionale;

i. attuazione degli interventi relativi ai programmi di sicurezza stradale;

j. introduzione dei sistemi ITS per la gestione di tutte le modalità di trasporto.

Il risultato atteso da tale processo di programmazione equivale ad un insieme di benefici misurabili attraverso: la riduzione dei costi del trasporto, delle emissioni di CO2, l'aumento del livello di sicurezza dei trasporti; la riduzione della disparità nella qualità e nella disponibilità delle infrastrutture tra le regioni tirreniche e quelle adriatiche; l'incremento della capacità di trasporto complessivamente disponibile; riequilibrio dei flussi merci marittimi nella direzione est – ovest, con conseguente incremento di competitività dei porti mediterranei rispetto a quelli dell'Europa centro – settentrionale; completamento funzionale dei corridoi già esistenti; connettività con i Paesi della macroregione adriatico – ionica; riduzione dei livelli di congestione per aumento dell'accessibilità e dell'utilizzo di modalità di trasporto sostenibile; partecipazione della collettività alle scelte politiche; integrazione modale.

RICOGNIZIONE INTERVENTI DEL PRIT

Il Report n. 5 – Infrastrutture contiene gli interventi puntuali di nuova programmazione ideati dal PRIT. Al suo interno è stata realizzata una complessa attività di costruzione del patrimonio informativo relativo alla rete infrastrutturale esistente, alle infrastrutture programmate dai vari strumenti di piano e programmazione vigenti, alle varie scale, sul territorio regionale abruzzese, a progetti infrastrutturali sviluppati da soggetti istituzionalmente competenti in materia e a istanze d'intervento mosse a vario titolo anche da Enti ed Istituzioni locali.

Si mostreranno dapprima gli interventi infrastrutturali proposti dal PRIT e poi quelli presenti in altri piani e programmi.

TABELLA 1. RICOGNIZIONE INTERVENTI STRADALI PROPOSTI DAL PRIT

INTERVENTI STRADALI	PROVINCIA	DESCRIZIONE	IMPORTO (euro x 1000)	REQUISITO TEMPORALE
A14 "Adriatica"	TE	Declassamento: tratta Città S. Angelo – Atri/Pineto	0	Medio – lungo periodo
A14 "Adriatica"	TE	Realizzazione variante di tracciato: tratta Città S. Angelo – Atri/Pineto	360.000	Medio – lungo periodo
A14 "Adriatica"	CH	Declassamento: tratta Vasto nord/Vasto sud e raccordi con la viabilità ordinaria	30.000	Medio – lungo periodo
A14 "Adriatica"	CH	Realizzazione variante di tracciato: tratta Vasto nord/Vasto sud	340.000	Medio – lungo periodo
"Pedemontana Abruzzo – Marche"	PE	Potenziamento SS81 "Piaceno Aprutina": tratta Elice – Chieti Scalo	96.000	Medio – lungo periodo
"Pedemontana Abruzzo – Marche"	CH	Realizzazione collegamento ovest Fondovalle Sangro – Fondovalle Trigno	256.000	Medio – lungo periodo
RA12 "asse attrezzato"	PE	Realizzazione prolungamento:tratta Chieti (bivio S.Filomena) e Interporto CH-PE	6.000	Medio – lungo periodo
SS16 "Adriatica"	TE	Realizzazione variante di tracciato: tratta Colonnella – Pineto (attuale casello A14)	177.600	Medio – lungo periodo
SP da denominare	CH	Realizzazione pedecollinare ("nuova teatina": tratta Dragonara – variante SS16 (Pescara Sud)	87.360	Medio – lungo periodo

SP ex SS656	CH	Adeguamento dei raccordi autostradali Dragonara – Tricalle e Tricalle - Brecciarola	39.200	Medio – lungo periodo
A25 "Autostrada dei Parchi"	PE	Realizzazione prolungamento: tratta A14 – SS16var	100.000	Medio – lungo periodo
SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	AQ	Realizzazione raddoppio tratta Popoli – Pettorano sul Gizio	109.440	Medio – lungo periodo

