



Viabilità – Grande Viabilità – Interventi in materia di Protezione Civile e Difesa del Suolo – Autoparco – Fiumi – Costa – Consolidamento Abitati – Trasporti Eccezionali

Prot. n.

Teramo,

OGGETTO: Presentazione del report n. 2.

Il Report n. 2 è finalizzato a presentare lo scenario progettuale e le strategie di intervento del Piano di Bacino del Trasporto Pubblico provinciale.

Questa fase assume una particolare importanza alla luce delle problematiche emerse in sede di concertazione con i Comuni, le Comunità Montane, la ASL, la Camera di Commercio e tutti di portatori di interesse che operano sul territorio della Provincia di Teramo.

Solo se il Piano di Bacino provinciale è condiviso mantiene il suo ruolo di strumento di programmazione della Provincia di Teramo e garantisce, al termine dell'iter progettuale per il medio periodo, un quadro di riferimento strategico e degli interventi di immediata attuazione.

La riorganizzazione della rete dei servizi di trasporto pubblico assume i connotati di una sfida che richiede la messa in campo di strategie diversificate in grado di far fronte a contesti operativi estremamente diversificati; dall'Area Metropolitana e aree a rischio emarginazione e declino si collocano sistemi territoriali che presentano una grande complessità che hanno portato alla definizione di servizi porta a porta dedicati.

Nel report n. 1 è stata condotta una puntuale analisi del "land use" e della domanda di mobilità multimodale che nel report n. 2 permette di prefigurare l'assetto e le specifiche funzionali della rete di TPL che meglio rispondono alle seguenti finalità prioritarie:

- garantire un servizio minimo efficiente per soddisfare le esigenze di fascia di utilizzatori abituali, che per diverse ragioni (economiche, di età, del servizio di trasporto pubblico per poter esercitare il proprio studiare, curarsi, ecc.)
- aumentare l'attrattività del trasporto pubblico nei confronti di utenti che hanno bisogno di essere incentivati all'uso del mezzo pubblico proponendo un'offerta servizi accessori, in grado di emulare, entro certi limiti, la copertura delle esigenze di mobilità e la facilità d'uso proprie dell'auto privata.

L'utenza del TPL, sia quella soddisfatta che quella potenzialmente acquisibile, è suddivisa in due categorie in base alla caratteristica di sistematicità e non sistematicità della domanda di mobilità e, della capacità di un modello di esercizio di rispondere alle specifiche esigenze della domanda deve essere coniugata, in sede di progettazione, con i vincoli derivanti dalle risorse economiche ed infrastrutturali disponibili, in modo da massimizzare, le soddisfazioni delle esigenze di mobilità e di efficienza complessiva del sistema.

Il piano di bacino propone un approfondimento della gerarchizzazione regionale e, dove possibili, una rimodulazione dei servizi di adduzione, nell'ottica di una loro crescente integrazione nella rete complessiva evitando duplicazioni o sovrapposizioni significative.

Oggetto della programmazione del Piano di Bacino è la rete provinciale che deve essere integrata e servita dalle reti regionale a cui competono, tra l'altro:

I servizi ferroviari e automobilistici di lunga percorrenza, che includono i collegamenti tra i principali poli regionali e di questi con le province limitrofe, in particolare con Roma, garantendo la connessione con le reti SNIT (stradale, ferroviaria e degli aeroporti) attraverso nodi di interscambio attrezzati ferro-gomma;

Il Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale, con capisaldi in Teramo, Giulianova, Pescara, Vasto-S.Salvo, Lanciano, Chieti, Sulmona e in previsione L'Aquila,

I servizi ferroviari a scala provinciale, in esercizio su rete non inclusa nel SFMR, la cui competenza è regionale, ma il cui programma d'esercizio è elaborato nel Piano di Bacino dalla Provincia al fine di garantire una piena integrazione ferro-gomma con la rete automobilistica provinciale.

