



Inoltre

detta:

kint_j l'efficacia interna registrata dal j-mo intervento e **i** il peso della coerenza interna rispetto a quella complessiva;

kest_j l'efficacia esterna registrata dal j-mo intervento e **e** il peso della coerenza esterna rispetto a quella complessiva;;

si assume che **l'efficacia complessiva k_j**, registrata dal j-mo intervento sia:

$$k_j = i \text{ kint}_j + e \text{ kest}_j$$

dove $j = AQ_1, \dots, AQ_n; TE_1, \dots, TE_n; PE_1, \dots, PE_n; CH_1, \dots, CH_n$

Dunque

detta:

k_j l'efficacia complessiva registrata dal j-mo intervento;

si assume che **l'efficacia fuzzy complessiva K_j**, registrata dal j-mo intervento sia:

$$K_j = (k_j - k_{j \min}) / (k_{j \max} - k_{j \min})$$

dove $j = AQ_1, \dots, AQ_n; TE_1, \dots, TE_n; PE_1, \dots, PE_n; CH_1, \dots, CH_n$

Per quanto concerne la scelta dei pesi da attribuire nell'analisi di **coerenza interna**, si è fatto riferimento allo schema a blocchi interpretativo delle relazioni che interrelano le Idee Forza del PRIT e che si riporta nella pagina che segue il presente testo.

In tale schema, che distingue gli obiettivi finalizzati alla razionalizzazione, sviluppo e potenziamento della rete infrastrutturale da quelli finalizzati ad una nuova organizzazione e

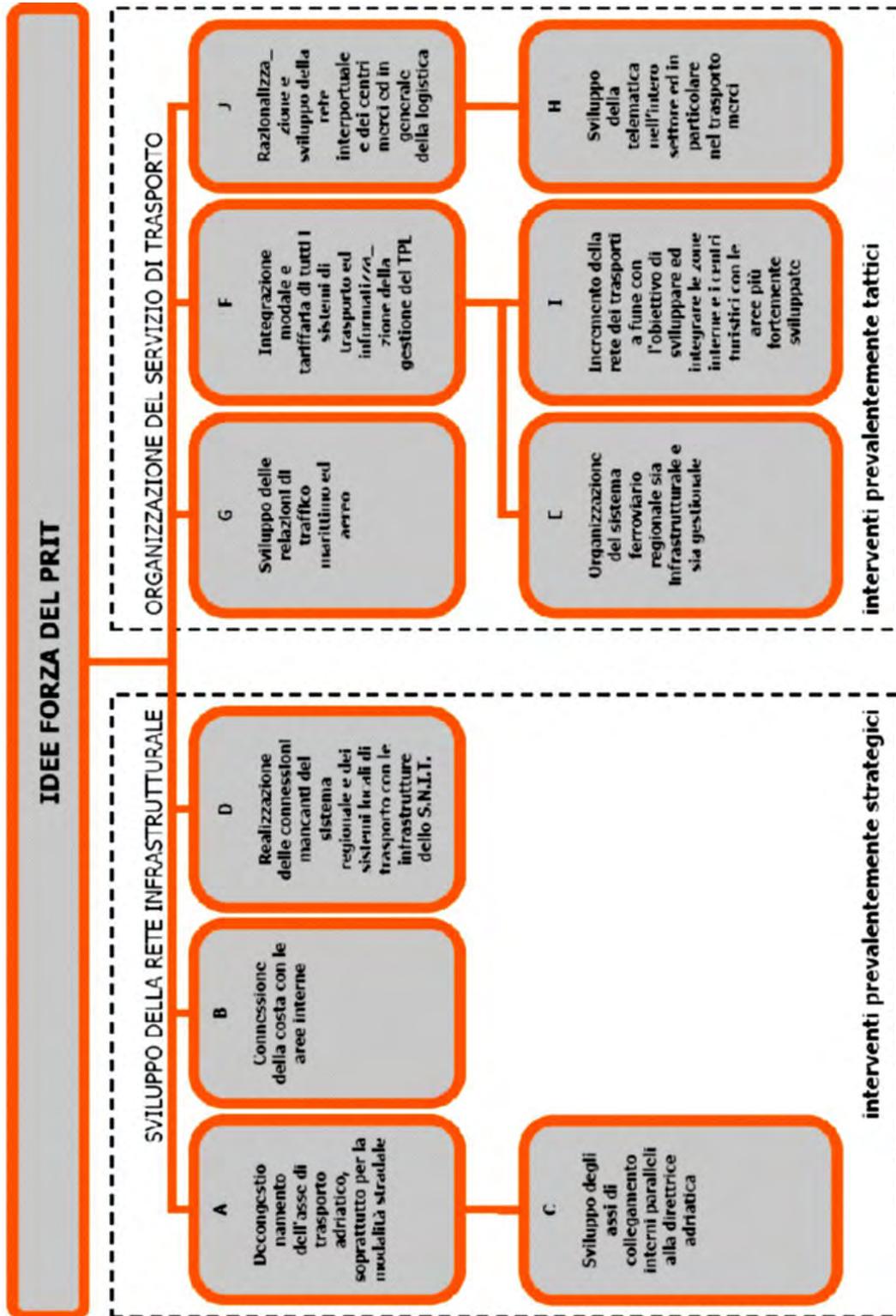


concezione del trasporto merci e passeggeri, le idee forza sono state raggruppate secondo i seguenti assunti:

- **il decongestionamento dell'asse di trasporto adriatico, soprattutto per la** modalità stradale, è perseguibile non solo con il potenziamento delle infrastrutture esistenti, ma soprattutto con una razionalizzazione della rete infrastrutturale esistente che interconnetta interventi sulla dorsale adriatica con lo sviluppo di assi di collegamento interni paralleli alla direttrice costiera;
- **l'integrazione** modale e tariffaria di tutti i sistemi di trasporto deve prevedere una riorganizzazione del sistema ferroviario regionale, sia infrastrutturale, sia gestionale, interconnesso con il Trasporto Pubblico Locale e con le grandi direttrici di attraversamento regionale ed esteso ad i principali poli territoriali, anche attraverso sistemi di trasporto alternativi e complementari a quelli tradizionali (impianti a fune);
- la razionalizzazione del trasporto merci e della logistica deve poter contare su una rete di **piattaforme con adeguata capacità di movimentazione e sull'ausilio** della telematica.



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE





REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

Per tali ragioni, al fine di dare la giusta importanza a ciascuna Idea Forza nell'ambito di una corretta analisi di coerenza interna sono stati attribuiti i pesi descritti nella successiva tabella:

VETTORE PESI DELLA COERENZA INTERNA									
Idee Forza									
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
0,241	0,241	0,069	0,172	0,017	0,069	0,069	0,034	0,017	0,069

Dove:

- A decongestionamento dell'asse di trasporto adriatico, soprattutto per la modalità stradale;
- B connessione della costa con le aree interne;
- C sviluppo degli assi di collegamento interni paralleli alla direttrice adriatica;
- D realizzazione delle connessioni mancanti del sistema regionale e dei sistemi locali di trasporto con le infrastrutture dello S.N.I.T.;
- E organizzazione del sistema ferroviario regionale sia infrastrutturale e sia gestionale;
- F integrazione modale e tariffaria di tutti i sistemi di trasporto ed informatizzazione della gestione del T.P.L.;
- G sviluppo delle relazioni di traffico marittimo ed aereo;
- H sviluppo della telematica nell'intero settore ed in particolare nel trasporto merci;
- I 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;
- J razionalizzazione e sviluppo della rete interportuale e dei centri merci ed in generale della logistica.

Analogamente, per quanto concerne la **coerenza esterna** sono stati attribuiti i seguenti pesi:

VETTORE PESI DELLA COERENZA ESTERNA			
obiettivi di coerenza esterna			
X	Y	Z	R
0,20	0,20	0,20	0,40

tomo3



Dove:

- X. Congruenza con la programmazione nazionale;
- Y. Congruenza con la programmazione regionale;
- Z. Congruenza con la programmazione provinciale;
- R. Rilevanza **territoriale dell'intervento**.

La ragione della scelta ricade nella volontà di attribuire il 70% del peso alla condivisione della progettualità, emersa dai tavoli di concertazione e dal recepimento degli interventi **nell'ambito dei piani e dei programmi, ed il 30% alla rilevanza territoriale dell'intervento** intesa, non solo come efficienza trasportistica, ma anche come capacità di contribuire alla coesione del territorio regionale ed alla competitività degli Ambienti Insediativi Locali (emersi **nell'ambito del capitolo "Le dimensioni del territorio abruzzese")**.

Facendo seguito a tale impostazione è possibile ottenere una graduatoria dell'efficacia complessiva dagli interventi che tenga conto, tanto della coerenza interna, tanto della coerenza esterna.

Tuttavia, è importante notare che non saranno restituiti gli esiti conseguiti dagli interventi che, pur essendo stati censiti, che durante la redazione del PRIT sono entrati in corso di realizzazione, o sono addirittura stati completati e avviati ad esercizio. Per motivi di chiarezza tali interventi vengono elencati di seguito con la specificazione dello stato di attuazione della programmazione:

- R = intervento in corso di realizzazione;
- C = intervento recentemente realizzato (durante la redazione del PRIT);
- E = intervento recentemente entrato in esercizio (durante la redazione del PRIT).



PROPOSTE D'INTERVENTO GIÀ ATTIVATE E NON OGGETTO DI VALUTAZIONE

Descrizione

AQ 1	R	SR260 "Picente" (ex SS260)	completamento dorsale stradale interna: V lotto (confine regionale - svincolo di Marana)
AQ 3	R	SR260 "Picente" (ex SS260)	completamento dorsale stradale interna: III lotto (svincolo Marana – S. Pelino)
AQ 6	E	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	variante di L'Aquila: lotto A (km 27+000 località Sassa - Mausonia)
AQ 7	E	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	variante di L'Aquila: lotto B (Mausonia - raccordo SS17 ter)
AQ 8	R	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	variante di L'Aquila: lotto C (raccordo SS17 ter - S. Gregorio)
AQ 9	R	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	adeguamento e varianti (S. Gregorio - S. Pio delle Camere)
AQ 10	R	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	adeguamento e varianti (S. Pio delle Camere - Navelli)
AQ 15	E	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	sistemazione svincolo di Bazzano: collegamento SR17 ter (ex SS17 ter) – SS17 – Mausonia
AQ 17	R	SS690 "Superstrada del Liri"	messa in sicurezza (Avezzano -confine regionale)
AQ 18	E	SR (ex SS479) "Sannite"	variante di Anversa: lotto 1
CH 43	R	SP da denominare	Realizzazione strada litoranea Postilli - lido Riccio (Ortona)
CH 42	R	Autoporto di S. Salvo	Realizzazione: IV e V lotto
CH 41	R	Porto di Vasto	Ampliamento della banchina di levante e adeguamento viabilità (APO n°14)
CH 40	C	Porto di Ortona	Realizzazione avamposto: 1° lotto (APO n°14)
CH 35	R	Linea ferroviaria F.A.S.	Realizzazione tratta Piazzano di Atesa - Archi



PROPOSTE D'INTERVENTO GIÀ ATTIVATE E NON OGGETTO DI VALUTAZIONE			
Descrizione			
CH 34	E	Linea ferroviaria F.A.S.	Realizzazione linea "direttissima" Lanciano - S. Vito Chietino
CH 33	E	Linea ferroviaria RFI "Roma - Pescara"	Realizzazione raccordo ferroviario con interporto "Val Pescara"
CH 32	E	Linea ferroviaria RFI "Adriatica"	Realizzazione variante tratta Ortona- Casalbordino
CH 29	E	SP "Fondovalle Moro"	adeguamento SP86 (ex SS86) "Istonia" - "Fondovalle Treste"
CH 23	R	SS652 "Fondovalle Sangro"	Realizzazione variante di Quadri
CH 19	E	SR364 (ex SS364) "di Atessa"	variante dal km 35+150 al Km 35+600 (presso Tornareccio)
CH 13	R	SP da denominare	Realizzazione raccordo casello A14 di Ortona con il Porto di Ortona
CH 9	C	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	raccordo della SS81 "Piceno Aprutina" con la SR649 Valle Alento (bivio Bucchianico)
CH 1	E	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta svincolo SS16var. - Fondovalle Foro
PE 1	E	SS16 "Adriatica"	Completamento variante di tracciato: tratta Città S. Angelo (cimitero) - Montesilvano
PE 7	E	SR487 (ex SS487) "di Caramanico Terme"	Realizzazione variante: tratta Caramanico - Sant'Eufemia
PE 9	E	Interporto Chieti-Pescara	Realizzazione viabilità interna
PE 11	C	Porto di Pescara	ampliamento della diga foranea (DocUP Abruzzo 2000-2006)
PE 12	R	Interporto Chieti-Pescara	Completamento
TE 5	R	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	Realizzazione tratta Garrufo - S. Anna con adeguamento SP3



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

PROPOSTE D'INTERVENTO GIÀ ATTIVATE E NON OGGETTO DI VALUTAZIONE			
Descrizione			
TE 6	E	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Realizzazione tratta S. Anna - S. Nicolò a Tordino con adeguamento SP3
TE 8	C	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SP36: tratta SS81 - SR365
TE 11	C	SS80 racc. "Teramo – Mare"	Realizzazione SS80 racc. "Teramo – Mare": lotto 0 (Madonna della Cona - Cartecchio)
TE 12	E	SS80 racc. "Teramo – Mare"	Realizzazione SS80 racc. "Teramo – Mare": lotto 2 (Svincolo S. Egidio - Svincolo Bellante)
TE 13	E	SS80 racc. "Teramo – Mare"	Realizzazione SS80 racc. "Teramo – Mare": lotto 3 (Svincolo Bellante-Mosciano Stazione)
TE 15	E	A24 "Autostrada dei Parchi"	Realizzazione del raddoppio (a 2 carreggiate): tratta Val Vomano - Teramo
TE 18	R	SR553 (ex SS553) "di Atri"	Realizzazione variante: tratta Madonna delle Grazie - Piane Maglierici
TE 20	E	SP262 dir	Riqualificazione: tratta C.da Santa Maria dell'Arco - Mosciano S. Angelo
TE 31	C	Autoporto di Roseto	Completamento (POP Abruzzo 1994-1996)



Per rimanere fedeli con l'impostazione iniziale del PRIT che distingue un livello "strategico", nel quale si collocano gli interventi da realizzarsi nel medio-lungo periodo, da un livello "tattico", a cui corrispondono azioni a cui è possibile dare seguito nel breve periodo, si può giungere ad una individuazione dei **primi dieci valori di efficacia complessiva** riferita a ciascuna delle modalità d'infrastrutturazione. Per motivi esemplificativi da tali elenchi sono stati stralciati quegli interventi in corso di realizzazione, realizzati o entrati in esercizio durante l'elaborazione del PRIT e che quindi non necessitano più di una decisione circa la loro attivabilità.

Risultati cumulativi

La coerenza complessiva degli interventi strategici

I risultati afferenti a tale categoria, che fa riferimento ad azioni caratterizzate da uno sviluppo di medio-lungo periodo e da una ampia concertazione, vengono testé ripartiti per ciascuna modalità di trasporto e classificati sulla base dell'efficacia complessiva (rappresentata dalla consueta scala *fuzzy* che associa i valori 1 e 0 all'intervento più e meno performante).

Ricordiamo ancora una volta che le tabelle che seguono fanno riferimento ai soli interventi il cui stato di programmazione è rappresentato dalla seguente codifica:

N = intervento proposto dal PRIT;

P = intervento già presente in altri piani/programmi.

Si riporta, nelle schede che seguono, l'efficacia prestazionale complessiva (K) registrata dagli interventi strategici, sia per quanto concerne la coerenza interna (Kint), sia per quanto concerne la coerenza esterna (Kest). In particolare, per ciascuna modalità di trasporto (stradale, ferroviaria, altre modalità) sono stati elencati gli interventi che registrano i primi dieci valori di efficacia complessiva.



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRADALI DI RILEVANZA STRATEGICA		Kin	Kout	K
Descrizione		Importo (€x1000)	eff. fuzzy cumulata	eff. fuzzy cumulata

1° valore

TE 14	P	SS80 racc. "Teramo – Mare"	Realizzazione SS80 racc. "Teramo – Mare": lotto 4 (Mosciano Stazione-SS. 16 Giulianova Lido)	44.000	0,83	0,75	0,92
-------	---	----------------------------------	---	--------	-------------	-------------	-------------

2° valore

TE 4	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Realizzazione tratta Castel di Lama – Garrufo	41.568	0,85	0,63	0,89
CH 10	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	completamento SS81 "Piceno Aprutina": tratta Guardiagrele Est - S. Martino sulla Marrucina	22.770	0,85	0,63	0,89
CH 11	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	variante SS81 "Piceno Aprutina": tratta Comino - innesto SR84 "Frenana"	77.105	0,85	0,63	0,89
CH 12	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	variante SS81 "Piceno Aprutina": tratta SR84 "Frentana" - SS652 "Fondovalle Sangro"	73.727	0,85	0,63	0,89

3° valore



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRADALI DI RILEVANZA STRATEGICA				Kin	Kout	K	
Descrizione				Importo (€x1000)	eff. fuzzy cumulata	eff. fuzzy cumulata	eff. fuzzy cumulata
TE 35	N	A14 "Adriatica"	Declassamento: tratta Città S. Angelo - Atri/Pineto	0	0,73	0,75	0,84
TE 36	N	A14 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Città S. Angelo - Atri/Pineto	360.000	0,73	0,75	0,84

4° valore

PE 3	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SS81 "Piceno Aprutina" e realizzazione varianti: tratta Penne – Passo Cordone	22.704	0,77	0,63	0,82
TE 7	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SS81: tratta SS150 - SP36	2.400	0,77	0,63	0,82
TE 9	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SR365: tratta SP36 – Bisenti	113.000	0,77	0,63	0,82
TE 10	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SS81: tratta SP31 - SP2b	4.505	0,77	0,63	0,82
TE 6 bis	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Realizzazione svincolo con la SS80 racc. "Teramo – Mare"	3.000	0,77	0,63	0,82
TE 9 bis	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SR365: tratta Bisenti - SS81	77.000	0,77	0,63	0,82
TE 9 ter	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SS81: tratta SR365 – SP31	5.312	0,77	0,63	0,82



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRADALI DI RILEVANZA STRATEGICA				Kin	Kout	K	
Descrizione				Importo (€x1000)	eff. fuzzy cumulata	eff. fuzzy cumulata	eff. fuzzy cumulata
CH 47	N	A14 "Adriatica"	Declassamento: tratta Vasto Nord/Vasto Sud e raccordi con la viabilità ordinaria	30.000	0,71	0,75	0,82
CH 48	N	A14 "Adriatica"	Realizzazione nuovo tracciato tratta Vasto Nord/Vasto Sud	340.000	0,71	0,75	0,82

5° valore

PE 32 bis	N	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	potenziamento SS81 "Piceno Abruzzo – Marche": tratta Elice - Chieti Scalo	96.000	0,77	0,50	0,77
CH 30	N	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Realizzazione collegamento Ovest Fondovalle Sangro - Fondovalle Trigno	256.000	0,76	0,50	0,77

6° valore

PE 8	N	RA12 "asse attrezzato"	Realizzazione prolungamento: tratta Chieti (bivio S. Filomena) e Interporto CH- PE	6.000	0,74	0,50	0,75
------	---	---------------------------	--	-------	-------------	-------------	-------------

7° valore



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRADALI DI RILEVANZA STRATEGICA				Kin	Kout	K	
Descrizione				Importo (€x1000)	eff. fuzzy cumulata	eff. fuzzy cumulata	eff. fuzzy cumulata
CH 3	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta fondovalle Foro - variante di Ortona	150.000	0,61	0,75	0,74
TE 23	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Colonnella - Pineto (attuale casello A14)	177.600	0,61	0,75	0,74
AQ 5	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	adeguamento tratta dal confine regionale al km 27+000 (loc. Sassa)	19.550	0,49	1,00	0,74

8° valore

CH 49	N	SP da denominare	Realizzazione pedecollinare ("nuova teatina"): tratta Dragonara - variante SS16 (Pescara Sud)	87.360	0,76	0,38	0,72
CH 49 bis	N	SP ex SS656	Adeguamento dei raccordi autostradali Dragonara- Tricalle e Tricalle- Brecciarola	39.200	0,76	0,38	0,72

9° valore

AQ 17 bis	P	SS690 "Superstrada del Liri"	raddoppio (Avezzano - confine regionale)	474.000	0,52	0,88	0,71
--------------	---	------------------------------------	---	---------	-------------	-------------	-------------



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRADALI DI RILEVANZA STRATEGICA				Kin	Kout	K	
Descrizione			Importo (€x1000)	eff. fuzzy cumulata	eff. fuzzy cumulata	eff. fuzzy cumulata	
PE 26	N	A25 "Autostrada dei Parchi"	Realizzazione prolungamento: tratta A14 - SS16var.	100.000	0,69	0,50	0,71

10° valore

AQ 12	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	variante Collepietro	48.720	0,80	0,25	0,70
AQ 12 bis	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	variante Collepietro - SS5 con connessione alla A25	55.000	0,80	0,25	0,70
AQ 30	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	adeguamento tratta Popoli – Pettorano sul Gizio	75.000	0,68	0,50	0,70
AQ 30 bis	N	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	realizzazione raddoppio tratta Popoli – Pettorano sul Gizio	109.440	0,68	0,50	0,70
CH 22	P	SS652 "Fondovalle Sangro"	Realizzazione variante al viadotto Barche	68.967	0,68	0,50	0,70
CH 24	P	SS652 "Fondovalle Sangro"	Realizzazione variante di Quadri – Gamberale	153.500	0,68	0,50	0,70



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI FERROVIARI DI RILEVANZA STRATEGICA				Kin	Kout	K
Descrizione		Importo (€x1000)	eff. fuzzy cumulata	eff. fuzzy cumulata	eff. fuzzy cumulata	

1° valore

CH	46 bis	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	Adeguamento CTC: tratta Pescara-Sulmona	4.000	0,87	0,88	1,00
----	-----------	---	--------------------------------------	---	-------	-------------	-------------	-------------

2° valore

PE	15	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: raddoppio linea ferroviaria Pescara-Chieti	159.500	0,87	0,75	0,95
PE	16	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Manoppello	51.183	0,87	0,75	0,95

3° valore

AQ	47	N	Linea ferroviaria RFI "Roma-Avezzano"	Realizzazione CTC sulla linea esistente e potenziamento per incroci contemporanei ed eliminazione rallentamenti	45.800	0,86	0,63	0,90
PE	36	N	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	Realizzazione sottopassi pedonali per incroci contemporanei: tratta Sulmona-Pescara	4.000	0,86	0,63	0,90

4° valore

PE	17	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Scafa	40.681	0,79	0,75	0,88
----	----	---	--------------------------------------	--	--------	-------------	-------------	-------------



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI FERROVIARI DI RILEVANZA STRATEGICA				Kin	Kout	K	
Descrizione			Importo	eff. fuzzy	eff. fuzzy	eff. fuzzy	
PE 18	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Piano D'Orta - Torre De' Passeri - Tocco da Casauria	80.383	0,79	0,75	0,88
PE 19	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Bussi sul Tirino	28.459	0,79	0,75	0,88
PE 20	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Popoli	62.988	0,79	0,75	0,88

5° valore

AQ 23	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione RFI: variante Tagliacozzo - Vicovaro	108.481	0,71	0,88	0,87
-------	---	--------------------------------------	---	---------	-------------	-------------	-------------

6° valore

AQ 21	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione RFI : variante di Pratola Peligna	20.940	0,71	0,75	0,82
AQ 22	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione RFI : variante Paterno – Celano – Bugnara	452.660	0,71	0,75	0,82

7° valore

AQ 45	N	Linea ferroviaria RFI "L'Aquila-Tagliacozzo"	Realizzazione nuova linea ferroviaria di connessione della "Sulmona-Terni" con la "Roma-Pescara"	729.840	0,86	0,38	0,80
-------	---	--	--	---------	-------------	-------------	-------------



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI FERROVIARI DI RILEVANZA STRATEGICA					Kin	Kout	K
Descrizione			Importo	eff. fuzzy	eff. fuzzy	eff. fuzzy	
AQ 46	N	Linea ferroviaria RFI "L'Aquila-Sulmona"	Potenziamento per incroci contemporanei	6.000	0,86	0,38	0,80

8° valore

AQ 28	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	potenziamento della linea esistente: tratta Avezzano-Guidonia	36.000	0,62	0,75	0,75
-------	---	--------------------------------------	---	--------	-------------	-------------	-------------

9° valore

CH 31	P	Linea ferroviaria RFI "Adriatica"	Realizzazione variante Ortona - Pescara (Pineta)	388.000	0,62	0,63	0,70
-------	---	-----------------------------------	--	---------	-------------	-------------	-------------

10° valore

PE 22	P	Linea ferroviaria RFI "Adriatica"	variante di linea: shunt merci di Pescara	215.452	0,71	0,25	0,63
CH 38	P	Linea ferroviaria F.A.S.	Potenziamento Torino di Sangro - Piazzano di Atesa	1.200	0,65	0,38	0,63

INTERVENTI SULLA PIATTAFORME LOGISTICHE DI RILEVANZA STRATEGICA					Kint	Kest	K
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy	fuzzy	fuzzy
Interventi sui porti							
CH 40_bis	P	Porto di Ortona	Realizzazione completamento avaporto (Accordo di Programma 30/01/2007)	36.500	0,82	0,50	0,81



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI SULLA PIATTAFORME LOGISTICHE DI RILEVANZA STRATEGICA					Kint	Kest	K	
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy	fuzzy	fuzzy	
TE	28	P	Porto di Giulianova	Completamento (APO n° 14)	4.577	0,61	0,50	0,64
PE	11_bis	P	Porto di Pescara	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	0,60	0,50	0,63
Interventi sulle piattaforme logistiche terrestri								
AQ	25	P	Centro merci della Marsica	Completamento (DOCUP Abruzzo 2000-2006)	25.850	0,69	0,50	0,71

Gli interventi presenti in tale categoria sono contenuti in quanto della gran parte di essi si è già avviata la realizzazione o sono è già stata completata.



La coerenza complessiva degli interventi tattici

Si è già avuto occasione di dire che tali interventi afferiscono perlopiù alla volontà di giungere ad una miglior organizzazione del servizio di trasporto attraverso azioni tese **all'integrazione di tutte le modalità del trasporto.**

I risultati afferenti a tale categoria, che fa riferimento ad azioni caratterizzate da uno sviluppo di breve periodo o da una preesistente copertura finanziaria, vengono testé ripartiti per ciascuna **modalità di trasporto (stradale, ferroviaria, altre modalità) nell'ambito delle** schede che seguono il presente testo.



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRADALI DI RILEVANZA TATTICA				Kint	Kest	K
Descrizione			Importo €x1000	fuzzy	fuzzy	fuzzy

1° valore

AQ 36	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Tione degli Abruzzi	38	0,818	0,500	0,81
AQ 36 bis	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Molina Aterno	96	0,818	0,500	0,81
CH 58	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Chieti (Chieti Scalo)	1.775	0,818	0,500	0,81
PE 34	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Bussi (stazione)	150	0,818	0,500	0,81
TE 46	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Mosciano S. Angelo	1.046	0,818	0,500	0,81
TE 22	SS81 "Piceno Aprutina"	Adeguamento: tratta Villa Lempa – Contrada la Cona	19.294	0,818	0,500	0,81

2° valore

AQ 37	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in S.Pio delle Camere (SS17)	387	0,788	0,500	0,79
AQ 38	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Civitaretenga (SS17)	485	0,788	0,500	0,79
AQ 39	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Caporciano (SS17)	128	0,788	0,500	0,79

3° valore

CH 61	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in	95	0,735	0,500	0,75
-------	---------------------------	--	----	--------------	--------------	-------------

tomo3



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRADALI DI RILEVANZA TATTICA			Kint		Kest	K
Descrizione			Importo	fuzzy	fuzzy	fuzzy
		Fossacesia				
CH 65	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Lanciano (nuova stazione FS)	35	0,735	0,500	0,75
CH 67	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Ortona (stazione FS)	293	0,735	0,500	0,75
TE 44	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Alba Adriatica	415	0,735	0,500	0,75

4° valore

AQ 33	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Celano	440	0,706	0,500	0,72
AQ 35	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Pratola Peligna	136	0,706	0,500	0,72
PE 35	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Torre de' Passeri	150	0,706	0,500	0,72

5° valore

CH 56	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Atesa (Piazzano)	545	0,788	0,250	0,69
CH 63	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Fresagrandinara	298	0,788	0,250	0,69

6° valore

TE 45	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Roseto	389	0,624	0,500	0,65
-------	---------------------------	---	-----	--------------	--------------	-------------

7° valore

tomo3



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRADALI DI RILEVANZA TATTICA			Kint	Kest	K	
Descrizione			Importo	fuzzy	fuzzy	fuzzy
CH 57	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Casalbordino	571	0,706	0,250	0,63
CH 52	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Francavilla al Mare	421	0,706	0,250	0,63
CH 64	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Lanciano (casello A14)	363	0,706	0,250	0,63
CH 66	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Ortona (casello A14)	258	0,706	0,250	0,63
CH 68	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in S. Giovanni Lipioni	381	0,706	0,250	0,63
CH 69	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Tuffillo	280	0,706	0,250	0,63

8° valore

CH 14	SR538 (ex SS538) "Marrucina"	adeguamenti e varianti dal casello A14 di Ortona al bivio per Poggiofiorito	6.000	0,759	0,125	0,62
-------	------------------------------	---	-------	--------------	--------------	-------------

9° valore

AQ 34	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Pescara	226	0,571	0,500	0,61
-------	---------------------------	--	-----	--------------	--------------	-------------

10° valore

TE 47	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Penna S. Andrea	25	0,65	0,25	0,58
-------	---------------------------	--	----	-------------	-------------	-------------



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI FERROVIARI DI RILEVANZA TATTICA			Kint	Kest	K	
Descrizione			€x1000	fuzzy	fuzzy	fuzzy

1° valore

AQ 44	SFMR	Realizzazione prolungamento T.E. sulla Sulmona-Carpinone e nuova stazione di via di Porta Romana	4.100	0,888	0,750	0,967
-------	------	--	-------	--------------	--------------	--------------

2° valore

CH 53	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio intermodale in S. Giovanni Teatino (Aeroporto)	1.200	1,000	0,500	0,962
CH 54	SFMR	Realizzazione percorso meccanizzato in S. Giovanni Teatino (Aeroporto)	2.500	1,000	0,500	0,962

3° valore

PE 33	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Città Sant'Angelo	2.400	0,994	0,500	0,957
TE 29	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Mosciano S. Angelo	2.200	0,994	0,500	0,957

4° valore

TE 42	SFMR	Realizzazione ascensore obliquo in Teramo	2.800	0,918	0,500	0,895
-------	------	---	-------	--------------	--------------	--------------

5° valore

CH 52	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio intermodale in Francavilla al Mare (Foro)	2.400	0,912	0,500	0,890
TE 30	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Teramo	172	0,912	0,500	0,890



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI FERROVIARI DI RILEVANZA TATTICA			Kint	Kest	K	
Descrizione			€x1000	fuzzy	fuzzy	fuzzy
TE 38	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in ColleranESCO	686	0,912	0,500	0,890
TE 43	SFMR	Realizzazione prolungamento della linea ferroviaria in Teramo	32.413	0,912	0,500	0,890

6° valore

AQ 40	SFMR	Realizzazione nuova fermata in L'Aquila (bivio per Pianola)	800	0,894	0,500	0,876
AQ 42	SFMR	Realizzazione ascensore obliquo in L'Aquila	2.300	0,894	0,500	0,876
AQ 43	SFMR	Realizzazione ascensore obliquo in Sulmona	2.100	0,894	0,500	0,876

7° valore

AQ 41	SFMR	Realizzazione nuove fermate in Avezzano e Oricola	4.800	0,888	0,500	0,871
-------	------	---	-------	--------------	--------------	--------------

8° valore

CH 59	SFMR	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Chieti (Madonna delle Piane)	800	1,000	0,250	0,867
-------	------	---	-----	--------------	--------------	--------------

9° valore

CH 46	SFMR	Realizzazione sottopassi sulla linea ferroviaria Roma - Pescara: tratta Chieti-Sulmona	2.100	0,829	0,500	0,823
TE 40	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Roseto (Cologna Spiaggia)	700	0,829	0,500	0,823

10° valore

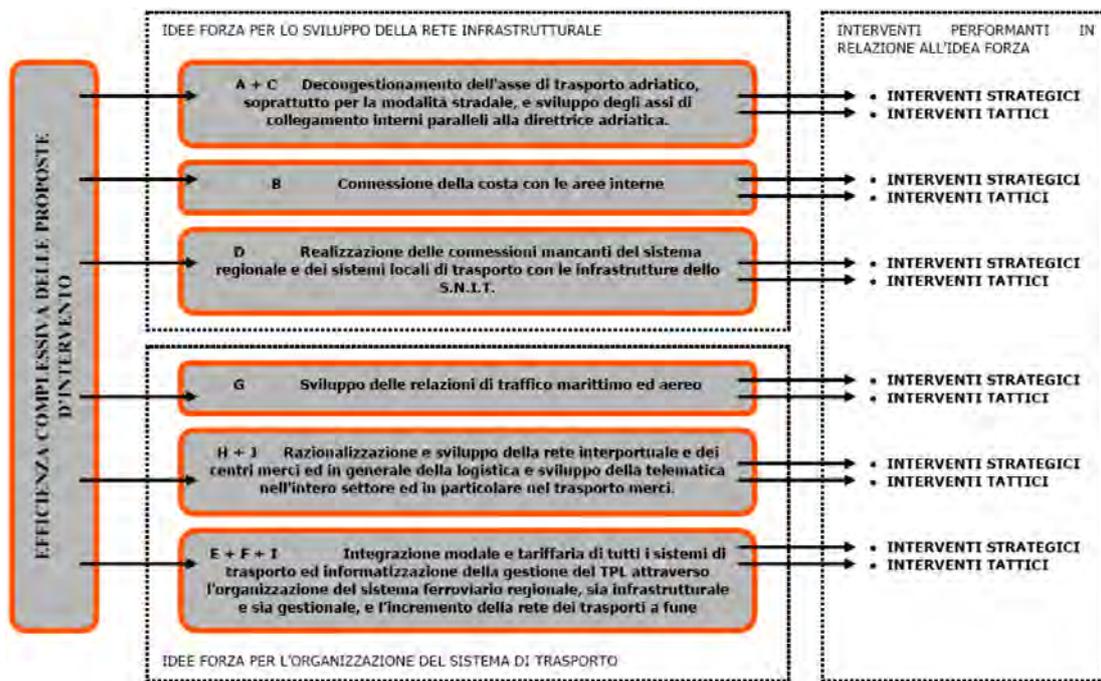
AQ 29	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	Realizzazione CTC sulla linea esistente: tratta Avezzano - Guidonia	32.000	0,624	0,750	0,750
-------	--------------------------------------	---	--------	--------------	--------------	--------------



Approfondimenti sulla coerenza interna del PRIT

Per quanto concerne l'analisi della coerenza interna delle proposte d'intervento, si è voluto inserire un ulteriore codice di lettura con la convinzione che taluni interventi, seppur afferenti alla categoria tattica, interagiscano con i risultati strategici del PRIT, così come sul livello tattico influisce la realizzazione di talune azioni che, per ragioni esemplificative, sono state definite strategiche.

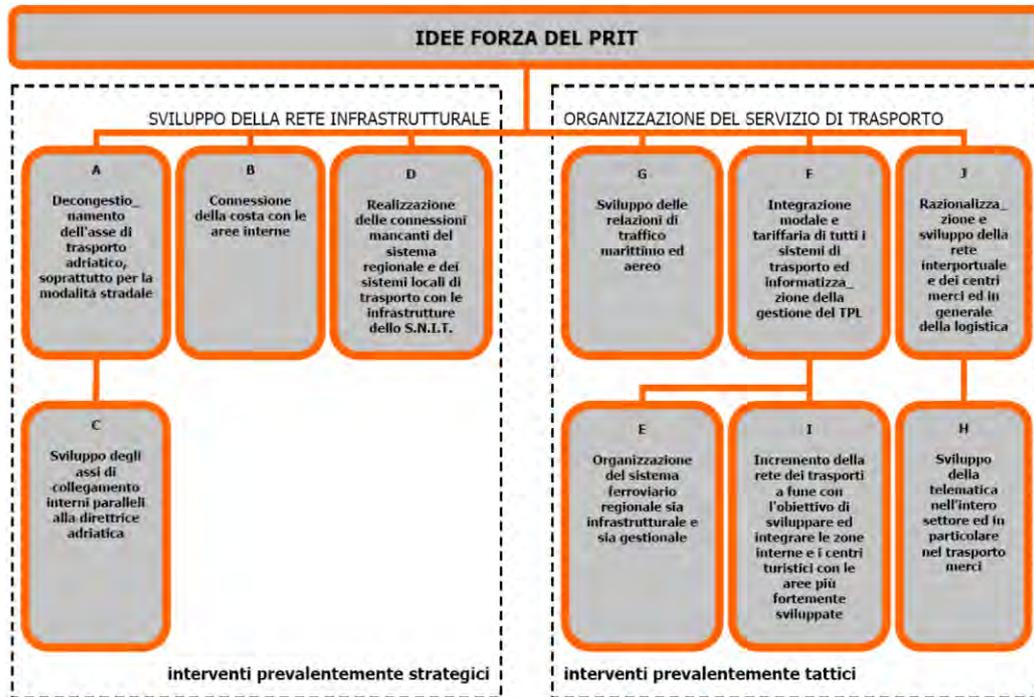
L'impalcato analitico, più avanti descritto, è stato concettualmente organizzato secondo il successivo schema a blocchi.



Per tale ragione, l'intero universo delle proposte d'intervento viene testé ripartito sulla base dell'efficacia fatta registrare per ciascuna delle idee forza, le quali sono state raggruppate secondo lo schema riportato a seguire.



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE



Gli elenchi che seguono riportano le "top ten" dei valori di efficacia che gli interventi fanno registrare in riferimento alle idee forza. Al fine di non perdere di vista i risultati complessivi registrati dagli interventi, tali valori sono ottenuti come prodotto tra l'efficacia pesata relativa alla singola idea forza (o raggruppamento di idee forza) e l'efficacia complessiva ottenuta su tutte le idee forza da ciascun intervento.

Detta:

k_{ij} l'efficacia parziale registrata, dal j-mo intervento, nei confronti della i-ma idea forza;

K_j l'efficacia complessiva, ottenuta dal j-mo intervento;

si assume che l'efficacia fuzzy sull'i-ma idea forza, registrata dal j-mo intervento sia:

$$K_{ij} = [(k_{ij} K_j) - (k_{ij} K_j)_{\min}] / [(k_{ij} K_j)_{\max} - (k_{ij} K_j)_{\min}]$$

dove $i = A, B, \dots, J$

e $j = AQ_1, \dots, AQ_n; TE_1, \dots, TE_n; PE_1, \dots, PE_n; CH_1, \dots, CH_n$

tomo3



Ovviamente, nel caso in cui l'analisi dell'efficacia riguarda interi gruppi di idee forza gli effetti vengono analizzati per sommatoria.

Dai risultati che si riportano nelle schede che seguono è possibile notare che taluni interventi, particolarmente performanti ai fini del perseguimento di una idea forza, risultano presenti anche in altre idee forza in quanto gli effetti territoriali e trasportistici superano le classi di analisi incardinandosi alle strutture territoriali che si distribuiscono, talvolta, senza **soluzione di continuità tra la costa e le direttrici vallive che consentono l'accesso alle aree interne. I benefici introdotti nell'ambito di alcuni obiettivi si riverberano**, a volta, positivamente anche in altri superando le necessarie esemplificazioni introdotte ai fini analitici.

Ricordiamo ancora una volta che le tabelle che seguono fanno riferimento ai soli interventi il cui stato di programmazione è rappresentato dalla seguente codifica:

N = intervento proposto dal PRIT;

P = intervento già presente in altri piani/programmi.



A+C Decongestionamento dell'asse di trasporto adriatico, soprattutto per la modalità stradale, e sviluppo degli assi di collegamento interni paralleli alla direttrice adriatica.

Nel perseguimento di questo gruppo di idee forza, più che in altri casi, gioca un ruolo fondamentale il contributo che gli interventi apportano al perseguimento del riequilibrio modale degli spostamenti delle persone e delle merci.

Gli interventi che risultano particolarmente performanti ai fini del decongestionamento dell'asse adriatico, perseguito attraverso la realizzazione di opere infrastrutturali ed l'organizzazione del sistema di trasporto, e che concorrono alla formazione di una rete infrastrutturale bilanciata tra il potenziamento dell'asse costiero esistente con la creazione di assi ad esso paralleli, sono elencati nelle tabelle che seguono.

Si è indicato con K_{A+C} l'efficacia complessiva registrata nel perseguimento del gruppo di idee forza che prende in considerazione sia l'idea forza A che quella C.

In particolare, tra gli interventi di livello strategico sono distinguibili quelli che conseguono i primi dieci valori di efficacia esposti nella successiva tabella.

INTERVENTI STRATEGICI				Ka+Kc	
Descrizione			Importo (€x1000)	fuzzy	
TE 35	N	A14 "Adriatica"	Declassamento: tratta Città S. Angelo - Atri/Pineto	0	0,87
TE 36	N	A14 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Città S. Angelo - Atri/Pineto	360.000	0,87
CH 12	P	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	variante SS81 "Piceno Aprutina": tratta SR84 "Frentana" - SS652 "Fondovalle Sangro"	73.727	0,86
CH 11	P	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	variante SS81 "Piceno Aprutina": tratta Comino - innesto SR84 "Frenana"	77.105	0,86
CH 10	P	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	completamento SS81 "Piceno Aprutina": tratta Guardagrele Est - S. Martino sulla Marrucina	22.770	0,86



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI				Ka+Kc	
Descrizione			Importo (€x1000)	fuzzy	
TE 4	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Realizzazione tratta Castel di Lama – Garrufo	41.568	0,86
CH 48	N	A14 "Adriatica"	Realizzazione nuovo tracciato tratta Vasto Nord/Vasto Sud	340.000	0,85
CH 47	N	A14 "Adriatica"	Declassamento: tratta Vasto Nord/Vasto Sud e raccordi con la viabilità ordinaria	30.000	0,85
CH 40 bis	P	Porto di Ortona	Realizzazione completamento avamposto (Accordo di Programma 30/01/2007)	36.500	0,84
TE 14	P	SS80 racc. "Teramo – Mare"	Realizzazione SS80 racc. "Teramo – Mare": lotto 4 (Mosciano Stazione-SS. 16 Giulianova Lido)	44.000	0,79
CH 46 bis	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	Adeguamento CTC: tratta Pescara-Sulmona	4.000	0,76
CH 30	N	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Realizzazione collegamento Ovest Fondovalle Sangro - Fondovalle Trigno	256.000	0,74
CH 3	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta fondovalle Foro - variante di Ortona	150.000	0,73
TE 23	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Colonnella - Pineto (attuale casello A14)	177.600	0,73
PE 15	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: raddoppio linea ferroviaria Pescara-Chieti	159.500	0,72
PE 16	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Manoppello	51.183	0,72
PE 3	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SS81 "Piceno Aprutina" e realizzazione varianti: tratta Penne – Passo Cordone	22.704	0,65



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI				Ka+Kc	
Descrizione				fuzzy	
				Importo (€x1000)	
TE 7	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SS81: tratta SS150 - SP36	2.400	0,65
TE 9	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SR365: tratta SP36 – Bisenti	113.000	0,65
TE 10	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SS81: tratta SP31 - SP2b	4.505	0,65
TE 6 bis	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Realizzazione svincolo con la SS80 racc. "Teramo – Mare"	3.000	0,65
TE 9 bis	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SR365: tratta Bisenti - SS81	77.000	0,65
TE 9 ter	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SS81: tratta SR365 – SP31	5.312	0,65
PE 32 bis	N	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	potenziamento SS81 "Piceno Aprutina": tratta Elice - Chieti Scalo	96.000	0,61
PE 22	P	Linea ferroviaria RFI "Adriatica"	variante di linea: shunt merci di Pescara	215.452	0,59
TE 41	P	A14 "Adriatica"	Realizzazione terza corsia: tratta Pineto - Giulianova	616.000	0,55
PE 1 bis	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante: nuovo svincolo di via Tirino	5.717	0,55
CH 4	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta fondovalle Foro - variante di Ortona (con esclusione della tratta della variante in esercizio)	150.000	0,55
CH 2	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta S. Silvestro Spiaggia - Fondovalle Foro	255.000	0,55



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI				Ka+Kc	
Descrizione			Importo (€x1000)	fuzzy	
PE 2	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta variante SS16 – Città S. Angelo	186.000	0,55
CH 31	P	Linea ferroviaria RFI "Adriatica"	Realizzazione variante Ortona - Pescara (Pineta)	388.000	0,53
CH 25 bis	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta casello A14 Vasto Nord - Fondovalle Treste (compresa la variante all'abitato di S. Salvo)	150.000	0,53
PE 29	P	RA12 "asse attrezzato"	Prolungamento in Pescara: tratta piazzale della Marina – lungomare Papa Giovanni XXIII	15.000	0,53
AQ 12	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	variante Collepietro	48.720	0,52
AQ 12 bis	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	variante Collepietro - SS5 con connessione alla A25	55.000	0,52
PE 17	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Scafa	40.681	0,52
PE 18	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Piano D'Orta - Torre De' Passeri - Tocco da Casauria	80.383	0,52
PE 19	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Bussi sul Tirino	28.459	0,52
PE 20	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Popoli	62.988	0,52
TE 25	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Pineto (attuale casello A14) – Montesilvano (cimitero)	159.000	0,51
TE 26	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta Pineto (attuale casello A14) – Montesilvano (cimitero)	159.000	0,51

tomo3



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI					Ka+Kc
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 20	P	SP da denominare	Realizzazione tratta Lanciano - casello A14	31.200	0,51
PE 8	N	RA12 "asse attrezzato"	Realizzazione prolungamento: tratta Chieti (bivio S. Filomena) e Interporto CH-PE	6.000	0,51
CH 30bis	N	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	Realizzazione collegamento Est Fondovalle Sangro - Fondovalle Treste	220.000	0,50
CH 15	P	SR538 (ex SS538) "Marrucina"	adeguamento dal Bivo per Poggiofiorito a innesto SS81	20.085	0,50
CH 49 bis	N	SP ex SS656	Adeguamento dei raccordi autostradali Dragonara-Tricalle e Tricalle-Brecciarola	39.200	0,49
CH 49	N	SP da denominare	Realizzazione pedecollinare ("nuova teatina"): tratta Dragonara - variante SS16 (Pescara Sud)	87.360	0,49
PE 26	N	A25 "Autostrada dei Parchi"	Realizzazione prolungamento: tratta A14 - SS16var.	100.000	0,48
AQ 48	P	Aeroporto di Preturo	Potenziamento	4.000	0,48
CH 24	P	SS652 "Fondovalle Sangro"	Realizzazione variante di Quadri - Gamberale	153.500	0,48
CH 22	P	SS652 "Fondovalle Sangro"	Realizzazione variante al viadotto Barche	68.967	0,48
TE 17	P	SR150 (ex SS150) "Valle del Vomano"	adeguamento e realizzazione varianti: tratta Villa Vomano - Roseto degli Abruzzi	82.356	0,47
TE 1	P	SR259 (ex SS259) "Vibrata"	realizzazione varianti: tratta Garrufo - Svincolo A14 "Val Vibrata"	30.987	0,44
CH 21	P	SP da denominare	Realizzazione tratta Lanciano - SS652 Fondovalle Sangro	96.000	0,43

tomo3



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI					Ka+Kc
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
PE 24	N	A25 "Autostrada dei Parchi"	banalizzazione A25: tratta Alanno - innesto A14	120.000	0,42
AQ 47	N	Linea ferroviaria RFI "Roma-Avezzano"	Realizzazione CTC sulla linea esistente e potenziamento per incroci contemporanei ed eliminazione rallentamenti	45.800	0,41
PE 36	N	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	Realizzazione sottopassi pedonali per incroci contemporanei: tratta Sulmona-Pescara	4.000	0,41
CH 50	P	SS16 "Adriatica"	Raddoppio variante di Ortona	36.000	0,40
PE 25	P	RA12 "asse attrezzato"	Realizzazione 3° corsia: tratta Dragonara - SS16 var	100.000	0,40
PE 28	N	SS602	Potenziamento a 4 corsie: tratta ponte di Villanova - SS16 var	68.160	0,39
CH 5	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Ortona (Loc. S. Marco) – Fossacesia	79.200	0,38
TE 28	P	Porto di Giulianova	Completamento (APO n° 14)	4.577	0,37
CH 25	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta casello A14 Vasto Nord - Fondovalle Treste (compresa la variante all'abitato di S. Salvo)	150.000	0,37
CH 8	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta Fossacesia - Vasto Nord	105.600	0,37
CH 7	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Fossacesia - Vasto Nord	105.600	0,37



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI				Ka+Kc	
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
PE 11 bis	P	Porto di Pescara	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	0,37
PE 27	N	SP44 "della Bonifica"	Realizzazione potenziamento a 4 corsie: tratta Rosciano (Stazione) – Villanova (SS81)	58.474	0,37
AQ 45	N	Linea ferroviaria RFI "L'Aquila-Tagliacozzo"	Realizzazione nuova linea ferroviaria di connessione della "Sulmona-Terni" con la "Roma-Pescara"	729.840	0,37
AQ 46	N	Linea ferroviaria RFI "L'Aquila-Sulmona"	Potenziamento per incroci contemporanei	6.000	0,37
CH 38	P	Linea ferroviaria F.A.S.	Potenziamento Torino di Sangro - Piazzano di Atesa	1.200	0,36
CH 6	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta Ortona (loc. S. Marco) – Fossacesia	100.200	0,36
TE 24	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta Colonnella - Pineto (attuale casello A14)	177.600	0,36
CH 36	P	Linea ferroviaria F.A.S.	Riqualificazione tratta Ortona - Caldari	100	0,36
AQ 25	P	Centro merci della Marsica	Completamento (DOCUP Abruzzo 2000-2006)	25.850	0,36
AQ 23	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione RFI: variante Tagliacozzo - Vicovaro	108.481	0,35
TE 27	P	Filovia "Val Vibrata"	Realizzazione filovia "Val Vibrata"	61.400	0,35

tomo3



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI				Ka+Kc	
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
AQ 21	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione RFI : variante di Pratola Peligna	20.940	0,33
AQ 22	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione RFI : variante Paterno – Celano – Bugnara	452.660	0,33
TE 16	P	SR150 (ex SS150) "Valle del Vomano"	adeguamento e realizzazione varianti: tratta Montorio al Vomano - Villa Vomano	10.329	0,31
AQ 28	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	potenziamento della linea esistente: tratta Avezzano-Guidonia	36.000	0,30
PE 32	N	SP da denominare	Nuova viabilità di collegamento tra la variante alla SS16 ed i comuni di Montesilvano e Città S. Angelo	78.000	0,29
PE 10	N	SR5 (ex SS5) "Tiburtina Valeria"	Realizzazione variante: tratta Popoli Nord - Popoli Sud.	60.000	0,29
AQ 5	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	adeguamento tratta dal confine regionale al km 27+000 (loc. Sassa)	19.550	0,28
TE 2	P	SR259 (ex SS259) "Vibrata"	Adeguamento e realizzazione di varianti: tratta S. Egidio – Garrufo	30.987	0,27
AQ 30	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	adeguamento tratta Popoli – Pettorano sul Gizio	75.000	0,27
AQ 30 bis	N	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	realizzazione raddoppio tratta Popoli – Pettorano sul Gizio	109.440	0,27
AQ 11	P	SS153 "della valle del Tirino"	adeguamento e varianti Navelli - Bussi A25	40.000	0,26
AQ 20	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	Adeguamento bivio Roccacasale - Corfinio	5.979	0,24
AQ 17 bis	P	SS690 "Superstrada del Liri"	raddoppio (Avezzano - confine regionale)	474.000	0,23
TE 32	P	Linea ferroviaria RFI "Adriatica"	Realizzazione variante di linea: tratta Silvi - Martinsicuro	1.073.000	0,21

tomo3



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI					Ka+Kc
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
TE 37	P	A24 "Autostrada dei Parchi"	Riqualificazione connessione casello Basciano con SP150 (ex SS150) e SP491 (ex SS491).	12.000	0,21
CH 39	P	Linea ferroviaria F.A.S.	Realizzazione tratta Lanciano - Val di Sangro	99.000	0,20
AQ 2	P	SR260 "Picente" (ex SS260)	completamento dorsale stradale interna: IV lotto (svincolo di Marana-Cavallari)	31.509	0,17
AQ 32	N	SP17a	Miglioramento dell'accessibilità al Comune di Pescasseroli: raccordo con A25 "dei parchi"	96.226	0,10
CH 37	P	Linea ferroviaria F.A.S.	Riqualificazione tratta Archi - Villa S. Maria - Quadri - Castel di Sangro	50.300	0,10
PE 31	N	SP1	Realizzazione 2° carreggiata: tratta Città S. Angelo - Marina di Città S. Angelo	40.800	0,06

Seguono gli interventi di livello tattico distinguibili per i primi dieci valori di efficacia esposti nella successiva tabella.

