



Presidenza del Consiglio dei Ministri

ATTO AGGIUNTIVO

ALLA INTESA GENERALE QUADRO

TRA

GOVERNO

E

REGIONE ABRUZZO

**PER L'INTEGRAZIONE DEL 6° PROGRAMMA DELLE
INFRASTRUTTURE STRATEGICHE**

Palazzo Chigi



Per copia conforme all'originale
IL FUNZIONARIO

2011. Bruno Sebastianelli

L'anno 2009 il giorno 28 del mese di maggio, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri

il Governo rappresentato

dal Presidente del Consiglio dei Ministri, On. Silvio Berlusconi

dal Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, On. Altero Matteoli

dal Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio, On.le Stefania Prestigiacomo

dal Ministro per i Rapporti con le Regioni, On. Raffaele Fitto

la Regione Abruzzo rappresentata

dal Presidente Gianni Chiodi

sottoscrivono il 1° Atto aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro del 20 dicembre 2002.

PREMESSO CHE

- il 20 dicembre 2002 è stata sottoscritta, tra il Presidente del Consiglio, il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, il Ministro dell'Ambiente, il Ministro degli Affari Regionali ed il Presidente della Regione Abruzzo, On. Giovanni Pace, l'Intesa Generale Quadro che definiva il Programma di infrastrutture del sistema regionale, per le quali concorreva l'interesse nazionale;
- il 26 luglio 2006 è stato consegnato al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, On. Antonio Di Pietro, il Memorandum della Regione Abruzzo, le cui proposte sono confluite nel DPEF 2008 - 2012, e successivamente esposte all'interno del Masterplan "Infrastrutture prioritarie" del Governo della Repubblica;

CONSIDERATO che il Documento di Programmazione Economico Finanziario Regionale, adottato con deliberazione della Giunta regionale 6 marzo 2009, n. 95, in ordine alla tematica della mobilità e dei trasporti, recita: *"In Abruzzo, lo sviluppo industriale ed economico non è stato accompagnato da un'adeguata pianificazione e realizzazione delle infrastrutture. Gli assi di comunicazione strategica sono da anni in fase di realizzazione, mentre numerosi sono i progetti legati allo sviluppo delle reti viarie ancora bloccati o non ancora in fase esecutiva.*

Per questo motivo occorre una strategia di lungo periodo che preveda la realizzazione delle grosse infrastrutture regionali viarie, ferroviarie, marittime e aeroportuali che dovranno necessariamente integrarsi con i piani territoriali (il nuovo Piano Strategico Regionale, il Programma Regionale di Sviluppo ed i Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali), ed una strategia di medio e breve periodo relativa al Governo dei servizi di trasporto pubblico locale e della mobilità in genere, di competenza regionale.



Per copia conforme all'originale
IL FUNZIONARIO

★ **Dot. Bruno Sebastianelli**

Bisognerà quindi provvedere all'approvazione del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT), quale strumento di medio/lungo periodo.

CONSIDERATO CHE il documento di programmazione delle risorse FAS per il periodo 2007 - 2013, in corso di definizione, prevede la destinazione di un importante volume di fondi complementari a quelli di rilevanza nazionale;

CONSIDERATO CHE, nello sviluppo degli scenari di cooperazione transnazionale individuati dal Quadro Strategico Nazionale per il periodo 2007 - 2013 praticabili per l'intera Italia, e per il Mezzogiorno in particolare, all'Abruzzo è riconosciuto il ruolo di "snodo dei traffici di stazionamento, riconfezionamento, processo e commercializzazione delle merci tra Oriente, Balcani e Mediterraneo". Per svolgere tale ruolo l'intero sistema paese ha ovviamente necessità di rafforzare, attraverso una politica di qualificazione infrastrutturale, quelli che già oggi appaiono i sistemi locali più facilmente suscettibili di performance di successo nello scenario competitivo internazionale. Tra di essi l'Abruzzo è caratterizzato da:

- Configurazione geo-territoriale coerente con lo scenario di sviluppo prefigurato;
- Presenza di capitale fisso sociale (infrastrutture, reti e servizi) adeguato e ulteriormente qualificabile nella direzione prefigurata;
- Presenza di attori (sistemi produttivi, Centri di ricerca, Università, soggetti di promozione dello sviluppo produttivo, quali Consorzi e Distretti) in grado di agire con tempestività e in modo raccordato nella prospettiva di sviluppo.

La logica di intervento della Piattaforma Territoriale Strategica, oltre a costituire la "visione guida" di riferimento per le scelte strategiche di sviluppo, è in grado di orientare le priorità di completamento e rafforzamento infrastrutturale finalizzate alla valorizzazione del capitale fisso già presente e alla diffusione della sua utilizzabilità a tutte le aree regionali, anche a quelle caratterizzate da situazioni di disagio e ritardo di sviluppo.

CONSIDERATO CHE nella complessiva attività di pianificazione del patrimonio infrastrutturale regionale sono da sempre stati individuati 5 linee tematiche, ovvero:

- sistema stradale;
- sistema ferroviario;
- sistema portuale;
- sistema aeroportuale;
- sistema idrico.

PRESO ATTO CHE, ai fini di quanto seguito pattuito, dei dati e delle elaborazioni fornite dalle parti, per quanto di rispettiva competenza;

RITENUTO OPPORTUNO aggiornare la citata Intesa Generale Quadro, con un'integrazione alla medesima, da portare, successivamente, all'attenzione del CIPE;

LE PARTI, COME SOPRA COSTITUITE E RAPPRESENTATE, CONVENGONO QUANTO SEGUE

Art. 1 - infrastrutture strategiche della regione Abruzzo

Le parti concordano sulla rilevanza strategica delle opere indicate negli articoli che seguono che comprendono sia le opere già inserite nell'intesa, aggiornate nei costi, sia le opere che costituiscono oggetto della presente atto integrativo

Il Governo e la Regione Abruzzo si impegnano, ciascuno per le proprie competenze, ad individuare le possibili fonti di finanziamento nell'ambito del prossimo quadro programmatico relativo ad investimenti infrastrutturali.

[Handwritten signatures]



Per copia conforme all'originale
IL FUNZIONARIO

Art. 2 - Sistema stradale

Dot. Bruno Sebastiano

S.S. n° 652 "Di Fondo Valle Sangro" LAVORI DI COSTRUZIONE DEL TRATTO STRADALE COMPRESO TRA LA STAZIONE DI GAMBERALE E LA STAZIONE DI CIVITALUPARELLA 2° LOTTO-2° STRALCIO-2° TRATTO.

Progetto Definitivo. L'intervento, inserito nella Programmazione Triennale 2007/2011 per un importo di **ME 160,00** riguarda il completamento della strada a scorrimento veloce "Fondo Valle Sangro" ovvero il collegamento tra Quadri e la stazione di Gamberale costituendo così il tratto finale per il collegamento montano tra la zona portuale di Napoli a quella di Pescara attraverso le aree interne del Molise e dell'Abruzzo. L'intervento in oggetto ha uno sviluppo complessivo di 5.202 metri, dalla (progr. 0+410.00), raccordo col viadotto esistente, alla (progr. 5+612). Per i lavori in oggetto si dispone di un progetto definitivo per appalto integrato in fase di aggiornamento da parte della Direzione Generale. Il progetto è corredato dei pareri da parte degli enti interessati.

