



## TAVOLO TEMATICO N.5

### **Reti per la connettività: infrastrutture e trasporti**

#### VERBALE

Prima dell'inizio dei lavori sono stati consegnati i seguenti contributi scritti che si allegano al presente verbale:

1. *“Connettiamo L’Abruzzo”* di Euclide Di Pretoro e Antonio Nervegna;
2. *“Libro Nero sulle ferrovie abruzzesi”* della Federconsumatori-Tino Di Cicco;
3. *“Bigliettazione elettronica regionale integrata e multimodale”* del Polo Inoltra;
4. *“Hub for City”-Infrastrutture a servizio della mobilità urbana sostenibile* del Polo Inoltra e Polo Automotive;
5. *“Trasporto marittimo-ITS”* del prof. Pierluigi D’Angelo dell’Istituto Nautico di Ortona;
6. *“Mobilità intelligente per un Abruzzo competitivo: la bicicletta elemento strategico di una multimobilità efficiente”* di Alessandro Tursi;
7. *“Nuovo Modello Ferroviario TPL”* di Marco Trotta (Trenitalia);
8. *“Mobilità dolce e progetti bike sharing”* del prof. Matteo Di Venosa.

ORE 11.00 INIZIO DEI LAVORI

#### **1° INTERVENTO: CAMILLO D’ALESSANDRO**

Introduce i due macro-argomenti che fanno parte di una stessa strategia: da un lato le infrastrutture e dall’altro i servizi di trasporto. La Regione è l’Ente programmatore che realizza la convergenza di due aspetti del trasporto, collegando quindi la mobilità di persone e merci alle infrastrutture.

La regione Abruzzo ha una società (TUA) che da una parte movimentata le merci e dall’altra garantisce il servizio di trasporto pubblico locale nella maggior parte del territorio regionale. A questa si aggiungono tutti gli operatori privati che si occupano del trasporto merci ed altri che svolgono servizi di trasporto passeggeri commerciali ma anche di TPL.



Poi c'è la grande partita delle infrastrutture: quelle che attraversano la regione Abruzzo, quelle che convergono verso i rami autostradali ed le autostrade stesse.

Un nuovo strumento riguardante le infrastrutture che abbiamo a disposizione è il Masterplan con priorità che non sono state immaginate solamente dal Governo regionale ma anche quelle contenute nelle agende che non avevano coperture finanziaria. In due anni bisogna essere capaci di arrivare agli appalti, quindi più si accelera la progettazione più le opere vanno avanti.

Un'altra priorità a cui sta lavorando la Regione riguarda la realizzazione ed il potenziamento delle piste ciclo-pedonali lungo i fiumi e sui tracciati ferroviari dismessi per liberarli dall'incuria laddove non è possibile nessun tipo di mobilità.

Un altro tema da considerare in Abruzzo è quello di creare un istituto tecnico superiore della mobilità e dei trasporti, cioè dopo i cinque anni del diploma esiste un fabbisogno di professionalità ed il mondo della scuola non lo offre mentre l'università offre specializzazioni mirate. Ad esempio nel settore navale questa soluzione potrebbe essere il nautico tuttavia non è in corso una specializzazione tale da creare figure professionali che vanno a riempire quella domanda di lavoro che si può soddisfare sono con un'offerta in possesso di caratteristiche operative specifiche.

Un limite allo sviluppo di tutto ciò è la carenza di risorse investite ma la regione Abruzzo possa farsi carico di risorse purché nasca tale istituto tecnico di specializzazione.

La seconda voce d bilancio è quella dei trasporti. Il trasporto pubblico locale è finanziato sia dal fondo regionale che dallo Stato. Quest'ultimo ha subito una penalità di otto milioni di euro perché i ricavi non remunerano almeno del 35% i costi. Chi non raggiunge questo rapporto virtuoso perde le risorse che però vanno alle regioni virtuose.

Per i risultati non raggiunti negli anni 2012, 2013 e 2014 abbiamo subito un taglio del fondo nazionale ed anche nel 2016 prevediamo che si verifichi ancora. Attuando il processo di efficientamento e razionalizzazione si auspica che la quota del fondo nazionale destinata all'Abruzzo torni a stabilizzarsi. Da una prima ristrutturazione messa in atto nel corso di quest'anno, attraverso l'eliminazione degli autobus che viaggiano vuoti e le sovrapposizioni dei servizi offerti, la Regione ha recuperato 12 milioni di euro.