TABELLA 2- RICOGNIZIONE INTERVENTI FERROVIARI PROPOSTI DAL PRIT

INTERVENTI FERROVIARI	PROVINCIA	DESCRIZIONE	IMPORTO (euro x 1000)	REQUISITO TEMPORALE
Linea ferroviaria Rfi "Roma – Avezzano"	AQ	Realizzazione CTC sulla linea esistente e potenziamento per incroci contemporanei ed eliminazione rallentamenti	45.800	Medio – lungo periodo
Linea ferroviaria Rfi "Roma – Pescara"	PE	Realizzazione sottopassi pedonali per incroci contemporanei: tratta Sulmona - Pescara	4.000	Medio – lungo periodo
Linea ferroviaria Rfi "L'Aquila – Tagliacozzo"	AQ	Realizzazione nuova linea ferroviaria di connessione della "Sulmona – Terni" con la "Roma – Pescara"	729.840	Medio – lungo periodo
Linea ferroviaria Rfi "L'Aquila – Sulmona"	AQ	Potenziamento per incroci contemporanei	6.000	Medio – lungo periodo

TABELLA 3. RICOGNIZIONE INTERVENTI STRADALI PRESENTI IN ALTRI PIANI/PROGRAMMI

INTERVENTI STRADALI	PROVINCIA	DESCRIZIONE	IMPORTO (euro x 1000)	REQUISITO TEMPORALE
SS80 racc. "Teramo – Mare"	TE	Realizzazione SS80 racc. "Teramo – mare":lotto 4 (Mosciano Stazione – SS16 Giulianova Lido"	44.000	Medio – lungo periodo
"Pedemontana Abruzzo – marche"	TE	Realizzazione tratta Castel di Lama - Garrufo	41.568	Medio – lungo periodo
"Pedemontana Abruzzo – marche"	CH	Completamento SS80 "Piceno Aprutina": tratta Guardiagrele est – S. Martino sulla marrucina	22.770	Medio – lungo periodo
"Pedemontana Abruzzo – marche"	CH	Variante SS81 "Piceno Aprutina": tratta Comino – innesto SR84 "Frenana"	77.105	Medio – lungo periodo
"Pedemontana Abruzzo – marche"	CH	Variante SS81 "Piceno Aprutina": tratta SR84 – "Frentana" – SS 652 "Fondovalle Sangro"	73.727	Medio – lungo periodo
"Pedemontana Abruzzo – marche"	PE	Adeguamento SS81 "Piceno Aprutina" e realizzazione varianti: tratta Penne – Passo Cordone	22.704	Medio – lungo periodo
"Pedemontana Abruzzo – marche"	TE	Adeguamento SS81: tratta SS150 – SP36	2.400	Medio – lungo periodo
"Pedemontana Abruzzo – marche"	TE	Adeguamento SR365: tratta SP36 - Bisenti	113.000	Medio – lungo periodo
"Pedemontana Abruzzo – marche"	TE	Adeguamento SS81: tratta SP31 – SP2b	4.505	Medio – lungo periodo
"Pedemontana Abruzzo – marche"	TE	Realizzazione svincolo con la SS80 racc. "Teramo - Mare"	3.000	Medio – lungo periodo
"Pedemontana Abruzzo – marche"	TE	Adeguamento SR365: tratta Bisenti – SS81	77.000	Medio – lungo periodo
"Pedemontana Abruzzo – marche"	TE	Adeguamento SS81: tratta SR365 – SP31	5.312	Medio – lungo periodo
SS16 "Adriatica"	CH	Realizzaizone variante di tracciato: tratta Fondovalle Foro – variante di ortona	150.000	Medio – lungo periodo
SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	AQ	Adeguamento tratta dal confine regionale al km 27+000 (località Sassa)	19.550	Medio – lungo periodo
SS690 "Superstrada del Liri"	AQ	Raddoppio (Avezzano – confine regionale)	474.000	Medio – lungo periodo