Ha ottenuto rinnovo parere VCA n.1156 del 06/11/2008 e rinnovo nulla osta beni ambientali n.20109 del 01/12/2008. Per l'appalto dei lavori è necessario l'aggiornamento del progetto definitivo per appalto integrato, nonché l'attivazione di conferenza dei servizi ordinaria per il conseguimento della pubblica utilità PREVISIONE INIZIO LAVORI: ENTRO IL 2010.

S.S. n°17 "dell' Appennino Abruzzese ed Appuro - Sannitico " VARIANTE SUD ALL'ABITATO DI L'AQUILA TRA LE PROGR. KM. CHE 27+000 E 45+000

L'intervento è suddiviso in tre distinti lotti ricomprendenti la strada Consortile Mausonia gli altri due lotti sono stati inseriti dall'ANAS nei 200 MEURO messi a disposizione dal Governo con il Decreto Sisma Lotto "B": Adeguamento della S.C. Mausonia per **€ 40.000.000,00**;

S.S. n° 81 "Piceno Aprutina" LAVORI DI AMMODERNAMENTO DEL TRONCO VILLA LEMPA (CONFINE REGIONALE DI TERAMO) VARIANTE S.S.80 (CONTRADA LA CONA) Secondo Stralcio

Progetto Definitivo **ME 7,009**.

L'intervento, inserito nell'itinerario Dorsale collinare "Pedemontana Abruzzo-Marche" come intervento strategico di preminente interesse nazionale definito con Delibera CIPE del 21/12/2001 di cui alla legge 443/01 (L. Obiettivo), riguarda l'ammodernamento della S.S.81 "Piceno Aprutina" con interventi in sede e in variante nel tratto compreso tra l'abitato di Villa Lempa (confine Provincia di Teramo) prog.Km.ca 13+900 e la Variante alla S.S.80 (Contrada La Cona) prog. Km.ca 33+300, limitatamente alle opere stralciate dall'appalto del 2008.

Per i lavori in oggetto il Compartimento dispone di un progetto definitivo per appalto integrato aggiornato. Tali interventi stralciati risultano definiti a livello progettuale e dotati dei necessari pareri e autorizzazioni per consentirne la immediata realizzazione.

- Intesa Generale Quadro del 20 dicembre 2002
- APPALTATI

S.S. n°80 "Del Gran Sasso D'Italia" STRADA STATALE TERAMO-MARE VARIANTE ALLA S.S.80 DALLA A14 (MOSCIANO S. ANGELO) ALLA S.S. 16 (GIULIANOVA) IV° LOTTO.

Progetto Preliminare già approvato in Direzione Generale Regionale **ME 64,075**.

L'intervento, riguarda il completamento del collegamento tra Teramo e Giulianova (S.S. 16) con l'ultimo tratto tra Mosciano S. Angelo e Giulianova per un intervento che si estende per complessivi 6Km.

È stato redatto il progetto preliminare dell'opera, condiviso con gli Enti locali, che è all'approvazione della Direzione Generale Anas.

Successivamente il progetto deve essere trasmesso al CIPE per l'approvazione e l'attivazione delle procedure di acquisizione dei pareri, compreso lo screening ambientale ed l'eventuale VIA.

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]



Per copia conforme all'originale
IL FUNZIONARIO

Dot. Bruno Sebastianelli

Per accelerare le procedure potrebbe essere redatto direttamente il progetto definitivo, da trasmettere al CIPE per l'acquisizione dei pareri.

- Intesa Generale Quadro del 20 dicembre 2002
- Masterplan "Infrastrutture prioritarie" del Governo della Repubblica 2008
- PREVISIONE INIZIO LAVORI: ENTRO APRILE 2010.

S.S. n° 260 "Picente" DORSALE AMATRICE - MONTEREALE - L'AQUILA. LOTTO IV - DALLO SVINCOLO DI MARANA ALLO SVINCOLO DI CAVALLARI.

L'intervento, inserito nell'itinerario Amatrice - Montereale - L'Aquila di cui alla Delibera CIPE 3/2006 in scadenza 2009, riguarda la realizzazione di una variante alla S.S. 260 con sezione tipo conforme alla tipologia C2 del D.M. 6792/01 dall'innesto con il III° lotto della S.S. 260 fino alla località Capitignano per complessivi 6,6 km.

Il finanziamento attualmente disponibile con i fondi CIPE 3/2006 è pari a € 31.059.000/00.

Per il completamento dell'opera è necessario un ulteriore finanziamento di € 45.389.970,46.

Il progetto definitivo è in fase di ultimazione per l'acquisizione dei pareri necessari alla chiusura della Conferenza di Servizi.

- Intesa Generale Quadro del 20 dicembre 2002
PREVISIONE INIZIO LAVORI: ENTRO IL 2010

S.S. 261 SUBEQUANA L'Aquila - Molino Aterno

Lavori di adeguamento della carreggiata stradale, realizzazione delle varianti agli abitati, costruzione di galleria nel tratto di fontecchio per protezione eventi franosi, adeguamento piano altimetrico, consolidamento delle scarpate, realizzazione nuova segnaletica.

Responsabilità attuative

La viabilità è di competenza dell'ANAS a seguito della riconsegna della viabilità dalla Regione Abruzzo e dalla Provincia dell'Aquila.

ANAS SpA Via Monzambano,10-ROMA-Compartimento per la Viabilità per l'Abruzzo sede provvisoria via Salaria Antica Est, 31 - 67100 L'Aquila.

Allo stato attuale è stato redatto uno studio di fattibilità.

Profilo finanziario Costo totale stimato **ME 70,000**

S.S. 690 «Avezzano Sora» - Lavori di adeguamento in sede ed in variante dal Km 0+000 al Km 41+700 con raddoppio della carreggiata dal Km 6+200 al confine con la Regione Lazio.

Localizzazione dell'intervento: Provincia di L'Aquila.

Descrizione sintetica dell'intervento

L'arteria è di primaria importanza per il collegamento dell'Abruzzo con le Regioni Lazio e Campania e costituisce importante alternativa viaria alla direttrice autostradale Roma Napoli.

Responsabilità attuative

La viabilità è di competenza dell'ANAS a seguito della riconsegna della viabilità dalla Regione Abruzzo e dalla Provincia dell'Aquila.

ANAS SpA Via Monzambano,10-ROMA-Compartimento per la Viabilità per l'Abruzzo sede provvisoria via Salaria Antica Est, 31 - 67100 L'Aquila.

Allo stato attuale è stato redatto uno studio di fattibilità.

Profilo finanziario Costo totale stimato **ME 300,000**

PEDEMONTANA ABRUZZO - MARCHE. Direzione nord.

Tratto Floriano di Campli - S.P. n. 8: **ME. 25,00**



Per copia conforme all'originale
IL FUNZIONARIO
Dott. Bruno Sebastianelli

Tratto S.P. n. 8 - S.R. n. 259 (Garrufo di S. Omero): **ME. 27,00.**

L'intero tratto teramano della "Pedemontana" con inizio dalla Ascoli - Mare S.S. 4 "Salaria" (svincolo di Castel di Lama, in territorio di Ancarano), collega la Val Tronto con la Val Vibrata (nel tratto Castel di Lama- Garrufo), la Val Vibrata con la Val Tordino (nel tratto Garrufo - S.Nicolò), la Val Tordino con la Val Vomano (coincidente con la A 24), la Val Vomano con la Val Fino e quindi Pescara con il tratto Villa Vomano - zona industriale di Castilenti.