Oggetto di programmazione del Piano di Bacino dalla Provincia, invece, è la rete provinciale gerarchicamente suddivisa in tre livelli:

1. **Rete portante provinciale**, che integra la rete regionale per i collegamenti sulle direttrici principali e, insieme con essa, costituisce l'ossatura della rete cadenzata. I servizi automobilistici della rete portante provinciale effettuano servizio in poche fermate e, quindi, garantiscono elevate velocità. Su questa rete, sia all'interno dei centri abitati che in aree dedicate, sono individuate alcune fermate dedicate al rendez-vous con i servizi gerarchicamente sott'ordinati, da attrezzare opportunamente in modo da garantire un'assoluta efficienza di interscambio, sia in termini di accessibilità dei mezzi che in termini di confort per l'utente.
2. **Rete provinciale di adduzione, tra cui si distinguono:**
 - **Le linee della rete multifunzionale**, che effettuano fermata in corrispondenza dei nodi di interscambio della rete servizi gerarchicamente sovraordinata (ferroviaria ed automobilistica) per il rendez-vous verso molteplici destinazioni provinciali e generalmente proseguono in sovrapposizione alle direttrici portanti per brevi tratti o fino al polo di riferimento. In funzione della quantità di domanda da servire, sono state riconosciute alcune direttrici principali. Tra le linee di adduzione emergono quelle a prevalente vocazione turistica, a servizio delle principali località sciistiche e dei parchi.
 - **Le linee dei servizi dedicati**, che rinforzano le linee della rete multifunzionale con corse operaie e scolastiche o con servizi sperimentali.

3. **Servizi a chiamata**, che servono principalmente aree a domanda debole o sostituiscono la rete di adduzione nelle fasce orarie di morbida; tali servizi garantiscono sia la circolazione interna alle aree che il raggiungimento del polo principale di riferimento, tramite interscambio, in corrispondenza di fermate dedicate, con i servizi ferroviari e con la rete automobilistica di lunga percorrenza e portante provinciale.

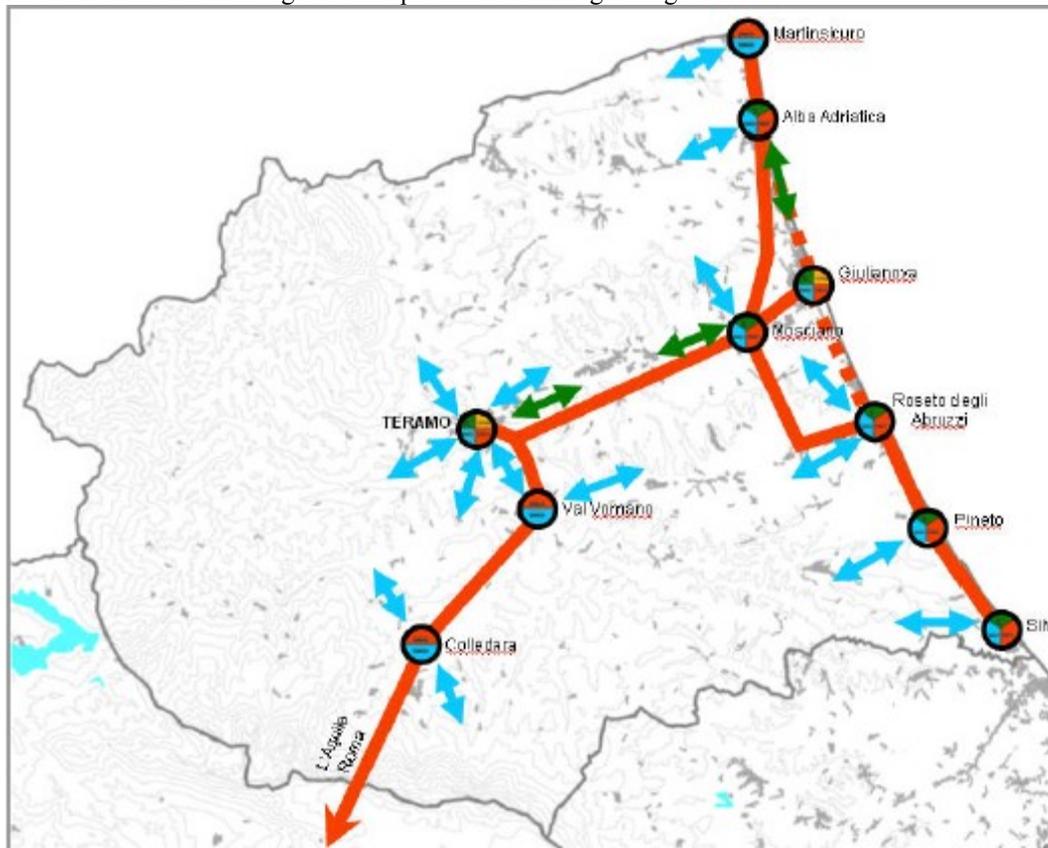
È già stata attivata con l'entrata in vigore dell'orario 2007 la prima fase di attuazione **il Servizio Ferroviario Metropolitano**, elemento cardine del PTS 2004, e tra le linee coinvolte c'è la Teramo – Giulianova – Pescara con l'obiettivo di tendere a passaggi dei treni alla stazione secondo un orario cadenzato con rinforzi nelle ore di punta. Con il nuovo orario è anche garantita la possibilità ai viaggiatori di accedere indifferentemente a tutti i treni (TRENITALIA e FAS) con un unico titolo di viaggio, sia esso abbonamento o biglietto ordinario.