Considerando il trasporto pubblico locale su ferro si sta lavorando ad una collaborazione stretta tra Trenitalia e TUA affinché la capacità offerta e la funzione del ferro cresca e si



Fonderia ABRUZZO



ottimizzi. A ciò si aggiungono anche progetti sul ferro nell'ambito del trasporto merci (sevel-nostri servizi). Quindi si vuole essere partner delle imprese, degli altri soggetti come Trenitalia e allearsi in vista delle gare, nel merito del trasporto pubblico, con i privati, per fare insieme una grande forza e far rimanere un trasporto unico urbano.

C'è un grande dibattito sul sistema portuale. Il governo ha riorganizzato la governance a cui è affidata la gestione dei porti formando le Autorità di Sistema portuale (ADSP). Il risultato raggiunto nell'iter normativo che ha riformato le Autorità portuali è stato l'ottenimento di un emendamento che consente ad un porto di poter appartenere ad una diversa ADSP in accordo con il porto con cui si vorrà entrare in alleanza.

Per quanto concerne la connettività aerea sono in corso due attività della Regione: la prima indirizzata a sostenere dal punto di vista finanziario il trasporto aereo dentro i limiti consentiti del finanziamento pubblico (fino a due milioni e mezzo); la seconda riguarda la partita del turismo con la redazione di un bando promozionale.

## **2° INTERVENTO: Cesare Ramadori – Amministratore Delegato di Strada dei Parchi S.p.A.**

Le Autostrade A24 e A25 si inseriscono nel corridoio transeuropeo che andrebbe a collegare i Balcani con l'asse trasportistico Ortona-Civitavecchia. L'appartenenza ai corridoi della Rete TEN-T consente di utilizzare fondi europei per la realizzazione di opere infrastrutturali.

A seguito del terremoto del 2009 le A24 e A25 sono considerate strategiche per le finalità di protezione civile e come disposto dalla L. 228/2012, occorre pertanto adeguare l'infrastruttura autostradale alla nuova normativa ambientale e sismica vigente. È quindi in corso ormai da tre anni l'esame di un piano finanziario per l'adeguamento e l'ammodernamento delle opere in ottemperanza alla L.228/2012. In questa trattativa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero sostiene che la citata legge non stabilisce le modalità di ammodernamento e quindi la scelta di adottare varianti del tracciato per utilizzare meglio le strade ma è dell'idea di adeguare in sede il tracciato già esistente.

Tuttavia il Ministero sta già dialogando con l'Europa in merito agli scenari di revisione del piano economico finanziario proposti.



Strada dei Parchi ha dato la disponibilità a gestire i tronchetti che verrebbero bypassati dal nuovo tracciato.

Tra i vantaggi derivanti dalla realizzazione delle varianti si hanno:

- Riduzione delle percorrenze;
- minori costi di manutenzione della strada;
- riduzione delle tratte soggette a formazione di ghiaccio e degli interventi per rimozione della neve, a seguito della riduzione dei tratti all'aperto anche attraverso l'abbassamento della quota dei principali valichi;
- riduzione dei tempi di percorrenza, dei costi del viaggio e dell'emissione di CO<sub>2</sub> nell'ambiente,
- miglioramento del comfort di viaggio e della sicurezza della circolazione;
- riduzione dell'impatto ambientale e dell'inquinamento acustico per effetto del miglior inserimento territoriale dei nuovi tracciati;
- eliminazione del fenomeno dell'acqua-planning;
- eliminazione dei costi per interventi di adeguamento sismico strutturale dei viadotti e dei costi di risanamento strutturale delle gallerie ricadenti all'interno dei tratti in variante a vantaggio della realizzazione di nuove opere conformi alle vigenti normative strutturali e con maggior vita utile;
- miglioramento della qualità della circolazione per effetto della migliore organizzazione del traffico veicolare sui raccordi autostradali e sui nodi di connessione;
- eliminazione dell'impatto dei cantieri di lavoro sulla viabilità autostradale.

### **3° INTERVENTO: MARCO TROTTA – Direttore regionale Trenitalia S.p.A.**

Partner tecnico Regione Abruzzo, Trenitalia, ha affrontato un tema legato ai servizi che non erano organizzati bene in quanto non riuscivano a coprire i bacini d'utenza. A differenza del passato si sono organizzati i servizi con questa consapevolezza e, guardando all'utente finale, si è scelto di allearsi con TUA, prima Sangritana, seguendo un ragionamento mirato ad ottimizzare l'utilizzo delle fasce orarie attraverso la logica del cadenzamento, della frequenza e della simmetria dell'orario dei treni, ottenendo un sistema che permette di avere ad esempio



una metropolitana di superficie che collega Giulianova e Pescara con un treno ogni mezz'ora che passa sempre alla stessa ora consentendo all'utente di memorizzare molto più facilmente l'orario del mezzo.