INTERVENTI TATTICI					Ka+Kc
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 54	N	SFMR	Realizzazione percorso meccanizzato in S. Giovanni Teatino (Aeroporto)	2.500	1,00
CH 53	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio intermodale in S. Giovanni Teatino (Aeroporto)	1.200	1,00



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI					Ka+Kc
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
PE 33	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Città Sant'Angelo	2.400	0,99
TE 29	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Mosciano S. Angelo	2.200	0,99
CH 52	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio intermodale in Francavilla al Mare (Foro)	2.400	0,92
CH 59	N	SFMR	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Chieti (Madonna delle Piane)	800	0,90
TE 42	N	SFMR	Realizzazione ascensore obliquo in Teramo	2.800	0,77
TE 30	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Teramo	172	0,77
TE 38	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Colliermanesco	686	0,77
TE 43	N	SFMR	Realizzazione prolungamento della linea ferroviaria in Teramo	32.413	0,77
TE 40	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Roseto (Cologna Spiaggia)	700	0,71
CH 58	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Chieti (Chieti Scalo)	1.775	0,70
TE 46	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Mosciano S. Angelo	1.046	0,70
AQ 44	N	SFMR	Realizzazione prolungamento T.E. sulla Sulmona-Carpinone e nuova stazione di via di Porta Romana	4.100	0,66



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI				Ka+Kc	
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 67	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Ortona (stazione FS)	293	0,64
CH 65	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Lanciano (nuova stazione FS)	35	0,64
CH 61	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Fossacesia	95	0,64
TE 44	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Alba Adriatica	415	0,64
TE 22	P	SS81 "Piceno Aprutina"	Adeguamento: tratta Villa Lempa – Contrada la Cona	19.294	0,64
CH 55	N	SFMR	Realizzazione mini metrò in Chieti (Chieti Scalo)	57.000	0,63
PE 37	P	Sistema filoviario nell'area metropolitana Chieti - Pescara	costruzione nuova tratta Pescara Stazione C.le – Aeroporto e Pescara Stazione C.le – Francavilla	21.200	0,63
CH 51	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio intermodale in Chieti (S.Filomena)	800	0,63
AQ 40	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata in L'Aquila (bivio per Pianola)	800	0,60
AQ 42	N	SFMR	Realizzazione ascensore obliquo in L'Aquila	2.300	0,60
AQ 43	N	SFMR	Realizzazione ascensore obliquo in Sulmona	2.100	0,60
CH 56	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Atesa (Piazzano)	545	0,60
AQ 41	N	SFMR	Realizzazione nuove fermate in Avezzano e Oricola	4.800	0,60



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI					Ka+Kc
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 46	N	SFMR	Realizzazione sottopassi sulla linea ferroviaria Roma - Pescara: tratta Chieti-Sulmona	2.100	0,56
AQ 36	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Tione degli Abruzzi	38	0,56
AQ 36 bis	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Molina Aterno	96	0,56
PE 34	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Bussi (stazione)	150	0,56
AQ 37	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in S.Pio delle Camere (SS17)	387	0,54
AQ 38	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Civitaretenga (SS17)	485	0,54
AQ 39	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Caporciano (SS17)	128	0,54
CH 66	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Ortona (casello A14)	258	0,54
CH 64	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Lanciano (casello A14)	363	0,54
CH 62	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Francavilla al Mare	421	0,54
CH 57	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Casalbordino	571	0,54
CH 14	P	SR538 (ex SS538) "Marrucina"	adeguamenti e varianti dal casello A14 di Ortona al bivio per Poggiofiorito	6.000	0,54
PE 35	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Torre de' Passeri	150	0,49
PE 14	P	Aeroporto d'Abruzzo	Messa a norma	9.850	0,48



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI					Ka+Kc
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
PE 14 bis	P	Aeroporto di Pescara	Sistemazione area ed edifici Enti di Stato-Capitaneria di Porto	13.850	0,48
CH 63	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Fresagrandinara	298	0,47
TE 45	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Roseto	389	0,45
CH 69	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Tuffillo	280	0,43
CH 68	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in S. Giovanni Lipioni	381	0,43
TE 48	P	Piattaforma logistica di Castellalto	Realizzazione di opere di rifunzionalizzazione, adeguamento, completamento, potenziamento e collegamento alle viabilità principali	5.000	0,39
AQ 33	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Celano	440	0,37
AQ 35	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Pratola Peligna	136	0,37
PE 30 bis	P	SP151 (ex SS151)	adeguamento tracciato: tratta Passo Cordone – Cappelle sul Tavo	24.000	0,34
TE 47	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Penna S. Andrea	25	0,32
CH 26	P	SP184 "Fondovalle Treste"	adeguamento e varianti	10.000	0,32
AQ 29	N	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	Realizzazione CTC sulla linea esistente: tratta Avezzano - Guidonia	32.000	0,30
CH 28	P	SP "Fondovalle Cena"	adeguamento tratta Monteodorisio – SP86 (ex SS86) "Istonia"	14.400	0,29



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI					Ka+Kc
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 60	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Dogliola	446	0,28
CH 45	P	SP da denominare	raccordo stradale stazione di Lanciano - SS84	3.840	0,28
TE 19	P	SR553 (ex SS553) "di Atri"	Adeguamento: tratta Madonna delle Grazie – Atri	3.000	0,27
TE 3	P	SP2	adeguamento tratta S. Egidio - SS81 (loc. Villa Lempa)	700	0,21
AQ 34	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Pescina	226	0,20
PE 30 ter	P	SP2	completamento "strada Lungofino"	4.500	0,17
AQ 27	P	SP da denominare	raccordo tra la SS652 e la SS17 (presso Castel di Sangro)	7.000	0,15
TE 21	P	SR491 (ex SS491) "di Isola del Gran Sasso"	Adeguamento: tratta Isola del Gran Sasso - Casello di Colledara	7.747	0,13
AQ 24	P	Linea ferroviaria F.A.S. Fossacesia - Castel di Sangro	unificazione stazioni di Castel di Sangro con variante di tracciato	11.225	0,09
PE 30	N	SP da denominare	Realizzazione asse di penetrazione Alanno - Pietranico - Corvara - Forca di Penne e suo collegamento con la SS153 in località di Capodacqua di Capestrano	8.131	0,09
AQ 13 bis	P	SR261 (ex SS261) "Subequana"	Tratta L'Aquila - Molina Aterno	70.000	0,09
AQ 19	P	SR (ex SS479) "Sannite"	variante di Scanno	32.537	0,09
PE 5	P	SP da denominare	realizzazione del collegamento dell'abitato di Tocco da Casauria con la SR5 (ex SS5)	1.549	0,08

tomo3



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI					Ka+Kc
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 18	P	SR263 (ex SS263) "Val di Foro"	variante Corpi Santi - Palena	66.000	0,08
CH 17	P	SR263 (ex SS263) "Val di Foro"	variante Civitella Messer Raimondo - Corpi Santi (Lotti 2 e 3)	23.760	0,08
CH 16	P	SR263 (ex SS263) "Val di Foro"	variante Fara San Martino - Civitella Messer Raimondo (lotto 1)	4.500	0,08
AQ 49	P	SS696 variante di Celano	Razionalizzazione	20.000	0,08
AQ 31	P	SP22a "Circonfucense"	Potenziamento del raccordo anulare	26.625	0,07
CH 27	P	SP162 "Carpineto Sinello - Castiglione Messer Marino"	adeguamento e varianti	12.510	0,07
AQ 16	P	SP "Cappelle – Antrosano"	variante	800	0,06
AQ 14	P	SR584 (ex SS584) "di Lucoli"	SR ex SS5 bis e collegamento tra l'Altipiano delle Rocche e Campofelice	27.812	0,04
AQ 4	P	SP103 "Paganica-Pescomaggiore"	variante di Filetto	6.240	0,02
PE 6	P	SR602 (ex SS602) "Forca di Penne"	adeguamento e realizzazione varianti: tratta bivio per Vicoli - Ponterosso	6.197	0,00
PE 4	P	SP da denominare	Realizzazione del collegamento della SR602 con la SR5 (ex SS5) ed il casello A14 (loc. Dragonara)	6.714	0,00

È importante notare che nel perseguimento di questa idea forza gli interventi tattici posti nei primi valori, e che registrano costi contenuti in quanto destinati al servizio di TPL che utilizzano la rete ferroviaria e stradale esistente, esaltano la funzionalità della rete **infrastrutturale e di servizio operando uno spostamento della mobilità delle persone dall'uso**

tomo3



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

del mezzo privato verso quello pubblico con conseguente riduzione della congestione stradale.

B Connessione della costa con le aree interne

Le tabelle che seguono evidenziano le "top ten" dei valori di efficacia registrati dagli interventi, prima strategici e poi tattici, che risultano particolarmente performanti, ai fini della connessione della costa con le aree interne.

Si è indicato con K_b l'efficacia complessiva registrata nel perseguimento della singola idea forza B.

In particolare, tra gli interventi di livello strategico sono distinguibili quelli che conseguono i primi dieci valori di efficacia esposti nella successiva tabella.

INTERVENTI STRATEGICI					K_b
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
AQ 47	N	Linea ferroviaria RFI "Roma-Avezzano"	Realizzazione CTC sulla linea esistente e potenziamento per incroci contemporanei ed eliminazione rallentamenti	45.800	0,93
PE 36	N	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	Realizzazione sottopassi pedonali per incroci contemporanei: tratta Sulmona-Pescara	4.000	0,93
CH 12	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	variante SS81 "Piceno Aprutina": tratta SR84 "Frentana" - SS652 "Fondovalle Sangro"	73.727	0,92
CH 11	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	variante SS81 "Piceno Aprutina": tratta Comino - innesto SR84 "Frenana"	77.105	0,92
CH 10	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	completamento SS81 "Piceno Aprutina": tratta Guardiagrele Est - S. Martino sulla Marrucina	22.770	0,92
TE 4	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Realizzazione tratta Castel di Lama – Garrufo	41.568	0,92

tomo3



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI				Kb	
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
PE 3	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SS81 "Piceno Aprutina" e realizzazione varianti: tratta Penne – Passo Cordone	22.704	0,85
TE 7	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SS81: tratta SS150 - SP36	2.400	0,85
TE 9	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SR365: tratta SP36 – Bisenti	113.000	0,85
TE 10	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SS81: tratta SP31 - SP2b	4.505	0,85
TE 6 bis	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Realizzazione svincolo con la SS80 racc. "Teramo – Mare"	3.000	0,85
TE 9 bis	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SR365: tratta Bisenti - SS81	77.000	0,85
TE 9 ter	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SS81: tratta SR365 – SP31	5.312	0,85
AQ 45	N	Linea ferroviaria RFI "L'Aquila-Tagliacozzo"	Realizzazione nuova linea ferroviaria di connessione della "Sulmona-Terni" con la "Roma-Pescara"	729.840	0,83
AQ 46	N	Linea ferroviaria RFI "L'Aquila-Sulmona"	Potenziamento per incroci contemporanei	6.000	0,83
CH 46 bis	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	Adeguamento CTC: tratta Pescara-Sulmona	4.000	0,83
PE 32 bis	N	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	potenziamento SS81 "Piceno Aprutina": tratta Elice - Chieti Scalo	96.000	0,80
PE 15	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: raddoppio linea ferroviaria Pescara-Chieti	159.500	0,79
PE 16	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Manoppello	51.183	0,79



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI				Kb	
Descrizione			Importo (€x1000)	fuzzy	
TE 14	P	SS80 racc. "Teramo – Mare"	Realizzazione SS80 racc. "Teramo – Mare": lotto 4 (Mosciano Stazione-SS. 16 Giulianova Lido)	44.000	0,76
PE 17	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Scafa	40.681	0,73
PE 18	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Piano D'Orta - Torre De' Passeri - Tocco da Casauria	80.383	0,73
PE 19	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Bussi sul Tirino	28.459	0,73
PE 20	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Popoli	62.988	0,73
AQ 12	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	variante Collepietro - A25 nuovo svincolo	48.720	0,73
AQ 12 bis	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	variante Collepietro - SS5 con connessione alla A25	55.000	0,73
AQ 30	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	adeguamento tratta Popoli – Pettorano sul Gizio	75.000	0,73
AQ 30 bis	N	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	realizzazione raddoppio tratta Popoli – Pettorano sul Gizio	109.440	0,73
AQ 23	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione RFI: variante Tagliacozzo - Vicovaro	108.481	0,72
AQ 21	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione RFI : variante di Pratola Peligna	20.940	0,68
AQ 22	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione RFI : variante Paterno – Celano – Bugnara	452.660	0,68
TE 37	P	A24 "Autostrada dei Parchi"	Riqualificazione connessione casello Basciano con SP150 (ex SS150) e SP491 (ex SS491).	12.000	0,65



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI				Kb	
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 30	N	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Realizzazione collegamento Ovest Fondovalle Sangro - Fondovalle Trigno	256.000	0,64
PE 8	N	RA12 "asse attrezzato"	Realizzazione prolungamento: tratta Chieti (bivio S. Filomena) e Interporto CH-PE	6.000	0,62
AQ 5	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	adeguamento tratta dal confine regionale al km 27+000 (loc. Sassa)	19.550	0,61
CH 49 bis	N	SP ex SS656	Adeguamento dei raccordi autostradali Dragonara-Tricalle e Tricalle-Brecciarola	39.200	0,60
CH 49	N	SP da denominare	Realizzazione pedecollinare ("nuova teatina"): tratta Dragonara - variante SS16 (Pescara Sud)	87.360	0,60
AQ 17 bis	P	SS690 "Superstrada del Liri"	raddoppio (Avezzano - confine regionale)	474.000	0,59
AQ 25	P	Centro merci della Marsica	Completamento (DOCUP Abruzzo 2000-2006)	25.850	0,59
CH 24	P	SS652 "Fondovalle Sangro"	Realizzazione variante di Quadri – Gamberale	153.500	0,58
CH 22	P	SS652 "Fondovalle Sangro"	Realizzazione variante al viadotto Barche	68.967	0,58
PE 29	P	RA12 "asse attrezzato"	Prolungamento in Pescara: tratta piazzale della Marina – lungomare Papa Giovanni XXIII	15.000	0,57
TE 17	P	SR150 (ex SS150) "Valle del Vomano"	adeguamento e realizzazione varianti: tratta Villa Vomano - Roseto degli Abruzzi	82.356	0,57
TE 1	P	SR259 (ex SS259) "Vibrata"	realizzazione varianti: tratta Garrufo - Svincolo A14 "Val Vibrata"	30.987	0,53



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI				Kb	
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
AQ 20	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	Adeguamento bivio Roccacasale - Corfinio	5.979	0,53
CH 38	P	Linea ferroviaria F.A.S.	Potenziamento Torino di Sangro - Piazzano di Atesa	1.200	0,52
CH 36	P	Linea ferroviaria F.A.S.	Riqualificazione tratta Ortona - Caldari	100	0,51
TE 16	P	SR150 (ex SS150) "Valle del Vomano"	adeguamento e realizzazione varianti: tratta Montorio al Vomano - Villa Vomano	10.329	0,50
CH 20	P	SP da denominare	Realizzazione tratta Lanciano - casello A14	31.200	0,49
CH 15	P	SR538 (ex SS538) "Marrucina"	adeguamento dal Bivo per Poggiofiorito a innesto SS81	20.085	0,48
PE 10	N	SR5 (ex SS5) "Tiburtina Valeria"	Realizzazione variante: tratta Popoli Nord - Popoli Sud.	60.000	0,47
AQ 28	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	potenziamento della linea esistente: tratta Avezzano-Guidonia	36.000	0,47
AQ 32	N	SP17a	Miglioramento dell'accessibilità al Comune di Pescasseroli: raccordo con A25 "dei parchi"	96.226	0,45
PE 27	N	SP44 "della Bonifica"	Realizzazione potenziamento a 4 corsie: tratta Rosciano (Stazione) – Villanova (SS81)	58.474	0,45
TE 2	P	SR259 (ex SS259) "Vibrata"	Adeguamento e realizzazione di varianti: tratta S. Egidio – Garrufo	30.987	0,44
PE 26	N	A25 "Autostrada dei Parchi"	Realizzazione prolungamento: tratta A14 - SS16var.	100.000	0,44
AQ 48	P	Aeroporto di Preturo	Potenziamento	4.000	0,43



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI					Kb
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
TE 27	P	Filovia "Val Vibrata"	Realizzazione filovia "Val Vibrata"	61.400	0,42
CH 30bis	N	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Realizzazione collegamento Est Fondovalle Sangro - Fondovalle Treste	220.000	0,40
PE 24	N	A25 "Autostrada dei Parchi"	banalizzazione A25: tratta Alanno - innesto A14	120.000	0,38
PE 25	P	RA12 "asse attrezzato"	Realizzazione 3° corsia: tratta Dragonara - SS16 var	100.000	0,36
PE 28	N	SS602	Potenziamento a 4 corsie: tratta ponte di Villanova - SS16 var	68.160	0,35
CH 40 bis	P	Porto di Ortona	Realizzazione completamento avamposto (Accordo di Programma 30/01/2007)	36.500	0,34
AQ 11	P	SS153 "della valle del Tirino"	adeguamento e varianti Navelli - Bussi A25	40.000	0,32
AQ 2	P	SR260 "Picente" (ex SS260)	completamento dorsale stradale interna: IV lotto (svincolo di Marana- Cavallari)	31.509	0,32
CH 39	P	Linea ferroviaria F.A.S.	Realizzazione tratta Lanciano - Val di Sangro	99.000	0,30
CH 21	P	SP da denominare	Realizzazione tratta Lanciano - SS652 Fondovalle Sangro	96.000	0,29
TE 28	P	Porto di Giulianova	Completamento (APQ n° 14)	4.577	0,26



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI				Kb	
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
PE 11 bis	P	Porto di Pescara	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	0,26
CH 37	P	Linea ferroviaria F.A.S.	Riqualificazione tratta Archi - Villa S. Maria – Quadri - Castel di Sangro	50.300	0,26
TE 35	N	A14 "Adriatica"	Declassamento: tratta Città S. Angelo - Atri/Pineto	0	0,17
TE 36	N	A14 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Città S. Angelo - Atri/Pineto	360.000	0,17
PE 31	N	SP1	Realizzazione 2° carreggiata: tratta Città S. Angelo – Marina di Città S. Angelo	40.800	0,17
CH 48	N	A14 "Adriatica"	Realizzazione nuovo tracciato tratta Vasto Nord/Vasto Sud	340.000	0,17
CH 47	N	A14 "Adriatica"	Declassamento: tratta Vasto Nord/Vasto Sud e raccordi con la viabilità ordinaria	30.000	0,17
CH 3	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta fondovalle Foro - variante di Ortona	150.000	0,15
TE 23	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Colonnella - Pineto (attuale casello A14)	177.600	0,15
CH 31	P	Linea ferroviaria RFI "Adriatica"	Realizzazione variante Ortona - Pescara (Pineta)	388.000	0,15
TE 41	P	A14 "Adriatica"	Realizzazione terza corsia: tratta Pineto - Giulianova	616.000	0,14



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI				Kb	
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 4	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta fondovalle Foro - variante di Ortona (con esclusione della tratta della variante in esercizio)	150.000	0,14
CH 2	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta S. Silvestro Spiaggia - Fondovalle Foro	255.000	0,14
PE 2	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta variante SS16 – Città S. Angelo	186.000	0,14
CH 25 bis	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta casello A14 Vasto Nord - Fondovalle Treste (compresa la variante all'abitato di S. Salvo)	150.000	0,14
CH 50	P	SS16 "Adriatica"	Raddoppio variante di Ortona	36.000	0,13
TE 25	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Pineto (attuale casello A14) – Montesilvano (cimitero)	159.000	0,13
TE 26	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta Pineto (attuale casello A14) – Montesilvano (cimitero)	159.000	0,13
PE 22	P	Linea ferroviaria RFI "Adriatica"	variante di linea: shunt merci di Pescara	215.452	0,13
CH 5	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Ortona (Loc. S. Marco) – Fossacesia	79.200	0,13



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI				Kb	
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 25	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta casello A14 Vasto Nord - Fondovalle Treste (compresa la variante all'abitato di S. Salvo)	150.000	0,12
CH 8	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta Fossacesia - Vasto Nord	105.600	0,12
CH 7	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Fossacesia - Vasto Nord	105.600	0,12
CH 6	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta Ortona (loc. S. Marco) – Fossacesia	100.200	0,12
TE 24	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta Colonnella - Pineto (attuale casello A14)	177.600	0,12
TE 32	P	Linea ferroviaria RFI "Adriatica"	Realizzazione variante di linea: tratta Silvi - Martinsicuro	1.073.000	0,11
PE 1 bis	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante: nuovo svincolo di via Tirino	5.717	0,10
PE 32	N	SP da denominare	Nuova viabilità di collegamento tra la variante alla SS16 ed i comuni di Montesilvano e Città S. Angelo	78.000	0,07

Seguono gli interventi di livello tattico distinguibili per i primi dieci valori di efficacia esposti nella successiva tabella.



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI					Kb
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
AQ 44	N	SFMR	Realizzazione prolungamento T.E. sulla Sulmona-Carpinone e nuova stazione di via di Porta Romana	4.100	1,00
AQ 40	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata in L'Aquila (bivio per Pianola)	800	0,91
AQ 42	N	SFMR	Realizzazione ascensore obliquo in L'Aquila	2.300	0,91
AQ 43	N	SFMR	Realizzazione ascensore obliquo in Sulmona	2.100	0,91
AQ 41	N	SFMR	Realizzazione nuove fermate in Avezzano e Oricola	4.800	0,90
TE 22	P	SS81 "Piceno Aprutina"	Adeguamento: tratta Villa Lempa – Contrada la Cona	19.294	0,84
AQ 36	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Tione degli Abruzzi	38	0,84
AQ 36 bis	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Molina Aterno	96	0,84
PE 34	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Bussi (stazione)	150	0,84
AQ 37	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in S.Pio delle Camere (SS17)	387	0,82
AQ 38	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Civitaretenga (SS17)	485	0,82
AQ 39	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Caporciano (SS17)	128	0,82
CH 54	N	SFMR	Realizzazione percorso meccanizzato in S. Giovanni Teatino (Aeroporto)	2.500	0,80



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI					Kb
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 53	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio intermodale in S. Giovanni Teatino (Aeroporto)	1.200	0,80
PE 33	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Città Sant'Angelo	2.400	0,79
TE 29	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Mosciano S. Angelo	2.200	0,79
AQ 33	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Celano	440	0,75
AQ 35	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Pratola Peligna	136	0,75
TE 42	N	SFMR	Realizzazione ascensore obliquo in Teramo	2.800	0,74
TE 30	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Teramo	172	0,74
TE 38	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Colleranese	686	0,74
TE 43	N	SFMR	Realizzazione prolungamento della linea ferroviaria in Teramo	32.413	0,74
CH 59	N	SFMR	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Chieti (Madonna delle Piane)	800	0,72
CH 63	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Fresagrandinara	298	0,72
CH 46	N	SFMR	Realizzazione sottopassi sulla linea ferroviaria Roma - Pescara: tratta Chieti-Sulmona	2.100	0,68



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI				Kb	
Descrizione				Importo (€x1000)	
				fuzzy	
CH 58	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Chieti (Chieti Scalo)	1.775	0,67
TE 46	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Mosciano S. Angelo	1.046	0,67
PE 35	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Torre de' Passeri	150	0,60
CH 56	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Atesa (Piazzano)	545	0,57
CH 52	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio intermodale in Francavilla al Mare (Foro)	2.400	0,55
CH 69	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Tuffillo	280	0,52
CH 68	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in S. Giovanni Lipioni	381	0,52
CH 14	P	SR538 (ex SS538) "Marrucina"	adeguamenti e varianti dal casello A14 di Ortona al bivio per Poggiofiorito	6.000	0,51
TE 40	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Roseto (Cologna Spiaggia)	700	0,51
AQ 34	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Pescara	226	0,51
TE 47	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Penna S. Andrea	25	0,48
AQ 29	N	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	Realizzazione CTC sulla linea esistente: tratta Avezzano - Guidonia	32.000	0,47
CH 67	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Ortona (stazione FS)	293	0,46



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI					Kb
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 65	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Lanciano (nuova stazione FS)	35	0,46
CH 61	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Fossacesia	95	0,46
TE 44	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Alba Adriatica	415	0,46
CH 60	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Dogliola	446	0,46
CH 55	N	SFMR	Realizzazione mini metrò in Chieti (Chieti Scalo)	57.000	0,45
PE 37	P	Sistema filoviario nell'area metropolitana Chieti - Pescara	costruzione nuova tratta Pescara Stazione C.le – Aeroporto e Pescara Stazione C.le – Francavilla	21.200	0,45
CH 51	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio intermodale in Chieti (S.Filomena)	800	0,45
PE 14	P	Aeroporto d'Abruzzo	Messa a norma	9.850	0,43
PE 14 bis	P	Aeroporto di Pescara	Sistemazione area ed edifici Enti di Stato-Capitaneria di Porto	13.850	0,43
TE 21	P	SR491 (ex SS491) "di Isola del Gran Sasso"	Adeguamento: tratta Isola del Gran Sasso - Casello di Colledara	7.747	0,42
TE 48	P	Piattaforma logistica di Castellalto	Realizzazione di opere di rifunionalizzazione, adeguamento, completamento, potenziamento e collegamento alle viabilità principali	5.000	0,41
PE 30 bis	P	SP151 (ex SS151)	adeguamento tracciato: tratta Passo Cordone – Cappelle sul Tavo	24.000	0,41



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI					Kb
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
TE 45	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Roseto	389	0,41
AQ 19	P	SR (ex SS479) "Sannite"	variante di Scanno	32.537	0,39
CH 66	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Ortona (casello A14)	258	0,39
CH 64	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Lanciano (casello A14)	363	0,39
CH 62	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Francavilla al Mare	421	0,39
CH 57	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Casalbordino	571	0,39
CH 26	P	SP184 "Fondovalle Treste"	adeguamento e varianti	10.000	0,39
TE 3	P	SP2	adeguamento tratta S. Egidio - SS81 (loc. Villa Lempa)	700	0,35
CH 28	P	SP "Fondovalle Cena"	adeguamento tratta Monteodorisio – SP86 (ex SS86) "Istonia"	14.400	0,35
AQ 49	P	SS696 variante di Celano	Razionalizzazione	20.000	0,34
AQ 27	P	SP da denominare	raccordo tra la SS652 e la SS17 (presso Castel di Sangro)	7.000	0,32
AQ 31	P	SP22a "Circonfucense"	Potenziamento del raccordo anulare	26.625	0,26
AQ 13 bis	P	SR261 (ex SS261) "Subequana"	Tratta L'Aquila - Molina Aterno	70.000	0,24
TE 19	P	SR553 (ex SS553) "di Atri"	Adeguamento: tratta Madonna delle Grazie – Atri	3.000	0,23



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI				Kb	
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
PE 30	N	SP da denominare	Realizzazione asse di penetrazione Alanno - Pietranico - Corvara - Forca di Penne e suo collegamento con la SS153 in località di Capodacqua di Capestrano	8.131	0,18
CH 45	P	SP da denominare	raccordo stradale stazione di Lanciano - SS84	3.840	0,17
CH 27	P	SP162 "Carpineto Sinello - Castiglione Messer Marino"	adeguamento e varianti	12.510	0,16
AQ 24	P	Linea ferroviaria F.A.S. Fossacesia - Castel di Sangro	unificazione stazioni di Castel di Sangro con variante di tracciato	11.225	0,16
CH 18	P	SR263 (ex SS263) "Val di Foro"	variante Corpi Santi - Palena	66.000	0,15
CH 17	P	SR263 (ex SS263) "Val di Foro"	variante Civitella Messer Raimondo - Corpi Santi (Lotti 2 e 3)	23.760	0,15
CH 16	P	SR263 (ex SS263) "Val di Foro"	variante Fara San Martino - Civitella Messer Raimondo (lotto 1)	4.500	0,15
AQ 16	P	SP "Cappelle - Antrosano"	variante	800	0,09
PE 5	P	SP da denominare	realizzazione del collegamento dell'abitato di Tocco da Casauria con la SR5 (ex SS5)	1.549	0,08
AQ 14	P	SR584 (ex SS584) "di Lucoli"	SR ex SS5 bis e collegamento tra l'Altipiano delle Rocche e Campofelice	27.812	0,06
PE 30 ter	P	SP2	completamento "strada Lungofino"	4.500	0,05
AQ 4	P	SP103 "Paganica-Pescomaggiore"	variante di Filetto	6.240	0,02



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI				Kb	
Descrizione				Importo (€x1000)	
				fuzzy	
PE 6	P	SR602 (ex SS602) "Forca di Penne"	adeguamento e realizzazione varianti: tratta bivio per Vicoli - Ponterosso	6.197	0,01
PE 4	P	SP da denominare	Realizzazione del collegamento della SR602 con la SR5 (ex SS5) ed il casello A14 (loc. Dragonara)	6.714	0,00



D Realizzazione delle connessioni mancanti del sistema regionale e dei sistemi locali di trasporto con le infrastrutture dello S.N.I.T.

La tabella che segue evidenzia i primi dieci valori di efficacia complessiva fatta registrare dagli interventi che risultano particolarmente performanti, ai fini della realizzazione delle connessioni della rete di mobilità regionale con le infrastrutture afferenti al Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti.

Si è indicato con K_D l'efficacia complessiva ottenuta nel perseguimento della singola idea forza D.

In particolare, tra gli interventi di livello strategico sono distinguibili quelli che conseguono i primi dieci valori di efficacia esposti nella successiva tabella.

INTERVENTI STRATEGICI					Kd
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 46 bis	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	Adeguamento CTC: tratta Pescara-Sulmona	4.000	1,00
PE 15	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: raddoppio linea ferroviaria Pescara-Chieti	159.500	0,95
PE 16	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Manoppello	51.183	0,95
AQ 47	N	Linea ferroviaria RFI "Roma-Avezzano"	Realizzazione CTC sulla linea esistente e potenziamento per incroci contemporanei ed eliminazione rallentamenti	45.800	0,90
PE 36	N	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	Realizzazione sottopassi pedonali per incroci contemporanei: tratta Sulmona-Pescara	4.000	0,90
PE 17	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Scafa	40.681	0,88
PE 18	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Piano D'Orta - Torre De' Passeri - Tocco da Casauria	80.383	0,88

tomo3



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI				Kd	
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
PE 19	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Bussi sul Tirino	28.459	0,88
PE 20	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Popoli	62.988	0,88
AQ 23	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione RFI: variante Tagliacozzo - Vicovaro	108.481	0,87
TE 35	N	A14 "Adriatica"	Declassamento: tratta Città S. Angelo - Atri/Pineto	0	0,84
TE 36	N	A14 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Città S. Angelo - Atri/Pineto	360.000	0,84
CH 48	N	A14 "Adriatica"	Realizzazione nuovo tracciato tratta Vasto Nord/Vasto Sud	340.000	0,82
CH 47	N	A14 "Adriatica"	Declassamento: tratta Vasto Nord/Vasto Sud e raccordi con la viabilità ordinaria	30.000	0,82
AQ 21	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione RFI : variante di Pratola Peligna	20.940	0,82
AQ 22	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione RFI : variante Paterno – Celano – Bugnara	452.660	0,82
AQ 45	N	Linea ferroviaria RFI "L'Aquila-Tagliacozzo"	Realizzazione nuova linea ferroviaria di connessione della "Sulmona-Terni" con la "Roma-Pescara"	729.840	0,80
AQ 46	N	Linea ferroviaria RFI "L'Aquila-Sulmona"	Potenziamento per incroci contemporanei	6.000	0,80
AQ 28	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	potenziamento della linea esistente: tratta Avezzano-Guidonia	36.000	0,75
TE 14	P	SS80 racc. "Teramo – Mare"	Realizzazione SS80 racc. "Teramo – Mare": lotto 4 (Mosciano Stazione-SS. 16 Giulianova Lido)	44.000	0,73



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI					Kd
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 49 bis	N	SP ex SS656	Adeguamento dei raccordi autostradali Dragonara-Tricalle e Tricalle-Brecciarola	39.200	0,72
CH 49	N	SP da denominare	Realizzazione pedecollinare ("nuova teatina"): tratta Dragonara - variante SS16 (Pescara Sud)	87.360	0,72
CH 12	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	variante SS81 "Piceno Aprutina": tratta SR84 "Frentana" - SS652 "Fondovalle Sangro"	73.727	0,71
CH 11	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	variante SS81 "Piceno Aprutina": tratta Comino - innesto SR84 "Frenana"	77.105	0,71
CH 10	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	completamento SS81 "Piceno Aprutina": tratta Guardiagrele Est - S. Martino sulla Marrucina	22.770	0,71
TE 4	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Realizzazione tratta Castel di Lama – Garrufo	41.568	0,71
PE 26	N	A25 "Autostrada dei Parchi"	Realizzazione prolungamento: tratta A14 - SS16var.	100.000	0,71
AQ 12	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	variante Collepietro	48.720	0,70
AQ 12 bis	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	variante Collepietro - SS5 con connessione alla A25	55.000	0,70
AQ 30	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	adeguamento tratta Popoli – Pettorano sul Gizio	75.000	0,70
AQ 30 bis	N	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	realizzazione raddoppio tratta Popoli – Pettorano sul Gizio	109.440	0,70
CH 31	P	Linea ferroviaria RFI "Adriatica"	Realizzazione variante Ortona - Pescara (Pineta)	388.000	0,70
TE 41	P	A14 "Adriatica"	Realizzazione terza corsia: tratta Pineto - Giulianova	616.000	0,68



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI				Kd	
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
PE 3	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SS81 "Piceno Aprutina" e realizzazione varianti: tratta Penne – Passo Cordone	22.704	0,66
TE 7	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SS81: tratta SS150 - SP36	2.400	0,66
TE 9	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SR365: tratta SP36 – Bisenti	113.000	0,66
TE 10	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SS81: tratta SP31 - SP2b	4.505	0,66
TE 6 bis	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Realizzazione svincolo con la SS80 racc. "Teramo – Mare"	3.000	0,66
TE 9 bis	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SR365: tratta Bisenti - SS81	77.000	0,66
TE 9 ter	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SS81: tratta SR365 – SP31	5.312	0,66
CH 40 bis	P	Porto di Ortona	Realizzazione completamento avamposto (Accordo di Programma 30/01/2007)	36.500	0,65
AQ 20	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	Adeguamento bivio Roccacasale - Corfinio	5.979	0,63
CH 50	P	SS16 "Adriatica"	Raddoppio variante di Ortona	36.000	0,63
PE 22	P	Linea ferroviaria RFI "Adriatica"	variante di linea: shunt merci di Pescara	215.452	0,63
TE 37	P	A24 "Autostrada dei Parchi"	Riqualificazione connessione casello Basciano con SP150 (ex SS150) e SP491 (ex SS491).	12.000	0,63
PE 32 bis	N	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	potenziamento SS81 "Piceno Aprutina": tratta Elice - Chieti Scalo	96.000	0,62



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI				Kd	
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 30	N	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Realizzazione collegamento Ovest Fondovalle Sangro - Fondovalle Trigno	256.000	0,62
PE 24	N	A25 "Autostrada dei Parchi"	banalizzazione A25: tratta Alanno - innesto A14	120.000	0,61
PE 8	N	RA12 "asse attrezzato"	Realizzazione prolungamento: tratta Chieti (bivio S. Filomena) e Interporto CH-PE	6.000	0,60
CH 3	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta fondovalle Foro - variante di Ortona	150.000	0,59
TE 23	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Colonnella - Pineto (attuale casello A14)	177.600	0,59
AQ 5	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	adeguamento tratta dal confine regionale al km 27+000 (loc. Sassa)	19.550	0,59
AQ 17 bis	P	SS690 "Superstrada del Liri"	raddoppio (Avezzano - confine regionale)	474.000	0,57
AQ 25	P	Centro merci della Marsica	Completamento (DOCUP Abruzzo 2000-2006)	25.850	0,57
AQ 48	P	Aeroporto di Preturo	Potenziamento	4.000	0,56
CH 24	P	SS652 "Fondovalle Sangro"	Realizzazione variante di Quadri – Gamberale	153.500	0,56
CH 22	P	SS652 "Fondovalle Sangro"	Realizzazione variante al viadotto Barche	68.967	0,56
PE 29	P	RA12 "asse attrezzato"	Prolungamento in Pescara: tratta piazzale della Marina – lungomare Papa Giovanni XXIII	15.000	0,55



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI				Kd	
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 4	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta fondovalle Foro - variante di Ortona (con esclusione della tratta della variante in esercizio)	150.000	0,54
CH 2	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta S. Silvestro Spiaggia - Fondovalle Foro	255.000	0,54
PE 2	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta variante SS16 – Città S. Angelo	186.000	0,54
CH 25 bis	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta casello A14 Vasto Nord - Fondovalle Treste (compresa la variante all'abitato di S. Salvo)	150.000	0,52
TE 32	P	Linea ferroviaria RFI "Adriatica"	Realizzazione variante di linea: tratta Silvi - Martinsicuro	1.073.000	0,52
TE 1	P	SR259 (ex SS259) "Vibrata"	realizzazione varianti: tratta Garrufo - Svincolo A14 "Val Vibrata"	30.987	0,51
CH 30bis	N	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Realizzazione collegamento Est Fondovalle Sangro - Fondovalle Treste	220.000	0,51
TE 28	P	Porto di Giulianova	Completamento (APQ n° 14)	4.577	0,51
PE 11 bis	P	Porto di Pescara	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	0,51

tomo3



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI					Kd
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
TE 25	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Pineto (attuale casello A14) – Montesilvano (cimitero)	159.000	0,51
TE 26	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta Pineto (attuale casello A14) – Montesilvano (cimitero)	159.000	0,51
CH 38	P	Linea ferroviaria F.A.S.	Potenziamento Torino di Sangro - Piazzano di Atesa	1.200	0,50
CH 36	P	Linea ferroviaria F.A.S.	Riqualificazione tratta Ortona - Caldari	100	0,49
CH 5	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Ortona (Loc. S. Marco) – Fossacesia	79.200	0,48
CH 20	P	SP da denominare	Realizzazione tratta Lanciano - casello A14	31.200	0,48
PE 25	P	RA12 "asse attrezzato"	Realizzazione 3° corsia: tratta Dragonara - SS16 var	100.000	0,47
CH 25	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta casello A14 Vasto Nord - Fondovalle Treste (compresa la variante all'abitato di S. Salvo)	150.000	0,47
CH 8	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta Fossacesia - Vasto Nord	105.600	0,47
CH 7	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Fossacesia - Vasto Nord	105.600	0,47
CH 15	P	SR538 (ex SS538) "Marrucina"	adeguamento dal Bivo per Poggiofiorito a innesto SS81	20.085	0,47
PE 10	N	SR5 (ex SS5) "Tiburtina Valeria"	Realizzazione variante: tratta Popoli Nord - Popoli Sud.	60.000	0,45



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI				Kd	
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 6	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta Ortona (loc. S. Marco) – Fossacesia	100.200	0,45
TE 24	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta Colonnella - Pineto (attuale casello A14)	177.600	0,45
PE 28	N	SS602	Potenziamento a 4 corsie: tratta ponte di Villanova - SS16 var	68.160	0,45
TE 2	P	SR259 (ex SS259) "Vibrata"	Adeguamento e realizzazione di varianti: tratta S. Egidio – Garrufo	30.987	0,43
TE 17	P	SR150 (ex SS150) "Valle del Vomano"	adeguamento e realizzazione varianti: tratta Villa Vomano - Roseto degli Abruzzi	82.356	0,42
AQ 11	P	SS153 "della valle del Tirino"	adeguamento e varianti Navelli - Bussi A25	40.000	0,41
TE 27	P	Filovia "Val Vibrata"	Realizzazione filovia "Val Vibrata"	61.400	0,41
PE 1 bis	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante: nuovo svincolo di via Tirino	5.717	0,40
CH 39	P	Linea ferroviaria F.A.S.	Realizzazione tratta Lanciano - Val di Sangro	99.000	0,38
TE 16	P	SR150 (ex SS150) "Valle del Vomano"	adeguamento e realizzazione varianti: tratta Montorio al Vomano - Villa Vomano	10.329	0,36
AQ 32	N	SP17a	Miglioramento dell'accessibilità al Comune di Pescasseroli: raccordo con A25 "dei parchi"	96.226	0,35
CH 37	P	Linea ferroviaria F.A.S.	Riqualificazione tratta Archi - Villa S. Maria – Quadri - Castel di Sangro	50.300	0,34



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI					Kd
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
PE 27	N	SP44 "della Bonifica"	Realizzazione potenziamento a 4 corsie: tratta Rosciano (Stazione) – Villanova (SS81)	58.474	0,32
AQ 2	P	SR260 "Picente" (ex SS260)	completamento dorsale stradale interna: IV lotto (svincolo di Marana-Cavallari)	31.509	0,31
CH 21	P	SP da denominare	Realizzazione tratta Lanciano - SS652 Fondovalle Sangro	96.000	0,28
PE 31	N	SP1	Realizzazione 2° carreggiata: tratta Città S. Angelo – Marina di Città S. Angelo	40.800	0,22
PE 32	N	SP da denominare	Nuova viabilità di collegamento tra la variante alla SS16 ed i comuni di Montesilvano e Città S. Angelo	78.000	0,20

Seguono gli interventi di livello tattico distinguibili per i primi dieci valori di efficacia esposti nella successiva tabella.