La rete **di lunga percorrenza** che interessa il territorio provinciale di Teramo è costituita dalle due varianti da Roseto e da Martinsicuro della linea autostradale cadenzata Martinsicuro/Roseto-Giulianova-Teramo-L'Aquila-Roma.

La linea di lunga percorrenza in territorio provinciale sarà così articolato:

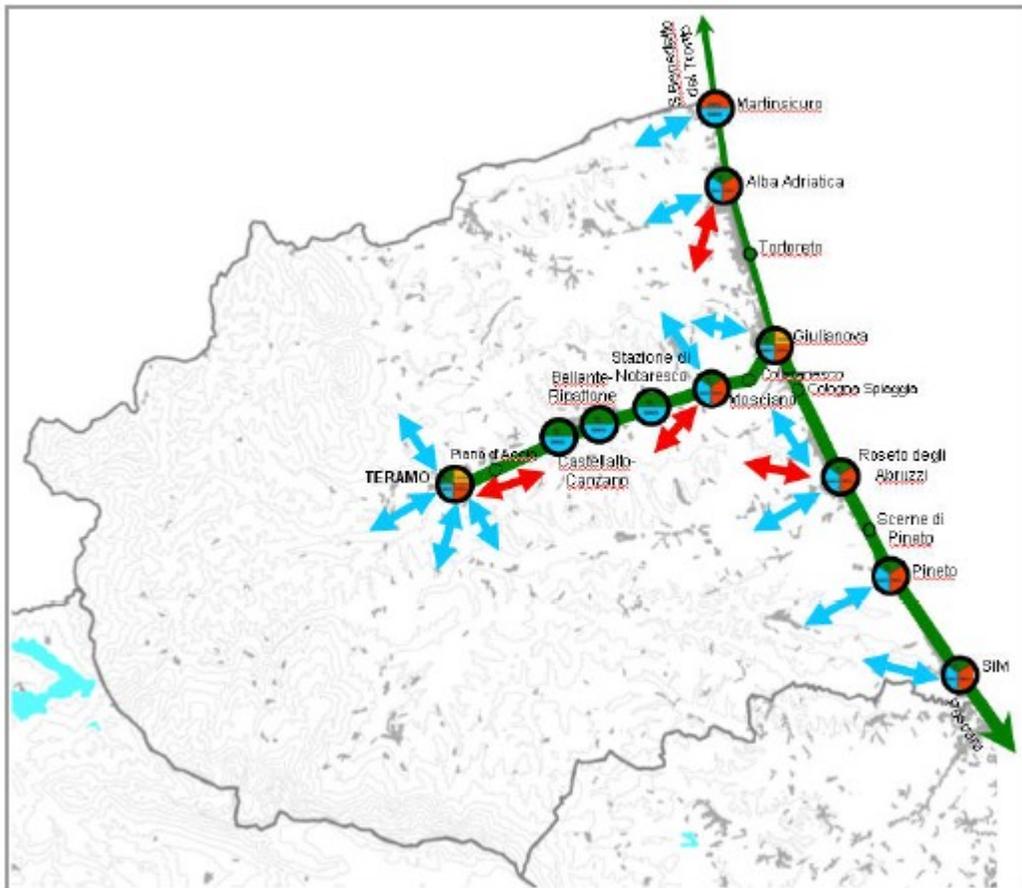
- **Centro abitato di Teramo** - si propone che nel *breve periodo* la linea, percorrendo la SS80 Raccordo, entri nel centro urbano attraverso viale Francesco Crispi fino alla stazione ferroviaria ed effettui fermata in modo da garantire l'interscambio con il servizio SFMR, prosegua su Ponte Ferdinando e Circonvallazione Ragusa fino al Terminal di P.zza San Francesco e ritorni sul Raccordo percorrendo la strada statale del Gran Sasso in prossimità dell'ospedale e dei principali istituti scolastici superiori;
- **Tratto Teramo – Mosciano S. Angelo** - la linea percorre la Superstrada Teramo Mare ed effettua fermate nel centro urbano di Teramo e in prossimità della stazione di Mosciano, dove è stata individuata un'area dedicata al rendez-vous con la rete portante provinciale e con la rete SFMR;
- **Tratto Mosciano S. Angelo – Martinsicuro** - la linea percorre la A14 con fermata in corrispondenza del casello autostradale di Alba Adriatica per l'interscambio con la rete portante provinciale e con le linee di adduzione e prosegue utilizzando la SP55 fino al centro abitato di Martinsicuro dove è previsto l'interscambio con le linee di adduzione; per due coppie di corse, si prevede il passaggio sull'itinerario SS80-SS16, per servire Giulianova;