Altro tema è il collegamento ferroviario verso Roma, facendo un ragionamento anche con la Regione Lazio. Il collegamento Pescara- Roma insiste sul territorio abruzzese ed ha bisogno di un'operazione di velocizzazione da una parte e di voluminosità dall'altra. Questo è stato risolto con un miglioramento del collegamento (3 ore e 10 minuti), con la possibilità di uscire ed entrare da Roma Termini così da avere a disposizione ogni tipo di servizio. Si vuole creare Pescara - L'aquila in 1 ora e 55 minuti. Lo stesso sistema si interessa anche dell'intermodalità, infatti chiunque arriva a Pescara da qualsiasi direzione può spostarsi nella media e lunga percorribilità grazie ad un progetto orario ben fatto e integrato. Inoltre è in corso un'attività di ristrutturazione offerta complessiva ferro-gomma così da ottimizzare le risorse e poter garantire migliori condizioni di spostamento al cittadino.

#### **4° INTERVENTO: Luciano D'Alfonso – Presidente della Regione Abruzzo**

Il Presidente chiede ai presenti un loro contributo per individuare la modalità di impiego e l'utilità di alcune "case matte" affinché si ponga un freno alle diseconomie che generano.

Una di queste è l'Interporto di Manoppello che la Regione dovrebbe ripagare con 4 milioni l'anno. Questo è il macchinario delle carte però io vorrei che gli abruzzesi scuotano se stessi per capire cosa fare lì. La stessa situazione in cui versa l'Interporto di Manoppello si replica a Vasto, Roseto, Avezzano. Ad esempio a Castellalto si sta sezionando per darlo ad imprenditori che creano sviluppo, occupazione e che non ricoprono posizioni di rilievo altrove oltre che imprenditoriali. L'Interporto di Manoppello potrebbe essere una sede per il trattamento di dati di qualità, utilizzarlo per l'acquisto integrato o per la soddisfazione dell'industria farmaceutica.

- Intervento di D'Arcangelo: c'è una distorsione per ciò per cui è nato. Bisognerebbe creare un rapporto tra operatore del settore e gestore del momento. Pescara è difficile da raggiungere, viene vista come un posto lontano e isolato.



Riprende D'Alfonso: sapendo che ci sono persone interessate a fare partnership è fondamentale che nella connivenza tra Regione e queste persone non vi sia un'economia putiana ma qualità di servizi e ricchezze.

- Intervento di Santilli Lorenzo presidente di Unioncamere Abruzzo: immaginare un sistema di trasporto vuol dire rispondere a delle esigenze. Bisognerà affrontare tale dibattito sul nuovo concetto sociale della mobilità cioè su quali siano le ragioni. Veniamo definiti la quinta regione nel mondo per qualità della vita ma dobbiamo salvaguardare l'economia della montagna e vendere la nostra montagna ma non possiamo competere se si desertifica. Dobbiamo trovare il sistema: ad esempio richiedere aiuto al governo per agire sulle accise della benzina per permettere alle persone che abitano in posti di montagna di raggiungere il centro e di avere quindi uno stile di vita equo alle persone che vivono in città. La riduzione dei costi può aiutare la mobilità.

Riprende D'Alfonso: in Italia si è verificata una rivoluzione: fino a 5 anni fa avere una norma sui bisogni della regione era quasi impossibile. Adesso per una serie di ragioni, quanto più si producono semi-lavorati tanto più si raggiunge velocemente l'obiettivo. L'Abruzzo deve produrre molti semi-lavorati ad opera degli interessi degli abruzzesi. Se c'è la conoscenza delle questioni si fanno cose che funzionano. La regione è pronta ad accogliere e valorizzare semi-lavorati prodotti dalle parti sociali.

- Intervento di Tino Di Cicco della Federconsumatori: è importante prima di far partire la macchina dare un'identità all'Abruzzo e la nostra identità è siloniana.

#### **5° INTERVENTO: Mosè Renzi -Direttore dell'Interporto**

Il progetto di finanza dell'interporto.

#### **6° INTERVENTO: Claudio Boffa -**

Vogliamo renderci utili e necessari perché la nostra impresa ha fatto progetti ambiziosi ci sono considerazioni importanti da fare.



**7° INTERVENTO: Alfonso Marcozzi - Ordine degli ingegneri della Provincia di Teramo**

**8° INTERVENTO: Bruno Santori - Porto turistico di Pescara (Vice Presidente della Camera di Commercio di Pescara)**

Negli anni 80 è stato realizzato il porto turistico di Pescara utilizzando 30 miliardi di lire di fondi pubblici con un piano industriale che a seguito degli aumenti dei canoni di concessione demaniali necessita di un aggiornamento. Quindi in Abruzzo dobbiamo risolvere il problema legato ai canoni di concessione demaniale e del connesso problema di dragaggio, in quanto se non viene ripristinato il fondale marittimo, la concessione assume un diverso valore. Bisogna aprire un tavolo di confronto.