INTERVENTI TATTICI					Kd
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
TE 22	P	SS81 "Piceno Aprutina"	Adeguamento: tratta Villa Lempa – Contrada la Cona	19.294	0,81
AQ 44	N	SFMR	Realizzazione prolungamento T.E. sulla Sulmona-Carpinone e nuova stazione di via di Porta Romana	4.100	0,77
CH 54	N	SFMR	Realizzazione percorso meccanizzato in S. Giovanni Teatino (Aeroporto)	2.500	0,77



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI					Kd
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 53	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio intermodale in S. Giovanni Teatino (Aeroporto)	1.200	0,77
PE 33	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Città Sant'Angelo	2.400	0,77
TE 29	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Mosciano S. Angelo	2.200	0,77
AQ 29	N	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	Realizzazione CTC sulla linea esistente: tratta Avezzano - Guidonia	32.000	0,75
TE 42	N	SFMR	Realizzazione ascensore obliquo in Teramo	2.800	0,72
TE 30	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Teramo	172	0,71
TE 38	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Colliermanesco	686	0,71
TE 43	N	SFMR	Realizzazione prolungamento della linea ferroviaria in Teramo	32.413	0,71
CH 52	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio intermodale in Francavilla al Mare (Foro)	2.400	0,71
AQ 40	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata in L'Aquila (bivio per Pianola)	800	0,70
AQ 42	N	SFMR	Realizzazione ascensore obliquo in L'Aquila	2.300	0,70
AQ 43	N	SFMR	Realizzazione ascensore obliquo in Sulmona	2.100	0,70
AQ 41	N	SFMR	Realizzazione nuove fermate in Avezzano e Oricola	4.800	0,70



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI					Kd
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 59	N	SFMR	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Chieti (Madonna delle Piane)	800	0,69
CH 46	N	SFMR	Realizzazione sottopassi sulla linea ferroviaria Roma - Pescara: tratta Chieti-Sulmona	2.100	0,66
TE 40	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Roseto (Cologna Spiaggia)	700	0,66
AQ 36	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Tione degli Abruzzi	38	0,65
AQ 36 bis	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Molina Aterno	96	0,65
PE 34	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Bussi (stazione)	150	0,65
CH 58	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Chieti (Chieti Scalo)	1.775	0,65
TE 46	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Mosciano S. Angelo	1.046	0,65
AQ 37	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in S.Pio delle Camere (SS17)	387	0,63
AQ 38	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Civitaretenga (SS17)	485	0,63
AQ 39	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Caporciano (SS17)	128	0,63
CH 67	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Ortona (stazione FS)	293	0,60
CH 65	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Lanciano (nuova stazione FS)	35	0,60



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI				Kd	
Descrizione				Importo (€x1000)	
				fuzzy	
CH 61	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Fossacesia	95	0,60
TE 44	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Alba Adriatica	415	0,60
CH 55	N	SFMR	Realizzazione mini metrò in Chieti (Chieti Scalo)	57.000	0,59
PE 37	P	Sistema filoviario nell'area metropolitana Chieti - Pescara	costruzione nuova tratta Pescara Stazione C.le – Aeroporto e Pescara Stazione C.le – Francavilla	21.200	0,59
CH 51	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio intermodale in Chieti (S.Filomena)	800	0,58
AQ 33	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Celano	440	0,58
AQ 35	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Pratola Peligna	136	0,58
PE 35	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Torre de' Passeri	150	0,58
PE 14	P	Aeroporto d'Abruzzo	Messa a norma	9.850	0,56
PE 14 bis	P	Aeroporto di Pescara	Sistemazione area ed edifici Enti di Stato-Capitaneria di Porto	13.850	0,56
CH 63	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Fresagrandinara	298	0,55
CH 56	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Atessa (Piazzano)	545	0,55



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI				Kd	
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
TE 48	P	Piattaforma logistica di Castellalto	Realizzazione di opere di rifunzionalizzazione, adeguamento, completamento, potenziamento e collegamento alle viabilità principali	5.000	0,53
TE 45	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Roseto	389	0,52
CH 69	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Tuffillo	280	0,50
CH 68	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in S. Giovanni Lipioni	381	0,50
CH 66	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Ortona (casello A14)	258	0,50
CH 64	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Lanciano (casello A14)	363	0,50
CH 62	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Francavilla al Mare	421	0,50
CH 57	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Casalbordino	571	0,50
CH 14	P	SR538 (ex SS538) "Marrucina"	adeguamenti e varianti dal casello A14 di Ortona al bivio per Poggiofiorito	6.000	0,50
AQ 34	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Pescina	226	0,49
TE 47	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Penna S. Andrea	25	0,46
CH 60	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Dogliola	446	0,45
TE 21	P	SR491 (ex SS491) "di Isola del Gran Sasso"	Adeguamento: tratta Isola del Gran Sasso - Casello di Colledara	7.747	0,33



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI					Kd
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
AQ 24	P	Linea ferroviaria F.A.S. Fossacesia - Castel di Sangro	unificazione stazioni di Castel di Sangro con variante di tracciato	11.225	0,32
AQ 27	P	SP da denominare	raccordo tra la SS652 e la SS17 (presso Castel di Sangro)	7.000	0,31
PE 30 bis	P	SP151 (ex SS151)	adeguamento tracciato: tratta Passo Cordone – Cappelle sul Tavo	24.000	0,30
TE 3	P	SP2	adeguamento tratta S. Egidio - SS81 (loc. Villa Lempa)	700	0,25
AQ 13 bis	P	SR261 (ex SS261) "Subequana"	Tratta L'Aquila - Molina Aterno	70.000	0,23
TE 19	P	SR553 (ex SS553) "di Atri"	Adeguamento: tratta Madonna delle Grazie – Atri	3.000	0,22
AQ 31	P	SP22a "Circonfucense"	Potenziamento del raccordo anulare	26.625	0,19
CH 26	P	SP184 "Fondovalle Treste"	adeguamento e varianti	10.000	0,19
CH 28	P	SP "Fondovalle Cena"	adeguamento tratta Monteodorisio – SP86 (ex SS86) "Istonia"	14.400	0,17
CH 45	P	SP da denominare	raccordo stradale stazione di Lanciano - SS84	3.840	0,16
PE 30 ter	P	SP2	completamento "strada Lungofino"	4.500	0,15
CH 18	P	SR263 (ex SS263) "Val di Foro"	variante Corpi Santi - Palena	66.000	0,14
CH 17	P	SR263 (ex SS263) "Val di Foro"	variante Civitella Messer Raimondo - Corpi Santi (Lotti 2 e 3)	23.760	0,14
CH 16	P	SR263 (ex SS263) "Val di Foro"	variante Fara San Martino - Civitella Messer Raimondo (lotto 1)	4.500	0,14



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI					Kd
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
PE 5	P	SP da denominare	realizzazione del collegamento dell'abitato di Tocco da Casauria con la SR5 (ex SS5)	1.549	0,12
AQ 16	P	SP "Cappelle – Antrosano"	variante	800	0,08
AQ 19	P	SR (ex SS479) "Sannite"	variante di Scanno	32.537	0,08
AQ 49	P	SS696 variante di Celano	Razionalizzazione	20.000	0,07
PE 30	N	SP da denominare	Realizzazione asse di penetrazione Alanno - Pietranico - Corvara - Forca di Penne e suo collegamento con la SS153 in località di Capodacqua di Capestrano	8.131	0,04
CH 27	P	SP162 "Carpineto Sinello - Castiglione Messer Marino"	adeguamento e varianti	12.510	0,04
AQ 14	P	SR584 (ex SS584) "di Lucoli"	SR ex SS5 bis e collegamento tra l'Altipiano delle Rocche e Campofelice	27.812	0,03
AQ 4	P	SP103 "Paganica-Pescomaggiore"	variante di Filetto	6.240	0,01
PE 6	P	SR602 (ex SS602) "Forca di Penne"	adeguamento e realizzazione varianti: tratta bivio per Vicoli - Ponterosso	6.197	0,00
PE 4	P	SP da denominare	Realizzazione del collegamento della SR602 con la SR5 (ex SS5) ed il casello A14 (loc. Dragonara)	6.714	0,00



G Sviluppo delle relazioni di traffico marittimo ed aereo

Le tabelle che seguono evidenziano i primi dieci valori di efficacia complessiva fatta registrare dagli interventi che risultano particolarmente performanti, ai fini dello sviluppo delle piattaforme logistiche diverse da quelle terrestri ai fini del potenziamento dei traffici marittimi ed aerei.

È con tutta evidenza che le priorità ricadano sugli interventi che incidono direttamente sulle piattaforme logistiche, peraltro ampiamente attesi anche dal DSR, che di seguito vengono elencati esplicitando i tempi di realizzazione secondo in due consueti livelli "tattico" (breve periodo) e "strategico" (medio-lungo).

Tuttavia, il miglioramento delle relazioni di mobilità e l'incremento di accessibilità, delle persone e delle merci, alle piattaforme logistiche marittime ed aeree viene perseguito anche attraverso l'organizzazione di un sistema di trasporto intermodale esteso a bacini di gravitazione o di origine degli spostamenti distribuiti sul territorio.

Si è indicato con K_G l'efficacia complessiva registrata nel perseguimento della singola idea forza G.

In particolare, tra gli interventi di livello strategico sono distinguibili quelli che conseguono i primi dieci valori di efficacia esposti nella successiva tabella.

INTERVENTI STRATEGICI					Kg
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 40 bis	P	Porto di Ortona	Realizzazione completamento avamposto (Accordo di Programma 30/01/2007)	36.500	0,84
AQ 48	P	Aereoporto di Preturo	Potenziamento	4.000	0,73
TE 28	P	Porto di Giulianova	Completamento (APQ n° 14)	4.577	0,66



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI				Kg	
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
PE 11 bis	P	Porto di Pescara	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	0,66
CH 46 bis	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	Adeguamento CTC: tratta Pescara-Sulmona	4.000	0,62
PE 15	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: raddoppio linea ferroviaria Pescara-Chieti	159.500	0,59
PE 16	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Manoppello	51.183	0,59
TE 14	P	SS80 racc. "Teramo – Mare"	Realizzazione SS80 racc. "Teramo – Mare": lotto 4 (Mosciano Stazione-SS. 16 Giulianova Lido)	44.000	0,57
AQ 47	N	Linea ferroviaria RFI "Roma-Avezzano"	Realizzazione CTC sulla linea esistente e potenziamento per incroci contemporanei ed eliminazione rallentamenti	45.800	0,56
PE 36	N	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	Realizzazione sottopassi pedonali per incroci contemporanei: tratta Sulmona-Pescara	4.000	0,56
PE 17	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Scafa	40.681	0,55
PE 18	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Piano D'Orta - Torre De' Passeri - Tocco da Casauria	80.383	0,55
PE 19	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Bussi sul Tirino	28.459	0,55



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI				Kg	
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
PE 20	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Popoli	62.988	0,55
AQ 23	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione RFI: variante Tagliacozzo - Vicovaro	108.481	0,54
TE 35	N	A14 "Adriatica"	Declassamento: tratta Città S. Angelo - Atri/Pineto	0	0,52
TE 36	N	A14 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Città S. Angelo - Atri/Pineto	360.000	0,52
CH 48	N	A14 "Adriatica"	Realizzazione nuovo tracciato tratta Vasto Nord/Vasto Sud	340.000	0,51
CH 47	N	A14 "Adriatica"	Declassamento: tratta Vasto Nord/Vasto Sud e raccordi con la viabilità ordinaria	30.000	0,51
AQ 21	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione RFI : variante di Pratola Peligna	20.940	0,51
AQ 22	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione RFI : variante Paterno – Celano – Bugnara	452.660	0,51
AQ 45	N	Linea ferroviaria RFI "L'Aquila-Tagliacozzo"	Realizzazione nuova linea ferroviaria di connessione della "Sulmona-Terni" con la "Roma-Pescara"	729.840	0,50
AQ 46	N	Linea ferroviaria RFI "L'Aquila-Sulmona"	Potenziamento per incroci contemporanei	6.000	0,50
PE 8	N	RA12 "asse attrezzato"	Realizzazione prolungamento: tratta Chieti (bivio S. Filomena) e Interporto CH-PE	6.000	0,47
AQ 28	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	potenziamento della linea esistente: tratta Avezzano-Guidonia	36.000	0,47
CH 49 bis	N	SP ex SS656	Adeguamento dei raccordi autostradali Dragonara-Tricalle e Tricalle-Brecciarola	39.200	0,45



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI				Kg	
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 49	N	SP da denominare	Realizzazione pedecollinare ("nuova teatina"): tratta Dragonara - variante SS16 (Pescara Sud)	87.360	0,45
PE 26	N	A25 "Autostrada dei Parchi"	Realizzazione prolungamento: tratta A14 - SS16var.	100.000	0,44
AQ 25	P	Centro merci della Marsica	Completamento (DOCUP Abruzzo 2000-2006)	25.850	0,44
CH 31	P	Linea ferroviaria RFI "Adriatica"	Realizzazione variante Ortona - Pescara (Pineta)	388.000	0,44
CH 24	P	SS652 "Fondovalle Sangro"	Realizzazione variante di Quadri – Gamberale	153.500	0,43
CH 22	P	SS652 "Fondovalle Sangro"	Realizzazione variante al viadotto Barche	68.967	0,43
PE 29	P	RA12 "asse attrezzato"	Prolungamento in Pescara: tratta piazzale della Marina – lungomare Papa Giovanni XXIII	15.000	0,43
TE 17	P	SR150 (ex SS150) "Valle del Vomano"	adeguamento e realizzazione varianti: tratta Villa Vomano - Roseto degli Abruzzi	82.356	0,43
TE 41	P	A14 "Adriatica"	Realizzazione terza corsia: tratta Pineto - Giulianova	616.000	0,43
TE 1	P	SR259 (ex SS259) "Vibrata"	realizzazione varianti: tratta Garrufo - Svincolo A14 "Val Vibrata"	30.987	0,40
CH 50	P	SS16 "Adriatica"	Raddoppio variante di Ortona	36.000	0,40
PE 22	P	Linea ferroviaria RFI "Adriatica"	variante di linea: shunt merci di Pescara	215.452	0,39
TE 37	P	A24 "Autostrada dei Parchi"	Riqualificazione connessione casello Basciano con SP150 (ex SS150) e SP491 (ex SS491).	12.000	0,39

tomo3



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI				Kg	
Descrizione				Importo (€x1000)	
				fuzzy	
PE 24	N	A25 "Autostrada dei Parchi"	banalizzazione A25: tratta Alanno - innesto A14	120.000	0,38
TE 16	P	SR150 (ex SS150) "Valle del Vomano"	adeguamento e realizzazione varianti: tratta Montorio al Vomano - Villa Vomano	10.329	0,38
CH 12	P	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	variante SS81 "Piceno Aprutina": tratta SR84 "Frentana" - SS652 "Fondovalle Sangro"	73.727	0,37
CH 11	P	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	variante SS81 "Piceno Aprutina": tratta Comino - innesto SR84 "Frenana"	77.105	0,37
CH 10	P	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	completamento SS81 "Piceno Aprutina": tratta Guardiagrele Est - S. Martino sulla Marrucina	22.770	0,37
TE 4	P	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	Realizzazione tratta Castel di Lama - Garrufo	41.568	0,37
PE 25	P	RA12 "asse attrezzato"	Realizzazione 3° corsia: tratta Dragonara - SS16 var	100.000	0,37
PE 28	N	SS602	Potenziamento a 4 corsie: tratta ponte di Villanova - SS16 var	68.160	0,35
PE 3	P	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	Adeguamento SS81 "Piceno Aprutina" e realizzazione varianti: tratta Penne - Passo Cordone	22.704	0,34
TE 7	P	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	Adeguamento SS81: tratta SS150 - SP36	2.400	0,34
TE 9	P	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	Adeguamento SR365: tratta SP36 - Bisenti	113.000	0,34
TE 10	P	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	Adeguamento SS81: tratta SP31 - SP2b	4.505	0,34
TE 6 bis	P	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	Realizzazione svincolo con la SS80 racc. "Teramo - Mare"	3.000	0,34



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI				Kg	
Descrizione			Importo (€x1000)	fuzzy	
TE 9 bis	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SR365: tratta Bisenti - SS81	77.000	0,34
TE 9 ter	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SS81: tratta SR365 – SP31	5.312	0,34
TE 2	P	SR259 (ex SS259) "Vibrata"	Adeguamento e realizzazione di varianti: tratta S. Egidio – Garrufo	30.987	0,33
TE 32	P	Linea ferroviaria RFI "Adriatica"	Realizzazione variante di linea: tratta Silvi - Martinsicuro	1.073.000	0,32
PE 32 bis	N	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	potenziamento SS81 "Piceno Aprutina": tratta Elice - Chieti Scalo	96.000	0,32
CH 30	N	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Realizzazione collegamento Ovest Fondovalle Sangro - Fondovalle Trigno	256.000	0,32
CH 3	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta fondovalle Foro - variante di Ortona	150.000	0,31
TE 23	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Colonnella - Pineto (attuale casello A14)	177.600	0,31
AQ 5	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	adeguamento tratta dal confine regionale al km 27+000 (loc. Sassa)	19.550	0,31
AQ 17 bis	P	SS690 "Superstrada del Liri"	raddoppio (Avezzano - confine regionale)	474.000	0,30
AQ 12	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	variante Collepietro	48.720	0,29
AQ 12 bis	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	variante Collepietro - SS5 con connessione alla A25	55.000	0,29
AQ 30	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	adeguamento tratta Popoli – Pettorano sul Gizio	75.000	0,29
AQ 30 bis	N	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	realizzazione raddoppio tratta Popoli – Pettorano sul Gizio	109.440	0,29

tomo3



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI				Kg	
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 4	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta fondovalle Foro - variante di Ortona (con esclusione della tratta della variante in esercizio)	150.000	0,28
CH 2	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta S. Silvestro Spiaggia - Fondovalle Foro	255.000	0,28
PE 2	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta variante SS16 – Città S. Angelo	186.000	0,28
CH 25 bis	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta casello A14 Vasto Nord - Fondovalle Treste (compresa la variante all'abitato di S. Salvo)	150.000	0,27
CH 30bis	N	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Realizzazione collegamento Est Fondovalle Sangro - Fondovalle Treste	220.000	0,27
TE 25	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Pineto (attuale casello A14) – Montesilvano (cimitero)	159.000	0,26
TE 26	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta Pineto (attuale casello A14) – Montesilvano (cimitero)	159.000	0,26
CH 5	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Ortona (Loc. S. Marco) – Fossacesia	79.200	0,25
CH 20	P	SP da denominare	Realizzazione tratta Lanciano - casello A14	31.200	0,25
AQ 20 Bis	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	adeguamento bivio (Roccacasale - Corfinio)	3.330	0,25

tomo3



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI				Kg	
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 25	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta casello A14 Vasto Nord - Fondovalle Treste (compresa la variante all'abitato di S. Salvo)	150.000	0,24
CH 8	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta Fossacesia - Vasto Nord	105.600	0,24
CH 7	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Fossacesia - Vasto Nord	105.600	0,24
CH 15	P	SR538 (ex SS538) "Marrucina"	adeguamento dal Bivo per Poggiofiorito a innesto SS81	20.085	0,24
PE 10	N	SR5 (ex SS5) "Tiburtina Valeria"	Realizzazione variante: tratta Popoli Nord - Popoli Sud.	60.000	0,24
CH 6	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta Ortona (loc. S. Marco) – Fossacesia	100.200	0,24
TE 24	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta Colonnella - Pineto (attuale casello A14)	177.600	0,24
PE 27	N	SP44 "della Bonifica"	Realizzazione potenziamento a 4 corsie: tratta Rosciano (Stazione) – Villanova (SS81)	58.474	0,22
AQ 11	P	SS153 "della valle del Tirino"	adeguamento e varianti Navelli - Bussi A25	40.000	0,21
TE 27	P	Filovia "Val Vibrata"	Realizzazione filovia "Val Vibrata"	61.400	0,21
PE 1 bis	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante: nuovo svincolo di via Tirino	5.717	0,21
CH 21	P	SP da denominare	Realizzazione tratta Lanciano - SS652 Fondovalle Sangro	96.000	0,20

tomo3



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI				Kg	
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 38	P	Linea ferroviaria F.A.S.	Potenziamento Torino di Sangro - Piazzano di Atesa	1.200	0,13
CH 36	P	Linea ferroviaria F.A.S.	Riqualificazione tratta Ortona - Caldari	100	0,13
AQ 2	P	SR260 "Picente" (ex SS260)	completamento dorsale stradale interna: IV lotto (svincolo di Marana-Cavallari)	31.509	0,11
CH 39	P	Linea ferroviaria F.A.S.	Realizzazione tratta Lanciano - Val di Sangro	99.000	0,10
AQ 32	N	SP17a	Miglioramento dell'accessibilità al Comune di Pescasseroli: raccordo con A25 "dei parchi"	96.226	0,09
CH 37	P	Linea ferroviaria F.A.S.	Riqualificazione tratta Archi - Villa S. Maria – Quadri - Castel di Sangro	50.300	0,09
PE 32	N	SP da denominare	Nuova viabilità di collegamento tra la variante alla SS16 ed i comuni di Montesilvano e Città S. Angelo	78.000	0,07
PE 31	N	SP1	Realizzazione 2° carreggiata: tratta Città S. Angelo – Marina di Città S. Angelo	40.800	0,06

Seguono gli interventi di livello tattico distinguibili per i primi dieci valori di efficacia esposti nella successiva tabella.

INTERVENTI TATTICI				Kg	
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 54	N	SFMR	Realizzazione percorso meccanizzato in S. Giovanni Teatino (Aeroporto)	2.500	1,00

tomo3



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI					Kg
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 53	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio intermodale in S. Giovanni Teatino (Aeroporto)	1.200	1,00
PE 33	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Città Sant'Angelo	2.400	0,99
TE 29	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Mosciano S. Angelo	2.200	0,99
TE 42	N	SFMR	Realizzazione ascensore obliquo in Teramo	2.800	0,93
TE 30	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Teramo	172	0,92
TE 38	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Colliermanesco	686	0,92
TE 43	N	SFMR	Realizzazione prolungamento della linea ferroviaria in Teramo	32.413	0,92
CH 52	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio intermodale in Francavilla al Mare (Foro)	2.400	0,92
CH 59	N	SFMR	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Chieti (Madonna delle Piane)	800	0,90
CH 46	N	SFMR	Realizzazione sottopassi sulla linea ferroviaria Roma - Pescara: tratta Chieti-Sulmona	2.100	0,85
TE 40	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Roseto (Cologna Spiaggia)	700	0,85



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI					Kg
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
AQ 44	N	SFMR	Realizzazione prolungamento T.E. sulla Sulmona-Carpinone e nuova stazione di via di Porta Romana	4.100	0,80
CH 55	N	SFMR	Realizzazione mini metro in Chieti (Chieti Scalo)	57.000	0,76
PE 37	P	Sistema filoviario nell'area metropolitana Chieti - Pescara	costruzione nuova tratta Pescara Stazione C.le – Aeroporto e Pescara Stazione C.le – Francavilla	21.200	0,76
CH 51	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio intermodale in Chieti (S.Filomena)	800	0,76
AQ 40	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata in L'Aquila (bivio per Pianola)	800	0,73
AQ 42	N	SFMR	Realizzazione ascensore obliquo in L'Aquila	2.300	0,73
AQ 43	N	SFMR	Realizzazione ascensore obliquo in Sulmona	2.100	0,73
PE 14	P	Aeroporto d'Abruzzo	Messa a norma	9.850	0,73
PE 14 bis	P	Aeroporto di Pescara	Sistemazione area ed edifici Enti di Stato-Capitaneria di Porto	13.850	0,73
AQ 41	N	SFMR	Realizzazione nuove fermate in Avezzano e Oricola	4.800	0,72
AQ 29	N	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	Realizzazione CTC sulla linea esistente: tratta Avezzano - Guidonia	32.000	0,47
TE 48	P	Piattaforma logistica di Castellalto	Realizzazione di opere di rifunzionalizzazione, adeguamento, completamento, potenziamento e collegamento alle viabilità principali	5.000	0,41



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI					Kg
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
TE 22	P	SS81 "Piceno Aprutina"	Adeguamento: tratta Villa Lempa – Contrada la Cona	19.294	0,34
CH 14	P	SR538 (ex SS538) "Marrucina"	adeguamenti e varianti dal casello A14 di Ortona al bivio per Poggiofiorito	6.000	0,26
AQ 24	P	Linea ferroviaria F.A.S. Fossacesia - Castel di Sangro	unificazione stazioni di Castel di Sangro con variante di tracciato	11.225	0,25
PE 30 bis	P	SP151 (ex SS151)	adeguamento tracciato: tratta Passo Cordone – Cappelle sul Tavo	24.000	0,21
CH 26	P	SP184 "Fondovalle Treste"	adeguamento e varianti	10.000	0,19
TE 3	P	SP2	adeguamento tratta S. Egidio - SS81 (loc. Villa Lempa)	700	0,18
CH 28	P	SP "Fondovalle Cena"	adeguamento tratta Monteodorisio – SP86 (ex SS86) "Istonia"	14.400	0,17
CH 45	P	SP da denominare	raccordo stradale stazione di Lanciano - SS84	3.840	0,17
AQ 36	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Tione degli Abruzzi	38	0,17
AQ 36 bis	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Molina Aterno	96	0,17
PE 34	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Bussi (stazione)	150	0,17
CH 58	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Chieti (Chieti Scalo)	1.775	0,17
TE 46	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Mosciano S. Angelo	1.046	0,17
AQ 37	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in S.Pio delle Camere (SS17)	387	0,16



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI				Kg	
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
AQ 38	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Civitaretenga (SS17)	485	0,16
AQ 39	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Caporciano (SS17)	128	0,16
AQ 27	P	SP da denominare	raccordo tra la SS652 e la SS17 (presso Castel di Sangro)	7.000	0,16
AQ 13 bis	P	SR261 (ex SS261) "Subequana"	Tratta L'Aquila - Molina Aterno	70.000	0,16
CH 67	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Ortona (stazione FS)	293	0,15
CH 65	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Lanciano (nuova stazione FS)	35	0,15
CH 61	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Fossacesia	95	0,15
TE 44	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Alba Adriatica	415	0,15
AQ 33	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Celano	440	0,15
AQ 35	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Pratola Peligna	136	0,15
PE 35	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Torre de' Passeri	150	0,15
CH 63	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Fresagrandinara	298	0,14
CH 56	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Atesa (Piazzano)	545	0,14
TE 45	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Roseto	389	0,14



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI					Kg
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 69	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Tufillo	280	0,13
CH 68	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in S. Giovanni Lipioni	381	0,13
CH 66	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Ortona (casello A14)	258	0,13
CH 64	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Lanciano (casello A14)	363	0,13
CH 62	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Francavilla al Mare	421	0,13
CH 57	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Casalbordino	571	0,13
AQ 34	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Pescina	226	0,13
TE 47	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Penna S. Andrea	25	0,12
CH 60	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Dogliola	446	0,12
PE 30 ter	P	SP2	completamento "strada Lungofino"	4.500	0,10
CH 18	P	SR263 (ex SS263) "Val di Foro"	variante Corpi Santi - Palena	66.000	0,10
CH 17	P	SR263 (ex SS263) "Val di Foro"	variante Civitella Messer Raimondo - Corpi Santi (Lotti 2 e 3)	23.760	0,10
CH 16	P	SR263 (ex SS263) "Val di Foro"	variante Fara San Martino - Civitella Messer Raimondo (lotto 1)	4.500	0,10
TE 21	P	SR491 (ex SS491) "di Isola del Gran Sasso"	Adeguamento: tratta Isola del Gran Sasso - Casello di Colledara	7.747	0,09



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI					Kg
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
AQ 19	P	SR (ex SS479) "Sannite"	variante di Scanno	32.537	0,08
TE 19	P	SR553 (ex SS553) "di Atri"	Adeguamento: tratta Madonna delle Grazie – Atri	3.000	0,08
AQ 49	P	SS696 variante di Celano	Razionalizzazione	20.000	0,07
AQ 31	P	SP22a "Circonfucense"	Potenziamento del raccordo anulare	26.625	0,07
PE 30	N	SP da denominare	Realizzazione asse di penetrazione Alanno - Pietranico - Corvara - Forca di Penne e suo collegamento con la SS153 in località di Capodacqua di Capestrano	8.131	0,05
AQ 16	P	SP "Cappelle – Antrosano"	variante	800	0,04
PE 5	P	SP da denominare	realizzazione del collegamento dell'abitato di Tocco da Casauria con la SR5 (ex SS5)	1.549	0,04
CH 27	P	SP162 "Carpineto Sinello - Castiglione Messer Marino"	adeguamento e varianti	12.510	0,04
AQ 14	P	SR584 (ex SS584) "di Lucoli"	SR ex SS5 bis e collegamento tra l'Altipiano delle Rocche e Campofelice	27.812	0,03
AQ 4	P	SP103 "Paganica- Pescomaggiore"	variante di Filetto	6.240	0,01
PE 6	P	SR602 (ex SS602) "Forca di Penne"	adeguamento e realizzazione varianti: tratta bivio per Vicoli - Ponterosso	6.197	0,00



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI				Kg	
Descrizione				Importo (€x1000)	
				fuzzy	
PE 4	P	SP da denominare	Realizzazione del collegamento della SR602 con la SR5 (ex SS5) ed il casello A14 (loc. Dragonara)	6.714	0,00



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

E+F+I Integrazione modale e tariffaria di tutti i sistemi di trasporto ed informatizzazione della gestione del TPL attraverso l'organizzazione del sistema ferroviario regionale, sia infrastrutturale e sia gestionale, 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 tabella che segue evidenzia i primi dieci valori di efficacia complessiva fatta registrare dagli interventi che risultano particolarmente performanti, ai fini della realizzazione di un sistema di trasporto integrato, sia dal punto di vista infrastrutturale che del servizio.

Si è indicato con K_{E+F+I} l'efficacia complessiva registrata nel perseguimento delle idee forza E, F e I.

In particolare, tra gli interventi di livello strategico sono distinguibili quelli che conseguono i primi dieci valori di efficacia esposti nella successiva tabella.

INTERVENTI STRATEGICI				Ke+Kf+Ki	
Descrizione			Importo (€x1000)	fuzzy	
AQ 47	N	Linea ferroviaria RFI "Roma-Avezzano"	Realizzazione CTC sulla linea esistente e potenziamento per incroci contemporanei ed eliminazione rallentamenti	45.800	0,84
PE 36	N	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	Realizzazione sottopassi pedonali per incroci contemporanei: tratta Sulmona-Pescara	4.000	0,84
AQ 45	N	Linea ferroviaria RFI "L'Aquila-Tagliacozzo"	Realizzazione nuova linea ferroviaria di connessione della "Sulmona-Terni" con la "Roma-Pescara"	729.840	0,75
AQ 46	N	Linea ferroviaria RFI "L'Aquila-Sulmona"	Potenziamento per incroci contemporanei	6.000	0,75
CH 46 bis	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	Adeguamento CTC: tratta Pescara-Sulmona	4.000	0,62

tomo3



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI				Ke+Kf+Ki	
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
PE 15	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: raddoppio linea ferroviaria Pescara-Chieti	159.500	0,59
PE 16	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Manoppello	51.183	0,59
PE 17	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Scafa	40.681	0,55
PE 18	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Piano D'Orta - Torre De' Passeri - Tocco da Casauria	80.383	0,55
PE 19	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Bussi sul Tirino	28.459	0,55
PE 20	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Popoli	62.988	0,55
AQ 23	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione RFI: variante Tagliacozzo - Vicovaro	108.481	0,54
AQ 21	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione RFI : variante di Pratola Peligna	20.940	0,51
AQ 22	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione RFI : variante Paterno – Celano – Bugnara	452.660	0,51
TE 14	P	SS80 racc. "Teramo – Mare"	Realizzazione SS80 racc. "Teramo – Mare": lotto 4 (Mosciano Stazione-SS. 16 Giulianova Lido)	44.000	0,48
AQ 28	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	potenziamento della linea esistente: tratta Avezzano-Guidonia	36.000	0,47
CH 31	P	Linea ferroviaria RFI "Adriatica"	Realizzazione variante Ortona - Pescara (Pineta)	388.000	0,44
CH 38	P	Linea ferroviaria F.A.S.	Potenziamento Torino di Sangro - Piazzano di Atesa	1.200	0,43
TE 35	N	A14 "Adriatica"	Declassamento: tratta Città S. Angelo - Atri/Pineto	0	0,41



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI					Ke+Kf+Ki
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
TE 36	N	A14 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Città S. Angelo - Atri/Pineto	360.000	0,41
PE 22	P	Linea ferroviaria RFI "Adriatica"	variante di linea: shunt merci di Pescara	215.452	0,39
AQ 30	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	adeguamento tratta Popoli – Pettorano sul Gizio	75.000	0,39
AQ 30 bis	N	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	realizzazione raddoppio tratta Popoli – Pettorano sul Gizio	109.440	0,39
CH 36	P	Linea ferroviaria F.A.S.	Riqualificazione tratta Ortona - Caldari	100	0,38
TE 1	P	SR259 (ex SS259) "Vibrata"	realizzazione varianti: tratta Garrufo - Svincolo A14 "Val Vibrata"	30.987	0,38
PE 8	N	RA12 "asse attrezzato"	Realizzazione prolungamento: tratta Chieti (bivio S. Filomena) e Interporto CH-PE	6.000	0,36
CH 3	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta fondovalle Foro - variante di Ortona	150.000	0,36
TE 23	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Colonnella - Pineto (attuale casello A14)	177.600	0,36
AQ 20	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	Adeguamento bivio Roccacasale - Corfinio	5.979	0,35
CH 49 bis	N	SP ex SS656	Adeguamento dei raccordi autostradali Dragonara-Tricalle e Tricalle-Brecciarola	39.200	0,35
CH 49	N	SP da denominare	Realizzazione pedecollinare ("nuova teatina"): tratta Dragonara - variante SS16 (Pescara Sud)	87.360	0,35



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI					Ke+Kf+Ki
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
TE 17	P	SR150 (ex SS150) "Valle del Vomano"	adeguamento e realizzazione varianti: tratta Villa Vomano - Roseto degli Abruzzi	82.356	0,34
CH 4	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta fondovalle Foro - variante di Ortona (con esclusione della tratta della variante in esercizio)	150.000	0,33
CH 2	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta S. Silvestro Spiaggia - Fondovalle Foro	255.000	0,33
PE 2	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta variante SS16 – Città S. Angelo	186.000	0,33
TE 32	P	Linea ferroviaria RFI "Adriatica"	Realizzazione variante di linea: tratta Silvi - Martinsicuro	1.073.000	0,32
TE 27	P	Filovia "Val Vibrata"	Realizzazione filovia "Val Vibrata"	61.400	0,32
CH 50	P	SS16 "Adriatica"	Raddoppio variante di Ortona	36.000	0,31
CH 39	P	Linea ferroviaria F.A.S.	Realizzazione tratta Lanciano - Val di Sangro	99.000	0,30
CH 5	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Ortona (Loc. S. Marco) – Fossacesia	79.200	0,29
CH 37	P	Linea ferroviaria F.A.S.	Riqualificazione tratta Archi - Villa S. Maria – Quadri - Castel di Sangro	50.300	0,29
PE 28	N	SS602	Potenziamento a 4 corsie: tratta ponte di Villanova - SS16 var	68.160	0,29



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI				Ke+Kf+Ki	
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
AQ 32	N	SP17a	Miglioramento dell'accessibilità al Comune di Pescasseroli: raccordo con A25 "dei parchi"	96.226	0,29
PE 25	P	RA12 "asse attrezzato"	Realizzazione 3° corsia: tratta Dragonara - SS16 var	100.000	0,28
CH 48	N	A14 "Adriatica"	Realizzazione nuovo tracciato tratta Vasto Nord/Vasto Sud	340.000	0,28
CH 47	N	A14 "Adriatica"	Declassamento: tratta Vasto Nord/Vasto Sud e raccordi con la viabilità ordinaria	30.000	0,28
CH 12	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	variante SS81 "Piceno Aprutina": tratta SR84 "Frentana" - SS652 "Fondovalle Sangro"	73.727	0,28
CH 11	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	variante SS81 "Piceno Aprutina": tratta Comino - innesto SR84 "Frenana"	77.105	0,28
CH 10	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	completamento SS81 "Piceno Aprutina": tratta Guardiagrele Est - S. Martino sulla Marrucina	22.770	0,28
TE 4	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Realizzazione tratta Castel di Lama – Garrufo	41.568	0,28
PE 3	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SS81 "Piceno Aprutina" e realizzazione varianti: tratta Penne – Passo Cordone	22.704	0,26
TE 7	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SS81: tratta SS150 - SP36	2.400	0,26
TE 9	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SR365: tratta SP36 – Bisenti	113.000	0,26
TE 10	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SS81: tratta SP31 - SP2b	4.505	0,26



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI				Ke+Kf+Ki	
Descrizione			Importo (€x1000)	fuzzy	
TE 6 bis	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Realizzazione svincolo con la SS80 racc. "Teramo – Mare"	3.000	0,26
TE 9 bis	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SR365: tratta Bisenti - SS81	77.000	0,26
TE 9 ter	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SS81: tratta SR365 – SP31	5.312	0,26
CH 40 bis	P	Porto di Ortona	Realizzazione completamento avamposto (Accordo di Programma 30/01/2007)	36.500	0,25
PE 32 bis	N	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	potenziamento SS81 "Piceno Aprutina": tratta Elice - Chieti Scalo	96.000	0,24
TE 41	P	A14 "Adriatica"	Realizzazione terza corsia: tratta Pineto - Giulianova	616.000	0,24
CH 25 bis	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta casello A14 Vasto Nord - Fondovalle Treste (compresa la variante all'abitato di S. Salvo)	150.000	0,23
AQ 25	P	Centro merci della Marsica	Completamento (DOCUP Abruzzo 2000-2006)	25.850	0,22
AQ 48	P	Aeroporto di Preturo	Potenziamento	4.000	0,22
TE 37	P	A24 "Autostrada dei Parchi"	Riqualificazione connessione casello Basciano con SP150 (ex SS150) e SP491 (ex SS491).	12.000	0,22
CH 30	N	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Realizzazione collegamento Ovest Fondovalle Sangro - Fondovalle Trigno	256.000	0,21
TE 16	P	SR150 (ex SS150) "Valle del Vomano"	adeguamento e realizzazione varianti: tratta Montorio al Vomano - Villa Vomano	10.329	0,21



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI					Ke+Kf+Ki
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
AQ 5	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	adeguamento tratta dal confine regionale al km 27+000 (loc. Sassa)	19.550	0,20
CH 25	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta casello A14 Vasto Nord - Fondovalle Treste (compresa la variante all'abitato di S. Salvo)	150.000	0,20
CH 8	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta Fossacesia - Vasto Nord	105.600	0,20
CH 7	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Fossacesia - Vasto Nord	105.600	0,20
TE 28	P	Porto di Giulianova	Completamento (APQ n° 14)	4.577	0,20
CH 30bis	N	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	Realizzazione collegamento Est Fondovalle Sangro - Fondovalle Treste	220.000	0,20
AQ 12	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	variante Collepietro	48.720	0,19
AQ 12 bis	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	variante Collepietro - SS5 con connessione alla A25	55.000	0,19
CH 15	P	SR538 (ex SS538) "Marrucina"	adeguamento dal Bivo per Poggiofiorito a innesto SS81	20.085	0,18
PE 11 bis	P	Porto di Pescara	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	0,18
PE 26	N	A25 "Autostrada dei Parchi"	Realizzazione prolungamento: tratta A14 - SS16var.	100.000	0,17

tomo3



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI					Ke+Kf+Ki
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 24	P	SS652 "Fondovalle Sangro"	Realizzazione variante di Quadri – Gamberale	153.500	0,17
CH 22	P	SS652 "Fondovalle Sangro"	Realizzazione variante al viadotto Barche	68.967	0,17
TE 2	P	SR259 (ex SS259) "Vibrata"	Adeguamento e realizzazione di varianti: tratta S. Egidio – Garrufo	30.987	0,17
CH 21	P	SP da denominare	Realizzazione tratta Lanciano - SS652 Fondovalle Sangro	96.000	0,16
PE 32	N	SP da denominare	Nuova viabilità di collegamento tra la variante alla SS16 ed i comuni di Montesilvano e Città S. Angelo	78.000	0,16
PE 31	N	SP1	Realizzazione 2° carreggiata: tratta Città S. Angelo – Marina di Città S. Angelo	40.800	0,16
AQ 2	P	SR260 "Picente" (ex SS260)	completamento dorsale stradale interna: IV lotto (svincolo di Marana-Cavallari)	31.509	0,16
PE 24	N	A25 "Autostrada dei Parchi"	banalizzazione A25: tratta Alanno - innesto A14	120.000	0,15
AQ 17 bis	P	SS690 "Superstrada del Liri"	raddoppio (Avezzano - confine regionale)	474.000	0,15
PE 29	P	RA12 "asse attrezzato"	Prolungamento in Pescara: tratta piazzale della Marina – lungomare Papa Giovanni XXIII	15.000	0,14
TE 25	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Pineto (attuale casello A14) – Montesilvano (cimitero)	159.000	0,13
TE 26	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta Pineto (attuale casello A14) – Montesilvano (cimitero)	159.000	0,13



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI					Ke+Kf+Ki
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
AQ 11	P	SS153 "della valle del Tirino"	adeguamento e varianti Navelli - Bussi A25	40.000	0,12
CH 20	P	SP da denominare	Realizzazione tratta Lanciano - casello A14	31.200	0,12
PE 10	N	SR5 (ex SS5) "Tiburtina Valeria"	Realizzazione variante: tratta Popoli Nord - Popoli Sud.	60.000	0,12
CH 6	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta Ortona (loc. S. Marco) – Fossacesia	100.200	0,12
TE 24	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta Colonnella - Pineto (attuale casello A14)	177.600	0,12
PE 27	N	SP44 "della Bonifica"	Realizzazione potenziamento a 4 corsie: tratta Rosciano (Stazione) – Villanova (SS81)	58.474	0,11
PE 1 bis	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante: nuovo svincolo di via Tirino	5.717	0,10

Seguono gli interventi di livello tattico distinguibili per i primi dieci valori di efficacia esposti nella successiva tabella.

INTERVENTI TATTICI					Ke+Kf+Ki
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 54	N	SFMR	Realizzazione percorso meccanizzato in S. Giovanni Teatino (Aeroporto)	2.500	1,00
CH 53	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio intermodale in S. Giovanni Teatino (Aeroporto)	1.200	1,00



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI					Ke+Kf+Ki
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
AQ 44	N	SFMR	Realizzazione prolungamento T.E. sulla Sulmona-Carpinone e nuova stazione di via di Porta Romana	4.100	0,97
PE 33	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Città Sant'Angelo	2.400	0,96
TE 29	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Mosciano S. Angelo	2.200	0,96
TE 42	N	SFMR	Realizzazione ascensore obliquo in Teramo	2.800	0,93
AQ 40	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata in L'Aquila (bivio per Pianola)	800	0,91
AQ 42	N	SFMR	Realizzazione ascensore obliquo in L'Aquila	2.300	0,91
AQ 43	N	SFMR	Realizzazione ascensore obliquo in Sulmona	2.100	0,91
CH 59	N	SFMR	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Chieti (Madonna delle Piane)	800	0,90
TE 30	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Teramo	172	0,89
TE 38	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Colleranesco	686	0,89
TE 43	N	SFMR	Realizzazione prolungamento della linea ferroviaria in Teramo	32.413	0,89
CH 52	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio intermodale in Francavilla al Mare (Foro)	2.400	0,89
AQ 41	N	SFMR	Realizzazione nuove fermate in Avezzano e Oricola	4.800	0,87

tomo3



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI					Ke+Kf+Ki
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 46	N	SFMR	Realizzazione sottopassi sulla linea ferroviaria Roma - Pescara: tratta Chieti-Sulmona	2.100	0,83
TE 40	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Roseto (Cologna Spiaggia)	700	0,83
AQ 36	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Tione degli Abruzzi	38	0,82
AQ 36 bis	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Molina Aterno	96	0,82
PE 34	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Bussi (stazione)	150	0,82
CH 58	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Chieti (Chieti Scalo)	1.775	0,82
TE 46	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Mosciano S. Angelo	1.046	0,82
CH 55	N	SFMR	Realizzazione mini metrò in Chieti (Chieti Scalo)	57.000	0,76
PE 37	P	Sistema filoviario nell'area metropolitana Chieti - Pescara	costruzione nuova tratta Pescara Stazione C.le – Aeroporto e Pescara Stazione C.le – Francavilla	21.200	0,76
CH 67	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Ortona (stazione FS)	293	0,75
CH 65	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Lanciano (nuova stazione FS)	35	0,75
CH 61	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Fossacesia	95	0,75
TE 44	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Alba Adriatica	415	0,75



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI					Ke+Kf+Ki
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 51	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio intermodale in Chieti (S.Filomena)	800	0,73
AQ 37	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in S.Pio delle Camere (SS17)	387	0,66
AQ 38	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Civitaretenga (SS17)	485	0,66
AQ 39	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Caporciano (SS17)	128	0,66
AQ 34	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Pescara	226	0,61
AQ 33	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Celano	440	0,60
AQ 35	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Pratola Peligna	136	0,60
PE 35	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Torre de' Passeri	150	0,60
CH 63	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Fresagrandinara	298	0,58
CH 56	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Atesa (Piazzano)	545	0,58
TE 45	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Roseto	389	0,54
CH 69	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Tuffillo	280	0,52
CH 68	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in S. Giovanni Lipioni	381	0,52
CH 66	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Ortona (casello A14)	258	0,52



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI					Ke+Kf+Ki
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 64	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Lanciano (casello A14)	363	0,52
CH 62	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Francavilla al Mare	421	0,52
CH 57	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Casalbordino	571	0,52
TE 47	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Penna S. Andrea	25	0,48
AQ 29	N	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	Realizzazione CTC sulla linea esistente: tratta Avezzano - Guidonia	32.000	0,47
CH 60	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Dogliola	446	0,46
CH 14	P	SR538 (ex SS538) "Marrucina"	adeguamenti e varianti dal casello A14 di Ortona al bivio per Poggiofiorito	6.000	0,37
AQ 24	P	Linea ferroviaria F.A.S. Fossacesia - Castel di Sangro	unificazione stazioni di Castel di Sangro con variante di tracciato	11.225	0,27
TE 22	P	SS81 "Piceno Aprutina"	Adeguamento: tratta Villa Lempa – Contrada la Cona	19.294	0,25
AQ 13 bis	P	SR261 (ex SS261) "Subequana"	Tratta L'Aquila - Molina Aterno	70.000	0,23
PE 14	P	Aeroporto d'Abruzzo	Messa a norma	9.850	0,22
PE 14 bis	P	Aeroporto di Pescara	Sistemazione area ed edifici Enti di Stato-Capitaneria di Porto	13.850	0,22
AQ 31	P	SP22a "Circonfucense"	Potenziamento del raccordo anulare	26.625	0,18



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI				Ke+Kf+Ki	
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
TE 48	P	Piattaforma logistica di Castellalto	Realizzazione di opere di rifunionalizzazione, adeguamento, completamento, potenziamento e collegamento alle viabilità principali	5.000	0,18
PE 30 bis	P	SP151 (ex SS151)	adeguamento tracciato: tratta Passo Cordone – Cappelle sul Tavo	24.000	0,15
AQ 27	P	SP da denominare	raccordo tra la SS652 e la SS17 (presso Castel di Sangro)	7.000	0,15
CH 26	P	SP184 "Fondovalle Treste"	adeguamento e varianti	10.000	0,15
AQ 19	P	SR (ex SS479) "Sannite"	variante di Scanno	32.537	0,14
CH 28	P	SP "Fondovalle Cena"	adeguamento tratta Monteodorisio – SP86 (ex SS86) "Istonia"	14.400	0,13
TE 21	P	SR491 (ex SS491) "di Isola del Gran Sasso"	Adeguamento: tratta Isola del Gran Sasso - Casello di Colledara	7.747	0,13
CH 45	P	SP da denominare	raccordo stradale stazione di Lanciano - SS84	3.840	0,13
AQ 49	P	SS696 variante di Celano	Razionalizzazione	20.000	0,13
TE 3	P	SP2	adeguamento tratta S. Egidio - SS81 (loc. Villa Lempa)	700	0,12
TE 19	P	SR553 (ex SS553) "di Atri"	Adeguamento: tratta Madonna delle Grazie – Atri	3.000	0,09
PE 5	P	SP da denominare	realizzazione del collegamento dell'abitato di Tocco da Casauria con la SR5 (ex SS5)	1.549	0,08
PE 30 ter	P	SP2	completamento "strada Lungofino"	4.500	0,08



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI					Ke+Kf+Ki
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 18	P	SR263 (ex SS263) "Val di Foro"	variante Corpi Santi - Palena	66.000	0,07
CH 17	P	SR263 (ex SS263) "Val di Foro"	variante Civitella Messer Raimondo - Corpi Santi (Lotti 2 e 3)	23.760	0,07
CH 16	P	SR263 (ex SS263) "Val di Foro"	variante Fara San Martino - Civitella Messer Raimondo (lotto 1)	4.500	0,07
AQ 16	P	SP "Cappelle – Antrosano"	variante	800	0,06
CH 27	P	SP162 "Carpineto Sinello - Castiglione Messer Marino"	adeguamento e varianti	12.510	0,06
PE 30	N	SP da denominare	Realizzazione asse di penetrazione Alanno - Pietranico - Corvara - Forca di Penne e suo collegamento con la SS153 in località di Capodacqua di Capestrano	8.131	0,06
AQ 14	P	SR584 (ex SS584) "di Lucoli"	SR ex SS5 bis e collegamento tra l'Altipiano delle Rocche e Campofelice	27.812	0,05
AQ 4	P	SP103 "Paganica-Pescomaggiore"	variante di Filetto	6.240	0,02
PE 6	P	SR602 (ex SS602) "Forca di Penne"	adeguamento e realizzazione varianti: tratta bivio per Vicoli - Ponterosso	6.197	0,01
PE 4	P	SP da denominare	Realizzazione del collegamento della SR602 con la SR5 (ex SS5) ed il casello A14 (loc. Dragonara)	6.714	0,00



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

H+J Razionalizzazione e 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.

La tabella che segue evidenzia i primi dieci valori di efficacia complessiva fatta registrare dagli interventi che risultano particolarmente performanti, ai fini del trasporto merci.

Si è indicato con K_{H+J} l'efficacia complessiva ottenuta nel perseguimento delle idee forza H e J.

In particolare, tra gli interventi di livello strategico sono distinguibili quelli che conseguono i primi dieci valori di efficacia esposti nella successiva tabella.