- **Tratto Mosciano S. Angelo – Martinsicuro** - la linea percorre la A14 fino al casello di Roseto ed entra nel centro abitato per attestarsi alla stazione ferroviaria, dove si prevede l'interscambio con la rete provinciale, il servizio SFMR, nonché le linee di adduzione a Roseto; alcune corse, con particolare riferimento a quelle che consentono l'arrivo e la ripartenza da L'Aquila in orari di punta, proseguono oltre Roseto sulla SS16 servendo Pineto ed attestandosi a Silvi; per le corse che garantiscono l'arrivo e la ripartenza in orari di punta non solo a L'Aquila ma anche a Roma si prevede tra il casello di Mosciano e Roseto il passaggio sull'itinerario SS80-SS16, per servire Giulianova;
- **tratto Teramo-Val Vomano-Colledara** – la linea percorre il Raccordo SS80 fino a Villa Vomano dove effettua fermata al Terminal bus, prosegue percorrendo la A24 verso l'Aquila effettuando una fermata in corrispondenza del casello di Colledara dove raccoglie le linee di adduzione.

Una rappresentazione della linea regionale è riportata nell'immagine seguente:



Il Piano di Bacino della Provincia di Teramo si è posto in primo luogo l'obiettivo di potenziare il sistema ferroviario sia in termini di capacità delle tratte, aumento delle frequenze, estensione territoriale dei servizi che di incremento di accessibilità e distribuzione e, a tal fine, sono necessari i seguenti interventi:

- realizzazione in corrispondenza della **Stazione di Mosciano S. Angelo** di un punto di incrocio per ottenere servizi ai 30 minuti tra Teramo e Giulianova durante l'intero arco della giornata;
- **estensione** del SFMR fino a S. Benedetto del Tronto;
- una nuova **fermata a Martinsicuro**;
- realizzazione della **fermata a Piano D'Accio**;
- **Estensione della linea ferroviaria oltre la stazione di Teramo**, anche l'utilizzo di nuove tecnologie.