Ore 13.15 PAUSA LAVORI

Ore 14.15 RIPRESA LAVORI

**Riprende i lavori del Tavolo Camillo D'Alessandro:**

Quando parliamo di TPL la ratio della norma dice che la regione deve fare la legge e garantisce che i servizi di trasporto essenziali. Tendenzialmente ciò che è patrimonio pubblico deve essere salvaguardato. Fare tale legge significava adempiere ad un vuoto legislativo e poi bisogna discuterne. Il decreto Madia che non è ancora attuato e non si sa se lo scorporano oppure il decreto attuativo sul TPL ne farà parte.

Il futuro vuole un'alleanza attraverso consorzi per vincere le gare insieme ed arrivare al soddisfacimento dei requisiti normativi relativamente al rapporto costi/ricavi. Se facciamo l'alleanza si può superare il tema dei micro-bacini. Il bacino da servire non può essere solo quello di costa, ma occorre farsi carico di tutto.



Fonderia ABRUZZO



### **9° INTERVENTO: Tino Di Cicco- Federconsumatori**

Bisogna ragionare ad infrastrutture invariate. Stiamo facendo investimenti sul CTC lungo la linea ferroviaria Pescara – Roma e mentre potrà gestirsi in maniera automatica tutta la linea si stanno disabilitando gli incroci in molte stazioni, operazione che invece aumenta le difficoltà di gestione del traffico ferroviario nonché i tempi di percorrenza. Se non riesce questa Giunta regionale a migliorare i processi non ci riuscirà mai nessuno perché ci sono condizioni favorevoli.

### **10° INTERVENTO: Luca Ciarlini - Direttore aeroporto**

Da un punto di vista strutturale l'aeroporto di Pescara è posizionato tra due bacini d'utenza e tra le due arterie autostradali. Si sta cercando di creare una navetta per il centro di Pescara. Con circa 12 milioni di euro si completeranno tutti quei lavori per l'aeroporto.

Viste queste condizioni perché sono pochi i passeggeri? La domanda di un aeroporto è fatta di partenze e arrivi. Per quanto riguarda l'aeroporto noi ragioniamo al di fuori del territorio abruzzese. Infatti si usa anche per raggiungere zone nazionali. Tuttavia c'è un numero di propensione al viaggio che deve essere stimolato. Verrà lanciato il volo Torino-Pescara sia per la circolazione dei beni che delle persone. L'Abruzzo ha un numero ampio di persone che oggi vivono fuori e queste persone hanno l'ambizione di tornarvi. Inoltre vi è la domanda turistica che è forse l'aerea su cui siamo più condizionati poiché è in concorrenza con tutti i territori. Diventa fondamentale costruire pacchetti confrontandoli con ciò che viene offerto in Europa. L'Abruzzo deve saper vendere e deve rendere il tutto facilmente acquistabile. Siamo in concorrenza e non siamo un mercato del tutto attrattivo e per questo dobbiamo stimolare la domanda. Sull'Abruzzo si è imposto un modello low cost per fornire servizi a basso prezzo e per farlo deve avere costi bassi e il problema non è trovare un milione di passeggeri ma il problema è che dobbiamo investire per incentivare il prodotto Abruzzo.





Fonderia ABRUZZO



### **11° INTERVENTO: Antonio Nervegna – Porto di Ortona**

L'anno in corso è stato davvero rivoluzionario nel settore della portualità grazie alla riforma delle autorità portuali. Nel decreto vi è l'accorpamento dei porti in sistemi di autorità portuali che è stato realizzato secondo un criterio di prossimità geografica. Non c'è stato uno sforzo che ha ricercato la complementarità come sarebbe servito a noi e per questo l'Abruzzo, nella persona del Presidente, ha proposto e ottenuto l'approvazione di un emendamento che consente ad un porto di scegliere l'Autorità portuale con cui allearsi. L'Abruzzo ha una posizione molto favorevole. La politica ha permesso di far cambiare orientamenti e far introdurre modifiche. È importante che ci sia accordo tra le Regioni. Riguardo al discorso sull'autostrada io sono della visione liberale cioè bisogna guardarla bene questa cosa perché puoi essere utilissima.

### **12° INTERVENTO: Gianluca Carota – Rappresentante autotrasportatori**

Abbiamo bisogno di grandi porti questo è vero ma la percorribilità delle strade è fondamentale.

Appunti scritti

- Facchinetti (Giuseppe) – CNA
- Matteo di Venosa-professore Università G. D'Annunzio