Il tratto Nord, cui gli interventi si riferiscono, si compone dei seguenti tronchi:

- **tronco innesto Ascoli-Mare con Garrufo di S. Omero (Villa marchetti):** Km 5+750, nei territori dei Comuni di Ancarano e S. Egidio alla Vibrata, per un importo aggiornato di **ME.78,00;**
- **tronco Garrufo di S. Omero - S. Anna di Campi:** km. 10 + 400, nei comuni di S. Egidio alla Vibrata, S. Omero e Campi. Tale tratto in relazione ai finanziamenti resi disponibili è stato suddiviso nei seguenti quattro lotti funzionali:
 1. Svincolo S. Anna - Strada Fosso Faiazzi (finanziato con Delibera CIPE 35/2005) per € 15.521.819, in fase di esecuzione;
 2. Strada Fosso Faiazzi - Svincolo per Floriano (tratto finanziato con Delibera CIPE 3/2006), per € 18.369.000, in fase di esecuzione;
 3. Svincolo per Floriano - Fondovalle Salinello, di m 2300, per **ME 25,00;**
 4. Fondovalle Salinello - Villa Marchetti, di m 5140, per **ME 28,082.**

- **tronco S. Anna di Campi - S. Nicolò di Teramo,** di circa km. 8+000, già in esercizio dal 2004.

Gli interventi da finanziare sono quelli di cui ai nn. 3 e 4.

L'arteria del tipo C1 (D.M. 5.11.200, con una corsia per senso di marcia, da 3,75 m e banchine laterali da 1,50 m, è munito di progettazione preliminare aggiornata.

Le opere sono cantierabile in giorni 232.

- Masterplan "Infrastrutture prioritarie" del Governo della Repubblica 2008.
- INIZIO LAVORI: ENTRO IL 2009.

PEDEMONTANA ABRUZZO - MARCHE - Direzione Sud - Collegamento Val Vomano - Val Fino, da Villa Vomano ai confini della Provincia di Pescara - Tratto CAPSANO - BISENTI (Progr. Km. 2+413-11+309)

Progetto Definitivo. Importo complessivo **ME 180,00**, di cui:

ME 140,00 per lavori ed **ME 40,00** per spese generali.

L'intervento fu ricompreso nella Intesa Generale Quadro tra il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e la REGIONE ABRUZZO sottoscritta in data 20.12.2002 presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri in Roma per la realizzazione del Corridoio Plurimodale Adriatico attraverso la realizzazione della dorsale collinare "Pedemontana Abruzzo-Marche" come percorso alternativo o complementare a quello costiero, attraverso il miglioramento della SS 81 Piceno Aprutina (Ascoli Piceno - Val Tronto - Area Vestina - Casoli - Molise) è compresa fra le Infrastrutture dichiarate di "preminente interesse nazionale" e come tali comprese nel programma approvato dal CIPE il 21.12.2001.

Di detta infrastruttura complessiva l'intervento in progetto, costituisce il tratto meridionale che interessa il territorio della provincia di Teramo, dal capoluogo fino al confine con la provincia di Pescara.

Tutto il tracciato, da Villa Vomano al confine della provincia di Pescara, si articola in 8 lotti funzionali. Il tratto da Cansano a Bisenti, dello sviluppo di 8+912 Km, con caratteristiche di tipo C2, ne costituisce il 3° lotto. Comprende: -10 viadotti; -10 gallerie naturali ed artificiali; n. 5 svincoli.

Il progetto ha ottenuto la certificazione di utilità regionale ex art.4 L144/99, il N.O.BB.AA. regionale ex art. 159 D.Lgs 42/04, parere favorevole del Comitato di Coordinamento Regionale per la VIA 8n. 586/2005), della VIA, N.O. del Ministero dei Beni e le Attività Culturali - Soprintendenza Beni Archeologici e dei Beni Architettonici e per il paesaggio, dei Comuni interessati,

- Intesa Generale Quadro del 20 dicembre 2002
- PREVISIONE INIZIO LAVORI ENTRO 2010



Per copia conforme all'originale
IL FUNZIONARIO

Dott. Bruno Sebastianelli

Pedemontana Abruzzo - Marche. SS 81 TRATTA GUARDIAGRETE - PINO AD INNESTO S.P. PER FARA SAN MARTINO

L'asse viario collega la Strada a Scorrimento Veloce di Fondo Valle Alento (tratto esistente da Bucchianico a Guardiagrele Nord) alla SS di Fondo Valle Sangro. Un asse viario di primaria importanza per lo sviluppo del territorio non solo dal punto di vista produttivo, ma anche turistico e strategico. L'opera infatti costituisce una circunavigazione del comprensorio turistico del parco della Maiella, inoltre, costituisce un asse di primaria importanza per evitare lo spopolamento delle zone interne della Provincia.

L'intervento, ricompreso nella Intesa Generale del 20.12.2002, è parte della dorsale collinare "Pedemontana Abruzzo-Marche" chietina, come percorso alternativo o complementare a quello costiero, attraverso il miglioramento della SS 81 Piceno Aprutina (Ascoli Piceno - Val Tronto - Area Vestina - Casoli - Molise). Essa è dichiarata di "preminente interesse nazionale" e come tale comprese nel programma approvato dal CIPE il 21.12.2001.

Trova puntuale previsione programmatica nel piano territoriale approvato dalla Provincia di Chieti ed è coerente con le finalità e gli obiettivi sanciti dall'art. 2 dell'Accordo di Programma Quadro per interventi nell'ambito della mobilità in quanto si riferisce ed è finalizzato al razionale utilizzo di risorse per la realizzazione ed il completamento del sistema viario regionale.

L'intervento è ricompreso per una spesa di M€ 173,61 nel DPEF 2008-2012 del Governo Nazionale fra i programmi della Legge Obiettivo, oltre che inserita nella Programmazione Triennale dell'Anas.

Importo della spesa: M€ 173,61.

Nell'ambito di un Accordo di cofinanziamento della progettazione stipulato fra Provincia di Chieti e L'ANAS S.P.A. è stata redatta la progettazione **definitiva**.

Occorre conseguire la validazione del progetto da parte di ANAS e perfezionare alcuni pareri preliminari, ed eventualmente aggiornarlo per l'Appalto Integrato.

Tempo presunto occorrente per rendere cantierabile l'intervento : 8 - 10 mesi

L'intervento è stato condiviso dai Comuni interessati.

E' stato avviato il procedimento espropriativo. A conclusione della fase di scoping della Valutazione di impatto Ambientale, è stata decretata la non assoggettabilità del tratto programmato dell'intervento alla VIA.

- Masterplan "Infrastrutture prioritarie" del Governo della Repubblica 2008
- Intesa Generale Quadro del 20 dicembre 2002

PREVISIONE INIZIO LAVORI: ENTRO IL 2010

STRADA A SCORRIMENTO VELOCE VARIANTE S.S. 16 CIRCONVALLAZIONE DI VASTO - SAN SALVO

La realizzazione della Strada a Scorrimento Veloce Variante S.S. 16 Circonvallazione di Vasto - San Salvo, al fine di perseguire una politica infrastrutturale di sistema a "rete bilanciata" per la viabilità provinciale e le relative connessioni con il sistema nazionale, ha l'obiettivo di redistribuire il traffico sulle diverse arterie, riequilibrare i livelli di servizio delle infrastrutture e ridurre l'incidentalità localizzata.