INTERVENTI STRATEGICI					K_h+K_j
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 40 bis	P	Porto di Ortona	Realizzazione completamento avamposto (Accordo di Programma 30/01/2007)	36.500	0,88
CH 46 bis	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	Adeguamento CTC: tratta Pescara-Sulmona	4.000	0,79
AQ 25	P	Centro merci della Marsica	Completamento (DOCUP Abruzzo 2000-2006)	25.850	0,77
PE 15	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: raddoppio linea ferroviaria Pescara-Chieti	159.500	0,76
PE 16	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Manoppello	51.183	0,76
AQ 48	P	Aeroporto di Preturo	Potenziamento	4.000	0,76
AQ 47	N	Linea ferroviaria RFI "Roma-Avezzano"	Realizzazione CTC sulla linea esistente	45.800	0,71
PE 36	N	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	Realizzazione sottopassi pedonali per incroci contemporanei: tratta Sulmona-Pescara	4.000	0,71

tomo3



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI				Kh+Kj	
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
PE 17	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Scafa	40.681	0,70
PE 18	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Piano D'Orta - Torre De' Passeri - Tocco da Casauria	80.383	0,70
PE 19	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Bussi sul Tirino	28.459	0,70
PE 20	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione di linea: variante di Popoli	62.988	0,70
TE 28	P	Porto di Giulianova	Completamento (APQ n° 14)	4.577	0,69
PE 11 bis	P	Porto di Pescara	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	0,69
AQ 23	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione RFI: variante Tagliacozzo - Vicovaro	108.481	0,69
TE 35	N	A14 "Adriatica"	Declassamento: tratta Città S. Angelo - Atri/Pineto	0	0,66
TE 36	N	A14 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Città S. Angelo - Atri/Pineto	360.000	0,66
TE 14	P	SS80 racc. "Teramo - Mare"	Realizzazione SS80 racc. "Teramo - Mare": lotto 4 (Mosciano Stazione-SS. 16 Giulianova Lido)	44.000	0,66
AQ 21	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione RFI : variante di Pratola Peligna	20.940	0,65
AQ 22	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	velocizzazione RFI : variante Paterno - Celano - Bugnara	452.660	0,65

tomo3



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI					Kh+Kj
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 48	N	A14 "Adriatica"	Realizzazione nuovo tracciato tratta Vasto Nord/Vasto Sud	340.000	0,65
CH 47	N	A14 "Adriatica"	Declassamento: tratta Vasto Nord/Vasto Sud e raccordi con la viabilità ordinaria	30.000	0,65
AQ 45	N	Linea ferroviaria RFI "L'Aquila-Tagliacozzo"	Realizzazione nuova linea ferroviaria di connessione della "Sulmona-Terni" con la "Roma-Pescara"	729.840	0,64
AQ 46	N	Linea ferroviaria RFI "L'Aquila-Sulmona"	Potenziamento per incroci contemporanei	6.000	0,64
AQ 28	P	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	potenziamento della linea esistente: tratta Avezzano-Guidonia	36.000	0,60
AQ 17 bis	P	SS690 "Superstrada del Liri"	raddoppio (Avezzano - confine regionale)	474.000	0,56
PE 26	N	A25 "Autostrada dei Parchi"	Realizzazione prolungamento: tratta A14 - SS16var.	100.000	0,56
CH 31	P	Linea ferroviaria RFI "Adriatica"	Realizzazione variante Ortona - Pescara (Pineta)	388.000	0,56
TE 41	P	A14 "Adriatica"	Realizzazione terza corsia: tratta Pineto - Giulianova	616.000	0,54
PE 8	N	RA12 "asse attrezzato"	Realizzazione prolungamento: tratta Chieti (bivio S. Filomena) e Interporto CH-PE	6.000	0,54
CH 3	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta fondovalle Foro - variante di Ortona	150.000	0,53
TE 23	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Colonnella - Pineto (attuale casello A14)	177.600	0,53
CH 50	P	SS16 "Adriatica"	Raddoppio variante di Ortona	36.000	0,50



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI					Kh+Kj
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
PE 29	P	RA12 "asse attrezzato"	Prolungamento in Pescara: tratta piazzale della Marina – lungomare Papa Giovanni XXIII	15.000	0,50
PE 22	P	Linea ferroviaria RFI "Adriatica"	variante di linea: shunt merci di Pescara	215.452	0,50
TE 37	P	A24 "Autostrada dei Parchi"	Riqualificazione connessione casello Basciano con SP150 (ex SS150) e SP491 (ex SS491).	12.000	0,50
CH 4	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta fondovalle Foro - variante di Ortona (con esclusione della tratta della variante in esercizio)	150.000	0,49
CH 2	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta S. Silvestro Spiaggia - Fondovalle Foro	255.000	0,49
PE 2	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta variante SS16 – Città S. Angelo	186.000	0,49
PE 24	N	A25 "Autostrada dei Parchi"	banalizzazione A25: tratta Alanno - innesto A14	120.000	0,49
CH 25 bis	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta casello A14 Vasto Nord - Fondovalle Treste (compresa la variante all'abitato di S. Salvo)	150.000	0,47
TE 25	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Pineto (attuale casello A14) – Montesilvano (cimitero)	159.000	0,46



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI				Kh+Kj	
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
TE 26	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta Pineto (attuale casello A14) – Montesilvano (cimitero)	159.000	0,46
TE 17	P	SR150 (ex SS150) "Valle del Vomano"	adeguamento e realizzazione varianti: tratta Villa Vomano - Roseto degli Abruzzi	82.356	0,45
CH 5	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Ortona (Loc. S. Marco) – Fossacesia	79.200	0,44
PE 25	P	RA12 "asse attrezzato"	Realizzazione 3° corsia: tratta Dragonara - SS16 var	100.000	0,42
CH 25	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta casello A14 Vasto Nord - Fondovalle Treste (compresa la variante all'abitato di S. Salvo)	150.000	0,42
CH 8	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta Fossacesia - Vasto Nord	105.600	0,42
CH 7	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Fossacesia - Vasto Nord	105.600	0,42
TE 32	P	Linea ferroviaria RFI "Adriatica"	Realizzazione variante di linea: tratta Silvi - Martinsicuro	1.073.000	0,41
CH 6	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta Ortona (loc. S. Marco) – Fossacesia	100.200	0,41
TE 24	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta Colonnella - Pineto (attuale casello A14)	177.600	0,41
CH 24	P	SS652 "Fondovalle Sangro"	Realizzazione variante di Quadri – Gamberale	153.500	0,40



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI					Kh+Kj
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 22	P	SS652 "Fondovalle Sangro"	Realizzazione variante al viadotto Barche	68.967	0,40
TE 16	P	SR150 (ex SS150) "Valle del Vomano"	adeguamento e realizzazione varianti: tratta Montorio al Vomano - Villa Vomano	10.329	0,39
CH 12	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	variante SS81 "Piceno Aprutina": tratta SR84 "Frentana" - SS652 "Fondovalle Sangro"	73.727	0,39
CH 11	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	variante SS81 "Piceno Aprutina": tratta Comino - innesto SR84 "Frenana"	77.105	0,39
CH 10	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	completamento SS81 "Piceno Aprutina": tratta Guardiagrele Est - S. Martino sulla Marrucina	22.770	0,39
TE 4	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Realizzazione tratta Castel di Lama – Garrufo	41.568	0,39
PE 10	N	SR5 (ex SS5) "Tiburtina Valeria"	Realizzazione variante: tratta Popoli Nord - Popoli Sud.	60.000	0,37
CH 49 bis	N	SP ex SS656	Adeguamento dei raccordi autostradali Dragonara-Tricalle e Tricalle-Brecciarola	39.200	0,36
CH 49	N	SP da denominare	Realizzazione pedecollinare ("nuova teatina"): tratta Dragonara - variante SS16 (Pescara Sud)	87.360	0,36
PE 1 bis	P	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante: nuovo svincolo di via Tirino	5.717	0,36
PE 3	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SS81 "Piceno Aprutina" e realizzazione varianti: tratta Penne – Passo Cordone	22.704	0,36
TE 7	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SS81: tratta SS150 - SP36	2.400	0,36



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI				Kh+Kj	
Descrizione				Importo (€x1000)	
				fuzzy	
TE 9	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SR365: tratta SP36 – Bisenti	113.000	0,36
TE 10	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SS81: tratta SP31 - SP2b	4.505	0,36
TE 6 bis	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Realizzazione svincolo con la SS80 racc. "Teramo – Mare"	3.000	0,36
TE 9 bis	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SR365: tratta Bisenti - SS81	77.000	0,36
TE 9 ter	P	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Adeguamento SS81: tratta SR365 – SP31	5.312	0,36
PE 27	N	SP44 "della Bonifica"	Realizzazione potenziamento a 4 corsie: tratta Rosciano (Stazione) – Villanova (SS81)	58.474	0,35
PE 32 bis	N	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	potenziamento SS81 "Piceno Aprutina": tratta Elice - Chieti Scalo	96.000	0,34
CH 30	N	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Realizzazione collegamento Ovest Fondovalle Sangro - Fondovalle Trigno	256.000	0,33
TE 1	P	SR259 (ex SS259) "Vibrata"	realizzazione varianti: tratta Garrufo - Svincolo A14 "Val Vibrata"	30.987	0,32
AQ 5	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	adeguamento tratta dal confine regionale al km 27+000 (loc. Sassa)	19.550	0,32
CH 38	P	Linea ferroviaria F.A.S.	Potenziamento Torino di Sangro - Piazzano di Atessa	1.200	0,32
CH 36	P	Linea ferroviaria F.A.S.	Riqualificazione tratta Ortona - Caldari	100	0,31
AQ 12	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	variante	48.720	0,30
AQ 12 bis	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	variante Collepietro - SS5 con connessione alla A25	55.000	0,30

tomo3



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI				Kh+Kj	
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
AQ 30	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	adeguamento tratta Popoli – Pettorano sul Gizio	75.000	0,30
AQ 30 bis	N	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	realizzazione raddoppio tratta Popoli – Pettorano sul Gizio	109.440	0,30
PE 28	N	SS602	Potenziamento a 4 corsie: tratta ponte di Villanova - SS16 var	68.160	0,28
CH 30bis	N	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Realizzazione collegamento Est Fondovalle Sangro - Fondovalle Treste	220.000	0,28
AQ 20	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	Adeguamento bivio Roccacasale - Corfinio	5.979	0,28
TE 2	P	SR259 (ex SS259) "Vibrata"	Adeguamento e realizzazione di varianti: tratta S. Egidio – Garrufo	30.987	0,27
CH 39	P	Linea ferroviaria F.A.S.	Realizzazione tratta Lanciano - Val di Sangro	99.000	0,24
CH 37	P	Linea ferroviaria F.A.S.	Riqualificazione tratta Archi - Villa S. Maria – Quadri - Castel di Sangro	50.300	0,21
CH 15	P	SR538 (ex SS538) "Marrucina"	adeguamento dal Bivo per Poggiofiorito a innesto SS81	20.085	0,21
AQ 11	P	SS153 "della valle del Tirino"	adeguamento e varianti Navelli - Bussi A25	40.000	0,19
TE 27	P	Filovia "Val Vibrata"	Realizzazione filovia "Val Vibrata"	61.400	0,18
AQ 32	N	SP17a	Miglioramento dell'accessibilità al Comune di Pescasseroli: raccordo con A25 "dei parchi"	96.226	0,16
CH 20	P	SP da denominare	Realizzazione tratta Lanciano - casello A14	31.200	0,13



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI STRATEGICI					Kh+Kj
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
PE 32	N	SP da denominare	Nuova viabilità di collegamento tra la variante alla SS16 ed i comuni di Montesilvano e Città S. Angelo	78.000	0,12
AQ 2	P	SR260 "Picente" (ex SS260)	completamento dorsale stradale interna: IV lotto (svincolo di Marana-Cavallari)	31.509	0,11
CH 21	P	SP da denominare	Realizzazione tratta Lanciano - SS652 Fondovalle Sangro	96.000	0,10
PE 31	N	SP1	Realizzazione 2° carreggiata: tratta Città S. Angelo – Marina di Città S. Angelo	40.800	0,06

Seguono gli interventi di livello tattico distinguibili per i primi dieci valori di efficacia ed esposti nella successiva tabella. La gran parte di essi è costituita da interventi che privilegiano lo sviluppo della telematica in quanto gli interventi di sviluppo delle infrastrutture logistiche afferiscono al livello strategico del PRIT (ed i pochi interventi da realizzarsi nel breve periodo sono già in via di realizzazione).

INTERVENTI TATTICI					Kh+Kj
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
PE 14	P	Aeroporto d'Abruzzo	Messa a norma	9.850	0,76
PE 14 bis	P	Aeroporto di Pescara	Sistemazione area ed edifici Enti di Stato-Capitaneria di Porto	13.850	0,76
TE 48	P	Piattaforma logistica di Castellalto	Realizzazione di opere di rifunionalizzazione, adeguamento, completamento, potenziamento e collegamento alle viabilità principali	5.000	0,72



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI					Kh+Kj
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
AQ 29	N	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	Realizzazione CTC sulla linea esistente: tratta Avezzano - Guidonia	32.000	0,60
AQ 44	N	SFMR	Realizzazione prolungamento T.E. sulla Sulmona-Carpinone e nuova stazione di via di Porta Romana	4.100	0,42
CH 54	N	SFMR	Realizzazione percorso meccanizzato in S. Giovanni Teatino (Aeroporto)	2.500	0,42
CH 53	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio intermodale in S. Giovanni Teatino (Aeroporto)	1.200	0,42
PE 33	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Città Sant'Angelo	2.400	0,41
TE 29	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Mosciano S. Angelo	2.200	0,41
TE 42	N	SFMR	Realizzazione ascensore obliquo in Teramo	2.800	0,39
TE 30	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Teramo	172	0,39
TE 38	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Colliermanesco	686	0,39
TE 43	N	SFMR	Realizzazione prolungamento della linea ferroviaria in Teramo	32.413	0,39
CH 52	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio intermodale in Francavilla al Mare (Foro)	2.400	0,39
AQ 40	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata in L'Aquila (bivio per Pianola)	800	0,38



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI					Kh+Kj
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
AQ 42	N	SFMR	Realizzazione ascensore obliquo in L'Aquila	2.300	0,38
AQ 43	N	SFMR	Realizzazione ascensore obliquo in Sulmona	2.100	0,38
AQ 41	N	SFMR	Realizzazione nuove fermate in Avezzano e Oricola	4.800	0,38
CH 59	N	SFMR	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Chieti (Madonna delle Piane)	800	0,38
CH 46	N	SFMR	Realizzazione sottopassi sulla linea ferroviaria Roma - Pescara: tratta Chieti-Sulmona	2.100	0,36
TE 40	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Roseto (Cologna Spiaggia)	700	0,36
AQ 36	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Tione degli Abruzzi	38	0,35
AQ 36 bis	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Molina Aterno	96	0,35
PE 34	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Bussi (stazione)	150	0,35
CH 58	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Chieti (Chieti Scalo)	1.775	0,35
TE 46	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Mosciano S. Angelo	1.046	0,35
AQ 37	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in S.Pio delle Camere (SS17)	387	0,34
AQ 38	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Civitaretenga (SS17)	485	0,34



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI				Kh+Kj	
Descrizione				Importo (€x1000)	
				fuzzy	
AQ 39	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Caporciano (SS17)	128	0,34
CH 67	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Ortona (stazione FS)	293	0,32
CH 65	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Lanciano (nuova stazione FS)	35	0,32
CH 61	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Fossacesia	95	0,32
TE 44	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Alba Adriatica	415	0,32
CH 55	N	SFMR	Realizzazione mini metrò in Chieti (Chieti Scalo)	57.000	0,32
PE 37	P	Sistema filoviario nell'area metropolitana Chieti - Pescara	costruzione nuova tratta Pescara Stazione C.le – Aeroporto e Pescara Stazione C.le – Francavilla	21.200	0,32
CH 51	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio intermodale in Chieti (S.Filomena)	800	0,31
AQ 33	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Celano	440	0,31
AQ 35	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Pratola Peligna	136	0,31
PE 35	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Torre de' Passeri	150	0,31
CH 63	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Fresagrandinara	298	0,30
CH 56	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Atesa (Piazzano)	545	0,30



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI					Kh+Kj
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
TE 22	P	SS81 "Piceno Aprutina"	Adeguamento: tratta Villa Lempa – Contrada la Cona	19.294	0,29
TE 45	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Roseto	389	0,28
CH 69	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Tuffillo	280	0,27
CH 68	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in S. Giovanni Lipioni	381	0,27
CH 66	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Ortona (casello A14)	258	0,27
CH 64	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Lanciano (casello A14)	363	0,27
CH 62	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Francavilla al Mare	421	0,27
CH 57	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Casalbordino	571	0,27
AQ 34	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Pescara	226	0,26
TE 47	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Penna S. Andrea	25	0,25
CH 60	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Dogliola	446	0,24
CH 14	P	SR538 (ex SS538) "Marrucina"	adeguamenti e varianti dal casello A14 di Ortona al bivio per Poggiofiorito	6.000	0,22
AQ 24	P	Linea ferroviaria F.A.S. Fossacesia - Castel di Sangro	unificazione stazioni di Castel di Sangro con variante di tracciato	11.225	0,20
CH 26	P	SP184 "Fondovalle Treste"	adeguamento e varianti	10.000	0,17



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI				Kh+Kj	
Descrizione				Importo (€x1000)	fuzzy
CH 28	P	SP "Fondovalle Cena"	adeguamento tratta Monteodorisio – SP86 (ex SS86) "Istonia"	14.400	0,15
AQ 31	P	SP22a "Circonfucense"	Potenziamento del raccordo anulare	26.625	0,11
PE 30 bis	P	SP151 (ex SS151)	adeguamento tracciato: tratta Passo Cordone – Cappelle sul Tavo	24.000	0,11
TE 3	P	SP2	adeguamento tratta S. Egidio - SS81 (loc. Villa Lempa)	700	0,09
TE 21	P	SR491 (ex SS491) "di Isola del Gran Sasso"	Adeguamento: tratta Isola del Gran Sasso - Casello di Colledara	7.747	0,09
CH 45	P	SP da denominare	raccordo stradale stazione di Lanciano - SS84	3.840	0,09
AQ 27	P	SP da denominare	raccordo tra la SS652 e la SS17 (presso Castel di Sangro)	7.000	0,08
AQ 13 bis	P	SR261 (ex SS261) "Subequana"	Tratta L'Aquila - Molina Aterno	70.000	0,08
AQ 19	P	SR (ex SS479) "Sannite"	variante di Scanno	32.537	0,08
TE 19	P	SR553 (ex SS553) "di Atri"	Adeguamento: tratta Madonna delle Grazie – Atri	3.000	0,08
AQ 16	P	SP "Cappelle – Antrosano"	variante	800	0,07
AQ 49	P	SS696 variante di Celano	Razionalizzazione	20.000	0,07
PE 30 ter	P	SP2	completamento "strada Lungofino"	4.500	0,05
CH 18	P	SR263 (ex SS263) "Val di Foro"	variante Corpi Santi - Palena	66.000	0,05
CH 17	P	SR263 (ex SS263) "Val di Foro"	variante Civitella Messer Raimondo - Corpi Santi (Lotti 2 e 3)	23.760	0,05

tomo3



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

INTERVENTI TATTICI				Kh+Kj
Descrizione			Importo (€x1000)	fuzzy
CH 16	P	SR263 (ex SS263) "Val di Foro"	variante Fara San Martino - Civitella Messer Raimondo (lotto 1) 4.500	0,05
PE 30	N	SP da denominare	Realizzazione asse di penetrazione Alanno - Pietranico - Corvara - Forca di Penne e suo collegamento con la SS153 in località di Capodacqua di Capestrano 8.131	0,05
PE 5	P	SP da denominare	realizzazione del collegamento dell'abitato di Tocco da Casauria con la SR5 (ex SS5) 1.549	0,04
CH 27	P	SP162 "Carpineto Sinello - Castiglione Messer Marino"	adeguamento e varianti 12.510	0,04
AQ 14	P	SR584 (ex SS584) "di Lucoli"	SR ex SS5 bis e collegamento tra l'Altipiano delle Rocche e Campofelice 27.812	0,03
AQ 4	P	SP103 "Paganica-Pescomaggiore"	variante di Filetto 6.240	0,01
PE 6	P	SR602 (ex SS602) "Forca di Penne"	adeguamento e realizzazione varianti: tratta bivio per Vicoli - Ponterosso 6.197	0,00
PE 4	P	SP da denominare	Realizzazione del collegamento della SR602 con la SR5 (ex SS5) ed il casello A14 (loc. Dragonara) 6.714	0,00



A valle di tali risultati resta fermo l'assunto che tale modello di analisi costituisca uno strumento di supporto alla decisione, verificabile e ripercorribile nella sua costruzione, e non un procedimento deterministico.

3.4. IL METODO DELLA OTTIMIZZAZIONE VINCOLATA

Come già accennato nel paragrafo introduttivo, scenderemo ora più in dettaglio sull'approccio seguito di supporto alla valutazione e selezione del set di investimenti di cui si propone la realizzazione, investimenti scelti nell'ambito del paniere più ampio di opere progettate, così come ampiamente descritte in precedenza.

Diversi possono essere i sistemi e le tecniche da utilizzare per il supporto alle decisioni.

Tra queste, il più comune strumento utilizzato è l'analisi costi-benefici, una procedura che, per quanto largamente diffusa all'interno delle pratiche delle P.A., soffre, però, di una serie di pesanti limiti teorici, soprattutto nel caso in cui essa venga utilizzata per effettuare un "ranking" e, quindi, una selezione di investimenti alternativi⁵.

Partendo da tali assunti, le tecniche "multicriteriali" prendono in esame i diversi impatti degli investimenti nelle loro dimensioni originarie ed hanno per scopo quello di individuare le strategie (o pacchetti di investimenti) che realizzano un soddisfacente compromesso tra gli obiettivi considerati come rilevanti dai gruppi interessati, a vario titolo, dall'investimento.

Con le analisi multicriteriali, dunque, è possibile effettuare valutazioni di alternative in presenza di una molteplicità di criteri ed eterogeneità di effetti, nell'assunto che gli effetti

⁵ Tra i principali limiti vanno ricordati i seguenti:

- gli impatti degli investimenti, benefici e costi, per poter essere inclusi nell'analisi devono essere trasformati in un'unica dimensione, quella monetaria, anche se spesso essi non sono monetizzabili, o lo sono solo approssimativamente. Questo fatto comporta che benefici e costi di tipo non monetario rischiano di non essere inclusi correttamente nell'analisi (basti pensare all'impatto di un investimento stradale sull'ambiente, sulla accessibilità ai poli, sul funzionamento della rete stradale nel suo complesso – come si fa ad assegnare un valore monetario a queste grandezze?);
- per la stima degli effetti degli investimenti che "non passano attraverso il mercato", i cosiddetti effetti "intangibili" o "incommensurabili", occorre ricorrere a complessi prezzi ombra, indicatori del valore sociale, che rendono l'analisi poco trasparente al decisore politico e, spesso, arbitraria;
- la valutazione delle alternative avviene rispetto ad un solo criterio decisionale ed un solo obiettivo comune: il benessere sociale come aggregazione del benessere dei singoli individui. Viene, al contrario, trascurata qualsiasi considerazione sulla distribuzione degli effetti dell'investimento, visto che gli indicatori aggregati (VAN e TIR) non illustrano la ripartizione dei costi e dei benefici generati tra i soggetti che, a vario titolo, risultano coinvolti dall'investimento stesso.
- Il ranking delle alternative effettuato con il metodo del VAN non permette di tenere in considerazione una serie di vincoli fondamentali per le scelte finali, come per esempio il vincolo di bilancio oppure quello relativo al conseguimento, minimo o massimo, di un certo impatto economico-sociale che si intende perseguire con l'investimento.



stessi non debbano essere necessariamente trasformati in termini monetari. In altre parole, le analisi multicriteriali permettono di prendere in considerazione gli effetti degli investimenti nelle loro più appropriate dimensioni, riconoscendone esplicitamente la multidimensionalità⁶. Nell'ambito della vasta gamma delle tecniche multicriteriali, nella presente analisi si è ritenuto opportuno utilizzare il metodo della "ottimizzazione vincolata" (limiting constraints method), in base al quale il problema decisionale multiobiettivo e multidimensionale può essere trasformato in un problema di ottimizzazione vincolata monobiettivo e risolto mediante le tecniche di programmazione matematica a variabili binarie. Una operazione di trasformazione del genere può essere fatta scegliendo, tra i tanti perseguiti, uno specifico obiettivo che si intende massimizzare o minimizzare, e considerando gli altri obiettivi come dei vincoli discrezionali, target, imposti dal decisore, il cui livello di conseguimento, minimo o massimo, debba essere rispettato.

Nel caso del PRIT della regione Abruzzo, ciascuna alternativa d'investimento può essere descritta in maniera sufficientemente omogenea da una batteria di indicatori, quantitativi e qualitativi, quali quelli riportati nelle tabelle del precedente capitolo "Analisi di Coerenza", che rappresentano gli impatti sui possibili obiettivi che il decisore potrebbe considerare rilevanti.

A ciascuno di questi indicatori può essere associato un obiettivo di massimizzazione o di minimizzazione a seconda che esprima un "beneficio" o un "costo".

A questo punto, il problema decisionale, sebbene multiobiettivo e multidimensionale, può essere formulato in termini di ottimizzazione monobiettivo, scegliendo uno specifico obiettivo che si intende massimizzare o minimizzare, nel rispetto di vincoli sul livello di conseguimento degli altri obiettivi.

Il modello di supporto alle decisioni per il PRIT Abruzzo

Nei successivi paragrafi è descritta la metodologia utilizzata per la selezione degli interventi **stradali inclusi nel PRIT dell'Abruzzo, nonché i principali risultati ottenuti in seguito alla implementazione ed iterazione del modello di ottimizzazione vincolata.**

Nell'ambito del processo analitico che ha guidato il PRIT nella lettura del territorio regionale, i principali caratteri insediativi ed economici dell'Abruzzo, sono stati riconosciuti nei cosiddetti

⁶ Ciò non esclude che all'interno di approcci multicriteriali possano essere utilmente impiegati sia gli indicatori sintetici dell'ACB che molte altre informazioni complementari generate all'interno di detta analisi.



Ambienti Insediativi Locali. Gli 11 A.I.L. individuati sono stati raggruppati in 4 Macrocategorie in cui confluiscono i vari progetti stradali, inclusi nel PRIT dell'Abruzzo, sulla base dell'area regionale all'interno della quale si potrebbero esplicitare i principali effetti trasportistici derivanti dalla realizzazione di ciascun intervento:

- A.I.L. Centro-Settentrionali
- A.I.L. Centro-Meridionali
- **A.I.L. "Costa pescarese e teatina" e "Valle del Pescara"**
- A.I.L. Appenninici

Sebbene tutti gli interventi facciano parte di uno stesso network stradale, per cui la loro realizzazione potrebbe produrre effetti anche in aree differenti da quelle in cui essi sono localizzati, per comodità di analisi si è supposto che detti effetti esterni siano poco significativi per cui possono essere trascurati; di conseguenza, si è assunto che il funzionamento di ciascun sottosistema regionale sia indipendente da quello di tutti gli altri. In questa maniera è stato possibile assumere che gli effetti trasportistici derivanti dalla **costruzione o dall'up-grading** di una nuova infrastruttura stradale ricadano solamente **all'interno del sottosistema direttamente interessato e non si riflettano anche all'esterno di esso.**

Dagli studi trasportistici effettuati, inoltre, è stato messo in evidenza che la realizzazione di un singolo intervento elementare, oppure la realizzazione di interventi legati (es. un intervento più interno ed un altro più costiero), potrebbe non sortire gli effetti desiderati di **risoluzione delle criticità dell'area; al contrario, solo la realizzazione congiunta di più interventi interrelati e sinergici (d'ora in poi "configurazioni"), può contribuire alla risoluzione delle problematiche del contesto localizzativo.** Oltre a ciò, dagli studi trasportistici è emerso il fatto che non avrebbe senso realizzare più di una configurazione per sottosistema, poiché ciascuna di esse rappresenta una possibile soluzione di una stessa criticità.

La tabella riprodotta di seguito ("Configurazioni di Progetto"), riporta per ciascun sottosistema regionale, le varie "configurazioni" progettuali proposte nonché le tratte stradali di cui si compone ciascuna di esse. Per ogni tratta stradale, inoltre, è riportato un codice identificativo, la sua denominazione, lo stato di attuazione (N - intervento proposto dal PRIT; P - intervento programmato; R - intervento entrato in realizzazione durante l'elaborazione del PRIT), la tipologia di strada (A – autostrade; B - strade extraurbane principali; C - strade extraurbane secondarie) e la lunghezza espressa in km.

tomo3



PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI
REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

A.I.L.	Configurazioni	Interventi	Descrizione	Stato	Tipo	Lunghezza	
				N-P-R	A-B-C	km	
A.I.L. Centro - Settentrionali	CS1	TE35	A14 "Adriatica"	Declassamento: tratta Città S. Angelo - Atri/Pineto	N	A	21,0
		TE36	A14 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Città S. Angelo - Atri/Pineto	N	A	18,0
		TE23	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Colonnella - Pineto (attuale casello A14)	N	C1	36,4
		TE24	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato: tratta Colonnella - Pineto (attuale casello A14)	N	C1	36,4
		TE14	SS80 racc. "Teramo - Mare"	Realizzazione SS80 racc. "Teramo - Mare": lotto 4 (Mosciano Stazione-SS. 16 Giulianova Lido)	P	C1	6,2
		Totale					118,0
	CS2	TE35	A14 "Adriatica"	Declassamento: tratta Città S. Angelo - Atri/Pineto	N	A	21,0
		TE36	A14 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Città S. Angelo - Atri/Pineto	N	A	18,0
		TE23	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Colonnella - Pineto (attuale casello A14)	N	C1	36,4
		TE14	SS80 racc. "Teramo - Mare"	Realizzazione SS80 racc. "Teramo - Mare": lotto 4 (Mosciano Stazione-SS. 16 Giulianova Lido)	P	C1	6,2
		Totale					81,6
	CS3	TE35	A14 "Adriatica"	Declassamento: tratta Città S. Angelo - Atri/Pineto	N	A	21,0
		TE36	A14 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Città S. Angelo - Atri/Pineto	N	A	18,0
		TE23Sud	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Mosciano st. - Pineto (attuale casello A14)	N	C1	15,7
		TE14	SS80 racc. "Teramo - Mare"	Realizzazione SS80 racc. "Teramo - Mare": lotto 4 (Mosciano Stazione-SS. 16 Giulianova Lido)	P	C1	6,2
		TE04	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	Realizzazione tratta Castel di Lama - Garrufo	P	C1	8,7
		TE05	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	Realizzazione tratta Garrufo - S. Anna con adeguamento SP3	R	C1	9,6
		Totale					79,2
	CS4	TE35	A14 "Adriatica"	Declassamento: tratta Città S. Angelo - Atri/Pineto	N	A	21,0
		TE36	A14 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Città S. Angelo - Atri/Pineto	N	A	18,0
		TE23Nord	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Colonnella - Mosciano St. (attuale casello A14)	N	C1	20,6
		TE24Nord	SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio di tracciato: tratta Colonnella - Mosciano St. (attuale casello A14)	N	C1	20,6
		TE14	SS80 racc. "Teramo - Mare"	Realizzazione SS80 racc. "Teramo - Mare": lotto 4 (Mosciano Stazione-SS. 16 Giulianova Lido)	P	C1	6,2
		TE41	A14 "Adriatica"	Realizzazione terza corsia: tratta Pineto - Giulianova	P	A	13,5
		Totale					100,0
	CS5	TE35	A14 "Adriatica"	Declassamento: tratta Città S. Angelo - Atri/Pineto	N	A	21,0
		TE36	A14 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Città S. Angelo - Atri/Pineto	N	A	18,0
TE41		A14 "Adriatica"	Realizzazione terza corsia: tratta Pineto - Giulianova	P	A	13,5	
TE04		"Pedemontana Abruzzo - Marche"	Realizzazione tratta Castel di Lama - Garrufo	P	C1	8,7	
TE05		"Pedemontana Abruzzo - Marche"	Realizzazione tratta Garrufo - S. Anna con adeguamento SP3	R	C1	9,6	
	Totale					70,8	
CS6	TE35	A14 "Adriatica"	Declassamento: tratta Città S. Angelo - Atri/Pineto	N	A	21,0	
	TE36	A14 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Città S. Angelo - Atri/Pineto	N	A	18,0	
	TE41	A14 "Adriatica"	Realizzazione terza corsia: tratta Pineto - Giulianova	P	A	13,5	
	TE04	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	Realizzazione tratta Castel di Lama - Garrufo	P	C1	8,7	
	TE05	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	Realizzazione tratta Garrufo - S. Anna con adeguamento SP3	R	C1	9,6	
	TE23Nord	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Colonnella - Mosciano St. (attuale casello A14)	N	C1	20,6	
	TE14	SS80 racc. "Teramo - Mare"	Realizzazione SS80 racc. "Teramo - Mare": lotto 4 (Mosciano Stazione-SS. 16 Giulianova Lido)	P	C1	6,2	
	Totale					97,7	
CH47	A14 "Adriatica"	Declassamento della A14(Vasto Nord - Vasto Sud)	N	A		17,3	

Configurazioni di progetto degli Ambienti Insediativi Locali Centro - Settentrionali



PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI
REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

A.I.L. Centro-Meridionali	Configurazioni	Interventi	Descrizione	Stato		Lunghezza km
				N-P-R	A-B-C	
CM1	CH47	A14 "Adriatica"	Declassamento della A14(Vasto Nord – Vasto Sud)	N	A	17,3
	CH48	A14 "Adriatica"	Nuovo tracciato della A14 tratta Vasto Nord/Vasto Sud	N	A	14,7
	Totale					32,0
CM2	CH10	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Completamento SS81 "Piceno Aprutina": tratta Guardiagrele Est - S. Martino sulla Marrucina	P	C1	4,8
	CH12	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Variante SS81 "Piceno Aprutina": tratta SR84 "Frentana" - SS652 "Fondovalle Sangro"	P	C1	8,5
	CH30	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Collegamento Fondovalle Sangro - Fondovalle Trigno: Tracciato Ovest	N	C1	23,9
	Totale					37,2
CM3	CH10	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Completamento SS81 "Piceno Aprutina": tratta Guardiagrele Est - S. Martino sulla Marrucina	P	C1	4,8
	CH12	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Variante SS81 "Piceno Aprutina": tratta SR84 "Frentana" - SS652 "Fondovalle Sangro"	P	C1	8,5
	CH30bis	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Collegamento Fondovalle Sangro - Fondovalle Treste: Tracciato Est	N	C1	23,9
	Totale					37,2
CM4	CH10	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Completamento SS81 "Piceno Aprutina": tratta Guardiagrele Est - S. Martino sulla Marrucina	P	C1	4,8
	CH12	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Variante SS81 "Piceno Aprutina": tratta SR84 "Frentana" - SS652 "Fondovalle Sangro"	P	C1	8,5
	CH30	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Collegamento Fondovalle Sangro - Fondovalle Trigno: Tracciato Ovest	N	C1	23,9
	CH47	A14 "Adriatica"	Declassamento della A14(Vasto Nord – Vasto Sud)	N	A	17,3
	CH48	A14 "Adriatica"	Nuovo tracciato della A14 tratta Vasto Nord/Vasto Sud	N	A	14,7
	Totale					69,1
CM5	CH10	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Completamento SS81 "Piceno Aprutina": tratta Guardiagrele Est - S. Martino sulla Marrucina	P	C1	4,8
	CH12	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Variante SS81 "Piceno Aprutina": tratta SR84 "Frentana" - SS652 "Fondovalle Sangro"	P	C1	8,5
	CH30bis	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Collegamento Fondovalle Sangro - Fondovalle Treste: Tracciato Est	N	C1	23,9
	CH47	A14 "Adriatica"	Declassamento della A14(Vasto Nord – Vasto Sud)	N	A	17,3
	CH48	A14 "Adriatica"	Nuovo tracciato della A14 tratta Vasto Nord/Vasto Sud	N	A	14,7
	Totale					69,1

Configurazioni di progetto degli Ambienti Insediativi Locali Centro - Meridionali

A.I.L.	Configurazioni	Interventi	Descrizione	Stato		Lunghezza km	
				N-P-R	A-B-C		
"Costa pescarese e teatina" e "Valle del Pescara"	VP1	PE25	RA12 "asse attrezzato"	Realizzazione 3ª corsia RA12 "asse attrezzato": tratta Dragonara - SS16 var	P	A	8,5
		PE27	SP44 "della Bonifica"	Potenziamento a 4 corsie SP44 "della Bonifica": tratta Rosciano (Stazione) – Villanova (SS81)	N	B	8,1
		Totale					16,6
	VP2	PE27	SP44 "della Bonifica"	Potenziamento a 4 corsie SP44 "della Bonifica": tratta Rosciano (Stazione) – Villanova (SS81)	N	B	8,1
		PE28	SS602	Potenziamento a 4 corsie SS602: tratta ponte di Villanova - SS16 var	N	B	3,9
		CH49	SP da denominare	Realizzazione pedecollinare tratta Dragonara - variante SS16 (Pescara Sud)	N	C1	9,0
		Totale					21,0
	VP3	PE24	A25 "Autostrada dei Parchi"	Banalizzazione A25: tratta Alanno - innEsto A14	N	A	8,0
		PE26	A25 "Autostrada dei Parchi"	Realizzazione prolungamento A25 "Autostrada dei Parchi": tratta A14 - SS16var.	N	A	5,5
		Totale					13,5
	VP4	PE25	RA12 "asse attrezzato"	Realizzazione 3ª corsia RA12 "asse attrezzato": tratta Dragonara - SS16 var	P	A	8,5
		Totale					8,5
	VP5	PE28	SS602	Potenziamento a 4 corsie SS602: tratta ponte di Villanova - SS16 var	N	B	3,9
		CH49	SP da denominare	Realizzazione pedecollinare tratta Dragonara - variante SS16 (Pescara Sud)	N	C1	9,0
		Totale					12,8
	VP6	PE24	A25 "Autostrada dei Parchi"	Banalizzazione A25: tratta Alanno - innEsto A14	N	A	8,0
		PE28	SS602	Potenziamento a 4 corsie SS602: tratta ponte di Villanova - SS16 var	N	B	3,9
		CH49	SP da denominare	Realizzazione pedecollinare tratta Dragonara - variante SS16 (Pescara Sud)	N	C1	9,0
Totale						20,9	

Configurazioni di progetto degli Ambienti Insediativi Locali Centrali



PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI
REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

Ambiente	Codice	Denominazione	Descrizione	Stato	Tipologia	Valore	
A.I.L. Appenninici	A1	PE30	SP da denominare	Realizzazione asse di penetrazione Alanno - Pietranico - Corvara - Forca di Penne e suo collegamento con la SS153 in località di Capodacqua di Capestrano.	N	C1	14,2
		Totale					14,2
	A2	AQ11	SS153 "della valle del Tirino"	Adeguamento e varianti SS153: tratta Navelli - Bussi A25	P	C1	23,4
		PE10	SR5 (ex SSS) "Tiburtina Valeria"	Realizzazione variante SR5 (ex SSS): tratta Popoli Nord - Popoli Sud.	N	C1	4,5
		Totale					27,9
	A3	AQ12	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	Variante Collepietro	P	C1	10,2
		Totale					10,2
	A4	AQ11	SS153 "della valle del Tirino"	Adeguamento e varianti SS153: tratta Navelli - Bussi A25;	P	C1	23,4
		PE10	SR5 (ex SSS) "Tiburtina Valeria"	Realizzazione variante SR5 (ex SSS): tratta Popoli Nord - Popoli Sud;	N	C1	4,5
		PE30	SP da denominare	Realizzazione asse di penetrazione Alanno - Pietranico - Corvara - Forca di Penne e suo collegamento con la SS153 in località di Capodacqua di Capestrano;	N	C1	14,2
		AQ20	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	Potenziamento SS17, a 4 corsie: tratta Popoli - Pettorano sul Gizio.	P	B	28,7
		Totale					70,8
	A5	AQ12bis	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	Variante Collepietro - SSS con connessione A25;	P	C1	10,2
		PE30	SP da denominare	Realizzazione asse di penetrazione Alanno - Pietranico - Corvara - Forca di Penne e suo collegamento con la SS153 in località di Capodacqua di Capestrano.	N	C1	14,2
		Totale					24,5
	A6	AQ12	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	Variante SS17 "dell'Appennino Abruzzese": tratta Collepietro - A25 (nuovo svincolo);	P	C1	10,2
		PE30	SP da denominare	Realizzazione asse di penetrazione Alanno - Pietranico - Corvara - Forca di Penne e suo collegamento con la SS153 in località di Capodacqua di Capestrano.	N	C1	14,2
		AQ30bis	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	Raddoppio a 4 corsie tratta Popoli - Pettorano sul Gizio.	P	B	28,7
Totale						53,1	
A7	PE30	SP da denominare	Realizzazione asse di penetrazione Alanno - Pietranico - Corvara - Forca di Penne e suo collegamento con la SS153 in località di Capodacqua di Capestrano;	N	C1	14,2	
	AQ12bis	SS17 "dell'Appennino Abruzzese":	Variante Collepietro - SSS con connessione A25;	P	C1	12,4	
	Totale					26,7	
A8	PE30	SP da denominare	Realizzazione asse di penetrazione Alanno - Pietranico - Corvara - Forca di Penne e suo collegamento con la SS153 in località di Capodacqua di Capestrano;	N	C1	14,2	
	AQ12bis	SS17 "dell'Appennino Abruzzese":	Variante Collepietro - SSS con connessione A25;	P	C1	12,4	
	AQ30bis	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	Raddoppio a 4 corsie tratta Popoli - Pettorano sul Gizio.	P	B	28,7	
	Totale					55,3	

Configurazioni di progetto degli Ambienti Insediativi Locali Appenninici

Legenda:

Stato di attuazione

N - intervento proposto dal PRIT
P - intervento programmato
R - intervento entrato in realizzazione durante l'elaborazione del PRIT

Tipologia di strada

A - autostrade
B - strade extraurbane principali
C - strade extraurbane secondarie



Si è scelto di articolare il problema decisionale in due differenti momenti valutativi:

1) **Selezione di lungo periodo:** selezione delle "configurazioni" da realizzare entro un certo orizzonte temporale di lungo periodo (ad esempio, il 2020); trattandosi di configurazioni che si escludono l'un l'altra all'interno dello stesso sottosistema A.I.L., si tratta di scegliere (al massimo) una sola configurazione per ciascuno di essi. Nel lungo periodo, per definizione, non può essere fissato un vincolo rigido sulle disponibilità finanziarie; d'altro canto, in assenza di un vincolo finanziario verrebbe selezionata sempre la configurazione più costosa in quanto, questa, prevedibilmente produce i migliori impatti sugli obiettivi perseguiti. Per tenere conto del costo opportunità del capitale pur in assenza di un vincolo esplicito sulla disponibilità di risorse finanziarie, sono state introdotte all'interno del set di alternative ammissibili anche delle configurazioni "fittizie" con impatti unitari pari a quelli medi delle configurazioni reali. Su questo punto, torneremo in dettaglio nel seguito.

2) **Scelte intermedie:** una volta individuate le configurazioni da realizzare nel lungo periodo, occorre decidere quali interventi andare a realizzare all'interno di quelle configurazioni con le risorse finanziarie che gradualmente si renderanno disponibili. Differentemente dalla selezione operata nel lungo periodo, in questa fase le alternative decisionali non sono più le configurazioni, bensì i singoli interventi che le compongono.



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

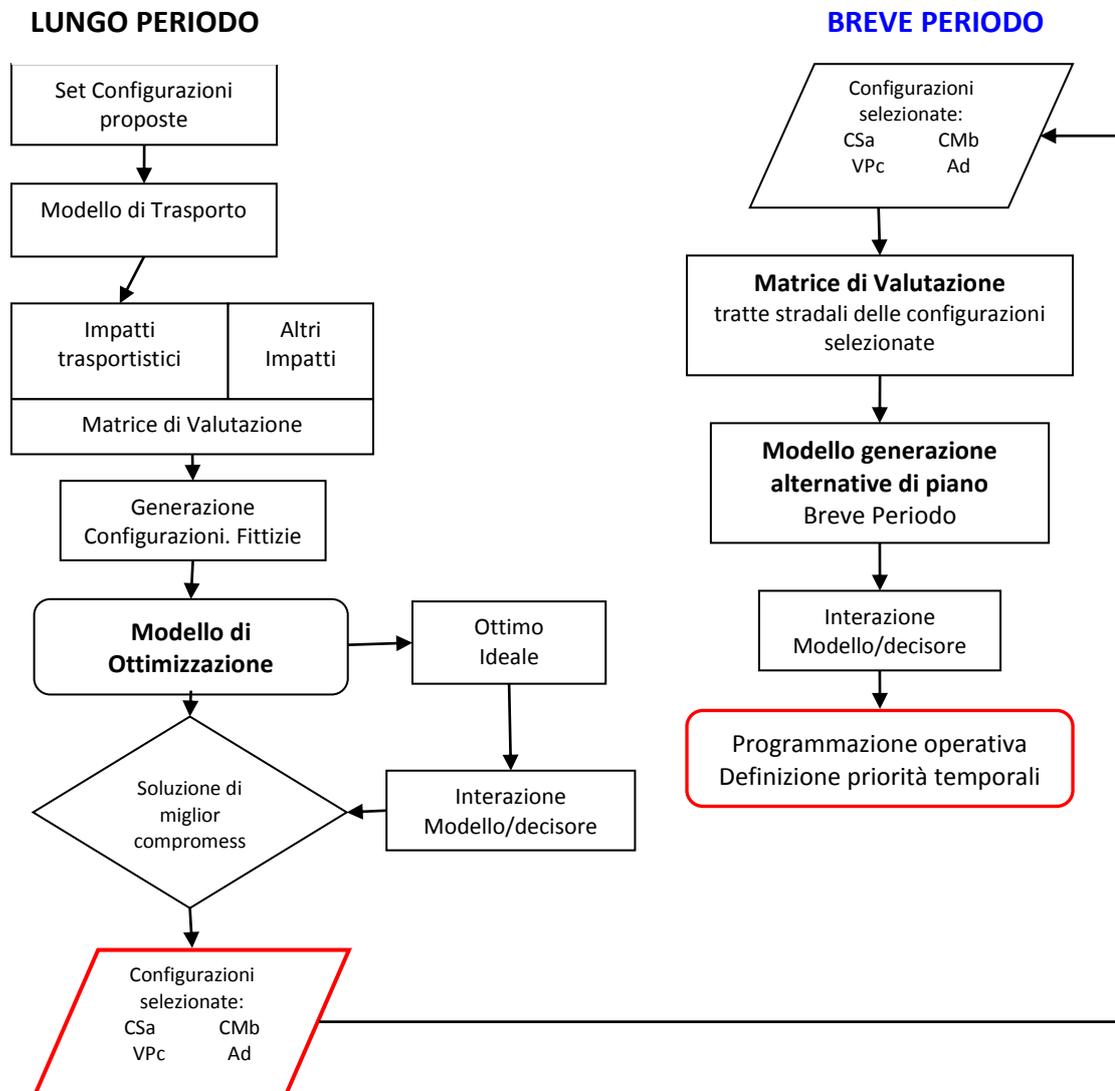


Diagramma di flusso

Un software per l'ottimizzazione vincolata: "WHAT'S BEST!"

Un software apposito che permette la risoluzione di problemi di ottimizzazione vincolata è "What's Best", prodotto dalla Lindo System, che lavora come un add-in di Microsoft Excel e che consente di risolvere agevolmente problemi di programmazione lineare, non lineare ed a numeri interi.

Il programma "What's Best", che si presenta come uno strumento aggiuntivo rispetto alle funzioni standard di Excel, richiede che il problema decisionale sia formulato in modo tale da



rendere riconoscibili le variabili decisionali, la funzione obiettivo (da massimizzare o minimizzare), il segno dei vincoli (\leq ; \geq ; $=$) ed il relativo termine noto (disponibilità della risorsa vincolata; valore minimo dell'obiettivo che si intende realizzare;...).

Date queste informazioni di input, "What's Best" permette di individuare la soluzione di massima desiderabilità (ossia quella che, per esempio, comporta il minor costo per l'investimento, o il minor costo di gestione, o la minore incidentalità, etc.) nel rispetto di determinati vincoli ritenuti rilevanti dal decisore (per esempio quello relativo alle risorse finanziarie disponibili).

Grazie al supporto di calcolo, inoltre, risulta agevole confrontare formulazioni alternative del problema decisionale (es. nel caso in cui si decida di modificare i vincoli o si scelga una differente funzione obiettivo) per verificare se la selezione presenta elementi di robustezza.

Ciascuna formulazione alternativa del problema decisionale da vita ad uno "scenario di valutazione", caratterizzato dalla scelta di una determinata funzione obiettivo guida, dall'insieme di vincoli tecnici, fisici e comportamentali ed, infine, dai target fissati dal decisore/analista come livello vincolato di conseguimento degli altri obiettivi.

Le informazioni ottenute risolvendo per i vari scenari elaborati, possono essere utilizzate per generare nuovi scenari da testare, aumentando il grado di conoscenza del problema decisionale in termini di impatti associati alle possibili scelte.

Un modello di questo tipo, dunque, permette una serie di fasi di dialogo e di calcolo in cui il *decision maker* contribuisce attivamente alla costruzione della soluzione intervenendo direttamente in un approccio evolutivo, esprimendo giudizi di validità locale, dalla cui aggregazione si può discendere alla definizione delle soluzioni efficienti.

Il procedimento continua finché non viene individuata, se esiste, una soluzione di soddisfacente compromesso tra gli obiettivi rilevanti.

Per ciascuno passo decisionale, la formulazione del sottostante problema decisionale è ovviamente rigida ma la possibilità di modificare agevolmente tutti i parametri per tutti gli scenari significativi, restituisce il massimo di flessibilità all'approccio complessivo.