Il Piano di Bacino della Provincia di Teramo tramite la **rete provinciale portante** realizza **l'integrazione** dei servizi ferroviari e le linee di lunga percorrenza affinché i centri principali della provincia siano messi a sistema tramite collegamenti diretti (in gergo è detto senza rottura di carico per gli utenti).

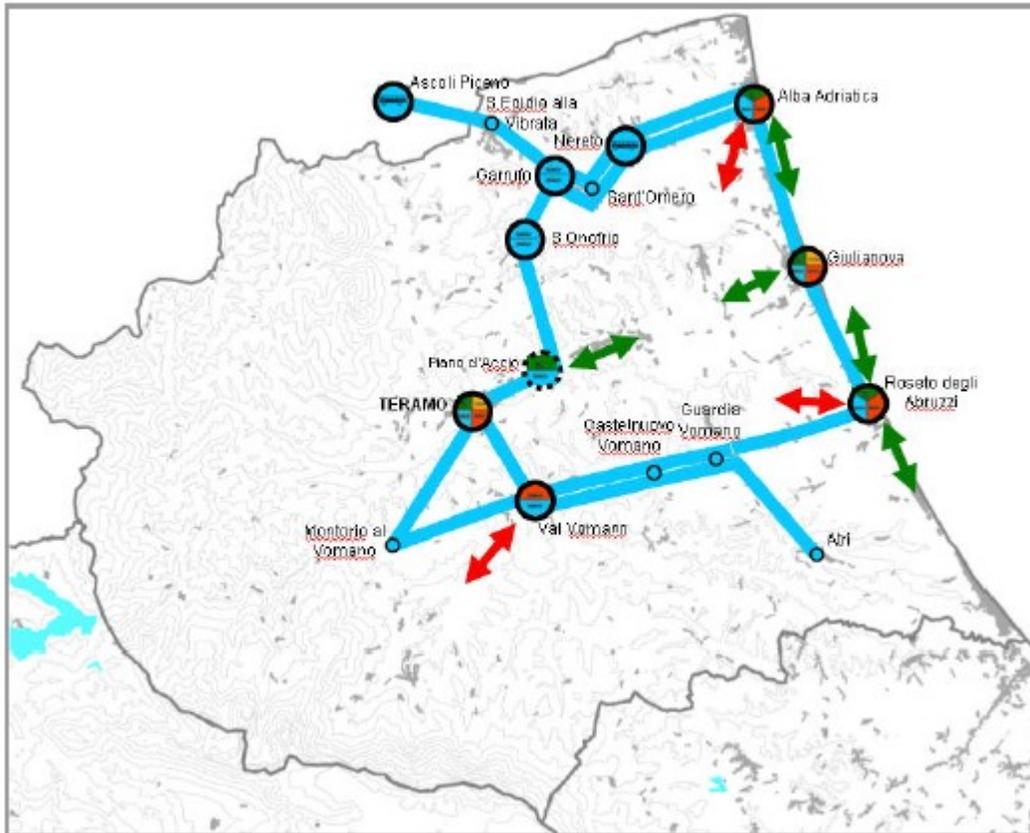
La stessa rete provinciale portante è l'ossatura principale della rete provinciale e tramite una serie di nodi di interscambio consente ai centri minori di accedere a tutti i centri principali.

A tal fine la rete portante provinciale deve avere caratteristiche di elevata velocità ed elevata frequenza e regolarità.

I nodi di interscambio devono essere individuati in corrispondenza delle autostazioni e/o stazioni ferroviarie nei comuni sedi di poli scolastici, ospedali e servizi in genere; ed in prossimità dei caselli autostradali per l'interscambio con livello gerarchico inferiore e/o con altre modalità di trasporto.