La nuova infrastruttura si rende necessaria poiché il volume di traffico (componente di traffico pesante Tp >15% TGM), che interessa la S.S. 16 nel tratto in attraversamento del territorio di Vasto e San Salvo, in particolare in ambito urbano, ha portato alla saturazione la sezione stradale in determinate fasce orarie. Inoltre, l'eccessiva antropizzazione della fascia che delimita l'attuale sede della S.S. 16, non permette una riqualifica funzionale della carreggiata per conferirgli caratteristiche geometriche tipo B o C secondo il D.M. 5.11.2001, tali da raggiungere Livelli di Servizio adeguati. L'intervento risulta strategico per la rete di trasporto territoriale in quanto consente il collegamento Nord-Sud rapido e sicuro alternativo alla Litoranea Adriatica S.S.16 senza attraversare il centro urbano.

L'intervento di cui trattasi sulla base di uno Studio di Fattibilità tecnico- economico ha conseguito in data 05.10.2001 l'approvazione dello Speciale Nucleo Regionale di Validazione e Verifica degli Investimenti Pubblici istituito presso il Settore Direzione - Programmazione - Risorse della Regione Abruzzo ai sensi dell'art.1 della L. 144/1999, nonché l'attestazione di compatibilità con gli indirizzi della programmazione regionale rilasciata dal Presidente della Regione Abruzzo.

Essa trova puntuale previsione programmatica nel piano territoriale approvato dalla Provincia di Chieti ed è coerente con le finalità e gli obiettivi sanciti dall'art. 2 dell'Accordo di Programma Quadro per interventi nell'ambito della mobilità in quanto si riferisce ed è finalizzato al razionale utilizzo di risorse per la realizzazione ed il completamento del sistema viario regionale.



Per copia conforme all'originale
IL FUNZIONARIO

Dot. Bruno Sabbatini

L'opera, ai sensi del D.P.C.M. e della Circolare del ministero dell'Ambiente 01.12.1992 n.8840/VIA/A.O.13.1, non richiede la valutazione di impatto ambientale.

Importo della spesa: ME 110,00.

La progettazione **preliminare** redatta a cura della Provincia di Chieti è stata finanziata con mutuo della Cassa DD.PP.

Tempo presunto occorrente per rendere cantierabile l'intervento : 8 - 10 mesi.

L'intervento trova il gradimento dei Comuni interessati di Vasto, San Salvo, Montedodorisio e del Consorzio ASI Sangro, della Società Autostrade e dell'ANAS S.p.A.

STRADA A SCORRIMENTO VELOCE LANCIANO-VAL DI SANGRO CON COLLEGAMENTO AL CASELLO AUTOSTRADALE A14 DI LANCIANO.

L'asse viario consente il collegamento del Nucleo Industriale Val di Sangro con la città di Lanciano ed il casello autostradale evitando l'attraversamento degli abitati.

La nuova infrastruttura si rende necessaria poiché il volume di traffico che interessa la viabilità del bacino compreso tra Lanciano e il Nucleo Industriale Val di Sangro ha raggiunto valori di saturazione in determinate fasce orarie. Inoltre l'eccessiva antropizzazione della fascia che accompagna l'attuale sede della S.P. Lanciano-S Vito, nei tratti Lanciano casello autostradale A14 e S.P. Lanciano-Fossacesia - S.P. Lanciano-Val di Sangro, non permette un una riqualifica funzionale della carreggiata tale da ottenere caratteristiche geometriche tipo B o C secondo il D.M. 5.11.2001, tali da raggiungere Livelli di Servizio adeguati.

L'intervento sulla base di uno Studio di Fattibilità tecnico- economico ha conseguito l'approvazione dello Speciale Nucleo Regionale di Validazione e Verifica degli Investimenti Pubblici istituito presso il Settore Direzione - Programmazione - Risorse della Regione Abruzzo ai sensi dell'art.1 della L. 144/1999, nonché l'attestazione di compatibilità con gli indirizzi della programmazione regionale rilasciata dal Presidente della Regione Abruzzo.

Essa trova puntuale previsione programmatica nel piano territoriale approvato dalla Provincia di Chieti ed è coerente con le finalità e gli obiettivi sanciti dall'art. 2 dell'Accordo di Programma Quadro per interventi nell'ambito della mobilità in quanto si riferisce ed è finalizzato al razionale utilizzo di risorse per la realizzazione ed il completamento del sistema viario regionale.

Importo della spesa : ME 100,00.

La progettazione **preliminare** redatta a cura della Provincia di CHIETI è stata finanziata con mutuo della Cassa DD.PP.

Tempo presunto occorrente per rendere cantierabile l'intervento : 8 - 10 mesi.

L'intervento trova il gradimento dei Comuni interessati di Lanciano e Rocca S. Giovanni, del Consorzio ASI Sangro e della Società Autostrade. L'interesse dell'ANAS S.p.A. è rivolta principalmente alla riorganizzazione dello svincolo ASI in prossimità della Fondo Valle Sangro.

S.S. 16 «ADRIATICA» - LAVORI DI ADEGUAMENTO IN VARIANTE DA FRANCAVILLA SUD (FORO DI ORTONA) ALLA VARIANTE DI ORTONA.

Localizzazione dell'intervento:

Provincia di Pescara.

Descrizione sintetica dell'intervento

L'arteria è di primaria importanza per il collegamento nord-sud e con il porto di Ortona.

Responsabilità attuative

ANAS SpA Via Monzambano,10-ROMA-Compartimento per la Viabilità per l'Abruzzo sede provvisoria via Salaria Antica Est, 31 - 67100 L'Aquila.

Responsabilità e criteri di attuazione

Allo stato attuale è stato redatto uno studio di fattibilità.

Costo totale stimato **ME 150,000**

S.S. 16 «ADRIATICA» - LAVORI DI ADEGUAMENTO IN VARIANTE DA MONTESILVANO A SILVI MARINA NORD

Localizzazione dell'intervento:



Per copia conforme all'originale
IL FUNZIONARIO

Dott. Bruno Sebastiani

Provincia di Pescara.

Descrizione sintetica dell'intervento

L'arteria è di primaria importanza per il collegamento nord-sud e consente lo snellimento del traffico.

Responsabilità attuative

ANAS SpA Via Monzambano, 10-ROMA-Compartimento per la Viabilità per l'Abruzzo sede provvisoria via Salaria Antica Est, 31 - 67100 L'Aquila.

Responsabilità e criteri di attuazione

Allo stato attuale è stato redatto un progetto preliminare in cofinanziamento con la Provincia di Pescara.

Costo totale stimato ME 250,000

INTERVENTI PER L'INTERMODALITÀ ED IL POTENZIAMENTO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU GOMMA.

Realizzazione nodi intermodale/intramodale per lo scambio gomma/gomma - pubblico/privato

Localizzazione dell'intervento:

Pratola Peligna, Molina Aterno, Pescina, Celano, Val Vomano, SS.17 L'Aquila-Navelli: S. Pio delle Camere, SS.17 L'Aquila-Navelli: Civitaretenga, SS.17 L'Aquila-Navelli: Caporciano, Atesa, Casalbordino, Chieti (Chieti Scalo), Dogliola (Fondo Valle Trigno), Fossacesia-Torino di Sangro, Francavilla, Lanciano (Casello A14), Fresagrandinaria, Lanciano (nuova Stazione F.S.), Ortona (Casello A14), Ortona (Stazione F.S.), San Giovanni Lipioni, Tuffillo, Bussi sul Tirino, Torre de Passeri, Alba Adriatica, Roseto, Mosciano S. Angelo, Tione degli Abruzzi

Descrizione sintetica dell'intervento:

L'entrata in esercizio della nuova rete di TPL non può prescindere da una serie di azioni collaterali, sia materiali che immateriali, necessarie a garantirne il corretto funzionamento e ad incrementarne l'efficacia.