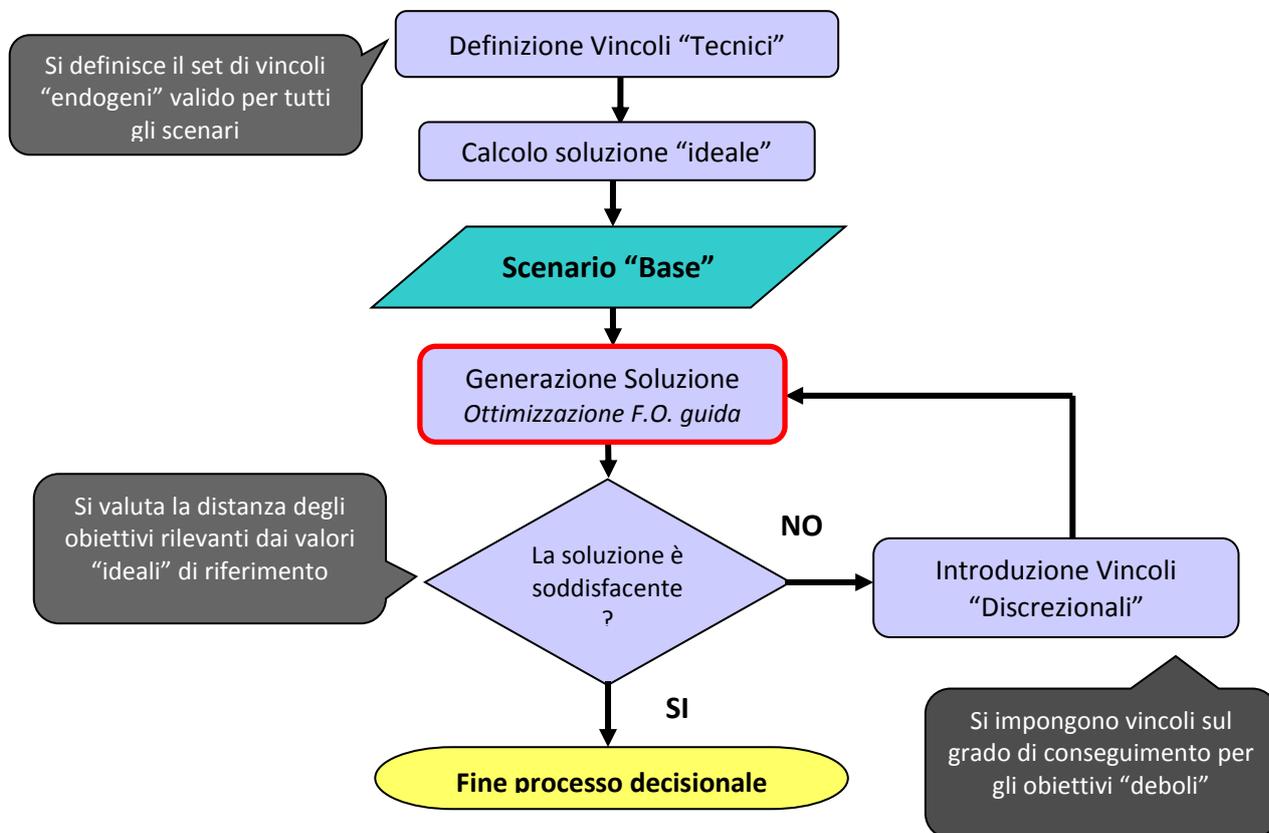


Diagramma di flusso Ottimizzazione Vincolata

La base dati

Relativamente a ciascuna configurazione progettuale contenuta nel PRIT dell'Abruzzo si dispone di una serie di dati ed indicatori, espressi in unità di misura differenti, capaci di descrivere, in modo abbastanza dettagliato, i differenti impatti che ciascun investimento infrastrutturale di questo tipo può apportare in svariati ambiti (economico, sociale, ambientale, finanziario, amministrativo etc.).

Per comodità di lettura, i dati di cui sopra sono stati organizzati per macrocategorie.

Nello specifico, nella prima parte della precedente tabella, vi sono tre indicatori che riportano in maniera aggregata alcune caratteristiche dimensionali delle configurazioni oggetto di valutazione e selezione: la lunghezza chilometrica e i costi sia di investimento che di gestione.



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

I dati relativi alla rete stradale in progetto sono serviti per caricare il modello di assegnazione del traffico che, basandosi su algoritmi per la ricerca degli itinerari ottimi, è in grado di distribuire la domanda di mobilità per ciascuna coppia origine-destinazione, in modo tale da minimizzare il valore del costo generalizzato del trasporto sull'intera rete.

Il modello "VISUM" ha permesso, dunque, di fornire un'altra serie di dati, inclusi nelle macrocategorie *"DATI DI FLUSSO"* e *"VARIAZIONI RISPETTO ALLO SCENARIO TENDENZIALE"*, relativi rispettivamente ai flussi di traffico che interessano la configurazione (sia nelle ore di punta che in quelle di morbida) ed ai consumi di carburante e di tempo spesi per percorrere l'estesa (per la cui definizione il modello di trasporto fa riferimento a diverse caratteristiche dell'arco della rete stradale oggetto di riferimento: lunghezza, categoria di strada, numero di corsie per senso di marcia, larghezza delle corsie, pendenza longitudinale).

Un altro blocco di indicatori che mette in evidenza ulteriori variazioni rispetto allo scenario tendenziale è dato dagli *"INDICATORI DI PRESSIONE"* riportati in tabella con i codici IP da 1 a 18 (Cfr. Rapporto Ambientale). Le categorie in cui sono raggruppati questi indicatori sono:

- ARIA E FATTORI CLIMATICI
- ECONOMIA E SOCIETÀ
- TRASPORTI
- ENERGIA
- RIFIUTI

Poiché il 30% della Regione è costituito da aree protette, in aggiunta ai tradizionali indicatori quantitativi di impatto ambientale (inquinamento atmosferico, **produzione di rifiuti, etc...**) **sono stati presi in considerazione anche altri indicatori inclusi nella classe "INTERFERENZE":** IP 19. **"Interferenze con Siti di Interesse Comunitario"**, IP 20. **"Interferenze con Zone di Protezione Speciale"** e IP 21. **"Interferenze con Important Bird Areas"** volti a cogliere gli eventuali impatti negativi dell'intervento sull'equilibrio ambientale dell'area (impatto visivo dell'infrastruttura, inserimento nel paesaggio, disturbo della fauna).



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

Nr.	Categoria	Descrizione	Unità
1		Lunghezza	km
2		Costo gestione annuale	€x1.000/anno
3		Costo investimento	€x1.000
4	COERENZA INTERNA (Kin)	Idee Forza	A 1-5
5			B 1-5
6			C 1-5
7			D 1-5
8			E 1-5
9			F 1-5
10			G 1-5
11			H 1-5
12			I 1-5
13			J 1-5
14	COERENZA ESTERNA (Kout)	Obiettivi	X 1-5
15			Y 1-5
16			Z 1-5
17			R 1-5
18	VALORI CUMULATI		Kin 1-5
19			Kout 1-5
20			K 1-5
21	DATI DI FLUSSO SULL'INTERVENTO	Traffico ora di punta	Veq/h di punta
22		Velocità	km/h
23		Flusso medio	Veq/h
24		Capacità media	Veq/h
25		Grado di utilizzo medio	Flusso medio/ capacità
26	VAR. RISPETTO ALLO SCEN. TENDENZIALE	Variazione delle percorrenze sulla rete	Veq*km
27		Variazione del tempo speso sulla rete	Veq*ora
28		Variazione della rete in congestione	km
29	ARIA E FATTORI CLIMATICI	IP 1. Variazione di emissioni di CO2 da trasporti stradali	t/anno
30		IP 2. Variazione di emissioni di NOx da trasporti stradali	t/anno
31		IP 3. Variazione di emissioni di COVNM da trasporti stradali	t/anno
32		IP 4. Variazione di emissioni di SOx da trasporto stradale	t/anno
33		IP 5. Variazione di emissioni di CO da trasporto stradale	t/anno
34		IP 6. Variazione di emissioni di PM10 da trasporto stradale	t/anno
35	ECONOMIA E SOCIETÀ	IP 7. Variazione del Tempo trascorso sulla rete	Veq*h/anno
36		IP 8. Variazione Costi per le percorrenze	€/anno
37		IP 9. Variazione della mortalità per incidenti stradali	%
38	TRASPORTI	IP 11. Variazione Percorrenze sulla rete	Veq*Km/anno
39	ENERGIA	IP 13. Variazione Consumi di benzina senza piombo per il t. s.	Kt/anno
40		IP 14. Variazione Consumi di gasolio per il t. s.	Kt/anno
41		IP 15. Variazione Consumi di GPL per il t. s.	Kt/anno
42	RIFIUTI	IP 16. Variazione Radiazioni per demolizione	Veq/anno
43		IP 17. Variazione Raccolta di batterie al piombo esauste	t/anno
44		IP 18. Variazione Raccolta di oli usati	t/anno
45	INTERFERENZE	IP 19. Interferenze con Siti di Interesse Comunitario	SI/NO (1/0)
46		IP 20. Interferenze con Zone di Protezione Speciale	SI/NO (1/0)
47		IP 21. Interferenze con Important Bird Areas	SI/NO (1/0)

tomo3



Data base

Al fine di effettuare una analisi quanto più completa possibile degli interventi compresi nel PRIT, si è ritenuto opportuno, inoltre, accompagnare i tradizionali indicatori quantitativi, direttamente ottenibili dal modello di trasporti utilizzato, con altri indicatori, di tipo "qualitativo", capaci di sintetizzare importanti informazioni contenute nella documentazione del PRIT, che altrimenti sarebbero andate perse e dalle quali il processo di selezione non può prescindere.

A tal fine è stata inserita un'ultima batteria di indicatori definita con il nome *INDICATORI DI COERENZA* rispettivamente *INTERNA* ed *ESTERNA* (per un approfondimento si rimanda al capitolo precedente).

La *COERENZA INTERNA* verifica la congruenza tra gli obiettivi (idee forza) assunti alla base del progetto del PRIT e gli interventi di infrastrutturazione censiti, nel corso delle analisi preliminari, e proposti, nella successiva fase di progetto.

Il riconoscimento qualitativo **dei livelli di efficacia prestazionale avviene tramite l'attribuzione** di punteggi variabili da 1 a 5 descritti come nello schema che segue:

- 1** livello di congruenza basso;
- 2** livello di congruenza medio basso;
- 3** livello di congruenza medio;
- 4** livello di congruenza medio alto;
- 5** livello di congruenza alto.

Le "idee forza" del PRIT, che costituiscono il riferimento per l'analisi di coerenza interna, sono:

- A** decongestionamento dell'asse di trasporto adriatico, soprattutto per la modalità stradale;
- B** connessione della costa con le aree interne;
- C** sviluppo degli assi di collegamento interni paralleli alla direttrice adriatica;
- D** realizzazione delle connessioni mancanti del sistema regionale e dei sistemi locali di trasporto con le infrastrutture dello S.N.I.T.;
- E** organizzazione del sistema ferroviario regionale sia infrastrutturale e sia gestionale;

tomo3



- F** integrazione modale e tariffaria di tutti i sistemi di trasporto ed informatizzazione della gestione del TPL;
- G** sviluppo delle relazioni di traffico marittimo ed aereo;
- H** sviluppo della telematica nell'intero settore ed in particolare nel trasporto merci;
- I** 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;
- J** razionalizzazione e sviluppo della rete interportuale e dei centri merci ed in generale della logistica.

Gli indicatori che fanno riferimento all'accessibilità delle aree interne e al decongestionamento asse Adriatico, vogliono inserire nel modello informazioni relative alle criticità del territorio. La struttura geomorfologica del territorio abruzzese, prevalentemente montuosa e pianeggiante solo lungo la costa ha, infatti, fortemente influenzato la distribuzione urbano-demografica, produttiva e infrastrutturale della Regione che manca di un sistema per la mobilità che sia adeguato a servire i grandi attrattori. Per tali motivi si ritiene necessaria la realizzazione di una serie di interventi che portino ad un riassetto del sistema trasportistico, volto al decongestionamento delle aree costiere e al miglioramento dell'accessibilità delle aree interne.

La **COERENZA ESTERNA** verifica la congruenza tra le proposte d'intervento presenti sul territorio e le proposte d'infrastrutturazione dei piani e programmi vigenti alle varie scale (nazionale, regionale e provinciale).

Gli obiettivi di coerenza esterna sono stati rappresentati con la codifica che segue:

- X** Congruenza con la programmazione nazionale;
- Y** Congruenza con la programmazione regionale;
- Z** Congruenza con la programmazione provinciale;
- R** Rilevanza territoriale" dell'intervento.

Agli indicatori X, Y e Z può essere assegnato un punteggio variabile da 1 a 5 secondo la scala prima riportata.

Diversamente per l'indicatore R sono stati attribuiti punteggi crescenti in funzione dell'area d'influenza:

1. Provinciale;

tomo3



3. Regionale;

5. Nazionale o sovra regionale.

Il punteggio attribuito al singolo criterio viene poi ponderato con il costo finanziario di realizzazione dell'intervento in modo che la funzione obiettivo all'interno del modello di selezione possa essere la somma pesata dei vari interventi selezionati.

A valle delle elaborazioni appena descritte, si ottiene una matrice multicriteriale in cui tutti gli impatti degli investimenti sono misurati nella loro unità di misura naturale e più appropriata, analoga a quella riportata in precedenza. Si tratta, quindi, di una matrice a dati "misti", in quanto accanto ai tradizionali dati quantitativi, il cui significato può essere considerato come "certo", vi sono alcuni indicatori per la cui definizione si è fatto ricorso a delle valutazioni di tipo nominale (fuzzy, che significa, appunto, indeterminato) con punteggi da 1 a 5.

Il modello di supporto per la selezione delle configurazioni nel lungo periodo

Nella maggior parte dei problemi decisionali reali, il principale vincolo di cui tenere conto nel momento della selezione di un set di investimenti da realizzare, a partire da un paniere più **ampio, è rappresentato dall'esistenza di risorse monetarie scarse**, inferiori al totale necessario per la realizzazione di tutte le opere oggetto di studio.

In fase di pianificazione di lungo periodo, però, non si conosce con precisione l'entità delle risorse finanziarie che verranno messe a disposizione e, dunque, l'attenzione dell'analista deve necessariamente soffermarsi sulle varie performance degli investimenti rispetto al set di obiettivi rilevanti per il decision maker, indipendentemente dall'ammontare di risorse monetarie richieste per la loro realizzazione.

Dati i motivi sopra esposti, nell'implementazione del modello di scelta di lungo periodo si è assunto che non vi sia un vincolo rigido di capitale, per cui deve risultare eventualmente possibile anche la selezione delle configurazioni più costose per ciascun sottosistema (chiamiamo K_{max} il fabbisogno finanziario necessario per realizzare tale soluzione).

Nel caso in cui non si introduca un costo opportunità del capitale da investire (perdita dei **benefici ottenibili dalla migliore delle alternative d'investimento** cui si rinuncia), però, verrebbero necessariamente selezionate le alternative più costose purché in grado di produrre benefici maggiori di quelle meno costose.

Per rimuovere questo inconveniente, sono state introdotte nell'ottimizzazione delle configurazioni "fittizie", in grado di rappresentare il costo opportunità del capitale investito.



Volendo scendere maggiormente nel dettaglio, per ciascun Ambiente Insediativo Locale (AIL) regionale sono stati costruiti "a tavolino", delle configurazioni "fittizie" che avessero, per ciascun impatto considerato (es. consumi, variazione delle percorrenze sulla rete, variazione della congestione sulla rete etc.), dei valori unitari pari alla media di tutti i progetti "reali" di ciascun AIL e quindi dei valori totali proporzionali alla loro dimensione finanziaria. Tali configurazioni sono state previste con dimensioni finanziarie diverse e tali che il costo di ciascuna di esse fosse pari alla differenza tra una certa configurazione reale più costosa di quel sottosistema e quella immediatamente meno onerosa; ciò è stato effettuato per tutte le configurazioni reali. In questo modo per il modello di ottimizzazione è indifferente, dal punto di vista finanziario, selezionare la configurazione reale più costosa, oppure una combinazione **data dalla configurazione reale meno costosa ed il progetto "fittizio" complementare. In tal modo si evita il problema evidenziato in precedenza, ossia di selezionare le alternative più costose semplicemente perché in grado di produrre benefici (in termini assoluti) maggiori di quelle meno costose.**

Come si può comprendere, dunque, progetti "fittizi" hanno la caratteristica di non essere alternativi a quelli "reali", bensì di essere semplicemente concorrenti ad essi nella richiesta di risorse monetarie; essi devono essere inseriti all'interno del processo di selezione ed il vincolo di bilancio dovrà essere posto pari al totale delle risorse finanziarie necessarie per realizzare tutte le configurazioni "reali" più costose di ciascun blocco (Kmax).

A valle dell'individuazione dei vincoli e della funzione obiettivo da massimizzare, il modello di selezione individuerà sia le configurazioni "reali" da realizzare, sia quelle "fittizie" migliori, nonché il fabbisogno finanziario richiesto dalle une e dalle altre (Ktot_reali e Ktot_fittizie). Poiché, però, evidentemente, le configurazioni "fittizie" non corrispondono a dei progetti realmente esistenti, dopo aver escluso queste ultime dalle alternative selezionate, a riprova della correttezza della soluzione, ripetendo il processo di selezione ottimizzando con un vincolo di capitale pari a Ktot_reali, verranno scelte le stesse alternative "reali" della precedente fase di selezione.

Una descrizione dettagliata del modello di supporto alle decisioni nel lungo periodo

Il modello di supporto per la selezione delle configurazioni nel lungo periodo si articola su n° 2 fogli Excel, denominati rispettivamente "Modello" e "Scenari", non allegati per motivi di



sinteticità della relazione; il software What's Best, poi, aggiunge automaticamente un ulteriore foglio di diagnosi del processo di ottimizzazione ("Wb! Status").

Il foglio Modello

Nel foglio "Modello" sono contenute ulteriori quattro tabelle:

1. **"Matrice degli impatti"** (vedi la tabella allegata di seguito al presente scritto), in cui sono riportati tutti i dati delle configurazioni sia reali che fittizie da sottoporre a selezione (ciascuna di esse è rappresentata da un codice alfanumerico a due elementi: il primo, composto da due lettere, indicante **l'Ambiente Insediativo** Locale a cui appartiene la configurazione; il secondo indicante il numero progressivo di **ciascuna configurazione all'interno dello stesso sottosistema** regionale; le configurazioni fittizie, inoltre, presentano anche la lettera F finale): gli impatti trasportistici, finanziari ed economico-sociali, etc... Ricordiamo che gli impatti degli **interventi "fittizi" sono stati elaborati a partire dai dati sugli impatti medi delle configurazioni comprese nell'area regionale** di volta in volta presa come riferimento⁷.

Di seguito si riportano gli obiettivi più interessanti dal punto di vista dell'ottimizzazione tra i 47 presenti nella nostra **"Base Dati"** e che potrebbero verosimilmente essere oggetto di interazione con il decisore politico (fermo restando che tutti gli altri obiettivi non vengono eliminati ma concorrono comunque a descrivere e caratterizzare le soluzioni proposte):

- Massimizzazione della lunghezza delle tratte stradali da realizzare, in modo tale da sopperire allo squilibrio domanda-offerta che affligge soprattutto le **aree interne dell'Abruzzo e la direttrice adriatica;**
- Massimizzazione della variazione delle percorrenze sulla rete, del tempo speso

⁷ Le caratteristiche dei progetti "fittizi" sono stati elaborate basandosi su due assunzioni fondamentali:

- la struttura degli impatti delle configurazioni "fittizie" ricalca quella delle configurazioni "reali" progettate;
- il valore degli impatti è funzione del costo finanziario di realizzazione degli interventi.



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

sulla rete e dei Km di rete in congestione allo scopo di selezionare le strade che meglio contribuiscono a scaricare dal traffico il network stradale attualmente esistente;

- Minimizzazione dei consumi di carburante dei veicoli che percorrono la rete regionale;
- Minimizzazione dei tempi di trasporto;
- **Minimizzazione dell'incidentalità e delle emissioni prodotte dai veicoli in transito, al fine di salvaguardare la "salute pubblica" in senso lato;**
- Minimizzazione degli oneri finanziari netti a carico della Pubblica Amministrazione (nazionale, regionale e provinciale) durante la fase di gestione degli interventi realizzati;
- **Massimizzazione del valore aggregato di un indice di "priorità" che intende esprimere, a livello sintetico attraverso un punteggio, l'impatto delle soluzioni individuate sugli ulteriori obiettivi di a) coerenza con la Programmazione Nazionale, Regionale, Provinciale e del PRIT; b) miglioramento dell'accessibilità delle aree interne; c) decongestionamento dell'asse Adriatico; etc...**

La direzione degli obiettivi da ottimizzare è indicato all'interno del Modello con i codici "max" o "min" se si tratta rispettivamente di criteri da massimizzare o da minimizzare (vedi di seguito la tabella "Matrice degli Impatti").

2. Il software "What's Best" gestisce, inoltre, una tabella denominata "Modello", non allegata per sinteticità d'esposizione, che effettua i calcoli per l'ottimizzazione vincolata, sulla base degli input presi dalla matrice degli impatti e del set di vincoli scelti, e riporta, contrassegnandoli con il simbolo 1, le configurazioni progettuali da realizzare con i relativi impatti generati, e con il simbolo 0 le alternative da scartare.

3. Il software "What's Best" gestisce, ancora, una tabella denominata "Obiettivi e vincoli", non allegata per sinteticità d'esposizione, nella quale viene riportato il prodotto della variabile binaria di cui alla tabella precedente per gli impatti di ciascuna alternativa progettuale; in questo modo compariranno nella tabella "Obiettivi e vincoli" solamente i valori degli impatti delle alternative selezionate (poiché per quelle non selezionate la variabile binaria a loro associata assumerà valore 0 e dunque qualsiasi prodotto sarà nullo). In una colonna chiamata "Totale" è riportata la sommatoria degli impatti delle alternative

tomo3



selezionate in modo tale da illustrare gli effetti globali generati dal pacchetto di configurazioni prescelte. A destra di tale colonna, infine, sono riportati gli eventuali vincoli, inseriti di volta in volta dal decisore politico, con i quali quest'ultimo può imporre il grado di soddisfacimento minimo o massimo (target) che deve essere raggiunto da ciascun obiettivo;

4. Il software "What's Best" gestisce, in ultimo, una tabella denominata "Vincoli sulle variabili", non allegata per sinteticità d'esposizione, nella quale sono riportati i vincoli esogeni rigidi, ossia quelli che il "decision maker" non ha possibilità di modificare, e che rimangono fissi in ciascuno scenario di valutazione. Il modello per la selezione delle alternative progettuali è stato implementato in modo tale da riuscire a tenere conto del vincolo che impone, ovvero che possa essere selezionata al massimo una sola configurazione progettuale "reale" per ciascun A.I.L. di riferimento (le configurazioni "fittizie", al contrario, sono compatibili con tutte le altre presenti nello stesso "blocco").



PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI
REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

MATRICE DEGLI IMPATTI			A.I.L. Centro-Settentrionali											
			CS1	CS2	CS3	CS4	CS5	CS6	CS7F	CS8F	CS9F	CS10F	CS11F	
A.I.L. Configurazioni														
Lunghezza	km		118	82	79	100	71	98	27	9	27	7	7	
Costo gestione annuale	€x1.000/anno		3.967	2.948	2.879	3.693	2.874	3.627	996	340	975	246	238	
Costo investimento	€x1.000		1.549.966	976.983	611.343	1.637.410	1.101.703	1.459.607	365.640	124.720	357.904	90.359	87.444	
COERENZA INTERNA (Kin)	Idee Forza	A	4,23	4,95	4,71	4,22	4,32	4,46	4,42	4,42	4,42	4,42	4,42	4,42
		B	1,09	1,14	2,07	1,08	1,48	1,45	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
		C	2,26	2,41	3,30	2,25	2,68	2,55	2,48	2,48	2,48	2,48	2,48	2,48
		D	4,23	4,37	4,59	4,60	4,88	4,67	4,55	4,55	4,55	4,55	4,55	4,55
		E	1,00	1,00	1,64	1,00	1,36	1,27	1,16	1,16	1,16	1,16	1,16	1,16
		F	2,26	3,00	2,57	2,25	2,20	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40
		G	2,26	2,41	2,66	2,62	2,88	2,70	2,58	2,58	2,58	2,58	2,58	2,58
		H	2,23	2,37	2,59	2,60	2,88	2,67	2,55	2,55	2,55	2,55	2,55	2,55
		I	1,03	1,05	1,07	1,03	1,00	1,03	1,03	1,03	1,03	1,03	1,03	1,03
		J	4,00	4,00	3,57	4,00	3,76	3,82	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89	3,89
COERENZA ESTERNA (Kout)	Obiettivi	X	3,06	3,09	3,57	2,30	2,12	2,40	2,66	2,66	2,66	2,66	2,66	
		Y	4,94	4,91	4,43	4,95	4,76	4,76	4,83	4,83	4,83	4,83	4,83	
		Z	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	
		R	5,00	5,00	4,79	5,00	4,88	4,91	4,95	4,95	4,95	4,95	4,95	
Valori cumulati	Kin	2,86	3,15	3,39	2,96	3,17	3,15	3,07	3,07	3,07	3,07	3,07		
	Kout	4,20	4,20	4,11	4,05	3,93	4,00	4,08	4,08	4,08	4,08	4,08		
	K	3,26	3,47	3,61	3,29	3,40	3,40	3,37	3,37	3,37	3,37	3,37		
DATI DI FLUSSO SULL' INTERVENTO	Traffico ora di punta	Veq/h di punta	19.266	16.036	20.501	24.043	21.097	26.370	6.345	2.164	6.210	1.568	1.517	
	Velocità	km/h	81	81	81	99	98	97	91	91	91	91	91	
	Flusso medio	Veq/h	2.837	1.963	1.823	2.607	2.749	2.225	708	241	693	175	169	
	Capacità media	Veq/h	6.382	4.752	4.511	7.283	6.662	5.761	1.762	601	1.724	435	421	
	Grado di utilizzo medio	Fl. medio/ capacità	0,44	0,27	0,27	0,41	0,40	0,36	0,40	0,40	0,40	0,40		
VARIAZIONI RISPETTO ALLO SCENARIO TENDENZIALE	Variazione delle percorrenze sulla rete	Veq*km	-25.769	-20.287	-34.539	-5.909	-13.818	-20.029	-5.998	-2.046	-5.871	-1.482	-1.434	
	Variazione del tempo speso sulla rete	Veq*ora	-1.506	-1.898	-2.149	-1.915	-1.786	-2.168	-569	-194	-557	-141	-136	
	Variazione della rete in congestione	km	-73,3	-72,7	-75,0	-70,0	-65,9	-70,4	-21,3	-7,3	-20,8	-5,3	-5,1	
ARIA E FATTORI CLIMATICI	IP 1. Variazione di emissioni di CO2 da trasporti stradali	t/anno	-24,60	-20,69	-32,97	-34,68	-23,33	-19,12	-7,74	-2,64	-7,58	-1,91	-1,85	
	IP 2. Variazione di emissioni di NOx da trasporti stradali	t/anno	-0,14	-0,12	-0,19	-0,20	-0,13	-0,11	-0,04	-0,02	-0,04	-0,01	-0,01	
	IP 3. Variazione di emissioni di COVNM da trasp. stradali	t/anno	-0,08	-0,06	-0,10	-0,11	-0,07	-0,06	-0,02	-0,01	-0,02	-0,01	-0,01	
	IP 4. Variazione di emissioni di SOx da trasporti stradali	t/anno	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	IP 5. Variazione di emissioni di CO da trasporti stradali	t/anno	-0,29	-0,25	-0,39	-0,41	-0,28	-0,23	-0,09	-0,03	-0,09	-0,02	-0,02	
	IP 6. Variazione di emissioni di PM10 da trasp. Stradali	t/anno	-0,01	-0,01	-0,02	-0,02	-0,01	-0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
ECONOMIA E SOCIETÀ	IP 7. Variazione del Tempo trascorso sulla rete	Veq*h/anno	-3.519.290	-3.671.516	-5.021.882	-6.153.410	-4.140.216	-5.066.282	-1.374.080	-468.700	-1.345.008	-339.570	-328.616	
	IP 8. Variazione Costi per le percorrenze	€/anno	-30.109.093	-25.327.031	-40.356.164	-42.447.754	-28.560.237	-23.402.345	-9.478.748	-3.233.206	-9.278.202	-2.342.441	-2.266.874	
	IP 9. Variazione della mortalità per incidenti stradali	%	-0,45	-0,26	-0,33	-0,44	-0,30	-0,19	-0,34	-0,34	-0,34	-0,34	-0,34	
TRASPORTI	IP 11. Variazione Percorrenze sulla rete	Veq*Km/anno	-60.218.187	-50.654.062	-80.712.327	-84.895.507	-57.120.474	-46.804.690	-18.957.496	-6.466.412	-18.556.404	-4.684.882	-4.533.747	
ENERGIA	IP 13. Variazione Consumi di benzina senza piombo per il t. s.	Kt/anno	-785	-660	-1.052	-1.107	-745	-610	-247	-84	-242	-61	-59	
	IP 14. Variazione Consumi di gasolio per il t. s.	Kt/anno	-338	-284	-453	-476	-320	-262	-106	-36	-104	-26	-25	
	IP 15. Variazione Consumi di GPL per il t. s.	Kt/anno	-630	-530	-845	-889	-598	-490	-198	-68	-194	-49	-47	
RIFIUTI	IP 16. Variazione Radiazioni per demolizione	Veq/anno	176	148	236	248	167	137	55	19	54	14	13	
	IP 17. Variazione Raccolta di batterie al piombo esauste	t/anno	33,00	27,79	44,00	46,58	31,34	26,00	10,40	3,55	10,18	2,57	2,49	
	IP 18. Variazione Raccolta di oli usati	t/anno	21,00	17,81	28,00	29,85	20,08	17,00	6,66	2,27	6,52	1,65	1,59	
INTERFERENZE	IP 19. Interferenze con Siti di Interesse Comunitario	0-1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	IP 20. Interferenze con Zone di Protezione Speciale	0-1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	IP 21. Interferenze con Important Bird Areas	0-1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	

Ambienti Insediativi Locali Centro – Settentrionali - Legenda: in **NERO** – Configurazioni Reali (es. **CM1**), in **ROSSO** – Configurazioni Fittizie (es. **CM6F**)



PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI
REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

MATRICE DEGLI IMPATTI

A.I.L. Configurazioni			A.I.L. Centro-Meridionali								
			CM1	CM2	CM3	CM4	CM5	CM6F	CM7F	CM8F	CM9F
Lunghezza	km		32	37	37	69	69	4	2	32	4
Costo gestione annuale	€x1.000/anno		1.438	1.041	1.041	2.479	2.479	125	61	1.096	125
Costo investimento	€x1.000		370.000	352.497	316.497	722.497	686.497	36.000	17.503	316.497	36.000
COERENZA INTERNA (Kin)	Idee Forza	A	5,00	4,00	3,30	4,51	4,22	4,27	4,27	4,27	4,27
		B	1,00	4,27	3,61	2,60	2,20	2,62	2,62	2,62	2,62
		C	3,00	5,00	5,00	3,98	3,92	4,09	4,09	4,09	4,09
		D	5,00	4,00	4,00	4,51	4,54	4,45	4,45	4,45	4,45
		E	1,00	3,27	4,00	2,11	2,38	2,43	2,43	2,43	2,43
		F	2,00	1,00	1,00	1,51	1,54	1,45	1,45	1,45	1,45
		G	3,00	2,00	2,00	2,51	2,54	2,45	2,45	2,45	2,45
		H	3,00	2,00	2,00	2,51	2,54	2,45	2,45	2,45	2,45
		I	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
		J	4,00	2,00	2,00	3,02	3,08	2,91	2,91	2,91	2,91
COERENZA ESTERNA (Kout)	Obiettivi	X	3,00	2,10	2,22	2,56	2,64	2,54	2,54	2,54	2,54
		Y	5,00	4,45	4,39	4,73	4,72	4,68	4,68	4,68	4,68
		Z	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
		R	5,00	4,00	4,00	4,51	4,54	4,45	4,45	4,45	4,45
Valori cumulati		Kin	3,27	3,51	3,20	3,39	3,24	3,32	3,32	3,32	3,32
		Kout	4,20	3,51	3,52	3,86	3,89	3,83	3,83	3,83	3,83
		K	3,55	3,51	3,29	3,53	3,43	3,47	3,47	3,47	3,47
DATI DI FLUSSO SULL' INTERVENTO	Traffico ora di punta	Veq/h di punta	5.986	5.617	5.395	10.929	8.648	538	262	4.729	538
	Velocità	km/h	92	81	82	85	87	86	86	86	86
	Flusso medio	Veq/h	1.702	717	638	901	896	71	35	628	71
	Capacità media	Veq/h	6.121	3.600	3.600	4.193	4.276	320	156	2.817	320
VARIAZIONI RISPETTO ALLO SCENARIO TENDENZIALE	Variazione delle percorrenze sulla rete	Veq*km	-6.215	-16.798	-10.090	-23.535	-16.660	-1.078	-524	-9.477	-1.078
	Variazione del tempo speso sulla rete	Veq*ora	-159	-479	-491	-691	-726	-37	-18	-329	-37
ARIA E FATTORI CLIMATICI	Variazione della rete in congestione	km	0,2	-2,2	-3,5	-5,3	-4,8	-0,2	-0,1	-2,0	-0,2
	IP 1. Variazione di emissioni di CO2 da trasporti stradali	t/anno	-5,93	-8,78	-7,88	-22,47	-15,90	-0,90	-0,44	-7,88	-0,90
	IP 2. Variazione di emissioni di NOx da trasporti stradali	t/anno	-0,03	-0,05	-0,04	-0,13	-0,09	-0,01	0,00	-0,04	-0,01
	IP 3. Variazione di emissioni di COVNM da trasp. stradali	t/anno	-0,02	-0,03	-0,02	-0,07	-0,05	0,00	0,00	-0,02	0,00
	IP 4. Variazione di emissioni di SOx da trasporti stradali	t/anno	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	IP 5. Variazione di emissioni di CO da trasporti stradali	t/anno	-0,07	-0,11	-0,09	-0,27	-0,19	-0,01	-0,01	-0,09	-0,01
ECONOMIA E SOCIETÀ	IP 6. Variazione di emissioni di PM10 da trasp. Stradali	t/anno	0,00	0,00	0,00	-0,01	-0,01	0,00	0,00	0,00	0,00
	IP 7. Variazione del Tempo trascorso sulla rete	Veq*h/anno	-371.559	-729.739	-655.211	-1.614.761	-1.696.550	-74.527	-36.235	-655.211	-74.527
	IP 8. Variazione Costi per le percorrenze	€/anno	-7.261.749	-10.744.659	-9.647.322	-27.498.836	-19.465.928	-1.097.336	-533.519	-9.647.322	-1.097.336
TRASPORTI	IP 9. Variazione della mortalità per incidenti stradali	%	-0,11	-0,10	-0,09	-0,22	-0,16	-0,15	-0,15	-0,15	-0,15
ENERGIA	IP 11. Variazione Percorrenze sulla rete	Veq*Km/anno	-14.523.498	-21.489.317	-19.294.645	-54.997.673	-38.931.856	-2.194.672	-1.067.038	-19.294.645	-2.194.672
	IP 13. Variazione Consumi di benzina senza piombo per il t. s.	Kt/anno	-189	-280	-251	-717	-507	-29	-14	-251	-29
	IP 14. Variazione Consumi di gasolio per il t. s.	Kt/anno	-81	-120	-108	-308	-218	-12	-6	-108	-12
RIFIUTI	IP 15. Variazione Consumi di GPL per il t. s.	Kt/anno	-152	-225	-202	-575	-407	-23	-11	-202	-23
	IP 16. Variazione Radiazioni per demolizione	Veq/anno	43	63	56	161	114	6	3	56	6
	IP 17. Variazione Raccolta di batterie al piombo esauste	t/anno	7,96	11,78	10,57	30,14	21,34	1,20	0,58	10,57	1,20
INTERFERENZE	IP 18. Variazione Raccolta di oli usati	t/anno	5,12	7,58	6,80	19,40	13,73	0,77	0,38	6,80	0,77
	IP 19. Interferenze con Siti di Interesse Comunitario	0-1	0,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,85	0,85	0,85	0,85
	IP 20. Interferenze con Zone di Protezione Speciale	0-1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	IP 21. Interferenze con Important Bird Areas	0-1	0,00	1,00	0,00	1,00	0,00	0,44	0,44	0,44	0,44

Ambienti Insediativi Locali Centro – Meridionali: in **NERO** – Configurazioni Reali (es. **CM1**), in **ROSSO** – Configurazioni Fittizie (es. **CM6F**)



PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI
REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

MATRICE DEGLI IMPATTI

A.I.L. Configurazioni		"Costa pescarese e teatina" e "Valle del Pescara"												
		VP1	VP2	VP3	VP4	VP5	VP6	VP7F	VP8F	VP9F	VP10F	VP11F		
Lunghezza	km	17	21	14	9	13	21	5	0	5	0	5		
Costo gestione annuale	€x1.000/anno	700	719	609	383	402	763	177	9	177	19	177		
Costo investimento	€x1.000	158.474	213.994	220.000	100.000	155.520	275.520	55.520	2.954	55.520	6.006	55.520		
COERENZA INTERNA (Kin)	Idee Forza	A	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	
		B	3,37	3,68	3,00	3,00	3,56	3,32	3,34	3,34	3,34	3,34	3,34	
		C	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
		D	3,63	4,13	5,00	4,00	4,56	4,75	4,43	4,43	4,43	4,43	4,43	4,43
		E	1,00	1,32	1,00	1,00	1,44	1,25	1,18	1,18	1,18	1,18	1,18	1,18
		F	2,26	2,45	1,00	3,00	3,00	2,13	2,19	2,19	2,19	2,19	2,19	2,19
		G	2,63	2,73	3,00	3,00	3,00	3,00	2,90	2,90	2,90	2,90	2,90	2,90
		H	1,63	1,00	3,00	2,00	1,00	1,87	1,78	1,78	1,78	1,78	1,78	1,78
		I	1,00	1,00	2,00	1,00	1,00	1,44	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
		J	4,00	3,27	4,00	4,00	3,00	3,44	3,58	3,58	3,58	3,58	3,58	3,58
COERENZA ESTERNA (Kout)	Obiettivi	X	2,26	1,00	1,91	3,00	1,00	1,00	1,53	1,53	1,53	1,53	1,53	
		Y	3,74	5,00	5,00	3,00	5,00	5,00	4,64	4,64	4,64	4,64	4,64	
		Z	1,00	1,82	1,91	1,00	2,12	1,63	1,64	1,64	1,64	1,64	1,64	
		R	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
Valori cumulati		Kin	3,07	3,19	3,22	3,13	3,27	3,25	3,20	3,20	3,20	3,20	3,20	
		Kout	2,60	2,76	2,96	2,60	2,82	2,73	2,76	2,76	2,76	2,76	2,76	
		K	2,93	3,06	3,14	2,97	3,14	3,09	3,07	3,07	3,07	3,07	3,07	
DATI DI FLUSSO SULL' INTERVENTO		Traffico ora di punta	9.571	13.389	17.623	8.356	10.891	22.315	4.059	216	4.059	439	4.059	
		Velocità	87	85	92	86	85	94	89	89	89	89	89	
		Flusso medio	1.567	1.083	3.209	2.189	1.155	246	467	25	467	51	467	
		Capacità media	7.795	6.400	6.986	8.800	6.400	6.840	2.136	114	2.136	231	2.136	
	Grado di utilizzo medio	0,20	0,17	0,46	0,25	0,18	0,36	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22		
VARIAZIONI RISPETTO ALLO SCENARIO TENDENZIALE		Variazione delle percorrenze sulla rete	1.283	-3.866	4.625	43	-4.889	4.633	90	5	90	10	90	
		Variazione del tempo speso sulla rete	-68	-314	-95	-8	-282	-208	-48	-3	-48	-5	-48	
		Variazione della rete in congestione	-0,6	4,5	0,1	-0,6	4,3	5,7	0,7	0,0	0,7	0,1	0,7	
ARIA E FATTORI CLIMATICI		IP 1. Variazione di emissioni di CO2 da trasporti stradali	-0,07	-0,09	4,42	0,04	-4,67	-0,12	-0,02	0,00	-0,02	0,00	-0,02	
		IP 2. Variazione di emissioni di NOx da trasporti stradali	0,00	0,00	0,02	0,00	-0,03	-0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		IP 3. Variazione di emissioni di COVNM da trasp. stradali	0,00	0,00	0,01	0,00	-0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		IP 4. Variazione di emissioni di SOx da trasporti stradali	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		IP 5. Variazione di emissioni di CO da trasporti stradali	0,00	0,00	0,05	0,00	-0,06	-0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		IP 6. Variazione di emissioni di PM10 da trasp. Stradali	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
ECONOMIA E SOCIETÀ		IP 7. Variazione del Tempo trascorso sulla rete	-80.667	-108.928	-222.000	-18.695	-1.355	-140.246	-28.261	-1.504	-28.261	-3.057	-28.261	
		IP 8. Variazione Costi per le percorrenze	-86.056	-116.205	5.403.957	50.242	-5.712.420	-149.615	-30.149	-1.604	-30.149	-3.261	-30.149	
		IP 9. Variazione della mortalità per incidenti stradali	0,01	0,01	0,08	0,00	-0,05	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	
TRASPORTI		IP 11. Variazione Percorrenze sulla rete	-172.113	-232.411	10.807.913	100.484	-11.424.841	-299.232	-60.298	-3.208	-60.298	-6.523	-60.298	
ENERGIA		IP 13. Variazione Consumi di benzina senza piombo per il t. s.	-2	-3	141	1	-149	-4	-1	0	-1	0	-1	
		IP 14. Variazione Consumi di gasolio per il t. s.	-1	-1	61	1	-64	-1	0	0	0	0	0	
		IP 15. Variazione Consumi di GPL per il t. s.	-2	-3	113	1	-120	-3	-1	0	-1	0	-1	
RIFIUTI		IP 16. Variazione Radiazioni per demolizione	1	1	-32	0	33	1	0	0	0	0	0	
		IP 17. Variazione Raccolta di batterie al piombo esauste	0,09	0,13	-5,92	-0,06	6,26	0,16	0,03	0,00	0,03	0,00	0,03	
		IP 18. Variazione Raccolta di oli usati	0,06	0,08	-3,81	-0,04	4,03	0,10	0,02	0,00	0,02	0,00	0,02	
INTERFERENZE		IP 19. Interferenze con Siti di Interesse Comunitario	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	
		IP 20. Interferenze con Zone di Protezione Speciale	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		IP 21. Interferenze con Important Bird Areas	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	

Ambienti Insediativi Locali Centrali: in **NERO** – Configurazioni Reali (es. **CM1**), in **ROSSO** – Configurazioni Fittizie (es. **CM6F**)



PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI
REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

MATRICE DEGLI IMPATTI

A.I.L. Configurazioni		A.I.L. Appenninici														
		A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	A9F	A10F	A11F	A12F	A13F	A14F	
Lunghezza	km	14	28	10	71	24	53	27	55	4	3	0	3	17	8	
Costo gestione annuale	€x1.000/anno	398	781	287	2.297	685	1.803	747	1.865	138	101	5	101	524	239	
Costo investimento	€x1.000	8.131	100.000	48.720	114.110	56.851	62.830	63.131	69.110	8.131	5.979	301	5.979	30.890	14.110	
COERENZA INTERNA (Kin)	Idee Forza	A	2,00	2,00	3,00	1,95	2,86	2,68	2,87	2,71	2,46	2,46	2,46	2,46	2,46	2,46
		B	4,00	3,60	5,00	3,65	4,86	4,78	4,87	4,80	4,34	4,34	4,34	4,34	4,34	4,34
		C	1,00	3,00	4,00	2,91	3,57	3,61	3,61	3,65	3,34	3,34	3,34	3,34	3,34	3,34
		D	1,00	4,00	5,00	3,84	4,43	4,48	4,48	4,53	4,24	4,24	4,24	4,24	4,24	4,24
		E	3,00	1,40	2,00	1,55	2,14	2,13	2,13	2,12	1,86	1,86	1,86	1,86	1,86	1,86
		F	1,00	1,00	1,00	1,10	1,00	1,19	1,00	1,17	1,07	1,07	1,07	1,07	1,07	1,07
		G	1,00	2,00	2,00	1,93	1,86	1,87	1,87	1,88	1,91	1,91	1,91	1,91	1,91	1,91
		H	1,00	1,00	2,00	1,05	1,86	1,87	1,87	1,88	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52
		I	1,00	1,00	2,00	1,05	1,86	1,87	1,87	1,88	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52	1,52
		J	1,00	3,20	2,00	2,98	1,86	1,87	1,87	1,88	2,37	2,37	2,37	2,37	2,37	2,37
COERENZA ESTERNA (Kout)	Obiettivi	X	1,00	1,80	1,00	1,81	1,00	1,19	1,00	1,17	1,37	1,37	1,37	1,37	1,37	
		Y	5,00	3,40	5,00	3,49	5,00	4,81	5,00	4,83	4,32	4,32	4,32	4,32	4,32	
		Z	3,00	3,00	1,00	3,10	1,29	1,64	1,26	1,58	2,09	2,09	2,09	2,09	2,09	
		R	1,00	3,80	3,00	3,56	2,71	2,74	2,74	2,76	3,12	3,12	3,12	3,12	3,12	
Valori cumulati	Kin	2,00	2,75	3,55	2,70	3,32	3,29	3,35	3,31	3,08	3,08	3,08	3,08	3,08		
	Kout	2,20	3,16	2,60	3,10	2,54	2,62	2,55	2,62	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80		
	K	2,06	2,87	3,26	2,82	3,09	3,09	3,11	3,11	2,99	2,99	2,99	2,99	2,99		
DATI DI FLUSSO SULL' INTERVENTO	Traffico ora di punta	479	4.457	2.336	9.579	2.414	9.037	2.987	9.118	628	462	23	462	2.387	1.090	
	Velocità	65	85	82	83	81	84	81	83	83	83	83	83	83		
	Flusso medio	227	1.051	1.144	998	535	1.016	584	1.146	104	77	4	77	396		
	Capacità media	2.400	3.600	3.600	4.133	2.945	4.670	2.991	4.632	451	331	17	331	1.711		
	Grado di utilizzo medio	0,09	0,29	0,32	0,24	0,18	0,22	0,20	0,25	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23		
VARIAZIONI RISPETTO ALLO SCENARIO TENDENZIALE	Variazione delle percorrenze sulla rete	-6.252	611	-9.739	-7.219	-11.208	-11.603	-10.785	-9.112	-1.016	-747	-38	-747	-3.858	-1.762	
	Variazione del tempo speso sulla rete	58	51	-292	-232	-301	-555	-319	-701	-36	-26	-1	-26	-135	-62	
	Variazione della rete in congestione	1,4	8,6	-7,0	-0,4	-7,0	-10,2	-2,4	-12,5	-0,5	-0,3	0,0	-0,3	-1,7	-0,8	
ARIA E FATTORI CLIMATICI	IP 1. Variazione di emissioni di CO2 da trasporti stradali	-1,31	-16,10	-9,30	-18,37	-9,15	-11,08	-10,16	-8,70	-1,31	-0,96	-0,05	-0,96	-4,97	-2,27	
	IP 2. Variazione di emissioni di NOx da trasporti stradali	-0,01	-0,09	-0,05	-0,10	-0,05	-0,06	-0,06	-0,05	-0,01	-0,01	0,00	-0,01	-0,03	-0,01	
	IP 3. Variazione di emissioni di COVNM da trasp. stradali	0,00	-0,05	-0,03	-0,06	-0,03	-0,03	-0,03	-0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,02	-0,01	
	IP 4. Variazione di emissioni di SOx da trasporti stradali	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	IP 5. Variazione di emissioni di CO da trasporti stradali	-0,02	-0,19	-0,11	-0,21	-0,11	-0,13	-0,12	-0,10	-0,02	-0,01	0,00	-0,01	-0,06	-0,03	
	IP 6. Variazione di emissioni di PM10 da trasp. Stradali	0,00	-0,01	0,00	-0,01	0,00	-0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
ECONOMIA E SOCIETÀ	IP 7. Variazione del Tempo trascorso sulla rete	-162.810	-2.002.339	-682.359	-2.284.875	-1.138.350	-1.296.950	-1.264.097	-1.638.129	-162.810	-119.726	-6.021	-119.726	-618.516	-282.536	
	IP 8. Variazione Costi per le percorrenze	-1.601.493	-19.696.133	-11.379.272	-22.475.318	-11.197.449	-13.557.213	-12.434.366	-10.646.671	-1.601.493	-1.177.693	-59.224	-1.177.693	-6.084.075	-2.779.185	
	IP 9. Variazione della mortalità per incidenti stradali	-0,02	-0,20	-0,17	-0,23	-0,12	-0,11	-0,13	-0,09	-0,16	-0,16	-0,16	-0,16	-0,16	-0,16	
TRASPORTI	IP 11. Variazione Percorrenze sulla rete	-3.202.985	-39.392.266	-22.758.544	-44.950.636	-22.394.897	-27.114.425	-24.868.731	-21.293.342	-3.202.985	-2.355.385	-118.449	-2.355.385	-12.168.149	-5.558.370	
ENERGIA	IP 13. Variazione Consumi di benzina senza piombo per il t. s.	-42	-514	-297	-586	-292	-353	-324	-278	-42	-31	-2	-31	-159	-72	
	IP 14. Variazione Consumi di gasolio per il t. s.	-18	-221	-128	-252	-126	-152	-139	-119	-18	-13	-1	-13	-68	-31	
	IP 15. Variazione Consumi di GPL per il t. s.	-34	-412	-238	-471	-234	-284	-260	-223	-34	-25	-1	-25	-127	-58	
RIFIUTI	IP 16. Variazione Radiazioni per demolizione	9	115	67	132	66	79	73	62	9	7	0	7	36	16	
	IP 17. Variazione Raccolta di batterie al piombo esauste	1,76	21,59	12,47	24,63	12,27	14,86	13,63	11,67	1,76	1,29	0,06	1,29	6,67	3,05	
	IP 18. Variazione Raccolta di oli usati	1,13	13,90	8,03	15,86	7,90	9,57	8,77	7,51	1,13	0,83	0,04	0,83	4,29	1,96	
INTERFERENZE	IP 19. Interferenze con Siti di Interesse Comunitario	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	1,00	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	
	IP 20. Interferenze con Zone di Protezione Speciale	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	1,00	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	
	IP 21. Interferenze con Important Bird Areas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	1,00	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	

Ambienti Insediativi Locali Appenninici: in **NERO** – Configurazioni Reali (es. **A1**), in **ROSSO** – Configurazioni Fittizie (es. **A8F**)



Il foglio "Scenari"

Il foglio "Scenari" riporta i risultati ottenuti ai diversi passi decisionali, scenari di valutazione, ed è organizzato in diverse sezioni:

- "Configurazioni ottimali selezionate per scenario", in cui sono riportate le configurazioni reali selezionate nei diversi scenari;
- "Impatti aggregati per scenario e scostamenti dall'ottimo", in cui sono riportati, per ciascuno scenario di valutazione, sia i valori assunti dagli impatti nei diversi scenari, sia lo scostamento in termini % tra il livello conseguito da ciascun impatto e la "soluzione ideale";
- "Target e vincoli discrezionali di scenario", in cui si inserisce per ciascuno scenario il mix di vincoli e target da considerare nel processo di ottimizzazione.