INTERVENTI STRADALI	PROVINCIA	DESCRIZIONE	IMPORTO (euro x 1000)	REQUISITO TEMPORALE
SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	AQ	Variante Collepietro	48.720	Medio – lungo periodo
SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	AQ	Variante Collepietro – SS5 con connessione all'A25	55.000	Medio – lungo periodo
SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	AQ	Adeguamento tratta Popoli – Pettorano sul Gizio	75.000	Medio – lungo periodo
SS652 "Fondovalle Sangro"	CH	Realizzazione variante al viadotto Barche	68.976	Medio – lungo periodo
SS652 "Fondovalle Sangro"	CH	Realizzazione variante di Quadri - Gamberale	153.500	Medio – lungo periodo

TABELLA 4. RICOGNIZIONE INTERVENTI FERROVIARI PRESENTI IN ALTRI PIANI/PROGRAMMI

INTERVENTI FERROVIARI	PROVINCIA	DESCRIZIONE	IMPORTO (euro x 1000)	REQUISITO TEMPORALE
Linea ferroviaria Rfi "Roma – Pescara"	CH	Adeguamento CTC: tratta Pescara – Sulmona	4.000	Medio – lungo periodo
Linea ferroviaria Rfi "Roma – Pescara"	PE	Velocizzazione di linea: raddoppio linea ferroviaria Pescara - Chieti	159.500	Medio – lungo periodo
Linea ferroviaria Rfi "Roma – Pescara"	PE	Velocizzazione di linea: variante di Manoppello	51.183	Medio – lungo periodo
Linea ferroviaria Rfi "Roma – Pescara"	PE	Velocizzazione di linea: variante di Scafa	40.681	Medio – lungo periodo
Linea ferroviaria Rfi "Roma – Pescara"	PE	Velocizzazione di linea: variante di Piano d'Orta – Torre dei Passeri – tocco da Casauria	80.383	Medio – lungo periodo
Linea ferroviaria Rfi "Roma – Pescara"	PE	Velocizzazione di linea: variante di Bussi sul Tirino	28.459	Medio – lungo periodo
Linea ferroviaria Rfi "Roma – Pescara"	PE	Velocizzazione di linea: variante di Popoli	62.988	Medio – lungo periodo
Linea ferroviaria Rfi "Roma – Pescara"	AQ	Velocizzazione RFI: variante Tagliacozzo - Vicovaro	108.481	Medio – lungo periodo
Linea ferroviaria Rfi "Roma – Pescara"	AQ	Velocizzazione RFI: variante di Pratola Peligna	20.940	Medio – lungo periodo
Linea ferroviaria Rfi "Roma – Pescara"	AQ	Velocizzazione RFI: variante Paterno – Celano - Bugnara	452.660	Medio – lungo periodo
Linea ferroviaria Rfi "Roma – Pescara"	AQ	Potenziamento della linea esistente: tratta Avezzano - Guidonia	36.000	Medio – lungo periodo
Linea ferroviaria Rfi "Adriatica"	CH	Realizzazione variante Ortona – Pescara (Pineta)	388.000	Medio – lungo periodo
Linea ferroviaria Rfi "Adriatica"	PE	Variante di linea: shunt merci di Pescara	215.452	Medio – lungo periodo
Linea ferroviaria F.A.S.	CH	Potenziamento Torino di sangro – Piazzano di Atessa	1.200	Medio – lungo periodo

TABELLA 5. RICOGNIZIONE INTERVENTI SUI PORTI PRESENTI IN ALTRI PIANI/PROGRAMMI

INTERVENTI SUI PORTI	PROVINCIA	DESCRIZIONE	IMPORTO (euro x 1000)	REQUISITO TEMPORALE
Porto di Ortona	CH	Realizzazione completamento avamporto (Accordo di Programma 30/01/2007)	36.500	Medio – lungo periodo
Porto di Giulianova	TE	Completamento (APQ n°14)	4.577	Medio – lungo periodo
Porto di Pescara	PE	Realizzazione di un primo stralcio funzionale della Stazione Marittima, sistemazione della viabilità di accesso e sistemazione esterna; escavazione e approfondimento dei fondali del bacino portuale	2.000	Medio – lungo periodo