L'integrazione funzionale tra servizi della rete portante regionale e servizi delle reti provinciali si fonda sull'interscambio in alcuni nodi della rete di TPL ritenuti per questo di interesse strategico e la cui realizzazione risulta prioritaria e propedeutica ai fini dell'entrata in funzione della rete proposta dai Piani di Bacino.

Gli interventi in corrispondenza di questi nodi riguardano, in particolare:

- gli itinerari di accesso dei mezzi di trasporto pubblico;
- la predisposizione di un adeguato numero di stalli per i mezzi di trasporto pubblico collocati in modo da agevolare i trasbordi tra linee diverse;
- la previsione di un adeguato numero di parcheggi auto in modo da garantire la possibilità di park&ride;
- la predisposizione di totem informativi;
- l'allestimento di strutture per l'attesa da parte dei passeggeri di dimensioni congrue al traffico previsto.

Responsabilità attuative:

Regione Abruzzo - Direzione Trasporti e Mobilità

Responsabile dell'intervento (stazione appaltante):

Comune in cui l'intervento è localizzato.

Costo totale: ME.10,000.

Art. 3 sistema ferroviario

Miglioramento dell'esercizio ferroviario sulla linea ferroviaria attuale Pescara-Roma.

Intervento finalizzato a dare una risposta immediata alle esigenze della mobilità sistematica delle zone interne, in particolare dell'area del cratere, per l'accesso su Roma, nonché per il miglioramento del collegamento tirreno-adriatico.

I lavori riguardano la realizzazione del CTC sulla tratta Avezzano - Guidonia ed il potenziamento per incroci contemporanei e per l'eliminazione dei rallentamenti sulle tratte Avezzano - Guidonia e Pescara - Sulmona.

ME 100,000.

Velocizzazione Tratta ferroviaria Pescara-Roma.



Per copia conforme all'originale
IL FUNZIONARIO

Dot. Bruno [Signature]

L'intervento prevede la realizzazione di varianti di tracciato per una lunghezza complessiva superiore a 100 Km., di cui circa un terzo costituiti da gallerie. Il nuovo tracciato permetterà di ottenere risultati utili relativi sia all'abbattimento dei tempi di percorrenza che si ridurranno ad appena due ore, rendendo il trasporto ferroviario competitivo con la modalità su gomma privata e pubblica; sia per il potenziamento del trasporto merci con la drastica riduzione delle pendenze massime attuali.

ME 2.000,000

Nuova tratta ferroviaria L'Aquila – Tagliacozzo

Il progetto di connessione dell'Aquila con la linea ferroviaria Roma – Pescara prevede la nuova realizzazione della tratta a semplice binario L'Aquila – Tagliacozzo della lunghezza di circa 41 chilometri, di cui circa 25 in viadotto/galleria ed i restanti in rilevato/trincea. La nuova tratta a semplice binario ed elettrificata è destinata a congiungere la linea Sulmona – L'Aquila – Terni con la linea Roma – Pescara, rendendo possibili nuovi collegamenti ferroviari da L'Aquila per Roma e per Avezzano e viceversa. Per tal motivo la connessione a Tagliacozzo dovrà avvenire sia in direzione Pescara che in direzione Roma. I tempi di percorrenza previsti risultano migliori di quelli tenuti dal vettore pubblico su gomma, con l'obiettivo di sostituire sostanzialmente il vettore su gomma nelle relazioni predette ed assorbire una rilevante quota della mobilità privata, in particolare con provenienza/destinazione Roma.

ME 730,000

Art. 4 sistema portuale

Progetto di Completamento del Porto di Ortona Situazione attuale:

Il Piano Regolatore Portuale vigente è stato approvato dalla III Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'adunanza del 21.05.1969 n. 187 su proposta di variante redatta dal Genio Civile Opere Marittime di Ancona. Lo stesso prevede le seguenti opere esterne portuali:

1. costruzione del nuovo molo nord per 1460 mt lineari - in corso di ultimazione
2. prolungamento del molo sud per 786 mt lineari
3. dragaggio del bacino portuale (-12 m. s.l.m.m.) e del canale di accesso (-13 m. s.l.m.m.)
4. banchinamento e pontili

Lo Studio di fattibilità per la razionalizzazione ed il potenziamento del sistema portuale regionale" sviluppato dalla Regione Abruzzo (Direzione Trasporti e Mobilità, ha prefigurato la necessità di realizzazione delle seguenti opere:

1. Prolungamento ed allargamento molo nord
2. Banchine e pontili
3. Molo sud
4. Pavimentazioni, fognature, illuminazione
5. Impianti elettrico, potabile, antincendio
6. Edifici (8000 m² capannoni, 1000 m² edifici servizi)
7. Arredi (bitte, parabordi, catenarie, fanali, etc.)
8. Gru, mezzi di movimentazione
9. Dragaggi

I lavori di che trattasi sono conformi allo strumento urbanistico vigente, approvato dalla III Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'adunanza del 21.05.1969 n. 187; lavori già oggetto di studio nella progettazione del primo lotto del molo nord. Progetto preliminare, che ha ottenuto il parere favorevole nella conferenza dei servizi tenutasi in Ortona il 22 novembre 2004 presso

"Palazzo S. Arma - Sala Auditorium ", ed al quale si è abbinata la dichiarazione di esclusione dalla V.L.A., trasmessa con nota n. 28617/8 del 25/11/2004 al P.U.E. ed al Ministero dell'Ambiente Direzione per la V.L.A..

Lavori di banchinamento avamposto.

Importo complessivo intervento: **ME 50,00**

Progetto di Completamento del Porto di Ortona - Dragaggio degli specchi portuali interni e del canale di accesso.

[Signatures]

[Signature]



Dot. Bruno De Pasqua
[Signature]

- Importo complessivo intervento: **ME 10,00**
 Prolungamento della diga sud del porto di Ortona per una lunghezza complessiva di circa 786 mt. con radice in corrispondenza dell'attuale testata del molo sud (molo di sottoflutto)
 Importo complessivo intervento: **ME 36,50.**
- Intesa Generale Quadro del 20 dicembre 2002

Art. 5 – Sistema aeroportuale

Adeguamento e messa a norma dell'Aeroporto d'Abruzzo - Aeroporto di Pescara

- Prolungamento della pista volo (RWY) in corrispondenza della testata 04 (Lato Comune S.G. Testino) per una lunghezza di circa 230 m. Acquisizione nuovo sedime come previsto da Piano Regolatore Aeroportuale (Master Plan) e realizzazione nuova recinzione e nuova strada perimetrale. Importo lavori **ME 6.500.**
- INIZIO LAVORI: ENTRO IL 2009.
 - Intesa Generale Quadro del 20 dicembre 2002

Art. 5 – Sistema idrico

1) RISCHIO DA FRANA E EROSIONE DI VERSANTI

I problemi del dissesto idrogeologico, differenziati per diffusione del fenomeno e caratteristiche all'interno delle diverse fasce del territorio regionale (montana interna, pedemontana e costiera), genera i suoi effetti più rilevanti proprio nelle aree che maggiormente hanno risentito della trasformazione del territorio negli ultimi decenni. In tale contesto, la Regione ha definito i programmi di intervento tesi a ridurre i picchi di rischio; tali programmi legati a un flusso di risorse che negli anni è divenuto sempre minore ed incostante a causa della sostanziale modifica dell'ottica ordinaria e pluriennale definita dalla legge 183/89, hanno cercato di fornire risposte attraverso il finanziamenti di lotti funzionali successivi. In direzione di dare parziali risposte alle necessità si sono convogliate sulla problematica le risorse disponibili sia direttamente provenienti dal bilancio regionale (2-3 milioni/anno) che messe a disposizione annualmente dal Ministero dell'Ambiente (2-3 milioni/anno) nonché quelle derivanti dal FAS sulla quota assegnata all'Abruzzo. L'ordine di grandezza delle disponibilità non è commisurabile con un intervento urgente e sostanziale che dia reale possibilità di riduzione delle soglie di rischio.