Dalla "soluzione ideale" agli scenari "reali" di valutazione

Calcolo della soluzione "ottimo ideale"

Dopo aver predisposto il modello, il primo passo effettuato è stato il calcolo del vettore "*Ottimo ideale*" (vedi la tabella "*Scenari di Valutazione*" riprodotta di seguito), ottenuto come aggregazione dei risultati ottimali per ciascun criterio, calcolati ottimizzando ciascun obiettivo singolarmente, senza imporre vincoli sul livello di conseguimento di tutti gli altri, nel solo rispetto dei vincoli esogeni "rigidi". I risultati dello scenario "ideale" così costruito non sono nella realtà raggiungibili a causa della conflittualità tra i diversi obiettivi; per tale motivo nelle successive iterazioni essi sono stati considerati solamente alla stregua di un parametro di riferimento rispetto al quale muovere alla ricerca della soluzione "di miglior compromesso", soluzione ottenuta introducendo, scenario dopo scenario, dei vincoli "discrezionali" via via sempre più stringenti, e sempre più capaci di convogliare il valore degli impatti totali delle alternative selezionate, verso un livello ritenuto "soddisfacente" da tutti gli attori coinvolti nel processo decisionale.

Gli scenari "reali" di valutazione

Nonostante in questa fase non sia stato possibile interagire con il decision maker, a titolo esemplificativo, ed allo scopo di fare delle prime considerazioni, sono stati costruiti n° 4 differenti scenari di valutazione, di cui si riportano, nella stessa tabella "*Scenari di Valutazione*" riprodotta di seguito, i principali risultati.

Per l'elaborazione dei vari scenari di valutazione è stata scelta sempre, come funzione obiettivo guida (F.O.), la massimizzazione della lunghezza delle tratte stradali da realizzare nelle diverse configurazioni.



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

Il primo scenario di valutazione "Scenario Base 1" è stato costruito tenendo conto solamente dei vincoli esogeni sulle variabili (all'interno di ciascun A.I.L. le varie configurazioni reali sono mutuamente escludentisi; il vincolo sul capitale disponibile per ciascun A.I.L. è dato dall'importo relativo agli investimenti della configurazione più costosa).

Dopo l'elaborazione del primo scenario di valutazione si passa da una fase più "tecnica" ad una più "decisionale".

Una volta realizzata una prima tornata di calcoli, e quindi, ottenuta una prima selezione delle configurazioni progettuali a cui è associato un determinato grado di conseguimento di ciascun impatto rispetto al suo valore "ideale", deve, poi, subentrare il decisore politico, al quale bisognerà chiedere se, alla luce della soluzione elaborata dal programma, il grado di perseguimento di tutti gli obiettivi risulta soddisfacente.

In caso di risposta affermativa, si potrà concludere che la soluzione corrente proposta è quella di miglior compromesso e costituisce, pertanto, l'output finale del processo decisionale.

Diversamente, se la risposta sarà negativa, il politico dovrà indicare sia l'obiettivo per il quale il valore corrente non è soddisfacente, sia la sua soglia di accettabilità.

Al passo successivo il programma dovrà considerare tale soglia come un ulteriore vincolo da rispettare e calcolerà la nuova soluzione corrente.

La procedura di aggiustamento e ricalcolo prosegue finché non viene raggiunta, se esiste, una soluzione di compromesso accettabile in cui tutti gli obiettivi siano ad un livello almeno soddisfacente per tutti i policy-makers partecipanti al processo decisionale.

Di seguito si riporta la tabella con la matrice di riepilogo dei diversi scenari che nell'esemplificazione hanno condotto alla soluzione di miglior compromesso.

Nella seconda parte della tabella sono indicati i vincoli discrezionali inseriti ad ogni iterazione.



PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI
REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

Scenari di valutazione

Configurazioni Reali Selezionate	
A.I.L. Centro-Settentrionali	
A.I.L. Centro-Meridionali	
A.I.L. "Costa pescarese e teatina" e "Valle del Pescara"	
A.I.L. Appenninici	

nr Fittizie	Reali						
5	CS3	5	CS3	5	CS3	5	CS3
4	CM3	4	CM3	4	CM3	0	CM4
3	VP1	4	VP5	3	VP5	4	VP5
4	A6	4	A6	4	A6	3	A8

Funz. Obiettivo	Lunghezza	km	max	Ottimo Ideale	Scenario Base 1			Scenario 2			Scenario 3			Scenario 4		
					Fittizie+Reali	Totale F+R	Δ% Ottimo	Totale Reali	Totale F+R	Δ% Ottimo	Totale Reali	Totale F+R	Δ% Ottimo	Totale Reali	Totale F+R	Δ% Ottimo
	Costo gestione annuale	€x1.000/anno	min	340,65	340,65	0,0%	186,10	337,10	1,0%	182,31	332,49	2,4%	182,31	327,30	3,9%	216,46
	Costo investimento	€x1.000	min	4.585	11.866	158,8%	6.422	11.578	152,5%	6.125	11.401	148,7%	6.125	11.565	152,2%	7.625
			min	1.035.971	2.749.537	165,4%	1.149.144	2.749.537	165,4%	1.146.190	2.694.017	160,0%	1.146.190	2.749.537	165,4%	1.558.470
COERENZA INTERNA (Kin)	Idee Forza	A	max	4,46	4,12	7,6%	3,98	4,12	7,6%	3,98	4,06	8,9%	3,98	4,29	3,6%	4,36
		B	max	2,40	2,28	5,2%	2,82	2,29	4,8%	2,85	2,22	7,6%	2,85	2,17	9,7%	2,59
		C	max	3,30	3,29	0,5%	3,75	3,29	0,5%	3,75	3,23	2,4%	3,75	3,15	4,6%	3,60
		D	max	4,76	4,41	7,3%	4,29	4,47	6,2%	4,42	4,38	8,1%	4,42	4,54	4,8%	4,55
		E	max	1,83	1,81	1,4%	2,23	1,83	0,0%	2,29	1,81	1,3%	2,29	1,57	14,5%	1,86
		F	max	2,41	2,07	14,2%	2,02	2,11	12,5%	2,12	2,07	14,3%	2,12	2,18	9,7%	2,06
		G	max	2,76	2,50	9,4%	2,43	2,52	8,6%	2,48	2,46	10,8%	2,48	2,59	6,2%	2,59
		H	max	2,72	2,36	13,2%	2,26	2,32	14,5%	2,17	2,29	15,8%	2,17	2,39	11,9%	2,36
		I	max	1,14	1,07	6,5%	1,09	1,07	6,5%	1,09	1,04	8,8%	1,09	1,07	6,4%	1,07
		J	max	3,81	3,38	11,5%	3,10	3,32	13,0%	2,97	3,25	14,9%	2,97	3,45	9,4%	3,19
COERENZA ESTERNA (Kout)	Obiettivi	X	max	2,82	2,67	5,4%	2,89	2,59	8,0%	2,72	2,56	9,1%	2,72	2,64	6,5%	2,74
		Y	max	4,91	4,59	6,6%	4,34	4,66	5,2%	4,52	4,57	7,1%	4,52	4,71	4,2%	4,64
		Z	max	2,90	2,78	4,0%	2,65	2,84	1,8%	2,81	2,81	3,0%	2,81	2,84	1,9%	2,85
		R	max	4,68	4,45	4,8%	4,21	4,45	4,8%	4,21	4,39	6,1%	4,21	4,52	3,4%	4,39
Valori cumulati	Kin	K	max	3,26	3,20	1,7%	3,29	3,22	1,3%	3,32	3,15	3,3%	3,32	3,25	0,3%	3,38
		Kout	max	3,98	3,79	4,7%	3,66	3,80	4,4%	3,69	3,74	5,8%	3,69	3,84	3,3%	3,80
		K	max	3,43	3,38	1,5%	3,40	3,39	1,2%	3,43	3,33	3,0%	3,43	3,43	0,1%	3,50
VAR. RISPETTO SCENARIO TENDENZIALE	Variazione delle percorrenze sulla rete	Ve*km	min	-102.495	-90.151	12,0%	-54.949	-96.318	6,0%	-61.121	-96.408	5,9%	-61.121	-94.331	8,0%	-72.075
	Variazione del tempo speso sulla rete	Ve*ora	min	-5.944	-5.609	5,6%	-3.263	-5.825	2,0%	-3.477	-5.777	2,8%	-3.477	-5.722	3,7%	-3.823
	Variazione della rete in congestione	km	min	-156,38	-153,01	2,2%	-89,21	-148,03	5,3%	-84,26	-148,70	4,9%	-84,26	-149,27	4,5%	-88,42
ARIA E FATTORI CLIMATICI	IP 1. Variazione di emissioni di CO2 da trasporti stradali	t/anno	min	-101,72	-92,15	9,4%	-52,00	-96,75	4,9%	-56,60	-96,73	4,9%	-56,60	-97,84	3,8%	-68,81
	IP 2. Variazione di emissioni di NOx da trasporti stradali	t/anno	min	-0,59	-0,53	9,9%	-0,30	-0,55	5,3%	-0,32	-0,55	5,5%	-0,32	-0,57	3,1%	-0,40
	IP 3. Variazione di emissioni di COVNM da trasporti stradali	t/anno	min	-0,31	-0,28	9,7%	-0,15	-0,29	6,5%	-0,16	-0,29	6,5%	-0,16	-0,30	3,3%	-0,21
	IP 4. Variazione di emissioni di SOx da trasporto stradale	t/anno	min	0,00	0,00	9,5%	0,00	0,00	4,1%	0,00	0,00	4,1%	0,00	0,00	3,7%	0,00
	IP 5. Variazione di emissioni di CO da trasporto stradale	t/anno	min	-1,21	-1,10	9,2%	-0,62	-1,15	4,5%	-0,67	-1,15	4,6%	-0,67	-1,17	3,5%	-0,82
	IP 6. Variazione di emissioni di PM10 da trasporto stradale	t/anno	min	-0,05	-0,05	4,2%	-0,03	-0,05	4,2%	-0,03	-0,05	4,2%	-0,03	-0,04	19,7%	-0,03
ECONOMIA E SOCIETÀ	IP 7. Variazione del Tempo trascorso sulla rete	Ve*h/anno	min	-13.438.376	-12.837.563	4,5%	-7.054.710	-12.759.755	5,0%	-6.975.398	-12.731.495	5,3%	-6.975.398	-13.094.237	2,6%	-8.276.127
	IP 8. Variazione Costi per le percorrenze	€/anno	min	-124.490.688	-112.785.476	9,4%	-63.646.755	-118.413.444	4,9%	-69.273.119	-118.383.295	4,9%	-69.273.119	-119.741.985	3,8%	-84.214.091
TRASPORTI	IP 11. Variazione Percorrenze sulla rete	Ve*Km/anno	min	-248.981.378	-225.570.951	9,4%	-127.293.510	-236.826.888	4,9%	-138.546.238	-236.766.590	4,9%	-138.546.238	-239.483.971	3,8%	-168.428.183
ENERGIA	IP 13. Variazione Consumi di benzina senza piombo per il trasporto stradal	Kt/anno	min	-3.246	-2.940	9,4%	-1.659	-3.086	4,9%	-1.805	-3.086	4,9%	-1.805	-3.122	3,8%	-2.196
	IP 14. Variazione Consumi di gasolio per il t. s.	Kt/anno	min	-1.396	-1.264	9,5%	-714	-1.328	4,9%	-777	-1.327	4,9%	-777	-1.342	3,9%	-944
	IP 15. Variazione Consumi di GPL per il t. s.	Kt/anno	min	-2.606	-2.361	9,4%	-1.333	-2.479	4,9%	-1.451	-2.479	4,9%	-1.451	-2.507	3,8%	-1.763
RIFIUTI	IP 16. Variazione Radiazioni per demolizione	Veq/anno				660	693		405	693		405	701		493	
	IP 17. Variazione Raccolta di batterie al piombo esauste	t/anno				123	130		76	130		76	131		92	
	IP 18. Variazione Raccolta di oli usati	t/anno				79	83		48	83		48	84		59	

VINCOLI DISCREZIONALI		Δ% Max	Δ% Max	Δ% Max	Δ% Max
Valori cumulati - Coerenza Esterna	Kout	>=	Libero	Libero	Libero
Variazione della rete in congestione	km	<=	Libero	Libero	-148,6 5,0%
IP 8. Variazione Costi per le percorrenze	€/anno	<=	Libero	-118.266.154 5,0%	-118.266.154 5,0%



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

I risultati della prima elaborazione del modello sono riportati nella colonna "Scenario Base" in cui non intervengono ulteriori vincoli oltre quelli tecnici attivi per tutti gli scenari (nella tabella di pagina precedente). Nella sezione relativa ai "Vincoli Discrezionali", in corrispondenza degli obiettivi rilevanti analizzati, è riportato il valore "Libero" nel senso che non è stato impostato alcun vincolo).

Dall'analisi degli impatti conseguiti sui vari obiettivi e dagli scostamenti percentuali dall'Ottimo Ideale, il "decisore" ritiene importante migliorare l'impatto relativo alla variazione dei costi per le percorrenze sulla rete riducendo lo scarto dall'ottimo ideale dal 9,4% ad un massimo del 5%. Nella colonna relativa al 2° Scenario, pertanto, viene introdotto il nuovo vincolo discrezionale che impone uno scostamento massimo dall'ottimo ideale del citato 5%.

La nuova soluzione generata dal modello rispetta pienamente il desiderio del decisore riportando uno scostamento dall'ottimo, per l'indicatore considerato, pari al 4,9%. Di contro la Funzione Obiettivo Guida, massimizzazione della lunghezza delle tratte stradali da realizzare, peggiora leggermente scostandosi dalla soluzione dello scenario Base (che rappresenta per questa funzione l'ottimo ideale) di un 1,0%; se il decisore accetta tale trade-off, la soluzione proposta diviene la base di valutazione per la successiva iterazione.

Negli scenari 3 e 4 vengono inseriti i nuovi vincoli relativi rispettivamente alla "Variazione della rete in congestione" e al "Valore cumulato della Coerenza Esterna - Kout": per entrambi si è imposto uno scostamento dall'ottimo non superiore al 5%. Il processo termina alla quarta iterazione, avendo il decisore raggiunto una soluzione di compromesso accettabile.

Ovviamente ad ogni passo il modello fornisce l'elenco delle configurazioni ottimali selezionate, nella tabella precedente, infatti, sono riportati per ciascun AIL i codici delle configurazioni reali ed il numero di quelle fittizie selezionate.

La soluzione di miglior compromesso vede selezionate le seguenti configurazioni: **CS3, CM4, VP5 e A8** per un totale costo d'investimento di circa 1,6 miliardi di euro; da notare che solo la CS4 è l'alternativa più costosa del relativo raggruppamento. Le configurazioni reali selezionate comprendono nuovi progetti ed interventi di adeguamento della viabilità stradale per oltre 216 km.

La tabella successiva riporta le caratteristiche principali delle tratte appartenenti alle configurazioni selezionate nell'ottimo di cui allo scenario 4.



PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI
REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

Configurazioni della soluzione di "miglio compromesso"

A.I.L.	Configurazioni	Interventi	Descrizione	Stato	Tipo	Lunghezza km	Costo gestione annuale €x1.000/anno	Costo investimento €x1.000	COERENZA INTERNA (Kin)										COERENZA ESTERNA				Valori cumulati			
									Idee Forza										Obiettivi				Kin	Kout	K	
									A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	X	Y	Z	R				
A.I.L. Centro-Settentrionali	CS3	TE35	A14 "Adriatica"	Declassamento; tratta Città S. Angelo - Atri/Pineto	N	A	21,0	943	0	5	1	3	5	1	3	3	3	1	4	3	5	3	5	3,3	4,2	3,6
		TE36	A14 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato; tratta Città S. Angelo - Atri/Pineto	N	A	18,0	811	360.000	5	1	3	5	1	3	3	3	1	4	3	5	3	5	3,3	4,2	3,6
		TE23Sud	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato; tratta Mosciano st.-Pineto (attuale casello A14)	N	C1	15,7	439	76.441	5	1	2	4	1	3	2	2	1	4	3	5	3	5	3,0	4,2	3,4
		TE14	SS80 racc. "Teramo - Mare"	Realizzazione SS80 racc. "Teramo - Mare": lotto 4 (Mosciano Stazione-SS. 16 Giulianova Lido)	P	C1	6,2	175	44.000	4	4	3	4	1	3	3	2	2	4	5	3	3	5	3,6	4,2	3,8
		TE04	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	Realizzazione tratta Castel di Lama - Garrufo	P	C1	8,7	242	41.568	4	5	5	4	4	1	2	2	1	2	5	3	3	4	3,7	3,8	3,7
		TE05	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	Realizzazione tratta Garrufo - S. Anna con adeguamento SP3	R	C1	9,6	269	89.334	4	5	5	4	4	1	2	2	1	2	5	3	3	4	3,7	3,8	3,7
		Totale						79	2.879	611.343	4,71	2,07	3,30	4,59	1,64	2,57	2,66	2,59	1,07	3,57	3,57	4,43	3,00	4,79	3,4	4,1
A.I.L. Centro-Meridionali	CM4	CH10	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	completamento SS81 "Piceno Aprutina": tratta Guardiagrele Est - S. Martino sulla Marrucina	P	C1	4,8	134	22.770	4	5	5	4	4	1	2	2	1	2	5	3	3	4	3,7	3,8	3,7
		CH12	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	variante SS81 "Piceno Aprutina": tratta SR84 "Frentana" - SS652 "Fondovalle Sangro"	P	C1	8,5	238	73.727	4	5	5	4	4	1	2	2	1	2	5	3	3	4	3,7	3,8	3,7
		CH30	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	Collegamento Fondovalle Sangro - Fondovalle Trigno: Tracciato Ovest	N	C1	23,9	669	256.000	4	4	5	4	3	1	2	2	1	2	1	5	3	4	3,4	3,4	3,4
		CH47	A14 "Adriatica"	Declassamento della A14 (Vasto Nord - Vasto Sud)	N	A	17,3	776	30.000	5	1	3	5	1	2	3	3	1	4	3	5	3	5	3,3	4,2	3,5
		CH48	A14 "Adriatica"	Nuovo tracciato della A14 tratta Vasto Nord/Vasto Sud	N	A	14,7	661	340.000	5	1	3	5	1	2	3	3	1	4	3	5	3	5	3,3	4,2	3,5
		Totale						69	2.479	722.497	4,5	2,6	4,0	4,5	2,1	1,5	2,5	2,5	1,0	3,0	2,6	4,7	3,0	4,5	3,4	3,9
Valle del Pescara	VP5	PE28	SS602	Potenziamento a 4 corsie SS602: tratta ponte di Villanova - SS16 var	N	B	3,9	151	68.160	3	3	3	4	2	3	3	1	1	3	1	5	1	3	3,0	2,6	2,9
		CH49	SP da denominare	Realizzazione pedecollinare tratta Dragonara - variante SS16 (Pescara Sud)	N	C1	9,0	251	87.360	3	4	3	5	1	3	3	1	1	3	1	5	3	3	3,4	3,0	3,3
		Totale					13	402	155.520	3,0	3,6	3,0	4,6	1,4	3,0	3,0	1,0	1,0	3,0	1,0	5,0	2,1	3,0	3,3	2,8	3,1
A.I.L. Appenninici	A8	PE30	SP da denominare	Realizzazione asse di penetrazione Alanno - Pietranico - Corvara - Forca di Penne e suo collegamento con la SS153 in località di Capodacqua di Capestrano;	N	C1	14,2	398	8.131	2	4	1	1	3	1	1	1	1	1	1	5	3	1	2,0	2,2	2,1
		AQ12bis	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	Variante Collepietro - SSS con connessione A25;	P	C1	12,4	349	55.000	3	5	4	5	2	1	2	2	2	2	1	5	1	3	3,5	2,6	3,3
		AQ30bis	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	Raddoppio a 4 corsie tratta Popoli - Pettorano sul Gizio.	P	B	28,7	1.118	5.979	1	4	4	5	2	3	2	2	2	2	3	3	5	3	3,0	3,4	3,1
		Totale					55	1.865	69.110	2,7	4,8	3,6	4,5	2,1	1,2	1,9	1,9	1,9	1,9	1,2	4,8	1,6	2,8	3,3	2,6	3,1



Come evidenziato da questa simulazione del processo decisionale, a partire dalle informazioni predisposte dagli analisti, dall'individuazione del set di possibili alternative tra cui decidere, esiste un numero elevatissimo di possibili combinazioni con cui dette alternative possono combinarsi, nel rispetto dei vincoli, determinando impatti diversificati sugli obiettivi perseguiti. La scelta della combinazione che determina il miglior compromesso tra gli obiettivi non può essere effettuata senza il supporto di un efficace strumento di calcolo e di aiuto alla decisione.

Il supporto proposto consente di effettuare, a partire da una certa banca dati, **conoscenze/progetti d'intervento, sia la fase di generazione del piano che di sua valutazione** e scelta. Queste funzioni vengono svolte in maniera interattiva tra decisore e modello, in tempo reale, attraverso una serie di passi, iterazioni, che convergono verso la soluzione di compromesso soddisfacente, se esiste.

Ad ogni iterazione il problema decisionale diventa sempre meglio strutturato, avvalendosi delle informazioni acquisite nei passi precedenti. Le informazioni prodotte dal modello, **essendo espresse nelle loro unità di misura "naturali", sono di facile comprensione per il** decisore non tecnico che, pertanto, è in grado di valutare le proposte fornite dal modello e di chiedere ulteriori miglioramenti qualora consideri che sia accettabile un più basso livello di conseguimento per taluni obiettivi per consentire il miglioramento di altri.

Le proposte di Piano generate dal modello sono sempre pareto-efficienti, nel senso che non esistono altre formulazioni che possano migliorare un qualunque obiettivo senza peggiorarne almeno un altro. Ogni proposta di Piano generata dal modello viene compiutamente descritta in termini di vincoli rispettati e di impatti sugli obiettivi; pertanto, il modello sviluppa contemporaneamente la generazione e la valutazione di una possibile formulazione del Piano.

Sulla base delle informazioni acquisite, il decisore "valuta" dove sia necessario un miglioramento e in quale misura, introducendo nuovi vincoli "discrezionali" al problema decisionale; ovviamente, ogni nuovo vincolo comporta un costo opportunità in termini di sacrificio di qualche altro obiettivo, in primis dell'obiettivo guida utilizzato per l'ottimizzazione. Scegliere una soluzione piuttosto che un'altra significa "valutare" come preferibili gli impatti sugli obiettivi della prima soluzione rispetto a quelli della seconda;



pertanto, chi effettivamente effettua la "valutazione" è il decisore ed in tale compito riceve dagli analisti, dai progettisti e dal modello un supporto alle sue scelte.

Nella simulazione che abbiamo presentato a titolo esemplificativo, il ruolo del decisore è stato svolto dai tecnici del Piano; non essendo questo il loro ruolo specifico, si sono limitati ad introdurre elementi decisionali prevedibilmente condivisibili dal decisore "mediano", senza spingere su orientamenti fortemente caratterizzati.

Il modello di supporto per la selezione delle tratte nel breve periodo

Il modello di supporto per la selezione delle tratte nel breve periodo è analogo a quello per il lungo periodo, con l'unica differenza che in esso le variabili decisionali non sono più le configurazioni, bensì le singole tratte di cui si compongono le configurazioni selezionate nell'ottimizzazione di lungo periodo. Inoltre, nel breve periodo si è sempre in presenza di un vincolo di bilancio, peraltro agevolmente quantificabile; il costo opportunità del capitale disponibile è, pertanto, direttamente espresso dal vincolo finanziario per cui non occorre introdurre delle alternative "fittizie".

Le soluzioni generate con il supporto del modello vanno, ovviamente, verificate ed approfondite in termini di progettazione avanzata e di verifica della loro fattibilità, effettuata sulla base di analisi più approfondite. L'impiego del modello consente una prima selezione che orienta sugli approfondimenti e le verifiche a farsi.

3.5. INTERVENTI E FINANZIAMENTI PREVISTI DAI NUOVI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE NAZIONALE E REGIONALE PER LA VIABILITÀ PRINCIPALE OGGETTO DI VERIFICHE MODELLISTICHE E CON APPROCCIO DI OTTIMIZZAZIONE MULTI-OBIETTIVO

Come già preannunciato alla fine del precedente capitolo, le verifiche modellistiche e le valutazioni con ottimizzazione multi-obiettivo e ottimizzazione vincolata hanno consentito di definire gli scenari infrastrutturali vincenti ove si sono concentrate le risorse pubbliche (8° DPEF Infrastrutture, nuova IGQ e FAS 2007 – 2013) per l'attuazione degli interventi prioritari.

Di seguito si riporta il prospetto che evidenzia la connessione tra le previsioni programmatiche e quelle del PRIT, mentre a seguire sono state allegate quattro planimetrie, nelle quali si riportano gli interventi complessivi vincenti, inseriti nei quattro Ambiti



Insediamenti Locali (1: Centro Settentrionali, 2: Centro Meridionali, 3: Della Costa Pescara e Teatina e Valle del Pescara, 4: Appenninici)



REGIONE ABRUZZO
DIREZIONE TRASPORTI E MOBILITÀ
SERVIZIO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E ORGANIZZAZIONE DEI TRASPORTI
PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI
REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

ABACO DI RAFFRONTO TRA GLI INTERVENTI PRIORITARI E GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE NAZIONALI E REGIONALI												
D.L. 28 aprile 2009 n.39	Intesa Generale Quadro (Delibera G. R. 471 del 6/07/2011)	8° Programma Infrastrutture Strategiche	Protocollo d'Intesa Marche-Abruzzo-Molise	PAR-FAS 2007-2013		Nuova programmazione ANAS	Previsioni PRIT				Importo (€ Mil.)	
				LdA	P							
	SS 260 "PICENTE": Tratta Svincolo Marana - Svincolo Cavallari						AQ 2	P	SR260 "Picente" (ex SS260)	completamento dorsale stradale interna: IV lotto (svincolo di Marana-Cavallari)	46,00	
	Variante Sud Città dell'Aquila "Lotto A", tratta da Sassa a Montelucio. (Viabilità ANAS)						AQ 5	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	Adeguamento da confine regionale a Km. 27	93,63	
		SS 17 "DELL'APPENNINO ABRUZZESE": Variante L'Aquila - Navelli					AQ 6	P	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	variante di L'Aquila: lotto A (km 27+00; località Sassa - Mausonia)	30,00	
	Variante Sud Città dell'Aquila "Lotto C", (Tratta da Bazzano a S. Gregorio. (Viabilità ANAS)	SS 17 "DELL'APPENNINO ABRUZZESE": Variante L'Aquila Km 27-45					AQ 8	E	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	variante di L'Aquila: lotto C (ricordo SS17 ter - S. Gregorio)	24,66	
							AQ 14	P	SR584 (ex SS584) adeguamento dell'ex strada comunale Brecciaro	SR ex SS5 bis e collegamento tra l'Altipiano delle Rocche e Campofelice	27,81	
							AQ 25	P	Centro merci della Marsica	Completamento (DOCUPI Abruzzo 2000-2006)	25,85	
	Progetto di potenziamento della linea ferroviaria Terni-Sulmona relativamente alla tratta Sassa-Paganica				III.2.2.b	1	AQ 40	N	SFHR	Realizzazione nuova fermata in L'Aquila (bivio per Pianola)	0,80	
					III.2.1.a	1	AQ 41	N	SFHR	Realizzazione nuove fermate in Avezzano e Oricola	5,00	
					III.2.2.c	1	AQ 28	N	Linea Ferroviaria Roma - Pescara	Potenziamento della linea esistente nella tratta Avezzano - Guidonia	36,00	
	Miglioramento dell'esercizio ferroviario sulla linea Pescara - Roma e Sulmona - L'Aquila Rieti						AQ 46	N	Linea Ferroviaria L'Aquila - Sulmona	Potenziamento per incroci contemporanei	6,00	
							AQ 47	N	Linea Ferroviaria Roma - Pescara	Realizzazione CTC sulla linea esistente	32,00	
					III.2.2.a	6	AQ 48	P	Aeroporto di Preturo	Potenziamento	4,00	
							AQ 49	P	SS096 variante di Celano	Razionalizzazione	20,00	
	PEDEMONTANA ABRUZZO - MARCHE: Tratta Guardiagrele Nord - Guardiagrele Est (32,00 M€)						CH 10	P	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	completamento SS81 "Piceno Aprutina": tratta Guardiagrele Est - S. Martino sulla Marsica	32,00	
	PEDEMONTANA ABRUZZO - MARCHE: Tratta Guardiagrele Est - Bv. Fara S. Martino (173,61 M€)	PEDEMONTANA ABRUZZO - MARCHE: Tratta Guardiagrele - Bv. Fara S. Martino	PEDEMONTANA ABRUZZO - MARCHE: Tratta Guardiagrele - Bv. Fara S. Martino (173,61 M€)				CH 11	P	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	completamento SS81 "Piceno Aprutina": tratta Comino - Inneso S. R. 84 Fretana	173,61	
					III.2.2.b	3	CH 35	R	Linea ferroviaria F.A.S.	Realizzazione tratta Pazzano di Atezza - Archi	38,80	
					III.2.2.b	2	CH 42	C	Autoporto di S. Salvo	Realizzazione: IV e V lotto	5,00	
					III.2.1.a	2	CH 52	N	SFHR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio intermodale in Francavilla al Mare (Foro)	2,40	
					III.2.1.a	2	CH 53	N	SFHR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio intermodale in S. Giovanni Teatino (Aeroporto)	1,20	
					III.2.1.a	2	CH 54	N	SFHR	Realizzazione percorso meccanizzato in S. Giovanni Teatino (Aeroporto)	2,5	
					III.2.1.a	2	CH 59	N	SFHR	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Chieti (Madonna delle Piane)	0,80	
	Porto di Ortona: Lavori di Banchinamento dell'avanzamento; prolungamento della diga Sud; Dragaggio degli specchi portuali interni e del canale di accesso	POTENZIAMENTO DEL PORTO DI ORTONA: Completamento avanzamento, banchine e pontili			III.2.2.a	3	CH 40 bis	P	Porto di Ortona	Realizzazione completamento avanzamento (Accordo di Programma 30/01/2007)	36,50	
		INTERVENTI PER INTERMODALITA' NEL TPL: Nodi Intermodali - Intra-modali					PE 35	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Torre de' Passeri	0,15	
	Porto di Pescara: deviazione del porto canale e suo prolungamento				III.2.2.a	4	PE 11 bis	P	Porto di Pescara	realizzazione di un primo stralcio funzionale della Stazione Marittima, sistemazione della viabilità di accesso e	2,00	
	Adeguamento e messa a norma dell'Aeroporto d'Abruzzo				III.2.2.a	5	PE 14 bis	P	Aeroporto di Pescara	Sistemazione area ed edifici Enti di Stato-Capitaneria di Porto	13,85	
			PEDEMONTANA ABRUZZO - MARCHE: Tratta Val Pescara - Fondo Valle Fino (220,5 M€)				PE 32 bis	N	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	potenziamento SS81 "Piceno Aprutina": tratta Elce - Chieti Scalo	96,00	
	PEDEMONTANA ABRUZZO - MARCHE: Fondo valle Sinello - Floriano di Campili	PEDEMONTANA ABRUZZO - MARCHE: Tratta Ascoli mare - Garruffo di S. Omero	PEDEMONTANA ABRUZZO - MARCHE: Tratta Castel di Lama - Garruffo (78,00M€ + 10,00M€)				TE 4	P	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	Realizzazione tratta Castel di Lama - Garruffo	41,56	
	PEDEMONTANA ABRUZZO - MARCHE: Fondo valle Sinello - Floriano di Campili	PEDEMONTANA ABRUZZO - MARCHE: Tratta S. Anna di Campili - S. Anna di Campili	PEDEMONTANA ABRUZZO - MARCHE: Tratta S. Anna di Campili - S. Anna di Campili (52,00M€ + 18,40M€ + 15,50M€)				TE 5	R	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	Realizzazione tratta Garruffo - S. Anna con adeguamento SP3	89,33	
		PEDEMONTANA ABRUZZO - MARCHE: Tratta FS. Anna di Campili - S. Nicolò di Teramo	PEDEMONTANA ABRUZZO - MARCHE: Tratta S. Anna - S. Nicolò a Tordinone con adeguamento SP3				TE 6	E	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	Realizzazione tratta S. Anna - S. Nicolò a Tordinone con adeguamento SP3	70,65	
			PEDEMONTANA ABRUZZO - MARCHE: Tratta Villa Vomano - Capiano				TE 7	P	"Pedemontana Abruzzo - Marche"	Adeguamento SS81: tratta SS150 - SP36	2,40	

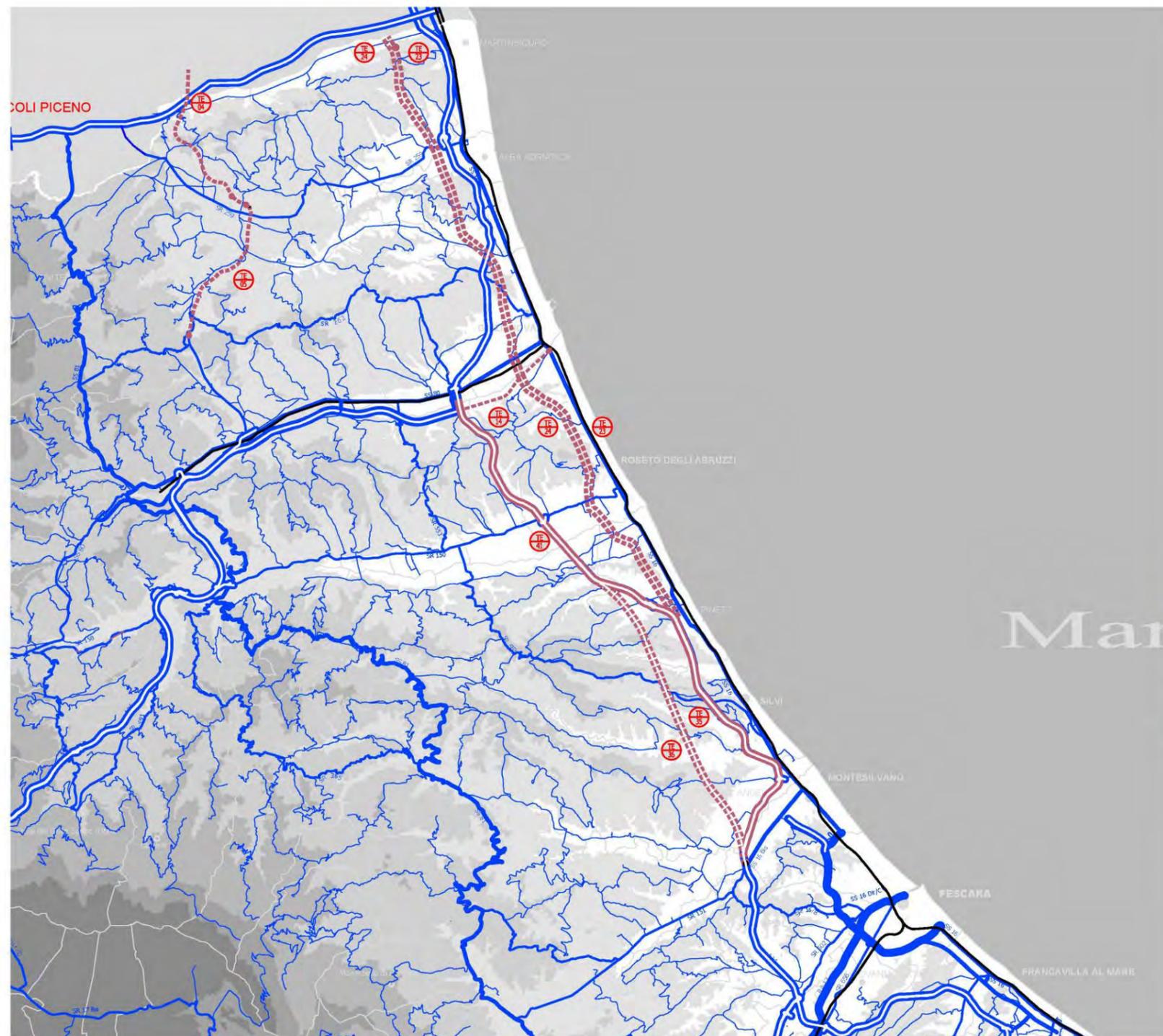


REGIONE ABRUZZO
DIREZIONE TRASPORTI E MOBILITÀ
SERVIZIO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E ORGANIZZAZIONE DEI TRASPORTI
PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI
REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

ABACO DI RAFFRONTO TRA GLI INTERVENTI PRIORITARI E GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE NAZIONALI E REGIONALI										
D.L. 28 aprile 2009 n.39	Intesa Generale Quadro (Delibera G. R. 471 del 6/07/2011)	8° Programma Infrastrutture Strategiche	Protocollo d'Intesa Marche-Abruzzo-Molise	PAR-FAS 2007-2013		Nuova programmazione ANAS	Previsioni PRIT			Importo (€ Min.)
				LdA	P		TE	C	Descrizione	
	PEDEMONTANA ABRUZZO – MARCHE (DIREZIONE SUD): Tratta Capisano – Bisenti		PEDEMONTANA ABRUZZO – MARCHE: Tratta Val Vomano - Capisano				TE 8	C	“Pedemontana Abruzzo – Marche” Adeguamento SP36: tratta SS81 - SR365	0,00
		PEDEMONTANA ABRUZZO – MARCHE (DIREZIONE SUD): Tratta Capisano - Bisenti	PEDEMONTANA ABRUZZO – MARCHE: Tratta Capisano Bisenti (180,00€)				TE 9	P	“Pedemontana Abruzzo – Marche” Adeguamento SR365: tratta SP36 – Bisenti	180,00
			PEDEMONTANA ABRUZZO – MARCHE: Tratta zona industriale di Castlenti - Provincia di Pescara				TE 10	P	“Pedemontana Abruzzo – Marche” Adeguamento SS81: tratta SP31 - SP28	4,50
				III.2.2.a	1	Potenziamento ed escavazione del porto di Giulianova	TE 28	P	Porto di Giulianova Completamento (APQ n° 14)	6,50
				III.2.1.a	2	realizzazione di nuove stazioni ferroviarie e parcheggi d'interscambio a Mosciano S. Angelo	TE 29	N	SFMR Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Mosciano S. Angelo	2,20
				III.2.1.a	2	realizzazione di nuove stazioni ferroviarie e parcheggi d'interscambio a Teramo	TE 30	N	SFMR Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Teramo	0,17
				III.2.2.b	2	Realizzazione di opere di rifunionalizzazione, adeguamento, completamento, potenziamento e collegamento alle viabilità principali dei centri logistici	TE 31	C	Autoporto di Roseto Completamento (POP Abruzzo 1994-1996)	5,00
				III.2.1.a	2	realizzazione di nuove stazioni ferroviarie e parcheggi d'interscambio a Collianelice	TE 38	N	SFMR Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Collianelice	0,69
		INTERVENTI PER INTERMODALITA' NEL TPL: Nodi Intermodali - Intramodali					TE 47	N	Trasporto Pubblico Locale Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Penna S. Andrea	0,25
				III.2.2.b	2	Realizzazione di opere di rifunionalizzazione, adeguamento, completamento, potenziamento e collegamento alle viabilità principali dei centri logistici	TE 48	P	Piattaforma logistica di Castelalto Realizzazione di opere di rifunionalizzazione, adeguamento, completamento, potenziamento e	5,00
			PEDEMONTANA ABRUZZO – MARCHE: Tratta Bisenti - Castlenti (45,00€)				TE 9 bis	P	“Pedemontana Abruzzo – Marche” Adeguamento SR365: tratta Bisenti - SS81	77,00
				III.2.2.a		Potenziamento ed escavazione del porto di vasto	Ch. 41	P	Porto di Vasto Ampliamento della Banchina di levante ed adeguamento viabilità	1,87
	Adeguamento delle Gallerie Castello e Cimberio a Nord di Ortona sulla tratta ferroviaria Bologna - Bari	Galleria di sicurezza del Gran Sasso d'Italia					Interventi oggetto di rimodulazione nell'ambito della nuova IGQ (Del. G. R. n. 471/2011) ancora in corso			30,00
	Realizzazione del terzo binario tra le stazioni di Pescara Centrale e Pescara Porta Nuova									
		Nuova autostrada: Teramo - Giulianova - San Benedetto					Intervento non previsto nel PRIT in quanto di prevalente interesse extraregionale			44,00

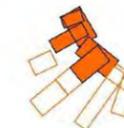
Legenda
N intervento proposto dal PRIT
P intervento programmato
R intervento entrato in realizzazione durante
C intervento realizzato durante l'elaborazione del PRIT

Intervento determinato in priorità dagli atti di programmazione statale / regionale
 Intervento determinato in priorità dalle valutazioni del PRIT



**INTERVENTI COMPLESSIVI VINCENTI CORRELATI
ALL'A.I.L. CENTRO-SETTENTRIONALI**

- AMBIENTI INSEDIATIVI LOCALI INTERESSATI:
1. La trasversale del Tronto
 2. La costa teramana
 3. La trasversale teramana
 5. La costa pescarese e teatina



**LEGENDA DEI SEGNI
STATO DI FATTO**

- RETE STRADALE PRIMARIA ESISTENTE A DUE CARREGGIATE (AA)-(SS)
- RETE STRADALE PRIMARIA ESISTENTE A UNA CARREGGIATA (SS)
- RETE STRADALE PRINCIPALE ESISTENTE (SP, ex SS)
- RETE STRADALE SECONDARIA ESISTENTE (ALTRE)
- RETE FERROVIARIA ESISTENTE DOPPIO BINARIO
- RETE FERROVIARIA ESISTENTE SEMPLICE BINARIO

**PROGETTO
INTERVENTI DI ADEGUAMENTO STRADALE**

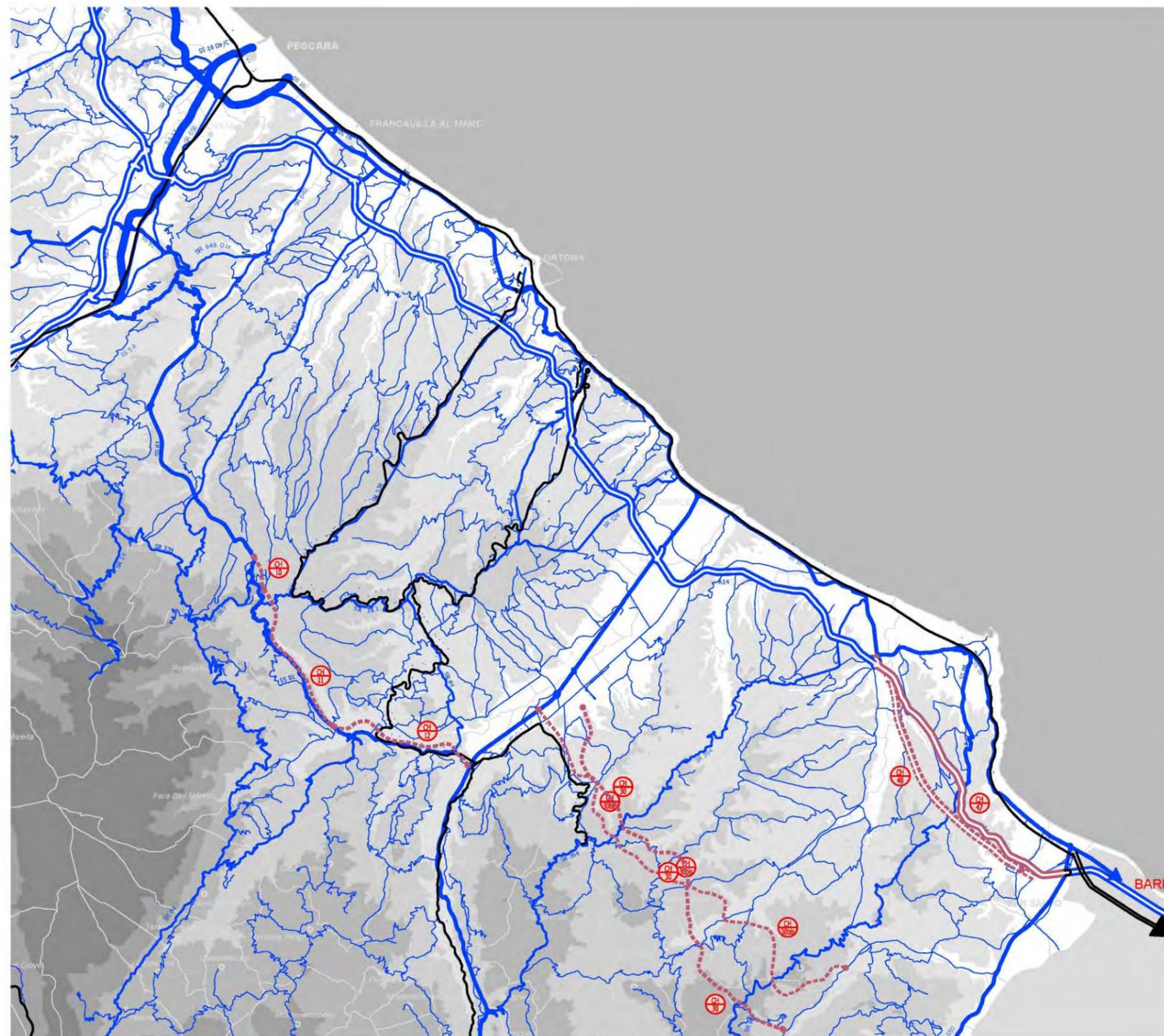
- RETE STRADALE PRIMARIA A DUE CARREGGIATE (AA)-(SS)
- RETE STRADALE PRIMARIA A UNA CARREGGIATA (SS)
- RETE STRADALE PRINCIPALE (SP ex SS)
- RETE STRADALE SECONDARIA (ALTRE)
- INTERVENTO DI ADEGUAMENTO FERROVIARIO A SEMPLICE BINARIO

INTERVENTI DI VARIANTE STRADALE

- RETE STRADALE PRIMARIA A DUE CARREGGIATE (AA)-(SS)
- RETE STRADALE PRIMARIA A UNA CARREGGIATA (SS)
- RETE STRADALE PRINCIPALE (SP ex SS)
- RETE STRADALE SECONDARIA (ALTRE)
- INTERVENTO DI VARIANTE FERROVIARIO A SEMPLICE BINARIO

- PORTO
- INTERPORTO
- AEROPORTO
- AUTOPORTO





**INTERVENTI COMPLESSIVI VINCENTI CORRELATI
ALL'A.I.L. CENTRO-MERIDIONALI**

- AMBIENTI INSEDIATIVI LOCALI INTERESSATI:
5. La costa pescarese e teatina
 6. La valle del Pescara
 9. La costa sangro-vastese
 10. La trasversale del Sangro
 11. La trasversale del Trigno



**LEGENDA DEI SEGNI
STATO DI FATTO**

- RETE STRADALE PRIMARIA ESISTENTE A DUE CARREGGIATE (AA)-(SS)
- RETE STRADALE PRIMARIA ESISTENTE A UNA CARREGGIATA (SS)
- RETE STRADALE PRINCIPALE ESISTENTE (SP, ex SS)
- RETE STRADALE SECONDARIA ESISTENTE (ALTRE)
- RETE FERROVIARIA ESISTENTE DOPPIO BINARIO
- RETE FERROVIARIA ESISTENTE SEMPLICE BINARIO