TABELLA 6. RICOGNIZIONE INTERVENTI SULLE PIATTAFORME LOGISTICHE PRESENTI IN ALTRI PIANI/PROGRAMMI

INTERVENTI SULLE PIATTAFORME LOGISTICHE	PROVINCIA	DESCRIZIONE	IMPORTO (euro x 1000)	REQUISITO TEMPORALE
Centro merci della Marsica	AQ	Completamento (DOCUP Abruzzo 2000 – 2006)	28.850	Medio – lungo periodo

L'ABRUZZO NELLA STRATEGIA MACROREGIONALE ADRIATICO - IONICA

Un sostanziale aspetto innovativo verificatosi successivamente al periodo di redazione del PRIT è l'appartenenza della Regione Abruzzo alla Strategia dell'Unione Europea per la regione adriatica e ionica (EUSAIR) costituitasi attraverso i seguenti passaggi:

- il 17 giugno 2014, COM (2014) 357 final, la Commissione europea ha pubblicato la Comunicazione relativa alla Strategia dell'Unione europea per la regione adriatica e ionica e il connesso Piano d'Azione (SWD (2014) 190 final). È stato così creato uno spazio comune d'azione, il primo con un numero così elevato di paesi extraunionali (Albania, Bosnia-Erzegovina, Montenegro e Serbia) che hanno collaborato con Stati membri dell'UE (Croazia, Grecia, Italia e Slovenia);

- il 24 ottobre 2014 il Consiglio europeo ha approvato la Strategia UE della Macroregione adriatico – ionica e il lancio ufficiale è avvenuto a Bruxelles il 18 novembre 2014.

I temi principali della Strategia sono: crescita blu, connettività terra-mare, connettività dell'energia, protezione dell'ambiente e turismo sostenibile.

Ciascun elemento del piano d'azione è coordinato da una coppia di paesi (uno Stato membro dell'UE e un paese non UE):

1. la Grecia e il Montenegro sulla "crescita blu",
2. l'Italia e la Serbia sul tema "Collegare la regione" (reti dei trasporti e dell'energia),
3. la Slovenia e la Bosnia-Erzegovina sulla "qualità ambientale",
4. la Croazia e l'Albania sul "turismo sostenibile".

L'obiettivo generale della Strategia è quello di promuovere la prosperità economica e sociale e la crescita nella regione, migliorando la sua attrattività, la competitività e la connettività, nonché di svolgere un ruolo importante nel promuovere l'integrazione europea dei Balcani occidentali. In ragione dell'appartenenza alla "Strategia dell'UE per la regione adriatica e ionica" (EUSAIR), l'attività di pianificazione regionale deve contribuire al consolidamento di una rete di infrastrutture, di relazioni e quindi di scambi di merci, di persone e di informazioni in un più ampio territorio macroregionale affinché lo strumento di Piano sia utile a favorire l'integrazione politica ed economica dei Paesi aderenti all'UE.

L'ABRUZZO NELLA RETE TRANSEUROPEA DEI TRASPORTI TEN – T

Il progetto politico dell'attuale Governo regionale di assicurare la connettività dell'Abruzzo alle maggiori direttrici di trasporto nazionali ed europee è stato approvato dal Parlamento europeo lo scorso 28 ottobre, in seduta plenaria, in cui si è votato sull'emendamento riguardante l'estensione dei corridoi europei dei trasporti, proposto su impulso del Presidente della Regione Abruzzo, riportato per esteso nel paragrafo successivo.

La Regione Abruzzo, infatti, prima dell'approvazione in Parlamento europeo, non godeva di nessun atto di indirizzo europeo che potesse convalidare il prolungamento degli esistenti corridoi dall'Abruzzo fino al nord della Puglia.

I corridoi sono lo strumento destinato a favorire la realizzazione coordinata della rete centrale, previsto nel capo IV del Regolamento (UE) n. 1315/2013. Per la realizzazione della rete centrale sono stati creati nove corridoi principali di trasporto, con la collaborazione di Stati membri e soggetti interessati.

L'importanza di far parte dei suddetti corridoi di trasporto non è solamente legata alla possibilità di accedere all'80% dei finanziamenti che l'Europa destina alla realizzazione delle infrastrutture ma anche all'azione del Governo nazionale che ha di fatto sovrapposto la pianificazione nazionale e l'applicazione delle direttive europee, orientando così gran parte delle proprie scelte di investimento al perseguimento degli obiettivi comunitari della Commissione europea strategici nell'ambito dei Corridoi TEN-T.