La programmazione delle risorse è stata fortemente legata alla pianificazione di settore definita con il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI), pur se, per sua natura, tale pianificazione ha bisogno di continui aggiornamenti ed integrazioni.

Il Programma generale di risanamento idrogeologico e mitigazione del Rischio, approvato dal Consiglio Regionale nell'ottobre 2006, evidenzia e conferma la situazione di grande pericolosità all'interno del territorio regionale: 1105 aree a Rischio R4 + R3 in oltre 200 Comuni, 12673 aree a Pericolosità P3 o P2, 16.600 Frane e 74081 forme geomorfologiche, tutte in grado di innescare, anche con eventi improvvisi, momenti di reale e grave rischio per la pubblica e privata incolumità.

Per affrontare in maniera sistemica la problematica le azioni da porre in essere possono riassumersi in tre sub programmi.

- a) Programma di riduzione del rischio per i comuni con popolazione superiore ai 10.000 mila abitanti**
 Le aree a rischio idrogeologico elevato e molto elevato interessano circa i due terzi dei Comuni abruzzesi, incluso molti dei centri principali. Di seguito si elencano i Comuni con oltre 10.000 abitanti interessati da aree a rischio idrogeologico R3 e/o R4, suddivisi per Provincia, ricadenti nei Bacini Idrografici di Interesse Regionale dell'Abruzzo e nel Bacino Idrografico Interregionale del Fiume Sangro.
- Provincia di Chieti:
 Atessa, Chieti, Francavilla al Mare, Lanciano, Ortona, San Giovanni Teatino, Vasto.
- Provincia di L'Aquila: L'Aquila,;
- Provincia di Pescara:
 Città Sant'Angelo, Montesilvano, Penne, Pescara, Spoltore;
- Provincia di Teramo:

[Signatures]



... copia conforme all'originale
IL FUNZIONARIO

Dott. Bruno Sebastiane

Atri, Giulianova, Pineto, Roseto degli Abruzzi, Silvi, Teramo;

In questi Comuni i dissesti interessano spesso il Centro Storico del Capoluogo o quartieri ad alta densità di popolazione, per la cui salvaguardia sono necessari interventi a carattere "strategico", che richiedono ingenti investimenti volti a tutelare non solo un cospicuo numero di abitanti, ma spesso anche beni di interesse storico, culturale, industriale.

La previsione finanziaria utile a definire un piano di interventi che consenta una prima reale riduzione dei rischi da dissesto comporta una previsione di spesa di **100 milioni di €**

b) Programma di riduzione del rischio per i comuni con popolazione inferiore ai 10.000 mila abitanti

Ben 184 sono i Comuni abruzzesi con meno di 10.000 abitanti che presentano aree a rischio idrogeologico elevato e/o molto elevato oltre quelli che sono localizzati nei bacini idrografici di rilievo nazionale del Tevere e del Liri-Garigliano-Volturno e dei bacini interregionali del Tronto e del Trigno. Questi paesi, che impropriamente vengono definiti frequentemente definiti "minori", sono frequentemente dei piccoli gioielli, non pochi dei quali sono inseriti nell'elenco dei "borghi più belli d'Italia".

I dissesti interessano principalmente i centri storici di questi borghi, mettendo a rischio non solo abitanti ed edifici, ma la stessa memoria di una storia e urbanistica unica ed irripetibile.

La tutela di questi borghi è indispensabile anche ai fini di uno sviluppo turistico delle zone interne della Regione, e richiede interventi che concilino la sicurezza idrogeologica dei siti con la conservazione.

La previsione finanziaria utile a definire un piano di interventi che consenta una prima reale riduzione dei rischi da dissesto comporta una previsione di spesa di **80 milioni di €**

c) Programma di riduzione del rischio per le infrastrutture lineari

Le caratteristiche morfologiche del territorio regionale hanno da sempre obbligato a posizionare le più importanti infrastrutture lineari - principalmente strade e ferrovie lungo le linee delle valli fluviali e nella stretta fascia costiera.

Per loro natura tali ambiti sono particolarmente esposti a rischio idrogeologico, basti pensare alla recentissima interruzione della strada a scorrimento veloce lungo la valle del Tordino (la cosiddetta "Teramo-Mare"), o ai cospicui interventi che si sono resi necessari per stabilizzare i grandi dissesti storici sui versanti prospicienti il mare nelle zone, ad esempio, di Ortona o Torino di Sangro, per mettere in sicurezza la ferrovia adriatica ed ancora la diffusine della caduta massi su tutte le arterie di carattere montano su ogni ordine di viabilità (statale, regionale, provinciale e comunale) e di infrastruttura di trasporto.

Analoga problematica presentano la messa in sicurezza idraulica dei ponti di servizio di detto sistema di infrastrutture lineari.

La previsione finanziaria utile a definire un piano di interventi che consenta una prima reale riduzione dei rischi da dissesto comporta una previsione di spesa di **150 milioni di €**

2) MITIGAZIONE DEL RISCHIO IDRAULICO DEI BACINI IDROGRAFICI

La L.R. n° 81/98 ha individuato 14 bacini idrografici regionali di seguito elencati: Vibrata, Salinello, Tordino, Vomano, Piomba, Fino-Tavo-Saline, Aterno-Pescara, Alento, Foro, Arielli, Moro, Feltrino, Osento, Sinello. Nel territorio regionale son altresì ricompresi i bacini nazionali del Tevere e del Liri-Garigliano-Volturno e dei bacini interregionali del Tronto e del Trigno.

Per affrontare in maniera sistemica la problematica le azioni da porre in essere possono riassumersi in due sub programmi.

a) Lavori arginali

Al fine di garantire una idonea protezione di tipo passivo in corrispondenza delle fasce fluviali soggette ad esondazione sono necessari ed improcrastinabili nuovi tratti di arginature o integrazione di quelle esistenti. Gli interventi prevedono anche l'adeguamento delle opere di difesa puntuali esistenti (scogliere, pennelli, gabbionate, palificate, ecc) nonché il relativo ripristino nel caso in cui le stesse siano state danneggiate dai fenomeni di piena. Gli interventi in questione devono indispensabilmente essere accompagnati anche da tutte quelle lavorazioni funzionali al regolare deflusso delle acque tramite riconfigurazione idraulica. Viene di seguito riepilogato il programma di interventi ipotizzato nei bacini regionali, aventi il costo complessivo pari a **€ 123.200.000,00**.