**PROGETTO
INTERVENTI DI ADEGUAMENTO STRADALE**

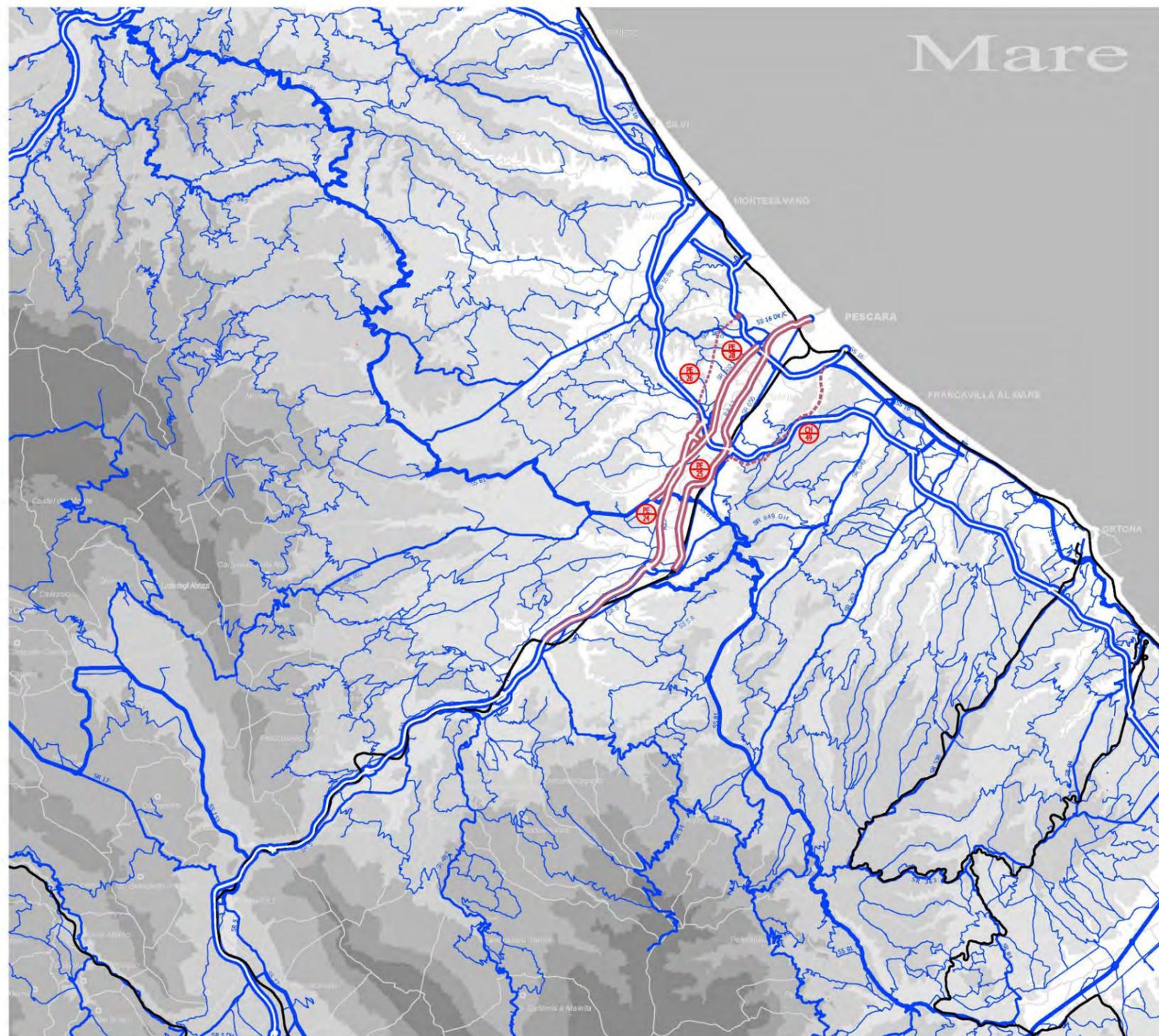
- RETE STRADALE PRIMARIA A DUE CARREGGIATE (AA)-(SS)
- RETE STRADALE PRIMARIA A UNA CARREGGIATA (SS)
- RETE STRADALE PRINCIPALE (SP ex SS)
- RETE STRADALE SECONDARIA (ALTRE)
- INTERVENTO DI ADEGUAMENTO FERROVIARIO A SEMPLICE BINARIO

INTERVENTI DI VARIANTE STRADALE

- RETE STRADALE PRIMARIA A DUE CARREGGIATE (AA)-(SS)
- RETE STRADALE PRIMARIA A UNA CARREGGIATA (SS)
- RETE STRADALE PRINCIPALE (SP ex SS)
- RETE STRADALE SECONDARIA (ALTRE)
- INTERVENTO DI VARIANTE FERROVIARIO A SEMPLICE BINARIO

- PORTO
- INTERPORTO
- AEROPORTO
- AUTOPORTO





**INTERVENTI COMPLESSIVI VINCENTI CORRELATI
TRA LA "COSTA PESCARESE E TEATINA"
E LA "VALLE DEL PESCARA"**

AMBIENTI INSEDIATIVI LOCALI INTERESSATI:
5. La costa pescarese e teatina
6. La valle del Pescara



**LEGENDA DEI SEGNI
STATO DI FATTO**

- RETE STRADALE PRIMARIA ESISTENTE A DUE CARREGGIATE (AA)-(SS)
- RETE STRADALE PRIMARIA ESISTENTE A UNA CARREGGIATA (SS)
- RETE STRADALE PRINCIPALE ESISTENTE (SP, ex SS)
- RETE STRADALE SECONDARIA ESISTENTE (ALTRE)
- RETE FERROVIARIA ESISTENTE DOPPIO BINARIO
- RETE FERROVIARIA ESISTENTE SEMPLICE BINARIO

PROGETTO

INTERVENTI DI ADEGUAMENTO STRADALE

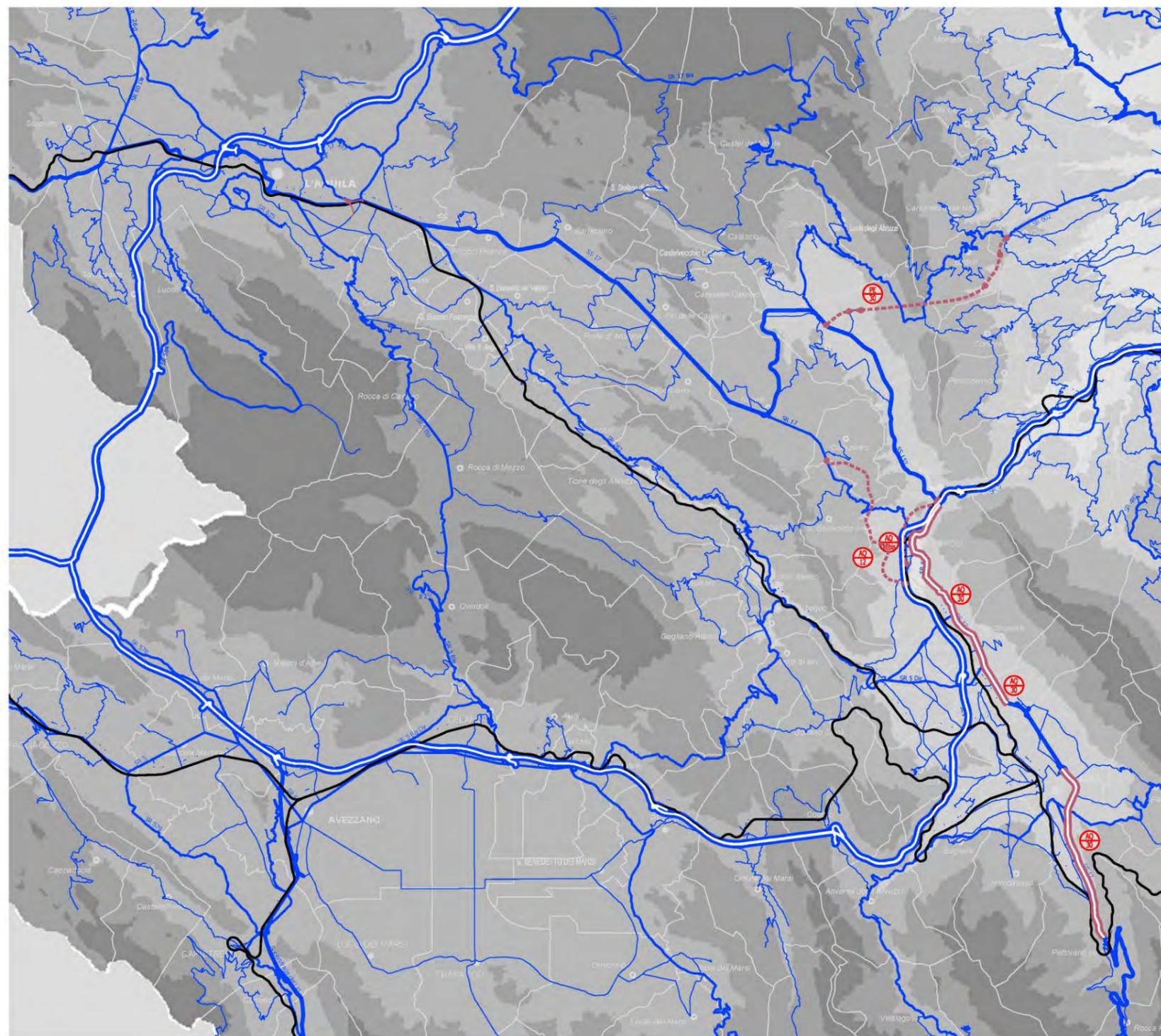
- RETE STRADALE PRIMARIA A DUE CARREGGIATE (AA)-(SS)
- RETE STRADALE PRIMARIA A UNA CARREGGIATA (SS)
- RETE STRADALE PRINCIPALE (SP ex SS)
- RETE STRADALE SECONDARIA (ALTRE)
- INTERVENTO DI ADEGUAMENTO FERROVIARIO A SEMPLICE BINARIO

INTERVENTI DI VARIANTE STRADALE

- RETE STRADALE PRIMARIA A DUE CARREGGIATE (AA)-(SS)
- RETE STRADALE PRIMARIA A UNA CARREGGIATA (SS)
- RETE STRADALE PRINCIPALE (SP ex SS)
- RETE STRADALE SECONDARIA (ALTRE)
- INTERVENTO DI VARIANTE FERROVIARIO A SEMPLICE BINARIO

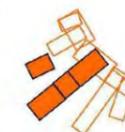
- PORTO
- INTERPORTO
- AEROPORTO
- AUTOPORTO





INTERVENTI COMPLESSIVI VINCENTI CORRELATI ALL'A.I.L. APPENNINICI

- AMBIENTI INSEDIATIVI LOCALI INTERESSATI:
4. La costellazione Aquilana
 6. La valle del Pescara
 7. La conca di Sulmona
 8. Il bacino del Fucino



LEGENDA DEI SEGNI
STATO DI FATTO

- RETE STRADALE PRIMARIA ESISTENTE A DUE CARREGGIATE (AA)-(SS)
- RETE STRADALE PRIMARIA ESISTENTE A UNA CARREGGIATA (SS)
- RETE STRADALE PRINCIPALE ESISTENTE (SP, ex SS)
- RETE STRADALE SECONDARIA ESISTENTE (ALTRE)
- RETE FERROVIARIA ESISTENTE DOPPIO BINARIO
- RETE FERROVIARIA ESISTENTE SEMPLICE BINARIO

PROGETTO

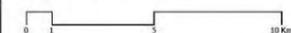
INTERVENTI DI ADEGUAMENTO STRADALE

- RETE STRADALE PRIMARIA A DUE CARREGGIATE (AA)-(SS)
- RETE STRADALE PRIMARIA A UNA CARREGGIATA (SS)
- RETE STRADALE PRINCIPALE (SP ex SS)
- RETE STRADALE SECONDARIA (ALTRE)
- INTERVENTO DI ADEGUAMENTO FERROVIARIO A SEMPLICE BINARIO

INTERVENTI DI VARIANTE STRADALE

- RETE STRADALE PRIMARIA A DUE CARREGGIATE (AA)-(SS)
- RETE STRADALE PRIMARIA A UNA CARREGGIATA (SS)
- RETE STRADALE PRINCIPALE (SP ex SS)
- RETE STRADALE SECONDARIA (ALTRE)
- INTERVENTO DI VARIANTE FERROVIARIO A SEMPLICE BINARIO

- PORTO
- INTERPORTO
- AEROPORTO
- AUTOPORTO





PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI
REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

PROPOSTE D'INTERVENTO CENSITE IN PROVINCIA DE L'AQUILA

AQ 1	SE260 "Tivolate" (ex SS260)	completamento dorsale stradale interna V lotto (confine regionale-avvicolo di Marsia)
AQ 3	SR260 "Tivolate" (ex SS260)	completamento dorsale stradale interna III lotto (avvicolo Marsia-S. Felice)
AQ 5	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	adeguamento tratta dal confine regionale al km 27+000 (loc. Sasia)
AQ 6	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	variante di L'Aquila lotto A (km 27+000 località Sasia-Massorata)
AQ 7	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	variante di L'Aquila lotto B (Massorata-raccordo SS17 km)
AQ 8	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	variante di L'Aquila lotto C (raccordo SS17 km - S. Gregorio)
AQ 9	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	adeguamento a variante S. Gregorio - S. Pio delle Camere
AQ 10	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	adeguamento a varianti S. Pio delle Camere - Marsia
AQ 12	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	variante Collepetro
AQ 15	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	interruzione tronco di binario collegamento SS17 km (ex SS17 km) - SS17 - Marsorata
AQ 17	SS694 "Superstrada del Liri"	metta in sicurezza (Avezzano-confine regionale)
AQ 18	SR (ex SS479) "Santite"	variante di Avezzano lotto 1
AQ 21	Linea ferroviaria RFI "Roma Pescara"	realizzazione RFI - variante di Frotola Peligna
AQ 22	Linea ferroviaria RFI "Roma Pescara"	realizzazione RFI - variante Frotola - Colano - Bugnara
AQ 23	Linea ferroviaria RFI "Roma Pescara"	realizzazione RFI - variante Tagliacozzo - Frosone
AQ 25	Centro urbano della Marsica	Completamento (FOCUP Abruzzo 2000-2006)
AQ 26	Linea ferroviaria RFI "Roma Pescara"	potenziamento della linea esistente tra Avezzano - Giuliana
AQ 30	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	adeguamento tratta Popoli - Bolognara sul Garino
AQ 33	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Colano
AQ 34	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Pescina
AQ 35	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Frotola Peligna
AQ 36	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Tione degli Abruzzi
AQ 37	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in S. Pio delle Camere (SS17)
AQ 38	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Civitella (SS17)
AQ 39	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Capistrano (SS17)
AQ 40	SPME	Realizzazione servizio fermate L'Aquila (Sant'Apollinare, Barzano, S. Gregorio)
AQ 41	SPME	Realizzazione nuove fermate in Avezzano - Giuliana
AQ 42	SPME	Realizzazione stazione obliquo L'Aquila
AQ 43	SPME	Realizzazione stazione obliquo in Sulmona
AQ 44	SPME	Realizzazione potenziamento T.E. sulla Sulmona-Capitoline e nuova stazione di via di Porta Romana
AQ 45	Linea ferroviaria RFI "L'Aquila-Sulmona"	Realizzazione opera di manutenzione di connessione della "Sulmona-Teramo" con la "Roma Pescara"
AQ 46	Linea ferroviaria RFI "L'Aquila-Sulmona"	Potenziamento per incrocio conterminale
AQ 47	Linea ferroviaria RFI "Roma Pescara"	Realizzazione CTV sulla linea esistente
AQ 48	Aeroporto di Pescara	Potenziamento
AQ 12 bis	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	variante Collepetro - SS2 con connessione alla A25
AQ 17 bis	SS694 "Superstrada del Liri"	Realizzazione nuova variante ad adeguamento di parcheggio di scambio intermodale in Chieti (S. Felice)
AQ 30 bis	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	Potenziamento a quattro corsie tratta Popoli - Bolognara sul Garino
AQ 36 bis	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Molise - Atene
AQ 41 bis	SPME	Fermata Avezzano stazione centrale

PROPOSTE D'INTERVENTO CENSITE IN PROVINCIA DI CHIETI

CH 1	E	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato tratta S. Angelo - Fondovalle Foro
CH 2		SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato tratta S. Silvestro Spigna - Fondovalle Foro
CH 3		SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato tratta Fondovalle Foro - variante di Ortona
CH 5		SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato tratta Ortona (Loc. S. Marco) - Fossacesia
CH 6		SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato tratta Ortona (Loc. S. Marco) - Fossacesia
CH 7		SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato tratta Fossacesia - Vasto Nord
CH 8		SS16 "Adriatica"	Realizzazione raddoppio variante di tracciato tratta Fossacesia - Vasto Nord
CH 9		"Pedemontana Abruzzo-Marche"	raccordo della SS81 "Piceno Aprutina" con la SR549 Valle Aterno (Nuovo S. Benedetto)
CH 10		"Pedemontana Abruzzo-Marche"	completamento SS31 "Piceno Aprutina" tratta Quindiciaglie - En S. Marco sulla Marsica
CH 11		"Pedemontana Abruzzo-Marche"	variante SS31 "Piceno Aprutina" tratta Comino - innesto SR 81 "Pescina"
CH 12		"Pedemontana Abruzzo-Marche"	variante SS31 "Piceno Aprutina" tratta SS34 "Frosinone" - SR52 "Fondovalle Sangro"
CH 13	S	SP di denominare	Realizzazione raccordo canale A14 di Ortona con il Porto di Ortona
CH 14	R	SR 338 (ex SS338) "Marnone"	adeguamenti e varianti dal canale A14 di Ortona al bivio per Foggiorotondo
CH 19	E	SR364 (ex SS364) "di Aterno"	variante dal km 35+150 al Km 35+600 (presso Torserenico)
CH 22		SS652 "Fondovalle Sangro"	Realizzazione variante al viadotto Barde
CH 23	R	SS650 "Fondovalle Sangro"	Realizzazione variante di Quindiciaglie
CH 24		SS652 "Fondovalle Sangro"	Realizzazione variante di Quindiciaglie
CH 29	E	SP "Fondovalle Moro"	adeguamento SR66 (ex SS66) "Lanciano" - "Fondovalle Treme"
CH 30		"Pedemontana Abruzzo-Marche"	Realizzazione collegamento Cava Fondovalle Sangro - Fondovalle Treme
CH 31		Linea ferroviaria RFI "Adriatica"	Realizzazione variante Ortona - Pescara (Pescina)
CH 32	E	Linea ferroviaria RFI "Adriatica"	Realizzazione variante tratta Ortona - Casalbordino
CH 33	R	Linea ferroviaria RFI "Roma Pescara"	Realizzazione raccordo ferroviario con aeroporto "V. Pescara"
CH 34	E	Linea ferroviaria F.A.S.	Realizzazione linea "Abruzzo-Marche" Lanciano - S. Vito Chetani
CH 35		Linea ferroviaria F.A.S.	Realizzazione tratta Pescara di Aterno - Archi
CH 38		Linea ferroviaria F.A.S.	Potenziamento Tramo di Sangro - Barzano di Aterno
CH 40		Porto di Ortona	Realizzazione stanzamento 1° lotto (APQ n°14)
CH 41		Porto di Vasto	Ampliamento della banchina di levante e adeguamento in altezza (APQ n°14)
CH 42	R	Autopisto di S. Salvo	Realizzazione V e VI lotto
CH 43		SP di denominare	Realizzazione strada Roccamonte Pontillo - Ido Rocco (Ortona)
CH 46		SPME	Realizzazione obliqua sulla linea ferroviaria Roma - Pescara tratta Ortona-Sulmona
CH 47		A14 "Adriatica"	Realizzazione tratta Vasto Nord/Vasto Sud e raccordo con la viabilità ordinaria
CH 48		A14 "Adriatica"	Realizzazione nuovo tracciato strada Vasto Nord/Vasto Sud
CH 49		SP di denominare	Realizzazione pedicellina ("nuova tratta") tratta Dragonara - variante SS16 (Tramano-Sud)
CH 51		SPME	Realizzazione nuova variante ad adeguamento di parcheggio di scambio intermodale in Chieti (S. Felice)
CH 52		SPME	Realizzazione nuova variante ad adeguamento di parcheggio di scambio intermodale in Francavilla al Mare (Fori)
CH 53		SPME	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in S. Giovanni Telesino (Aeroporto)

PROPOSTE D'INTERVENTO CENSITE IN PROVINCIA DI PESCARA

PE 1	R	SS16 "Adriatica"	Completamento variante di tracciato tratta Città S. Angelo (Manturo) - Mottalbanone
PE 3		"Pedemontana Abruzzo-Marche"	Adeguamento SS31 "Piceno Aprutina" e realizzazione varianti tratta Pescara - Fano - Corchiano
PE 7	E	SR407 (ex SS407) "di Caramanico Terme"	Realizzazione variante tratta Caramanico - San'Elufemia
PE 8		RA10 "asse attrezzato"	Realizzazione potenziamento tratta Chieti - Teramo - Pescara - Chieti (Interporto CH-TE)
PE 9		Interporto Chieti-Pescara	Realizzazione stabilizzatori
PE 11	R	Porto di Pescara	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Ortona (Medicea delle Piane)
PE 12	S	Interporto Chieti-Pescara	Completamento
PE 14		Aeroporto d'Abruzzo	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Dogliola
PE 15		Linea ferroviaria RFI "Roma Pescara"	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Fossacesia
PE 16		Linea ferroviaria RFI "Roma Pescara"	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Freganigradina
PE 17		Linea ferroviaria RFI "Roma Pescara"	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Lanciano (canale A14)
PE 18		Linea ferroviaria RFI "Roma Pescara"	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Lanciano (nuova stazione FS)
PE 19		Linea ferroviaria RFI "Roma Pescara"	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Ortona (stazione FS)
PE 20		Linea ferroviaria RFI "Roma Pescara"	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in S. Giovanni Lupatino
PE 21		SS602	Potenziamento a 4 corsie tratta Porto di Villavalle - SS16 via
PE 29		RA12 "asse attrezzato"	Potenziamento in Pescara tratta postale della Marina - lungomare Papa Giovanni XXIII
PE 30		SP di denominare	Realizzazione rete di penetrazione Aterno - Pescara - Chieti - Pescara di Pescara e suo collegamento con la SS153 in località di Capodacqua di Capistrano
PE 31		SPME	Realizzazione nuova fermata parcheggio di scambio in Città S. Angelo
PE 34		Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in busi (Pescina)
PE 35		Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Torre del Trabocco
PE 36		Linea ferroviaria RFI "Roma Pescara"	Realizzazione sottopassi pedonali per incrocio conterminale - tratta Sulmona-Pescara
PE 37		Pescina di Pescara	Completamento in Comune di Francavilla al Mare e San Giovanni Telesino
PE 32 bis		"Pedemontana Abruzzo-Marche"	Potenziamento SS31 "Piceno Aprutina" tratta Ellice - Chieti S. Angelo
PE 11 bis		Porto di Pescara Stazione Marittima	Adeguamento
PE 14 bis		Aeroporto d'Abruzzo	Realizzazione nuove sedi Eni di Stato

PROPOSTE D'INTERVENTO CENSITE IN PROVINCIA DI TERAMO

TE 4		"Pedemontana Abruzzo-Marche"	Realizzazione tratta Grotto di Tama - Grotto
TE 5		"Pedemontana Abruzzo-Marche"	Realizzazione tratta Grotto - S. Anna con adeguamento SP3
TE 6		"Pedemontana Abruzzo-Marche"	Realizzazione tratta S. Anna - S. Nicola a Teramo con adeguamento SP3
TE 7		"Pedemontana Abruzzo-Marche"	Adeguamento SS31 tratta SS150 - SP36
TE 8	R	"Pedemontana Abruzzo-Marche"	Adeguamento SP36 tratta SS81 - SR365
TE 9		"Pedemontana Abruzzo-Marche"	Adeguamento SR365 tratta SP36 - Biverti
TE 10		"Pedemontana Abruzzo-Marche"	Adeguamento SS31 tratta SP31 - SP26
TE 11	R	SS80 racc "Teramo-Mare"	Realizzazione SS80 racc "Teramo-Mare" lotto 0 (Madama della Cina - Caracchio)
TE 12	E	SS80 racc "Teramo-Mare"	Realizzazione SS80 racc "Teramo-Mare" lotto 2 (S. Nicola - S. Egidio - S. Nicola Bellante)
TE 13	E	SS80 racc "Teramo-Mare"	Realizzazione SS80 racc "Teramo-Mare" lotto 3 (S. Nicola Bellante - Fossacesia Stazione)
TE 14		SS80 racc "Teramo-Mare"	Realizzazione SS80 racc "Teramo-Mare" lotto 4 (Fossacesia Stazione - SS16 Città S. Angelo Lido)
TE 15	S	A24 "Autostrada dei Parchi"	Realizzazione del raddoppio (a 2 carreggiate) tratta Val Vomano - Teramo
TE 20	R	SP26 dr	Ripulitura tratta C da Santa Maria dell'Aero - Mesiano - S. Angelo
TE 22		SS31 "Piceno Aprutina"	Adeguamento tratta Villa Lemps - Centrala la Cina
TE 23 bis		SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato tratta Colonnella - Pisto (attuale viale A14)
TE 27		Pescina "Val Vomano"	Realizzazione linea "Val Vomano" - Forci di Giulianova
TE 28		SPME	Completamento (APQ n°14)
TE 29		SPME	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Teramo
TE 31	R	Autopisto di Roano	Completamento (PCP Abruzzo 1994-1996)
TE 32		Linea ferroviaria RFI "Adriatica"	Realizzazione variante di linea tratta S. Giovanni - Marina di Teramo
TE 33		A14 "Adriatica"	Realizzazione A14 tratta Città S. Angelo - Atri/Teramo
TE 36		A14 "Adriatica"	Realizzazione variante di progetto tratta Città S. Angelo - Atri/Teramo
TE 38		SPME	Realizzazione opera fermata e parcheggio di scambio in Giulianova
TE 40		SPME	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Roseto (Giuliano Spagnola)
TE 41		A14 "Adriatica"	Realizzazione terza corsia tratta Sesto - Giulianova
TE 42		SPME	Realizzazione stazione obliquo in Teramo
TE 43		SPME	Realizzazione potenziamento della linea ferroviaria in Teramo
TE 44		Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Villa Atrina
TE 45		Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Roseto
TE 46		Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Mesiano S. Angelo
TE 47		Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Pesca S. Andrea
TE 48		Pharmacia Logistica Marche	Completamento
TE 6 bis		"Pedemontana Abruzzo-Marche"	Realizzazione tronco con la SS80 racc "Teramo-Mare"
TE 9 bis		"Pedemontana Abruzzo-Marche"	Adeguamento SR365 tratta Biverti - SS31
TE 9 bis		"Pedemontana Abruzzo-Marche"	Adeguamento SS31 tratta SR365 - SP31

R intervento realizzato durante l'elaborazione del PRIT
E intervento iniziato in esecuzione durante l'elaborazione del PRIT
S intervento iniziato in realizzazione durante l'elaborazione del PRIT

GLI INTERVENTI EVIDENZIATI IN GIALLO SONO QUELLI COMPLESSIVI VINCENTI PROPOSTI DAL P.R.I.T.



4. L'ATTUAZIONE DEL PRIT

4.1. COMPETENZE

Le competenze programmatiche, sia quelle relative all'assetto infrastrutturale delle reti e dei nodi, sia a quello organizzativo del trasporto merci e passeggeri (TPL) restano di competenza della Regione Abruzzo in ragione di quanto disposto dalla L. R. n° 152 del 23 dicembre 1998 e sue s. m. i. (Artt. 9, 10 e seg.).

Alla Regione è attribuito il *"compito di redigere il Piano Regionale dei Trasporti come piano regionale della mobilità e delle relative strutture, configurando un sistema integrato dei trasporti adeguato alle aspettative di sviluppo socio-economico, come delineate nel Programma Regionale di sviluppo e compatibili con le esigenze di tutela della qualità della vita"..... La proposta del piano regionale dei trasporti viene presentata dalla Giunta Regionale che, al fine della sua predisposizione, si avvale anche dell'apporto di consulenze esterne, e della collaborazione con istituti di ricerca universitari.*

Lo stesso art. 9 dispone che:

- *che le procedure d'adozione e d'approvazione coinvolgano gli enti locali, gli altri settori regionali, le organizzazioni sindacali, le imprese operanti nel settore trasporti, le associazioni dei consumatori;*
- *che la proposta, completa della documentazione istruttoria di cui al comma precedente, venga illustrata nel corso di 4 Conferenze Istruttorie a livello Provinciale ed approvata definitivamente dalla Giunta Regionale come proposta di deliberazione al Consiglio Regionale.*

Come già precisato in altra parte del testo l'attuazione delle azioni programmatiche potranno di norma essere delegate ad Enti competenti sul territorio, quali Province, Comuni, Anas, altri Enti strumentali, di volta in volta individuati in sede di programmazione della spesa.

Eguale norma dalla predetta Legge è l'attività di programmazione del TPL (Art. 10 e seg.) come meglio ed in dettaglio specificato nel Report n°3 Piano Triennale dei servizi Minimi (PTS), e nei Piani di Bacino di Traffico Provinciali, che costituiscono un atto di programmazione fortemente condivisa e concordata tra Regione, Province ed EE. LL.,



anche in vista della delega alle Province dell'attuazione e gestione dei programmi provinciali di TPL.

Procedura temporale per l'approvazione del PRIT.

La proposta del Piano Regionale Integrato dei Trasporti viene presentata dalla Giunta Regionale.

La deliberazione di adozione della proposta del Piano Regionale Integrato dei Trasporti viene pubblicata sul BURA.

Entro 45 giorni da tale pubblicazione possono presentare le loro osservazioni scritte al Settore trasporti:

- gli Enti Locali;
- gli altri settori amministrativi regionali;
- le organizzazioni sindacali;
- le imprese operanti nel settore dei trasporti;
- le associazioni dei consumatori.

La Direzione Trasporti e Mobilità **cura l'istruttoria della fase di esame delle osservazioni.** Ovviamente le ipotesi di prospettazione di nuove infrastrutture o di riorganizzazione di servizi devono essere supportate da analisi e da rappresentazioni di scenari analoghi a quelli utilizzati **nella costruzione del PTS e del PRIT, cioè devono avere una "motivazione"** correttamente esplicitata anche in termini tecnici di fattibilità ed anche di compatibilità con gli scenari generali di analisi e di sviluppo della proposta del PRIT.

La proposta di PRIT, completata dalla istruttoria delle osservazioni, verrà illustrata nel corso di conferenze istruttorie a livello provinciale.

La Giunta Regionale approva definitivamente il PRIT come proposta di deliberazione al Consiglio regionale.

Circa la procedura di approvazione del PRIT, di cui sopra, il D. Lgs. 29 giugno 2010, alla lettera b) del comma 12, circa le procedure approvative della Valutazione Ambientale Strategica dispone che *"in attuazione dei principi di economicità e di semplificazione, le procedure di deposito, pubblicità e partecipazione, eventualmente previste dalle vigenti disposizioni anche regionali per specifici piani e programmi, si coordinano con quelle di cui al*



presente articolo, in modo da evitare duplicazioni ed assicurare il rispetto dei termini previsti dal comma 3 del presente articolo e dal comma 1 dell'art. 15. Tali forme di pubblicità tengono luogo dalle comunicazioni di cui all'art. 7 ed ai commi 2, 4 dell'art. 8 della Legge 7 agosto 1990 n. 241". Appare necessario ed opportuno, quindi, coordinare le procedure di pubblicazione, deposito, pubblicità e partecipazione della VAS del PRIT con quelle proprie del presente Piano.

Procedura per l'approvazione del PTS

La proposta di Piano Triennale dei Servizi Minimi (PTS) viene approvata dalla Giunta Regionale previo esame da parte della Conferenza degli Enti Locali previsto dall'art.14 della L.R. 152/98 ai fini del raggiungimento dell'intesa di cui al comma 2 dell'art.16 del D.Lgs. 422/97.

Eventuali osservazioni da parte della Conferenza Permanente degli Enti Locali vanno istruite e sottoposte all'esame della Giunta Regionale, che delibera la proposta definitiva di PTS anche in assenza di variazioni al progetto.

L'approvazione da parte del Consiglio Regionale della proposta definitiva di PTS presentata da parte della Giunta Regionale è prevista dall'Art.10 comma 1 della L.R.152/98 dato atto che la proposta di PTS, come si evince dal percorso procedurale soprascritto, verrà integrata e ritarata a seguito delle consultazioni e delle osservazioni conseguenti, per essere poi definitivamente approvata dalla Giunta Regionale e trasmessa al Consiglio Regionale per l'istruttoria di sua competenza.

L'iter che propone il PTS per la futura programmazione prevede:

- **l'approvazione del PTS da parte** della Regione;
- la redazione ed approvazione, da parte delle Province e della Regione Abruzzo, dei Piani di Bacino di Traffico Provinciali;
- **l'aggiornamento e l'approvazione definitiva del PTS sulla base dei Piani di Bacino** Provinciali;
- **l'espletamento delle procedure per l'affidamento dei servizi sulla base dei nuovi programmi d'esercizio entro i termini stabiliti per legge nazionale e regionale;**
- la stipula di tutti gli accordi relativi alle azioni materiali e immateriali **propedeutiche all'entrata in funzione** del PTS, con particolare riferimento a:



entrata in esercizio delle nuove tratte, realizzazione di nuove fermate, fornitura o messa a disposizione di materiale rotabile, unificazione dei contratti di servizio ex-gestioni governative.

Ricordiamo che la procedura di approvazione del PTS è stata avviata compiutamente, **fino alla prevista Conferenza degli Enti Locali ed è proseguita con l'illustrazione e l'approvazione da parte delle Province dei Piani di Bacino di Traffico Provinciali, attuativi delle previsioni del PTS.**

Tuttavia, a seguito dell'avvicendamento degli esecutivi regionali e provinciali, detta programmazione non si è conclusa, restando "congelata" all'anno 2008.

4.2. COSTI DI REALIZZAZIONE

I costi di realizzazione degli interventi infrastrutturali del PRIT sono indicati negli appositi allegati alla presente relazione, che descrivono:

- quelli desunti dalle progettazioni acquisite dagli Enti e dalle Aziende attuatrici degli **interventi, ovvero quelli definiti nell'ambito del PRIT: è questo il caso degli** interventi stradali, ferroviari, portuali, interportuali, autoportuali, etc.;
- **sia quelli stimati nell'ambito della redazione del presente documento, con particolare riferimento l'allegato che definisce il complesso delle infrastrutture destinate all'integrazione intramodale ed intermodale del Trasporto Pubblico e di quest'ultimo con la mobilità privata. Provvedimenti da ritenersi essenziali per l'attuazione delle** nuove previsioni di organizzazione del TPL nei Bacini di Traffico Provinciali.

Molti interventi infrastrutturali censiti dal PRIT sono già totalmente o parzialmente inseriti in processi di finanziamento.

4.3. INTERVENTI DI PROGETTO PROPOSTI DAL PRIT

Il PRIT, fin dalle prime fasi di redazione, ha effettuato una attenta analisi dello stato della pianificazione e della programmazione al fine di individuare tutti gli interventi proposti a vario titolo dalle varie amministrazioni e soggetti adespoti. Successivamente, a fronte di tale indagine ha effettuato una valutazione e selezione degli interventi sulla scorta delle priorità



territoriali d'intervento e degli esiti registrati nell'ambito del modello di simulazione trasportistica.

Tuttavia, accanto a tale ricognizione il PRIT ha individuato la necessità di introdurre ulteriori progetti da porre alla base della valutazione/selezione al fine di meglio perseguire le idee forza poste alla base del redigendo strumento di pianificazione. In particolare, per quanto riguarda gli interventi infrastrutturali di grande rilevanza, anche economica, **evidenziati dall'analisi** e dagli scenari di piano, che non sono ancora inseriti in nessun programma/azione di finanziamento, occorrerà che siano codificati come progetti di rilevanza **regionale ed introdotti nella programmazione pluriennale regionale, per l'inserimento nei** processi di finanziamento di livello nazionale dei singoli comparti.

In particolare, i sopraccitati interventi sono riconducibili ai livelli strategici e tattici secondo lo schema che segue.

Gli interventi che incidono sul **livello strategico del PRIT** e che sono risultati particolarmente performanti (primi dieci valori di coerenza cumulata) nelle simulazioni sono:

NUOVI INTERVENTI STRADALI STRATEGICI					K
Descrizione				Importo (€x1000)	eff. fuzzy cumulata
TE 35	N	A14 "Adriatica"	Declassamento: tratta Città S. Angelo - Atri/Pineto	0	0,84
TE 36	N	A14 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Città S. Angelo - Atri/Pineto	360.000	0,84
CH 48	N	A14 "Adriatica"	Realizzazione nuovo tracciato tratta Vasto Nord/Vasto Sud	340.000	0,82
CH 47	N	A14 "Adriatica"	Declassamento: tratta Vasto Nord/Vasto Sud e raccordi con la viabilità ordinaria	30.000	0,82
PE 32 bis	N	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	potenziamento SS81 "Piceno Aprutina": tratta Elice - Chieti Scalo	96.000	0,77



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

NUOVI INTERVENTI STRADALI STRATEGICI				K	
Descrizione				Importo (€x1000)	eff. fuzzy cumulata
CH 30	N	"Pedemontana Abruzzo – Marche"	Realizzazione collegamento Ovest Fondovalle Sangro - Fondovalle Trigno	256.000	0,77
PE 8	N	RA12 "asse attrezzato"	Realizzazione prolungamento: tratta Chieti (bivio S. Filomena) e Interporto CH-PE	6.000	0,75
TE 23	N	SS16 "Adriatica"	Realizzazione variante di tracciato: tratta Colonnella - Pineto (attuale casello A14)	177.600	0,74
CH 49 bis	N	SP ex SS656	Adeguamento dei raccordi autostradali Dragonara- Tricalle e Tricalle- Brecciarola	39.200	0,72
CH 49	N	SP da denominare	Realizzazione pedecollinare ("nuova teatina"): tratta Dragonara - variante SS16 (Pescara Sud)	87.360	0,72
PE 26	N	A25 "Autostrada dei Parchi"	Realizzazione prolungamento: tratta A14 - SS16var.	100.000	0,71
AQ 30 bis	N	SS17 "dell'Appennino Abruzzese"	realizzazione raddoppio tratta Popoli – Pettorano sul Gizio	109.440	0,70



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

NUOVI INTERVENTI FERROVIARI STRATEGICI				K	
Descrizione				Importo (€x1000)	eff. fuzzy cumulata
AQ 47	N	Linea ferroviaria RFI "Roma-Avezzano"	Realizzazione CTC sulla linea esistente e potenziamento per incroci contemporanei ed eliminazione rallentamenti	45.800	0,90
PE 36	N	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	Realizzazione sottopassi pedonali per incroci contemporanei: tratta Sulmona-Pescara	4.000	0,90
AQ 45	N	Linea ferroviaria RFI "L'Aquila-Tagliacozzo"	Realizzazione nuova linea ferroviaria di connessione della "Sulmona-Terni" con la "Roma-Pescara"	729.840	0,80
AQ 46	N	Linea ferroviaria RFI "L'Aquila-Sulmona"	Potenziamento per incroci contemporanei	6.000	0,80

Accanto agli interventi, elencati in ordine alfanumerico, compare l'importo e l'efficacia fatta registrare in riferimento alla "coerenza cumulata" (interna ed esterna) consultabile al capitolo precedente analogamente alla "top ten" degli interventi maggiormente performanti.

Gli interventi che incidono sul **livello tattico del PRIT** e che sono risultati particolarmente performanti (primi dieci valori di coerenza cumulata) nelle simulazioni sono:

NUOVI INTERVENTI STRADALI TATTICI				K	
Descrizione				Importo (€x1000)	eff. fuzzy cumulata
AQ 36	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Tione degli Abruzzi	38	0,81
AQ 36 bis	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Molina Aterno	96	0,81
PE 34	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Bussi (stazione)	150	0,81



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

NUOVI INTERVENTI STRADALI TATTICI					K
Descrizione				Importo (€x1000)	eff. fuzzy cumulata
CH 58	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Chieti (Chieti Scalo)	1.775	0,81
TE 46	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Mosciano S. Angelo	1.046	0,81
AQ 37	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in S.Pio delle Camere (SS17)	387	0,79
AQ 38	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Civitaretenga (SS17)	485	0,79
AQ 39	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Caporciano (SS17)	128	0,79
CH 67	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Ortona (stazione FS)	293	0,75
CH 65	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Lanciano (nuova stazione FS)	35	0,75
CH 61	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Fossacesia	95	0,75
TE 44	N	Trasporto Pubblico Locale	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Alba Adriatica	415	0,75

NUOVI INTERVENTI FERROVIARI TATTICI					K
Descrizione				Importo (€x1000)	eff. fuzzy cumulata
CH 46	N	SFMR	Realizzazione sottopassi sulla linea ferroviaria Roma - Pescara: tratta Chieti-Sulmona	2.100	0,82
AQ 44	N	SFMR	Realizzazione prolungamento T.E. sulla Sulmona-Carpinone e nuova stazione di via di Porta Romana	4.100	0,97



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

NUOVI INTERVENTI FERROVIARI TATTICI				K	
Descrizione				Importo (€x1000)	eff. fuzzy cumulata
CH 54	N	SFMR	Realizzazione percorso meccanizzato in S. Giovanni Teatino (Aeroporto)	2.500	0,96
CH 53	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio intermodale in S. Giovanni Teatino (Aeroporto)	1.200	0,96
PE 33	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Città Sant'Angelo	2.400	0,96
TE 29	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Mosciano S. Angelo	2.200	0,96
TE 42	N	SFMR	Realizzazione ascensore obliquo in Teramo	2.800	0,89
TE 30	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Teramo	172	0,89
TE 38	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Colliermanesco	686	0,89
TE 43	N	SFMR	Realizzazione prolungamento della linea ferroviaria in Teramo	32.413	0,89
CH 52	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio intermodale in Francavilla al Mare (Foro)	2.400	0,89
AQ 40	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata in L'Aquila (bivio per Pianola)	800	0,88
AQ 42	N	SFMR	Realizzazione ascensore obliquo in L'Aquila	2.300	0,88
AQ 43	N	SFMR	Realizzazione ascensore obliquo in Sulmona	2.100	0,88



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

NUOVI INTERVENTI FERROVIARI TATTICI					K
Descrizione				Importo (€x1000)	eff. fuzzy cumulata
AQ 41	N	SFMR	Realizzazione nuove fermate in Avezzano e Oricola	4.800	0,87
CH 59	N	SFMR	Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Chieti (Madonna delle Piane)	800	0,87
TE 40	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio in Roseto (Cologna Spiaggia)	700	0,82
AQ 29	N	Linea ferroviaria RFI "Roma-Pescara"	Realizzazione CTC sulla linea esistente: tratta Avezzano - Guidonia	32.000	0,75
CH 55	N	SFMR	Realizzazione mini metrò in Chieti (Chieti Scalo)	57.000	0,73
CH 51	N	SFMR	Realizzazione nuova fermata e parcheggio di scambio intermodale in Chieti (S.Filomena)	800	0,73

4.4. COSTI DI GESTIONE

Per quanto riguarda la spesa di esercizio del TPL regionale il PTS, una volta definito ed approvato, individua le risorse finanziarie necessarie.

All'attualità, il Fondo Regionale Trasporti è ancora gestito a livello centrale dalla Direzione Trasporti e Mobilità. Oltre le risorse stanziare nei bilanci annuali e pluriennali della Regione abruzzo, a partire dal 2007 sono stati istituiti altri fondi e precisamente:

- Fondi di cui al comma 1031 della legge 27 dicembre 2006 n. 296 (Finanziaria 2007) finalizzati sia ad investimenti per il materiale rotabile destinato al TPL ed in particolare **all'acquisto di veicoli ferroviari da destinare ai servizi di competenza regionale di cui agli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 e successive modificazioni;** sia per l'acquisto di veicoli destinati a servizi su linee metropolitane, tranviarie e filoviarie, **nonché per l'acquisto di autobus a minor impatto ambientale o ad alimentazione non**



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

convenzionale. Tale fondo è destinato a contributi nella misura massima del 75 per cento del costo;

- **Fondo di cui all'art 1 comma 296 della L. finanziaria 2008 (L. 244/07) come compartecipazione al gettito dell'accisa sul gasolio per autotrazione per attuare il processo di riforma e garantire le risorse necessarie per il mantenimento dell'attuale livello di servizi e recupero inflazione;**
- Fondo di cui al comma 298 della L. finanziaria 2008 (L. 244/07) per adeguamento delle risorse del TPL compreso art. 8 Dlgs 422/98;
- Fondo di cui al comma 304 della L. finanziaria 2008 (L. 244/07) destinato sia alle finalità **di cui all'art. 1 comma 1031 della L. 296/06 (L Finanziaria 2007), come modificato dal comma 306 della L. 244/07;** sia per interventi di cui alla L. 211/1992 per opere di completamento di opere in corso di realizzazione in misura non superiore al 20%. **Il finanziamento dei nuovi interventi è subordinato all'esistenza di parcheggi di interscambio** ovvero alla loro realizzazione che può essere finanziata con le risorse di cui al presente comma 304.

Ai fini dello sviluppo della sussidiarietà del TPL, le procedure del PRIT e del PTS devono essere accompagnate da decisioni strategiche sul livello della delega nel TPL.

Infatti per quanto riguarda il quadro della sussidiarietà la situazione è rimasta prevista **dall'art 23 bloccata all'entrata in vigore della L.R. 152/98 e non si sono ancora fatti passi in avanti significativi**, se non quelli in attuazione del processo di PRIT-PTS **con l'Intesa con le Province per la stesura concordata dei Piani di Bacino Provinciali** (vedi anche le conclusioni del Par. 12.1). Per quanto riguarda il trasporto in concessione comunale i Comuni hanno la piena gestione dei servizi **nell'ambito delle percorrenze loro assegnate ma non gestiscono ancora le partite finanziarie**. In futuro questa delega dovrebbe essere completata e dovranno **essere prese le decisioni sull'assetto definitive sulla sussidiarietà nella gestione del TPL** come da quadro di riferimento del LR 152/978, artt 6-7-8, che delinea il quadro delle competenze da delegare alle Province; Comuni; Comunità Montane.

In alternativa potranno essere configurati, con legge regionale, nuovi sistemi di concertazione e di condivisione delle scelte strategiche da parte di Regione ed enti locali. **Legge Regionale emanata anche in attuazione della nuova normativa contenuta nell'art. 23**



bis del D.L. 25 giugno 2008, n. 112 recante "Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria" convertito con L. 6 agosto 2008 n. 133.

4.5. FONTI DI FINANZIAMENTO

Le fonti di finanziamento per gli investimenti potranno derivare dalla Legge Obiettivo, Dagli accordi di Programma Quadro Stato - Regione, dai Programmi Strategici per la Mobilità nelle aree urbane, dai fondi FAS 2007-2013, dai PRUSST, ovvero tramite attuazione di finanza mista, quale ad esempio la Finanza di Progetto.

Le fonti finanziarie per **l'attuazione dei Piani di bacino di Traffico Provinciali derivano dai** fondi di competenza sia regionale che statale richiamati nel precedente paragrafo, nonché da risorse proprie degli Enti delegati, nella ipotesi di necessità aggiuntive di trasporto che eccedano il tetto massimo trasferito.

Per quanto riguarda il costo di esercizio del TPL regionale, il Piano Triennale dei Servizi Minimi, una volta definito ed approvato dagli Enti competenti, individua, per il triennio di riferimento, le risorse finanziarie necessarie per la gestione del TPL come programmato.

Esiste tuttavia la esigenza di una flessibilità di gestione nell'ambito del PTS per affrontare le esigenze contingenti del trasporto pubblico locale per soddisfare la quale dovranno essere previsti adeguati meccanismi di adeguamento delle programmazione alle esigenze dei territori . Per quanto riguarda invece la istituzione di servizi aggiuntivi, e quindi di nuove percorrenze non gestibili con la flessibilità di cui sopra, deve corrispondere un apposito finanziamento da parte degli EE.LL. o della Regione.



5. IL CONTRIBUTO DEL PRIT ALLA SALVAGUARDIA DELLA BIODIVERSITÀ

- Cfr. S.00.04 V.RL.02 - Rapporto Ambientale (Art. 13 D. Lgl. 152/2006)- Controdedito*
S.00.04 V.RL.03 - Rapporto Ambientale: Allegato 1 - Piani e Programmi selezionati per l'Analisi di Coerenza
S.00.04 V.RL.04 - Rapporto Ambientale: Allegato 2 - Schede degli Indicatori di Stato e di Pressione
S.00.04 V.24.01 - Rapporto Ambientale: Allegato 3 - Elaborati Grafici
S.00.04 V.RL.05 - Rapporto Ambientale: Allegato 4 - Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale
F.00.04 - U.13.01 – Ricognizione della programmazione delle infrastrutture in ambito regionale correlate ai SIC ed alle ZPS, 1:200.000
F.00.04 - U.13.02 – Ricognizione della programmazione delle infrastrutture in ambito regionale correlate con le aree naturali protette, 1:200.000

Il presente capitolo è strettamente connesso alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica, sviluppata contestualmente alla formazione del PRIT, che incorpora anche la Valutazione di Incidenza Ambientale.