Lo sviluppo della Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T) è stabilito nel Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 in cui sono specificate le priorità per la realizzazione della rete che presenta una struttura a doppio strato, comprendente una rete globale e una rete centrale. La rete globale è costituita da tutte le infrastrutture di trasporto, esistenti e pianificate, della rete TEN-T, nonché da misure che ne promuovono l'uso efficiente e sostenibile sul piano sociale e ambientale. La rete centrale consiste di quelle parti della rete globale che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi per lo sviluppo della rete TEN-T.

Tale rete, nello scenario attuale dell'Abruzzo, è specificata nelle mappe e negli elenchi di cui all'allegato I e alla parte 2 dell'allegato II del Regolamento 1315/2013, in cui

risulta che i nodi e gli archi della rete infrastrutturale della regione appartenenti alla rete globale sono:

- la linea ferroviaria Adriatica (Bologna – Bari) nella tratta Foggia – Ancona;
- la linea ferroviaria Pescara – Roma;
- Autostrada A24 (Teramo – Roma) – A25 (Magliano dei Marsi – Pescara);
- Autostrada A14 (Bologna – Taranto), in cui la tratta Ancona – Pescara è rientrata nella rete globale come strada da adeguare;
- Interporto d'Abruzzo;
- Aeroporto Internazionale d'Abruzzo.

I progetti della rete TEN-T riguardano l'ammodernamento di linee ferroviarie, arterie stradali, porti e aeroporti, unitamente al miglioramento della navigazione marittima, aerea e del trasporto multi-modale. Le reti devono conformarsi a caratteristiche tecniche prestabilite, dall'ERTMS, carico assiale e modulo minimo per le ferrovie, alle opere di potenziamento dei porti e di miglioramento dell'accessibilità nautica. Sono privilegiati i progetti utili a rimuovere i colli di bottiglia e rendere più fluido ed efficiente il traffico di merci e il trasporto di passeggeri.

L'Abruzzo ha avviato, con il Patto per la connettività dell'Adriatico, sottoscritto il 15 gennaio 2016 dalle Regioni Emilia Romagna, Marche, Abruzzo, Molise e Puglia e vistato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da Rete Ferroviaria Italiana RFI Spa) un rapporto di collaborazione progettuale con una pluralità di soggetti diversi per potere, funzione, rappresentatività e nazionalità. L'obiettivo è condizionare attraverso una programmazione congiunta di più soggetti e territori l'assegnazione di una quota significativa di risorse destinate alla realizzazione della rete TEN-T.

Con il Patto, le Regioni si impegnano ad individuare gli interventi che anche se localizzati in punti specifici del territorio regionale e locale devono inserirsi in un disegno complessivo di "corridoio adriatico" e configurarsi come un progetto di interesse comune come definito nell'art.3 del Regolamento UE 1315/2013; gli elementi infrastrutturali di tale disegno al fine di essere integrati nella rete transeuropea durante le possibili fasi di revisione della stessa previste dal Regolamento UE 1315/2013 dovranno rispondere ai requisiti imposti dalla metodologia comunitaria.

EMENDAMENTO APPROVATO DAL PARLAMENTO EUROPEO NELLA SEDUTA PLENARIA DEL 28.10.2015

Ivan JAKOVČIĆ

21.10.2015 A8-0279/2

Emendamento 2
Michela Giuffrida, Andrea Cozzolino, Mercedes Bresso, Antonio Tajani, David-Maria Sassoli, Gianni Pittella, Patrizia Toia, Elisabetta Gardini e altri

Relazione **A8-0279/2015**
Ivan Jakovčić
Strategia dell'UE per la regione adriatica e ionica

2014/2214(INI)