Vibra ta	Salin ello	Tordi no	Vom ano	Piom ba	Fino- Tavo	Ater no-	Ale nto	Fo ro	Ari elli	M oro	Feltri no	Osen to	Sinel lo	TOT ALE
-------------	---------------	-------------	------------	------------	---------------	-------------	------------	----------	-------------	----------	--------------	------------	-------------	------------

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.



						Saline	Pescara								
5.700.000,00	7.200.000,00	10.350.000,00	8.800.000,00	4.300.000,00	16.200.000,00	32.600.000,00	7.300.000,00	5.860.000,00	3.950.000,00	4.050.000,00	5.850.000,00	7.520.000,00	3.620.000,00	123.200.000,00	

b) Vasche di espansione

Nel vigente Piano Stralcio Difesa Alluvioni dei bacini regionali, approvato dal C.R. con Deliberazione n. 101/5 del 29 aprile 2008, sono stati previsti interventi di tipo attivo, consistenti in vasche di espansione, per la riduzione del rischio idraulico a cui sono esposti i centri abitati di maggiore importanza. Tali opere, che hanno lo scopo di ritardare ed attenuare l'onda di piena corrispondente a determinati tempi di ritorno, hanno un costo complessivo di € **86.800.000,00** e sono di seguito elencate:

Salinello	Tordinoro	Vomano	Piomba	Fino-Tavo - Saline	Aterno-Pescara	Aleto	Foro	Arielli	Moro	Feltrino	Oseno	Sinello	TOTALE
12.500.000,00	9.700.000,00				32.500.000,00		10.700.000,00			10.700.000,00		10.700.000,00	86.800.000,00

Il totale del programma di mitigazione del rischio idraulico sui bacini regionali è pari a 210 milioni di €

3) GESTIONE INTEGRATA DELLE ACQUE DESTINATE AD USI UMANI E PLURIMI

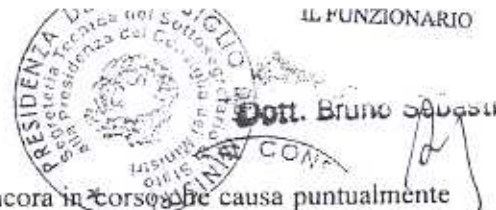
Nel campo della gestione integrata dei bacini idrografici e del Sistema Idrico Integrato occorre valutare l'assoluta preteritorietà che assume il principio dell'ottimale uso delle risorse idriche destinando ai diversi fini acque di qualità diversa e limitando al massimo i prelievi in falda delle acque di caratteristiche pregiate. Le previsioni di intervento sono poste per ambiti geografici soggetti a particolari problematiche.

a) Gestione integrata delle acque - Zona Vasto - San Salvo - Atessa

Gli oggetti su cui intervenire possono sintetizzarsi nella completa messa in funzione della Diga di Chiauci (ultimo lotto), nella realizzazione e collegamento nelle reti del relativo impianto di potabilizzazione delle acque invasate, nella completa definizione delle reti del sistema idrico integrato attraverso il potenziamento ed integrazione delle reti idropotabili e delle reti fognanti nonché l'adeguamento degli impianti di depurazione al fine di rendere i reflui utilizzabili a fini irrigui. Le reti di distribuzione irrigua devono consentire un uso della risorsa teso alla riduzione dei consumi di acqua per ettaro coltivato. Il completamento della Diga di Chiauci è la condicio sine qua non per risolvere definitivamente le complesse ed annose problematiche di approvvigionamento idrico dei limitrofi comprensori abruzzesi e molisani per gli utilizzi idropotabile, agricolo e industriale della risorsa idrica.

La realizzazione di tale intervento consente anche di garantire con costanza una adeguata disponibilità della risorsa idrica oltre che per gli insediamenti industriali di San Salvo - Vasto anche per il polo industriale di Atessa (CH) anche esso sede di insediamenti industriali di rilevanza nazionale.

La disponibilità idrica resa disponibile dal completamento della diga di Chiauci e dagli invasi esistenti situati nell'area chietina, consente, con adeguati interventi, di intervenire in maniera strutturale sul sistema idrico integrato del comprensorio dell'Ambito Territoriale Ottimale "Chietino" attraverso la realizzazione di impianti di potabilizzazione modulari a servizio dell'intero comprensorio. La diga di Chiauci consente di soddisfare i fabbisogni idropotabili dei comuni di Vasto, San Salvo (CH) e del confinante territorio molisano di Montenero di Bisaccia (CB) dove nel periodo estivo gli abitanti residenti e fluttuanti superano i 100.000 abitanti, per effetto di un notevole



sviluppo turistico avvenuto negli ultimi anni ed attualmente ancora in corso che causa puntualmente crisi idriche estive come quelle registrate negli ultimi anni. Le vocazioni agricole e industriali del medesimo comprensorio hanno già determinato conflitti sugli usi da parte dei portatori d'interesse e pertanto appare urgente una soluzione di carattere strutturale che tenda ad assicurare l'uso di acque di diversa qualità per i diversi usi e determini, attraverso adeguati investimenti, il conseguimento di consumi irrigui e industriali sostenibili con le disponibilità.

Per le medesime zone nell'ambito della completa definizione del sistema idrico integrato sono previsti opere di adduzione, accumulo, reti di distribuzione ed anche adeguamenti e potenziamenti dei sistemi di collettamento e depurazione delle acque reflue urbane.

Nell'ambito degli interventi di depurazione sono previsti anche interventi di riutilizzo delle acque reflue urbane per usi irrigui.

La spesa complessiva necessaria ammonta a **100 meuro**

b) Gestione integrata delle acque – Zona Fucino:

Gli oggetti su cui intervenire possono sintetizzarsi nella realizzazione degli invasi destinati a raccogliere le acque fluenti e da destinare a usi irrigui, la completa definizione del sistema idrico integrato che inibisca i prelievi di falda per usi irrigui e - attraverso il potenziamento ed integrazione delle reti idropotabili e delle reti fognanti nonché l'adeguamento degli impianti di depurazione al fine di rendere i reflui utilizzabili a fini irrigui - consenta l'indispensabile ricarica delle falde. Tale azione è indispensabile anche al fine di tutelare da inquinamento i prelievi idropotabili che sono effettuati oggi nel medesimo acquifero. In relazione a questi ultimi appare necessario anche operare per la protezione delle falde utilizzate a fini potabili. Nella medesima ottica di razionalizzare i consumi vanno integrati interventi tesi alla razionalizzazione e riuso delle acque a fini industriali.

La realizzazione delle vasche di accumulo del Fucino rappresenta un intervento di carattere strategico per l'intero comprensorio marsicano perché consente di risolvere in maniera definitiva le problematiche di approvvigionamento idrico del territorio servito per i diversi utilizzi della risorsa idrica: idropotabile, agricoltura e industriale.

Tale intervento agisce in maniera risolutiva sul sistema idrico integrato del comprensorio marsicano dell'A.T.O. "Aquilano" in quanto garantisce una adeguata disponibilità della risorsa idropotabile, evitando le ricorrenti crisi idriche in occasione del periodo estivo nel quale i contrapposti interessi dei diversi utilizzatori determinano preoccupazione dal punto di vista della sostenibilità nel tempo del sistema attuale di utilizzo delle acque.