5.1. LA VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI AMBIENTALI DEL PRIT

La Valutazione d'Incidenza Ambientale

Il presente paragrafo espone le ragioni fondative dell'implementazione del set di indicatori selezionati con la redazione, ai sensi dell'art.13 del D.Lgs 152/2006 s.m.i., del Rapporto Preliminare e si riferisce alle possibili interferenze che le opere programmate dal PRIT potrebbero avere con la rete Natura 2000.

A tale scopo, il PRIT viene sottoposto a Valutazione d'Incidenza Ambientale senza però dimenticare che, in questo caso, la valutazione interessa uno strumento di programmazione di scala regionale e non un progetto di opera infrastrutturale.

Il Servizio per l'Informazione Territoriale e la Telematica della Regione Abruzzo ci ricorda peraltro che:



la Valutazione d'Incidenza è il procedimento di carattere preventivo al quale è necessario sottoporre qualsiasi piano, programma o progetto che possa avere incidenze significative su un sito o proposto sito della rete Natura 2000, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetti e tenuto conto degli obiettivi di conservazione del sito stesso.

Tale procedura è stata introdotta dall'articolo 6, comma 3, della direttiva "Habitat" con lo scopo di salvaguardare l'integrità dei siti attraverso l'esame delle interferenze di piani e progetti non direttamente connessi alla conservazione degli habitat e delle specie per cui essi sono stati individuati, ma in grado di condizionarne l'equilibrio ambientale.

E' bene sottolineare che la valutazione d'incidenza si applica sia agli interventi che ricadono all'interno delle aree Natura 2000 (o in siti proposti per diventarlo), sia a quelli che pur sviluppandosi all'esterno, possono comportare ripercussioni sullo stato di conservazione dei valori naturali tutelati nel sito.

La rete Natura 2000 in Abruzzo

Natura 2000 è il principale strumento finalizzato alla conservazione della biodiversità **messo in atto nell'ambito della politica ambientale dell'Unione Europea.**

È una rete ecologica individuata su tutto il territorio europeo ed istituita ai sensi della Direttiva 92/43/CEE, cosiddetta "Direttiva Habitat", allo scopo di garantire il mantenimento a lungo termine degli habitat naturali, delle specie floreali e delle specie faunistiche minacciati **dall'azione antropica o in via di estinzione (rari) in ambito comunitario.**

La rete Natura 2000 è costituita da Zone Speciali di Conservazione (ZSC) istituite dagli Stati Membri secondo quanto stabilito dalla Direttiva Habitat, e comprende anche le Zone di Protezione Speciale (ZPS) istituite ai sensi della Direttiva 79/409/CEE "Uccelli".

Le aree che compongono la rete Natura 2000 non sono riserve rigidamente protette dove le attività umane sono escluse: la Direttiva Habitat intende garantire la protezione della natura tenendo anche "conto delle esigenze economiche, sociali e culturali, nonché delle particolarità regionali e locali" (Art. 2) La Direttiva riconosce il valore di tutte quelle aree nelle quali la secolare presenza dell'uomo e delle sue attività tradizionali ha permesso il mantenimento di un equilibrio tra attività antropiche e natura. Alle aree agricole, per esempio, sono legate numerose specie animali e vegetali ormai rare e minacciate per la cui sopravvivenza è necessaria la prosecuzione e la valorizzazione delle attività tradizionali, come il pascolo o l'agricoltura non intensiva. Nello stesso titolo della Direttiva viene specificato l'obiettivo di conservare non solo gli habitat naturali ma anche quelli seminaturali.

(Fonte: www.minambiente.it)

Le ZSC sono assorbite dai SIC in quanto sono esito di una eventuale designazione degli stessi SIC come Zone Speciali di Conservazione, da parte del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con decreto adottato d'intesa con ciascuna regione e provincia autonoma interessata.



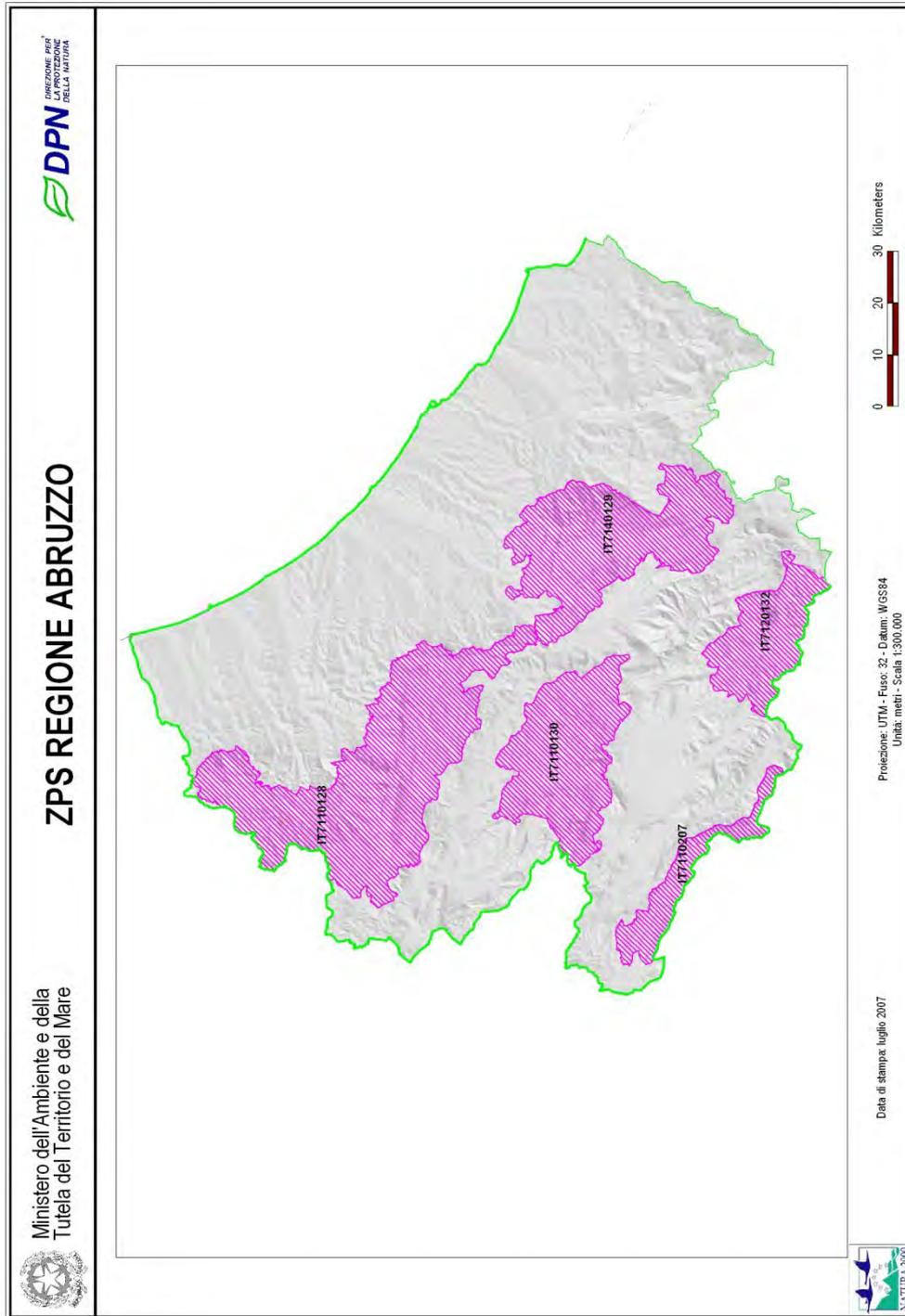
REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

Elenco dei SIC nella Regione Abruzzo

IT7110075	IT7110202	IT7130031	IT7140118
IT7110086	IT7110204	IT7130105	IT7140121
IT7110088	IT7110205	IT7130214	IT7140123
IT7110089	IT7110206	IT7140043	IT7140126
IT7110090	IT7110207	IT7140106	IT7140127
IT7110091	IT7110208	IT7140107	IT7140203
IT7110092	IT7110209	IT7140108	IT7140210
IT7110096	IT7120022	IT7140109	IT7140211
IT7110097	IT7120081	IT7140110	IT7140212
IT7110099	IT7120082	IT7140111	IT7140214
IT7110100	IT7120083	IT7140112	IT7140215
IT7110101	IT7120201	IT7140115	
IT7110103	IT7120213	IT7140116	
IT7110104	IT7130024	IT7140117	



AGGIORNAMENTO REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE





AGGIORNAMENTO REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

Elenco delle ZPS nella Regione Abruzzo

IT7110128	IT7120132
IT7110130	IT7140123
IT7110207	

La Valutazione Ambientale Strategica

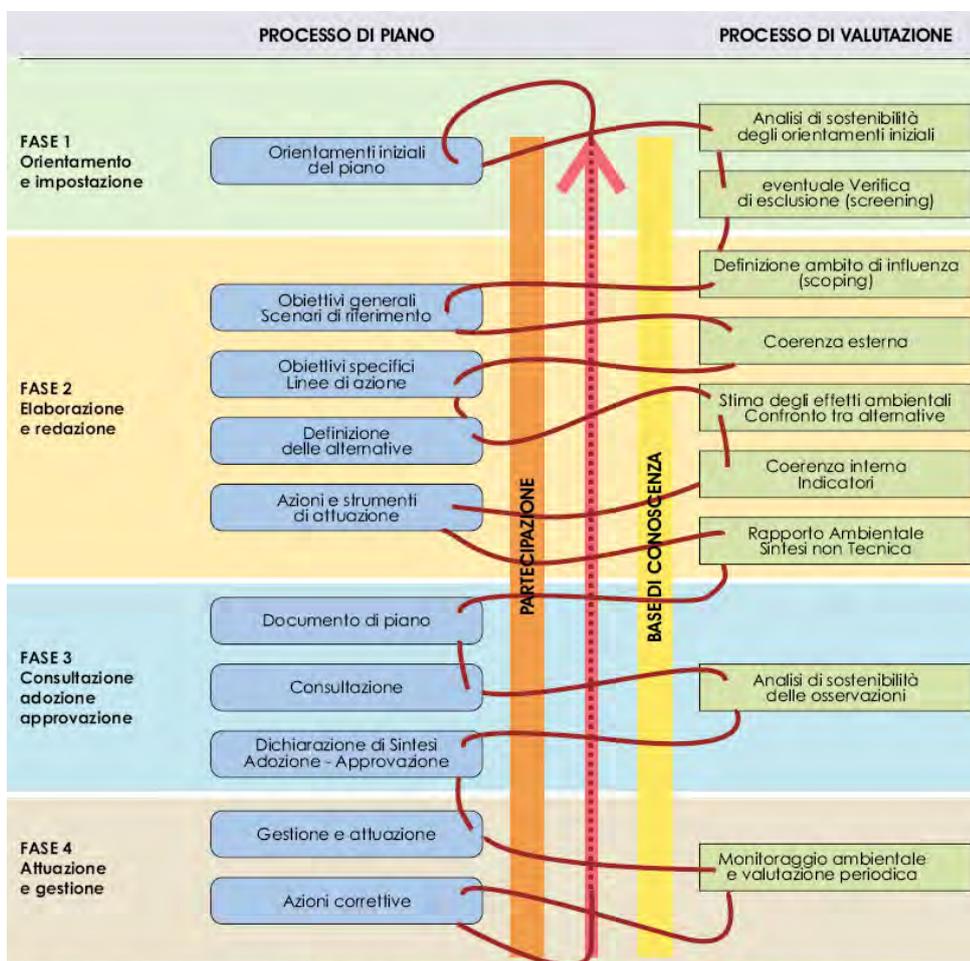
Per consultare le effettive elaborazioni prodotte nell'ambito della procedura VAS si fa riferimento ai documenti specifici esterni a codesta relazione e citati a monte del presente capitolo.

Con la Direttiva Comunitaria 2001/42/CE è stata introdotta la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) che costituisce un importante strumento per l'integrazione delle considerazioni di carattere ambientale nell'elaborazione e nell'adozione di piani e programmi.

Obiettivo di detta Direttiva è quello "di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, assicurando che, ai sensi della presente direttiva, venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente" (Art. 1, Direttiva 2001/42/CE).



AGGIORNAMENTO REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE



SCHEMA VAS: la sequenza delle fasi di un processo integrato di pianificazione e valutazione (Fonte: Interreg IIIB MEDOCC "Enplan"⁸).

La Direttiva Europea è stata recepita nella parte seconda dal Decreto Legislativo n. 152 del 03/04/2006 entrata in vigore il 31 Luglio 2007, più volte modificato e integrato fino al 2010.

⁸ ENPLAN ha come obiettivo principale la cooperazione transnazionale tra regioni italiane e spagnole, volta a mettere a punto una metodologia comune e condivisa per l'introduzione della Valutazione Ambientale Strategica di piani e programmi a livello regionale. Si colloca in una fase temporale antecedente al recepimento formale da parte degli Stati Membri dell'Unione Europea della Direttiva comunitaria 2001/42/CE sulla Valutazione Ambientale Strategica, consentendo un momento di riflessione, di analisi e di sperimentazione, anche grazie ad un attivo e continuo scambio di know-how fra i partner.



AGGIORNAMENTO REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

La partecipazione / concertazione

La procedura di VAS prevede che le Autorità con Competenza Ambientale (ACA) e il pubblico interessato dall'attuazione del Piano abbiano la possibilità di esprimere la loro opinione nelle varie fasi della Valutazione Ambientale Strategica.

La consultazione di soggetti terzi garantisce il rispetto del diritto all'informazione e alla partecipazione alle decisioni nelle finalità della Convenzione di Aarhus. In particolare, si garantisce il diritto:

- all'informazione completa e accessibile,
- a esprimere pareri e osservazioni,
- a conoscere le motivazioni e le modalità con le quali tali osservazioni sono o non sono state integrate nel PRIT.

Le consultazioni hanno rivestito una notevole rilevanza nella procedura di V.A.S. del PRIT. Il processo di *governance* orizzontale, instaurato tra Enti che operano sullo stesso livello amministrativo, e verticale, tra amministrazioni gerarchicamente ordinate, ha rappresentato il presupposto indispensabile per la localizzazione condivisa e sostenibile degli interventi sul territorio e garantendo la condivisione delle informazioni a disposizione del proponente/Autorità procedente (Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica della Regione Abruzzo ⁹) nella formazione del piano. Ma la partecipazione non è stata preclusa al pubblico che ha avuto modo di accedere ai documenti di piano ed alle consultazioni attraverso i canali convenzionali (depositi dei documenti presso gli uffici **dell'Autorità Procedente e dell'Autorità Competente, pubblicazioni sul Bollettino Ufficiale della Regione Abruzzo**, ecc.) ed innovativi (pubblicazione sul sito web delle sopracitate Autorità).

La selezione delle Autorità con Competenza Ambientale è stata complessa ed è dipesa **sostanzialmente dalla definizione dell'ambito di influenza del PRIT, dalle caratteristiche del sistema territoriale di riferimento**, dalla maggiore o minore articolazione delle azioni previste, dalla maggiore o minore complessità e conflittualità dell'arena decisionale.

Nella fase di *scoping*, l'Autorità procedente ha definito l'elenco delle Autorità con specifiche competenze ambientali (ACA) e del pubblico che ha ritenuto che potesse essere interessato agli effetti ambientali potenzialmente indotti dall'attuazione del PRIT; particolare attenzione è stata posta nel garantire la rappresentanza alle componenti sociali più deboli.

⁹ Nuova denominazione assunta da 23 marzo 2010



AGGIORNAMENTO REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

Successivamente, durante la fase di consultazione sul Rapporto Ambientale, tale lista potrà essere estesa e completata.

Poiché il PRIT non è stato sottoposto a verifica di assoggettabilità, la consultazione delle Autorità con competenza ambientale è stata avviata con la richiesta di osservazioni in merito al *documento di scoping* (**"Rapporto Preliminare" redatto ai sensi dell'art.13 del DLgs 152/2006 s.m.i.**, approvato con Determinazione Dirigenziale del 09.07.2009, n. DE2/83 e pubblicata sul BURA del 5 Agosto 2009, n.39 Ordinario) per la condivisione del livello di dettaglio e la portata delle informazioni da produrre e da elaborare nel Rapporto Ambientale, nonché le metodologie per la conduzione dell'Analisi ambientale e della valutazione degli impatti.

Il processo di partecipazione del pubblico avviene per fasi: alcune sono di carattere informativo e riguardano la presentazione delle finalità e degli obiettivi generali del PRIT e della proposta di Rapporto Ambientale, altre constano nell'espressione di osservazioni al piano e alla bozza di Rapporto Ambientale nella fase precedente all'approvazione.

Le forme e le tecniche di partecipazione utilizzate sono molteplici:

- comunicazioni *on-line*,
- avvisi pubblici,
- manifesti e opuscoli informativi
- **forum tematici, tavoli di lavoro e incontri con i gruppi d'interesse.**

A conclusione del processo, l'Autorità procedente terrà conto dei pareri delle Autorità competenti e delle osservazioni del pubblico nella valutazione delle eventuali proposte alternative e di eventuali effetti non considerati nella proposta di piano. Ai fini della trasparenza e della ripercorribilità del processo, i pareri e le osservazioni saranno resi pubblici così come le motivazioni che hanno portato l'Autorità proponente a tenerne conto o meno nella redazione del PRIT.



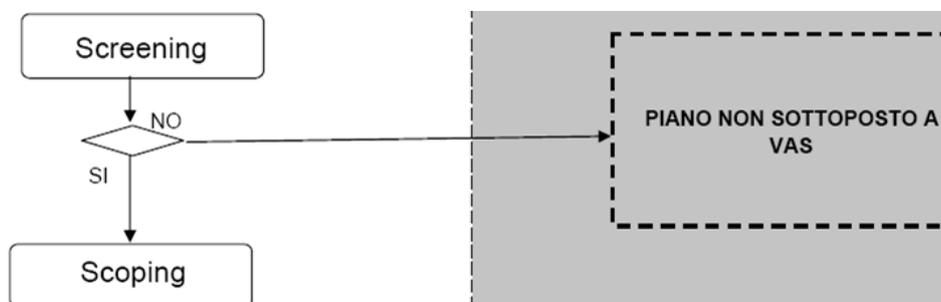
AGGIORNAMENTO REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

FASI DELLA VAS	ATTIVITÀ DI CONSULTAZIONE/INFORMAZIONE	TERMINI TEMPORALI
Verifica di assoggettabilità	<ul style="list-style-type: none">▪ Consultazione delle Autorità con Competenza Ambientale sul rapporto preliminare (art. 12, commi 2 e 3)▪ Informazione al pubblico in merito alla decisione (art. 12, comma 5)	30 gg per l'invio del parere da parte delle ACA all'Autorità procedente e a quella competente 90 gg per l'emanazione del Provvedimento di Verifica da parte dell'Autorità competente a decorrere dal ricevimento del Rapporto Preliminare inviato dall'Autorità procedente
Verifica Preliminare	Consultazione delle ACA sul Rapporto Preliminare (art. 13, commi 1 e 2)	Salvo diverse disposizioni, la consultazione si conclude entro 90 gg.
Rapporto Ambientale e Proposta di Piano	<ol style="list-style-type: none">1. Comunicazione all'Autorità competente della proposta di Piano comprensiva di Rapporto Ambientale e Sintesi non Tecnica (art. 13, comma 5)2. Pubblicazione di Avviso su GU o BUR (art. 14 comma 1)3. Deposito dei documenti e pubblicazione su sito web4. Consultazione delle ACA (art. 13, comma 1)5. Consultazione del pubblico (art. 6, par. 2)	60 gg. dalla pubblicazione dell'Avviso (punto due) perché le ACA ed il pubblico possano prendere visione della proposta di piano e del rapporto ambientale 90 gg. per l'espressione del parere motivato sul Rapporto Ambientale e gli esiti della consultazione da parte dell'Autorità competente, in collaborazione con la procedente
Elaborazione del Piano	Tenere conto del rapporto ambientale e dei pareri espressi (art. 15, comma 2)	

Panoramica degli obblighi relativi alla consultazione come derivati dal D. Lgs. 4/2008.
(Fonte: Regione Abruzzo, Autorità Ambientale Abruzzo).

Screening

Come già anticipato nel precedente paragrafo, nel caso del PRIT la "verifica di assoggettabilità" (*screening*) a VAS, prevista dall'art. 12 del D. lgs 152/2006 e s.m.i., non è stata svolta in quanto la procedura di valutazione è stata prevista come processo integrato alla redazione del piano fin dall'origine della sua stesura. Dunque, la procedura di VAS ha avuto inizio con la redazione del "Rapporto Preliminare" o "Documento di Scoping" (ai sensi del comma 1 - art. 13 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.) al fine di attivare la consultazione con le autorità con competenza ambientale (ACA).





AGGIORNAMENTO REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

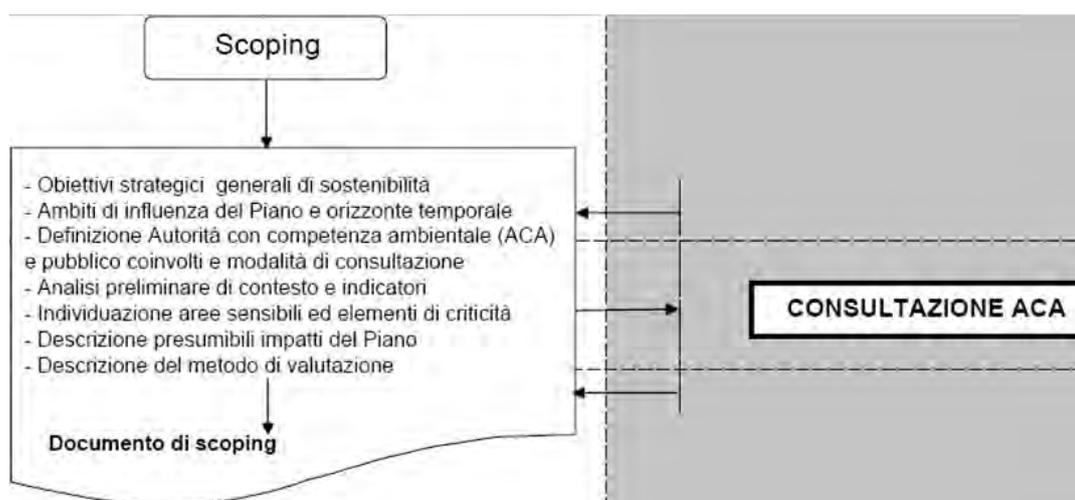
Impostazione della VAS: *screening e scoping*. (Fonte: Regione Abruzzo, Autorità Ambientale Abruzzo).

Redazione del rapporto preliminare (documento di *scoping*)

Cfr. S0000 VRL01 - RAPPORTO PRELIMINARE)

La verifica preliminare, detta anche *scoping*, ha la finalità di definire i riferimenti concettuali e operativi attraverso i quali si elaborerà la valutazione ambientale. In particolare, nell'ambito di questa fase sono state stabilite le indicazioni di carattere procedurale (autorità coinvolte, metodi per la partecipazione pubblica, ambito di influenza, metodologia di valutazione adottata, ecc.) e le indicazioni di carattere analitico (presumibili impatti attesi dall'attuazione del PRIT, analisi preliminare delle tematiche ambientali del contesto di riferimento e definizione degli indicatori).

La fase di *scoping*, come disciplinata dall'art. 13, commi 1 e 2 del D.Lgs 152/06 e s.m.i., ha previsto un processo partecipativo che ha coinvolto le Autorità con competenze ambientali (ACA) potenzialmente interessate dall'attuazione del PRIT, al fine di condividere il livello di dettaglio e la portata delle informazioni da produrre e da elaborare, nonché le metodologie per la conduzione dell'analisi ambientale e della valutazione degli impatti.





AGGIORNAMENTO REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

Impostazione della VAS: *scoping*. (Fonte: Regione Abruzzo, Autorità Ambientale Abruzzo).

Sinteticamente, è possibile riassumere i seguenti contenuti della fase di *scoping*, che si è conclusa con la redazione del Rapporto Preliminare

- Obiettivi strategici generali di sostenibilità;
- Ambiti di influenza del Piano e orizzonte temporale;
- Definizione Autorità con competenze ambientali (ACA) e pubblico coinvolti e modalità di consultazione;
- Analisi preliminare di contesto e indicatori condivisi;
- Individuazione di aree sensibili e di elementi di criticità;
- Presumibili impatti del Piano;
- Descrizione del metodo di valutazione.

Rapporto Ambientale (art. 13, comma 3 e ss.; Allegato VI D. Lgs. 4/2008)

cf. S0000 VRL02 – BOZZA DI RAPPORTO AMBIENTALE

Nel Rapporto Ambientale sono stati "individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l'attuazione del PRIT potrebbe avere sull'ambiente". L'elaborazione del Rapporto Ambientale, una volta individuati e condivisi gli indirizzi generali emersi durante la fase di *scoping*, è stata articolata in fasi di natura "tecnica" che hanno avuto lo scopo di verificare l'adeguatezza del PRIT al contesto programmatico, pianificatorio e fisico di riferimento:

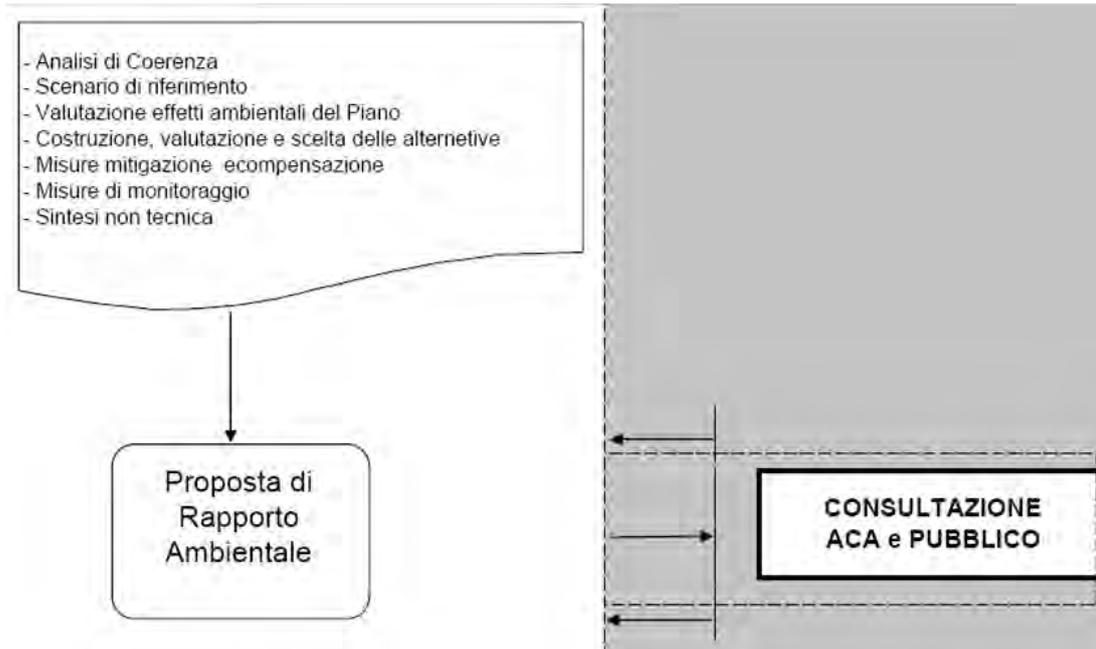
- Analisi di coerenza;
- Descrizione sintetica del contesto;
- Scenario di riferimento (evoluzione che il territorio regionale può subire nel tempo in caso di mancata attuazione del PRIT);
- Valutazione degli effetti ambientali del PRIT;
- Costruzione, valutazione e scelta delle alternative;
- Valutazione di Incidenza Ambientale;



AGGIORNAMENTO REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

- Misure di mitigazione e compensazione;
- Misure di monitoraggio.

La Sintesi non tecnica è stata allegata al Rapporto Ambientale.



Elaborazione del Rapporto Ambientale. (Fonte: Regione Abruzzo, Autorità Ambientale Abruzzo).

Scelta degli indicatori

*cfr. S0000 VRL04 – BOZZA DI RAPPORTO AMBIENTALE;
Allegato 2 - Schede degli indicatori di stato e di pressione*

Ai fini della valutazione ambientale è stato essenziale definire un opportuno set di indicatori che ha consentito di rappresentare le caratteristiche ambientali e territoriali delle aree su cui interviene il PRIT evidenziandone le sensibilità, criticità, rischi e opportunità.



AGGIORNAMENTO REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

ARIA E FATTORI CLIMATICI	
IP 1.	Emissioni di CO ₂ (Mt/anno) da trasporti stradali
IP 2.	Emissioni di NO _x (Kt/anno) da trasporti stradali
IP 3.	Emissioni di COVNM (Kt/anno) da trasporti stradali
IP 4.	Emissioni di SO _x (Kt/anno) da trasporto stradale
IP 5.	Emissioni di CO (Kt/anno) da trasporto stradale
IP 6.	Emissioni di PM ₁₀ (Kt/anno) da trasporto stradale
ECONOMIA E SOCIETÀ	
IP 7.	Tempo trascorso sulla rete (Veq* ^h /anno)
IP 8.	Costi per le percorrenze (€/anno)
IP 9.	Morti in incidenti stradali (morti/anno)
TRASPORTI	
IP 10.	Rete in congestione (Km)
IP 11.	Percorrenze sulla rete (Veq*Km/anno)
IP 12.	Capacità media (Veq/h)
ENERGIA	
IP 13.	Consumi di benzina senza piombo per il trasporto stradale (Kt/anno)
IP 14.	Consumi di gasolio per il trasporto stradale (Kt/anno)
IP 15.	Consumi di GPL per il trasporto stradale (Kt/anno)
RIFIUTI	
IP 16.	Radiazioni per demolizione (Veq/anno)
IP 17.	Raccolta di batterie al piombo esauste (t/anno)
IP 18.	Raccolta di oli usati (t/anno)
BIODIVERSITÀ	
IP 19.	Interferenze con i Siti di Interesse Comunitario (SIC)
IP 20.	Interferenze con le Zone di Protezione Speciale (ZPS)
IP 21.	Interferenze con le <i>Important Bird Areas</i> (IBA)

Nel Rapporto Ambientale, per ogni indicatore di stato e di pressione sono state fornite le seguenti informazioni:

- livello di aggregazione territoriale;
- fonte dell'informazione;
- periodicità del rilevamento del dato;
- serie storica;
- soglie di attenzione e di allarme.



AGGIORNAMENTO REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

I criteri di cui si è tenuto conto nella selezione degli indicatori sono:

- la rilevanza per le politiche (essere imperniati sulle problematiche chiave);
- la reattività (cambiare con sufficiente rapidità in risposta all'azione);
- la solidità analitica (essere fondati su solide basi scientifiche);
- la misurabilità (essere fattibili in termini di disponibilità attuale o futura dei dati);
- la facilità di interpretazione (trasmettere informazioni essenziali, di facile comprensione e senza ambiguità).

Tale documento ha lo scopo di individuare, descrivere e valutare gli impatti significativi che l'attuazione del PRIT proposto potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale **nonché le ragionevoli alternative alla luce degli obiettivi dichiarati e dell'ambito regionale abruzzese.**

L'allegato VI al D.Lgs 4/2008 riporta le informazioni da fornire con il Rapporto Ambientale tenuto conto del livello delle conoscenze e dei metodi di valutazione correnti, dei contenuti e del livello di dettaglio del PRIT.

Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale

*cf. S0000 VRL05 – BOZZA DI RAPPORTO AMBIENTALE
ALLEGATO 4 – SINTESI NON TECNICA*

Tale documento illustra in maniera sintetica e non tecnica tutte le informazioni contenute nel Rapporto Ambientale.

Dichiarazione di sintesi (art. 17, comma 1b D. Lgs. 4/2008)

La dichiarazione di sintesi illustra:

- in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel PRIT;
- di come si è tenuto conto del Rapporto Ambientale e degli esiti delle consultazioni;
- **le ragioni per le quali è stato scelto l'assetto infrastrutturale adottato alla luce delle alternative possibili individuate.**



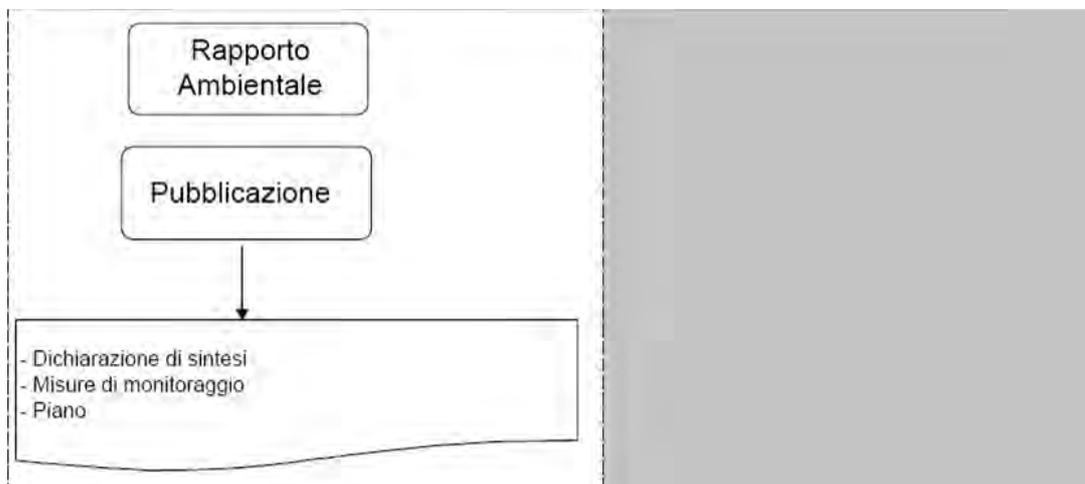
AGGIORNAMENTO REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

Misure adottate in merito al Monitoraggio (art. 17, comma 1c; art. 18 D. Lgs. 4/2008)

Al fine di monitorare gli effetti che si realizzano durante la fase attuativa del PRIT viene predisposto un Piano di Monitoraggio in grado di verificare periodicamente il perseguimento degli obiettivi programmatici.

Il Piano di Monitoraggio definisce le modalità per:

- la verifica degli effetti ambientali riferibili all'attuazione del PRIT;
- la verifica del grado di conseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale individuati nel Rapporto Ambientale;
- l'individuazione tempestiva degli effetti ambientali imprevisti;
- l'adozione di opportune misure correttive in grado di fornire indicazioni per una eventuale rimodulazione dei contenuti e delle azioni previste nel PRIT;
- l'informazione delle autorità con competenza ambientale e del pubblico sui risultati periodici del monitoraggio del PRIT attraverso un'attività di reporting.



Elaborazione del Rapporto Ambientale. (Fonte: Regione Abruzzo, Autorità Ambientale Abruzzo).



AGGIORNAMENTO REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

In sintesi, il monitoraggio assicura che vengano controllati gli impatti significativi sull'ambiente dell'attuazione del PRIT e verifica l'efficacia nel perseguimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati al fine di individuare tempestivamente gli effetti negativi imprevisti e di essere in grado di adottare le misure correttive che si ritengono opportune.

Adozione/approvazione

Il D. Lgs 152/06 nel rispetto di quanto disposto dalla Direttiva 2001/42/CE richiede che la valutazione degli effetti ambientali di piani e programmi sull'ambiente venga esplicitata in una serie di documenti, da allegare al piano o programma oggetto di valutazione.

Gestione del piano

Nell'ambito della procedura di VAS, il monitoraggio, così come disciplinato dall'art. 18 del D. Lgs. 4/2008, assicura il controllo sugli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione dei Piani approvati e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, in modo da individuare tempestivamente eventuali impatti negativi imprevisti e da adottare le opportune misure correttive. Detto Decreto impone che il monitoraggio venga effettuato avvalendosi del sistema delle Agenzie ambientali.



Gestione: monitoraggio e valutazione periodica. (Fonte: Regione Abruzzo, Autorità Ambientale Abruzzo)

Le modalità di svolgimento del monitoraggio, i risultati e le eventuali misure correttive adottate saranno rese pubbliche mediante diffusione sui siti web dell'Autorità Competente e Procedente e delle Agenzie interessate.



Le informazioni raccolte mediante il monitoraggio saranno tenute in considerazione nel caso di eventuali modifiche al piano e sempre incluse nel quadro conoscitivo dei successivi atti di pianificazione e di programmazione.

Nel PRIT, inoltre, saranno individuate le responsabilità e la sussistenza delle risorse necessarie alla realizzazione ed alla gestione del monitoraggio.

5.2. INDIRIZZI E CRITERI PER UNA PROGETTAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE AMBIENTALMENTE SOSTENIBILE

Per la progettazione paesaggistica di strade e ponti, un importante riferimento metodologico è fornito dal *Design Manual for Roads and Bridges* (Londra, HMSO, 2001) sviluppato da "The Highways Agency, Scottish Executive Development Department, the National Assembly for Wales Cynulliad Cenedlaethol Cymru, the Department for regional Development Northern Ireland".

Tuttavia, tale paragrafo trae fondamento dalla recente esperienza maturata nel 2009 dalla Società ANAS SpA con lo "Studio di fattibilità dell'adeguamento a quattro corsie della SS16 Adriatica": con il contributo di quattro Università italiane¹⁰ sono stati individuati gli indirizzi ed i criteri da adottarsi per la progettazione delle infrastrutture. In particolare, tali indirizzi e criteri saranno prescrittivi:

- per quegli interventi programmati dal PRIT che ricadono negli allegati II, III e IV del D.Lgs 152/2006 s.m.i. e che per tale ragione sono da sottoporsi a Valutazione d'Impatto Ambientale o alla loro verifica di assoggettabilità a VIA;
- per quegli interventi programmati dal PRIT che hanno effetti sui siti della Rete Natura 2000 e che, per tale ragione, risultano da sottoporsi a Valutazione d'Incidenza Ambientale.

Di seguito si distinguono i "criteri" e gli "indirizzi progettuali" distinti per contesto d'intervento.

¹⁰ Università degli Studi "G.D'Annunzio" Chieti-Pescara, Università degli Studi di Camerino, Università degli Studi dell'Aquila e Università degli Studi del Molise



L'eterogeneità della rilevanza assunta da alcuni temi del progetto infrastrutturale, in relazione alla specificità del contesto progettuale, impone di considerare, in chiave pre-progettuale, una griglia di criteri che andranno verificati ed esplorati, eventualmente con il ricorso a tecniche analitiche multicriteriali (AMC).

Pertanto, se gli indirizzi progettuali trovano specifica declinazione in relazione ai **contesti interessati dal progetto dell'infrastruttura, i criteri posti alla base della progettazione** dovranno assicurare le seguenti prestazioni:

1. assicurare elevato grado di coerenza con le previsioni del PRIT e degli altri piani e programmi di rilevanza regionale
2. favorire la valorizzazione economica di aree turistiche, produttive e commerciali;
3. innescare effetti di trascinamento per la riqualificazione di aree degradate (dismesse);
4. **contribuire all'adeguamento dell'area dal punto di vista dell'infrastrutturazione tecnologica;**
5. elevare il livello gerarchico di interconnessione delle reti infrastrutturali (accessibilità agli hub ed alle piattaforme logistiche);
6. salvaguardare attivamente i valori ambientali e paesaggistici riconosciuti e/o rilevanti;
7. **contenimento dell'inquinamento luminoso e risparmio energetico¹¹.**

Tali criteri trovano specifica declinazione negli indirizzi progettuali descritti nel paragrafo seguente e calibrati sulla base dei contesti territoriali interessati dal progetto infrastrutturale.

Indirizzi progettuali per i contesti urbani

In relazione a tale contesto si introducono i seguenti indirizzi progettuali:

- **favorire la permeabilità dell'infrastruttura verso le aree urbane;**
- qualificare i collegamenti con gli insediamenti residenziali ed industriali;
- qualificare la rete viaria secondaria di accesso alle emergenze storiche ed architettoniche;

¹¹ Ai sensi della L.R. 12/2005 e con particolare riferimento all'art. 5 "requisiti tecnici e modalità d'impiego degli impianti di illuminazione".



REPORT N. 5 - INFRASTRUTTURE

- qualificare la rete viaria secondaria di accesso ai centri storici di crinale;
- **valorizzare le connessioni e gli accessi ai beni d'interesse storico culturale;**
- **raccordare l'infrastruttura alle forme del territorio urbanizzato;**
- conformare l'infrastruttura alle trame urbane continue e ricorrenti;
- qualificare lo spazio infrastrutturale urbano;
- utilizzare materiali da costruzione idonei per la riconoscibilità del percorso urbano;
- mettere a dimora alberature isolate per la connotazione degli ingressi agli ambiti urbani;
- **realizzazione di zone di sosta per l'accesso agli attrattori turistici e commerciali.**

Indirizzi progettuali per i contesti naturali

In tale contesto, in cui ricadono anche le aree della rete Natura 2000 e le aree protette a vario titolo, si introducono i seguenti indirizzi progettuali:

- riqualificare gli accessi alle aree naturalistiche;
- riqualificare della rete viaria secondaria di accesso alle emergenze naturali;
- salvaguardare e potenziare le connessioni naturali, con particolare attenzione ai valori fisico-ambientali;
- potenziare le connessioni della biopermeabilità, attraverso corridoi e varchi biopermeabili;
- salvaguardare e potenziare le connessioni naturali;
- migliorare la visibilità e la riconoscibilità dei beni ambientali e naturalistici;
- **realizzare zone di sosta attrezzate con spazi verdi per l'accesso alle emergenze ambientali;**
- potenziare il collegamento con la rete dei percorsi ciclopedonali;
- potenziare e qualificare gli itinerari turistici tematici;
- mettere a dimora formazione erbacea ed arbustive alte per la connessione ai sistemi ambientali;



- mettere a dimora alberature isolate per la connotazione degli ingressi alle aree naturali.

Indirizzi progettuali per i contesti rurali

In relazione a tale contesto si introducono i seguenti indirizzi progettuali:

- razionalizzare gli accessi alle aree rurali;
- contenere la frammentazione del territorio agricolo e valorizzare le permanenze storiche;
- valorizzare le forme del paesaggio rurale e le trame continue e ricorrenti del tessuto agricolo;
- agevolare la sosta nei punti panoramici e significativi per il sistema agricolo;
- **agevolare le percorrenze ciclopedonali all'interno del territorio agricolo.**
- **favorire l'accessibilità alle strutture ricreative, rurali, di tipo turistico ricettivo;**
- utilizzare materiali idonei per la riconoscibilità dei percorsi rurali;
- **salvaguardare e potenziare le connessioni naturali all'interno delle aree coltivate;**
- **qualificare gli spazi ed il margine dell'infrastruttura.**

Indirizzi progettuali per i contesti storico-culturali

In relazione a tale contesto si introducono i seguenti indirizzi progettuali:

- riconoscere e valorizzare i caratteri storici e documentali dei tracciati infrastrutturali storici;
- **agevolare l'accesso alle strade panoramiche;**
- agevolare la sosta nei punti panoramici e potenziare la connessione con le strade panoramiche. utilizzare materiali idonei per la riconoscibilità dei percorsi storici e di quelli panoramici;
- potenziare e qualificare gli itinerari turistici tematici;
- qualificare la rete viaria secondaria di accesso alle emergenze architettoniche;
- **riqualificare gli accessi ai beni d'interesse storico culturale;**



- migliorare la riconoscibilità dei beni storico-culturali.

Indirizzi progettuali per l'attraversamento di corsi d'acqua

Una particolare attenzione va posta alle modalità con le quali l'infrastruttura supera corsi d'acqua, fiumi e torrenti, pertanto in relazione a tale condizione si introducono i seguenti indirizzi progettuali:

- potenziare la permeabilità degli accessi agli argini fluviali;
- salvaguardare e qualificare gli ambienti fluviali e le aree golenali;
- salvaguardare e qualificare le connessioni naturali locali;
- qualificare la rete viaria secondaria di accesso alle emergenze naturali;
- salvaguardare e qualificare le componenti ambientali vallive e dei corridoi fluviali;
- identificare e valorizzare gli ingressi alle aree fluviali;
- utilizzare materiali idonei per la riconoscibilità dei percorsi naturali;
- potenziare i collegamenti con la rete dei percorsi ciclopedonali lungo i corridoi fluviali;
- mettere a dimora di formazione erbacee ed arbustive per la connessione ai sistemi ambientali;
- mettere a dimora di alberature isolate per la connotazione degli ingressi alle aree naturali;
- mettere a dimora di vegetazione di connessione con il reticolo idrografico;
- **realizzazione di zone di sosta attrezzate per l'accessibilità al sistema idrografico e naturale;**
- agevolare la sosta nei punti panoramici;
- potenziare le componenti visuali e panoramiche delle valli, dei corridoi fluviali, dei fossi e dei torrenti;
- salvaguardare la percezione visiva delle vallate fluviali e delle emergenze naturali;
- sviluppare la riconoscibilità dei beni ambientali e naturalistici;
- salvaguardare e valorizzare le foci fluviali.



6. CONCLUSIONI

Consolidare il ruolo dell'Abruzzo nell'ambito della rete TEN, migliorare i collegamenti con le regioni limitrofe, all'interno della regione e verso le piattaforme strategiche e le aree snodo, promuovere la mobilità sostenibile nelle aree urbane e in quelle a domanda debole sono gli obiettivi prioritari che hanno guidato l'elaborazione del Piano Regionale Integrato dei Trasporti della Regione Abruzzo. Questi ambiziosi obiettivi sono stati perseguiti durante un lungo processo di *governance*, che ha attivato diverse decine di tavoli decisionali, superando la tradizionale e convenzionale forma di pianificazione a cascata (*government*) e convergendo su scelte condivise ai vari livelli amministrativi.

La redazione del nuovo strumento programmatico per le infrastrutture ha richiesto molteplici **indagini analitiche**, che hanno esplorato il contesto territoriale prima che **trasportistico**, hanno evidenziato i punti di forza e di debolezza dell'assetto geo-economico abruzzese e del attuale rapporto tra domanda ed offerta di mobilità (Tomo 1).

I primi sei capitoli del presente documento sono volti ad indagare le specifiche esigenze di mobilità emerse dal territorio, anche a seguito dei mutamenti che su di esso sono intervenuti negli ultimi tre quinquenni. L'indagine è stata orientata all'individuazione dei **capisaldi del territorio abruzzese** ("Ambienti Insediativi Locali") e all'individuazione della **domanda e dell'offerta di mobilità di persone e merci**. A partire dalla dotazione attuale di infrastrutture si è giunti al rilievo critico delle condizioni reali e cronometriche di accessibilità, anche attraverso l'esame dell'offerta e della domanda di trasporto, o più in generale di mobilità.

Tuttavia, la **domanda di infrastrutture** è stata analizzata spingendosi oltre l'analisi del dato statistico e prendendo in considerazione la pluralità delle istanze di infrastrutturazione presenti sul territorio regionale. Insieme alle politiche *bottom-up*, i molteplici piani e programmi che alle varie scale **individuano azioni di incremento dell'armatura territoriale** abruzzese evidenziano nuove opportunità evolutive e criticità da arginare (Tomo 2).

Facendo seguito ad una interpretazione critica dello stato attuale delle infrastrutture e dei trasporti, sistemi indissolubili di un contesto in cui le risorse fisiche e naturalistiche, sociali ed economiche e storico-culturali interagiscono sinergicamente, sono state valutate le



opportunità d'azione derivanti dalla pluralità di piani e programmi, quadro e di settore, che a vario titolo intervengono sul territorio, coniugandosi con le varie istanze di mobilità mosse dal basso.

Dinanzi alle molteplici possibilità d'intervento il PRIT vede necessario **individuare le priorità attuative** sulle infrastrutture di trasporto attraverso un modello di supporto alla decisione che misura le performance trasportistiche insieme a quelle economiche, sociali, energetiche e, più in generale, ambientali (Tomo 3 – cap. 3).

Il PRIT è anche un piano strategico per la mobilità che, individuando schemi di coerenza infrastrutturale per i principali ambiti territoriali regionali, impiega la procedura di **Valutazione Ambientale Strategica per l'implementazione di un meccanismo di Visioning**. Ciascuna delle quattro aggregazioni di Ambienti Insediativi Locali (centro-settentrionali, centro-meridionali, centrali ed appenninici) diventa oggetto della costruzione **di scenari di assetto infrastrutturale futuri che si confrontano con lo "scenario di riferimento"** che si avrebbe in assenza di attuazione del piano (Rapporto Ambientale).

I risultati, che mirano prioritariamente al riequilibrio modale degli spostamenti, selezionano prevalentemente gli interventi destinati allo sviluppo dei nodi di scambio intermodale per i sistemi di trasporto passeggeri e quelli finalizzati al potenziamento delle piattaforme logistiche marittime e terrestri. Analogamente assume rilevanza la razionalizzazione della rete infrastrutturale esistente al fine di perseguire gli obiettivi dichiarati in capo alla presente conclusione e più volte nel corso del testo.