Proposta di risoluzione
Paragrafo 58

EN	*IT*
Amendment	*Emendamento*
58. Underlines the importance of connecting maritime transport routes and ports with other parts of Europe and the relevance of interconnections with TEN-T corridors; calls on the participating countries to focus their efforts on implementing projects that are covered by the current TEN-T network and other interventions for its proposed extension to South-Eastern Europe/the Eastern Adriatic coast, and which are able to close the	58. pone l'accento sull'importanza di collegare le rotte del trasporto marittimo e i porti con altre parti d'Europa, nonché sulla rilevanza delle interconnessioni con i corridoi TEN-T; invita i paesi partecipanti a concentrare i loro sforzi sull'attuazione dei progetti che rientrano nell'attuale rete TEN-T e di altri interventi legati alla proposta di estensione di tale rete all'Europa sud-orientale/Adriatico orientale, i quali permettono di colmare il

network gap existing in the Adriatic-Ionian area; invites the countries involved therefore to identify priority infrastructure projects of regional and European added value and suggests that attention be paid inter alia to:

(i) completing the Baltic-Adriatic corridor, ***including the extension of the entire Ionian-Adriatic dorsal,***

(ii) the North-South extension of the Scandinavian-Mediterranean corridor,

(iii) the establishment of an Alpine-Western Balkans rail freight corridor,

(iv) a better connection between the Iberian peninsula, central Italy and the Western Balkans,

(v) implementing a road connection in the Balkan area between the port system and inside countries, as well as an interconnection with the Rhine-Danube corridor,

(vi) improving port facilities for better connections between the two coasts on the Adriatic, and the preparation of a joint strategy by the managing boards of the North Adriatic ports for the more comprehensive supply of import goods to Central Europe;

divario in termini di reti esistente nell'area adriatico-ionica; invita pertanto i paesi interessati a identificare i progetti infrastrutturali prioritari che apportano valore aggiunto regionale ed europeo e consiglia di prestare attenzione, tra l'altro, a quanto segue:

i) completamento del corridoio baltico-adriatico, ***incluso il prolungamento dell'intera dorsale ionico-adriatica***,

ii) ampliamento nord-sud del corridoio scandinavo-mediterraneo,

iii) creazione di un corridoio di trasporto su rotaia Alpi-Balcani occidentali,

iv) migliore collegamento tra la Penisola iberica, l'Italia centrale e i Balcani occidentali,

v) creazione di un collegamento su strada nell'area balcanica tra il sistema portuale e i paesi interni e di un'interconnessione con il corridoio Reno-Danubio,

vi) potenziamento delle strutture portuali per un migliore collegamento delle due sponde dell'Adriatico ed elaborazione di una strategia comune da parte dei consigli di amministrazione dei porti dell'Adriatico settentrionale per garantire un approvvigionamento più completo di merci di importazione all'Europa centrale;

IL MASTERPLAN PER LO SVILUPPO DELL'ABRUZZO

Il Governo si è attivato per costruire 15 Patti per il Sud, uno per ognuna delle 8 Regioni (Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Puglia, Calabria, Sicilia, Sardegna) e uno per ognuna delle 7 Città Metropolitane (Napoli, Bari, Taranto, Reggio Calabria, Palermo, Catania, Cagliari).

L'obiettivo è proprio quello di definire per ognuna di esse gli interventi prioritari e trainanti, le azioni da intraprendere per attuarli e gli ostacoli da rimuovere, la tempistica, le reciproche responsabilità.

La Regione Abruzzo ha redatto, pertanto, l'elenco degli interventi operativi verificati su base progettuale, costituenti il Masterplan per lo sviluppo e la crescita dell'Abruzzo, approvato con DGR n. 229 del 19.04.2016.

Nella tabella che segue si è operato un confronto tra gli interventi del Masterplan e quelli contenuti nel Prit.