La spesa complessiva necessaria ammonta a **120 meuro**

c) Gestione integrata delle acque – Zona L'Aquila – Piana di Navelli – Piana Subequana:

Alla soluzione delle problematiche è preposto un commissario delegato di Protezione Civile nominato per fronteggiare la crisi di natura socio economica – ambientale determinatasi nell'asta fluviale del fiume Aterno OPCM 3504/2006

Gli oggetti su cui intervenire possono sintetizzarsi nella realizzazione della potabilizzazione Campotosto (AQ) così come previsto in specifico incarico ricevuto dal Commissario, nel ripristino di un deflusso vitale per il fiume Aterno anche attraverso tutte le azioni a valle della re immissione di acque dall'invaso di Campotosto tese alla riduzione dei consumi a fini irrigui. Al fine di consentire una riduzione di uso di acque pregiate a fine irrigui sono da avviarsi tutti gli interventi finalizzati alla utilizzo dei reflui dopo il trattamento nei depuratori per i fini irrigui.

La spesa complessiva necessaria, definita dal Commissario delegato, ammonta a **250 meuro**

d) Gestione integrata delle acque – Comprensorio Pescara – Chieti:

Alla soluzione delle problematiche è preposto un commissario delegato di Protezione Civile nominato per fronteggiare la crisi di natura socio economica – ambientale determinatasi nell'asta fluviale del fiume Aterno OPCM 3504/2006

Gli oggetti su cui intervenire possono sintetizzarsi nella razionalizzazione rete adduzione principale e accumulo per il comprensorio Pescara – Chieti, nella realizzazione di reti duali e nell'utilizzo dei reflui dopo il trattamento nei depuratori per i fini irrigui.

L'intervento consente - attraverso la realizzare nuovi tratti della rete di adduzione principale, nuovi serbatoi di accumulo e nuove reti di distribuzione per il comprensorio urbano di Pescara e Chieti - di definire in maniera efficiente ed efficace la rete di adduzione principale per il più importante aggregato



Dr. Bruno...
[Signature]

urbano della regione; attualmente le disfunzioni di funzionamento della rete determinano continue situazioni di crisi non giustificate da dotazioni idriche pro capite assolutamente adeguate e, anzi, sovrabbondanti rispetto agli standard generalmente utilizzati per dimensionare i fabbisogni.

L'opera consente di garantire la continuità e la elasticità funzionale delle reti di distribuzione per un comprensorio di oltre 500.000 abitanti comprensivi di residenti e fluttuanti.

Gli obiettivi di risparmio di fonti idriche pregiate viene conseguito anche attraverso la realizzazione di reti duali per l'utilizzo di acque potabilizzate di minor pregio a servizio di opifici, stazioni ferroviarie, stabilimenti balneari, lavaggio, servizi; sono altresì previsti interventi di integrazione e potenziamento dell'attuale sistema di collettamento e depurazione con la finalità di consentire gli usi irrigui delle acque reflue urbane.

La spesa complessiva necessaria, definita dal Commissario delegato, ammonta a **143 meuro**

e) Gestione integrata delle acque – Potenziamento depurazione sui 14 bacini idrografici della regione Abruzzo, riutilizzo a fini irrigui e potenziamento idropotabile:

Gli oggetti su cui intervenire possono sintetizzarsi nel potenziamento, collettamento e depurazione dell'intero SII dell'Abruzzo attraverso la piena attuazione dei Piani d'Ambito degli ATO. Nella stessa ottica appare utili anche il potenziamento e adeguamento delle reti di adduzione e accumulo idropotabili.

La situazione che emerge dai dati conoscitivi del Piano di Tutela delle Acque e dal Piano di Gestione in corso di redazione ai sensi della direttiva 2000/60 determinano l'obbligo che, nell'ambito dei 14 bacini idrografici della regione Abruzzo, si proceda al potenziamento e alla nuova costruzione dei sistemi di depurazione delle acque reflue urbane a servizio degli agglomerati urbani al fine di tutelare e salvaguardare i corpi idrici superficiali e la balneabilità della costa.

Nell'ambito degli interventi di collettamento e depurazione sono previsti anche interventi di riutilizzo delle acque reflue urbane per usi irrigui.

L'intervento prevede anche la realizzazione di opere di potenziamento idropotabile all'interno dei bacini idrografici mediante nuove captazioni, condutture di adduzione, serbatoi di accumulo, reti di distribuzione e interconnessioni di schemi idrici.

La spesa complessiva necessaria per un primo complessivo intervento risolutivo ammonta a **300 meuro**

Art. 6 - Governance

Le Parti decidono di costituire un Comitato di monitoraggio dell'attuazione del presente Atto Integrativo, di cui si riservano di designare componenti, in rappresentanza dei firmatari dell'Atto, che avrà la responsabilità di verificare l'avanzamento dei programmi di intervento, il rispetto dei tempi di esecuzione dei progetti e della realizzazione delle opere e di relazione con periodicità semestrale sullo stato dello sviluppo degli obiettivi fissati dal presente Atto.

Le Parti decidono altresì di verificare semestralmente lo stato di avanzamento del presente Atto e, in particolare, nel 1° semestre si impegnano a produrre apposito elaborato da cui si evinca, per ogni singola opera, lo stato di avanzamento e la relativa copertura, indicando, specificatamente, le fonti di finanziamento e le reali previsioni di spesa.

Le Parti si impegnano, nel rispetto dell'ordinamento costituzionale e della lealtà a questo dovuta, ad attuare con spirito di costante collaborazione il presente Atto integrativo alla Intesa Generale Quadro. Concordando

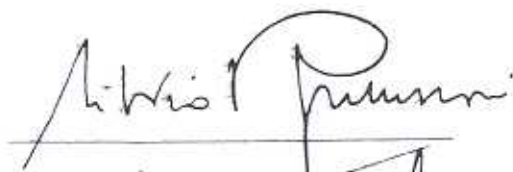
ogni opportuna soluzione idonea a conseguire gli obiettivi indicati con specifici Accordi integrativi per la crescita sociale ed economica della Regione Abruzzo, integrata con il Paese e con l'Unione Europea.

[Handwritten signatures]

per il Governo:

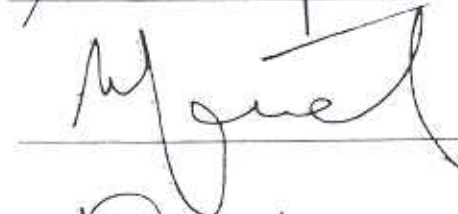
Il Presidente del Consiglio

On. Silvio Berlusconi



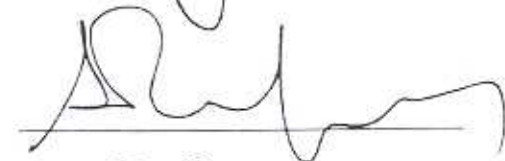
Il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti

On. Altero Matteoli



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

On. Stefania Prestigiacomo



Il Ministro per i Rapporti con le Regioni

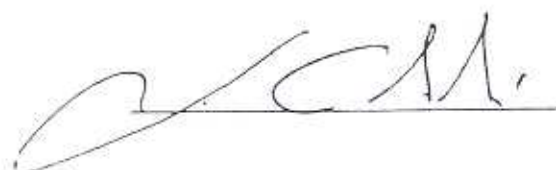
On. Raffaele Fitto



per la Regione Abruzzo:

Il Presidente

Gianni Chiodi



*Il presente documento "1° Atto integrativo della Intesa Generale Quadro del 20 dicembre 2002",
sottoscritto in n.3 originali, è composto di 16 pagine.*



Per copia conforme all'originale
IL FUNZIONARIO

Dott. Bruno Sebastianelli