TABELLA 7. INTERVENTI DEL MASTERPLAN PER LO SVILUPPO DELL'ABRUZZO COERENTI E COINCIDENTI CON GLI INTERVENTI DEL PRIT

SETTORE	INTERVENTO STRATEGICO	PROV.	IMPORTO (Meuro)
Linea ferroviaria "Rfi" L'Aquila - Pescara	Velocizzazione collegamento ferroviario L'Aquila - Pescara	AQ - PE	5,00
Linea ferroviaria "Rfi" Pescara - Roma	Prima fase del progetto di velocizzazione linea ferroviaria Pescara - Roma: raddoppio della tratta Chieti Pescara	CH - PE	10,00
Linea ferroviaria "Rfi"	Collegamento tra porto di Vasto, rete ferroviaria nazionale e retrostante zona industriale	CH	15,00
Linea ferroviaria "Rfi"	Completamento infrastrutture ferroviarie al servizio del porto di Ortona	CH	1,70
	Ampliamento piastra logistica intermodale della zona industriale della Val di Sangro e realizzazione di fabbricati ad uso della stazione di Saletti	CH	5,50
Aeroporto d'Abruzzo e Linea ferroviaria	Interventi per lo sviluppo aeroporto d'Abruzzo (allungamento della pista di volo; collegamento dello scalo mediante fermata ferroviaria dedicata)	CH	21,00
Porto di Pescara	Deviazione del porto canale di Pescara	PE	15,00
Porto di Ortona	Completamento interventi sul porto di Ortona (approfondimento dragaggio, prolungamento diga sud)	CH	40,50
Viabilità	Collegamento porto di Ortona con casello autostradale A14	CH	2,00
Porto di Roseto	Ampliamento e messa in sicurezza del porto turistico di Roseto degli Abruzzi	TE	1,70

Viabilità	Teramo mare IV lotto	TE	85,00
Viabilità	realizzazione del ponte Aterno - L'Aquila	AQ	8,00
Viabilità	intervento di messa in sicurezza della struttura viaria strada Val Fino (connessione costa teramana-parco del Gran Sasso)	TE	8,00
Trasporto Pubblico Locale	completamento sistema filoviario di Chieti dalla via dei Vestini a piazza Sant'Anna	CH	4,00
	funicolare di collegamento tra il centro città e il Campus universitario di Teramo	TE	10,00
Aeroporto d'Abruzzo	Aeroporto Di Pescara-Riqualificazione Area Landside E Airside	CH	8,40
Porto di Ortona	1MISEABR AA03 1-01 - escavazione e approfondimento dei fondali del bacino portuale di Ortona.	CH	9,40
Viabilità	Realizzazione Rampe NORD e SUD del costruendo cavalcavia per viabilità alternativa al sottopasso ferroviario della Teramo-Mare e per lo sviluppo infrastrutturale ed economico della vallata del Tordino, in Provincia di Teramo.	TE	1,00
Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione, ammodernamento e riqualificazione del sistema regionale delle autostazioni/impianti/aree a servizio del TPL per lo scambio modale gomma – gomma e gomma –ferro (Teramo, Mosciano S. Angelo, Vasto, Avezzano, Pescara, Lanciano, Montesilvano), e Avvio del programma di messa in sicurezza delle stazioni di fermata sulle SS16 e SS17	CH – AQ –PE –TE	5,00
	Funicolare di collegamento tra il Campus Universitario di Chieti/Ospedale clinicizzato ed il centro storico della città	CH	10,00
Viabilità	SS 652 - Lavori di costruzione del tratto compreso tra la stazione di Gamberale e la stazione di Civitaluparella 2° lotto 2°stralcio 2° tratto	CH	112,40
Viabilità	SS17 - Variante Sud all'abitato di L'Aquila lotto a colegamento 1°lotto variante dell'Aquila	AQ	37,70
	Riqualificazione area urbana del parcheggio antistante la stazione ferroviaria di Pescara	PE	12,00
Viabilità	SS81 Lavori di adeguamento piano altimetrico del tratto fra c.da Blanzano in Comune di Penne e c.da Passo Cordone in Comune di Loreto Aprutino -	PE	30,00
Viabilità	Sistemazione e recupero funzionale per raggiungimento giacimento turistico/religioso S.R. 539 , S.P 46 e S.P. 65 per consentire il trasferimento delle competenze stradali a nuovo soggetto gestore.	PE	2,50
Viabilità	Nuova Mobilità per il Gran Sasso del Futuro - Pedemontana Campo imperatore - Rigopiano - Castelli	AQ	6,00
Viabilità	Ammodernamento , manutenzione straordiaria , messa in sicurezza , fondo valle Treste	CH	4,00
Viabilità	Manutenzione straordinaria Strade Fucense	AQ	0,15
Viabilità	Ammodernamento, manutenzione straordinaria e messa in sicurezza e potenziamento delle S.P. 169 e 180 (Provincia di Chieti)	CH	3,50
Viabilità	Messa in sicurezza e recupero viabilità provinciale	CH-AQ-PE-TE	100,00
Viabilità	Messa in sicurezza e recupero viabilità minore	CH-AQ-PE-TE	100,00

LA SOCIETA' UNICA DI TRASPORTO ABRUZZESE TUA SPA

Lo scenario attuale del trasporto regionale ha visto realizzarsi nel 2015 la fusione delle tre principali aziende di trasporto pubblico locale: F.A.S. S.p.A., G.T.M. S.p.A. e ARPA S.p.A.

Con L.R. 23 dicembre 2014 n.47 recante "Riordino delle partecipazioni societarie nel settore del trasporto pubblico locale "è stata normata la fusione per incorporazione di F.A.S. S.p.A. e G.T.M. S.p.A. in ARPA S.p.A.

Con delibera n.23/1 del 16 febbraio 2015 il Consiglio regionale ha approvato il progetto di fusione per incorporazione, il piano strategico 2014-2019 e lo Statuto della azienda unica di trasporto.

In data 8 giugno 2015 è stato stipulato l'atto di fusione; è nata la nuova Società Unica Abruzzese di Trasporto T.U.A. S.p.A., con l'obiettivo di offrire ai cittadini un sistema di mobilità efficace e confortevole e al sistema industriale regionale un partner economico per la mobilità delle merci e per le connessioni alle reti logistiche.

L'azienda risultante dalla fusione è tra le prime dieci aziende in Italia come fatturato e chilometri percorsi.

Gli obiettivi strategici individuati mirano ad offrire servizi sempre più aderenti alle richieste degli utenti a costi contenuti.

Il riferimento, in questo documento, al nuovo assetto societario è da tenere in considerazione non solo per quanto concerne il servizio di trasporto espletato ma anche per i ruolo che la Società può svolgere nell'ambito della realizzazione delle opere infrastrutturali.

CONCLUSIONI

L'impegno della Regione di dotare il proprio territorio del piano dei trasporti è un segno di assunzione di responsabilità nella gestione operativa e finanziaria del settore, per la funzione strategica che i trasporti rivestono all'interno delle politiche di sviluppo economico, sociale e ambientale dell'Abruzzo.

Il Piano regionale dei trasporti – parte Infrastrutture, per caratteristiche proprie di realizzazione, è valido per un ampio orizzonte temporale.

Infatti, nonostante risalga al 2011 l'ultima fase del lavoro di redazione, persistono ancora le condizioni per ritenere attuale la valenza programmatoria dei contenuti del piano anche in riferimento al delineato nuovo ruolo dell'Abruzzo all'interno della politica europea dei trasporti, in relazione sia all'appartenenza alla macroregione adriatico-ionica sia all'avviata procedura di estensione dall'Abruzzo al nord della Puglia dei corridoi della Rete Transeuropea dei Trasporti.

Si evidenzia, inoltre, che si riscontrano nel Report n.5 – Infrastrutture le priorità infrastrutturali strategiche deputate all'impulso dello sviluppo economico e sociale della Regione Abruzzo, individuate con DGR n. 470/2014 e DGR n. 310/2015.

Il completamento della iter di approvazione del PRIT è un passaggio decisivo per supportare il processo decisionale con un valido strumento di programmazione.

Infine, è opportuno tener presente che il piano, purché sia sempre garantita la sua utilità, deve essere uno strumento di pianificazione dinamico. Ciò comporta una continua attività di monitoraggio dei dati di volumi di traffico e degli indicatori che permettono di cogliere l'evoluzione del contesto economico, sociale e demografico, e disporre sempre di

quadro aggiornato e previsionale dei fattori che influenzano la mobilità di merci e persone, affinando sempre di più le scelte alle esigenze del territorio.