La rete portante è costituita da 4 linee:

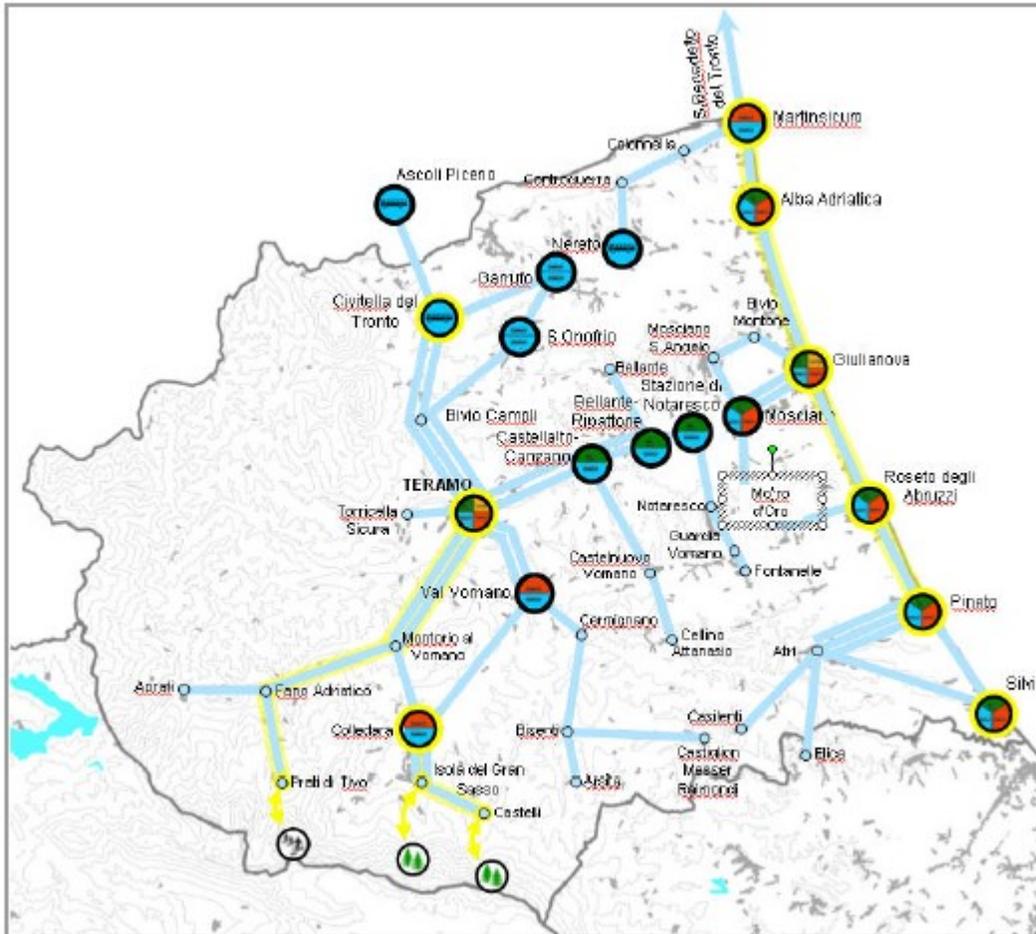
- **Giulianova – Alba Adriatica – S. Egidio alla Vibrata (Ascoli Piceno);**
- **Teramo - Garrufo - Alba Adriatica;**
- **Val Vomano – Rosteo degli Abruzzi - Giulianova;**
- **Teramo – Montorio al Vomano.**



Il Piano di Bacino della Provincia di Teramo tramite la **rete provinciale di adduzione a valenza multifunzionale**, che collega uno o più nodi di interscambio della rete portante, consente ai centri minori di accedere in maniera diretta al polo di riferimento e tramite interscambio a tutti i centri principali della provincia.

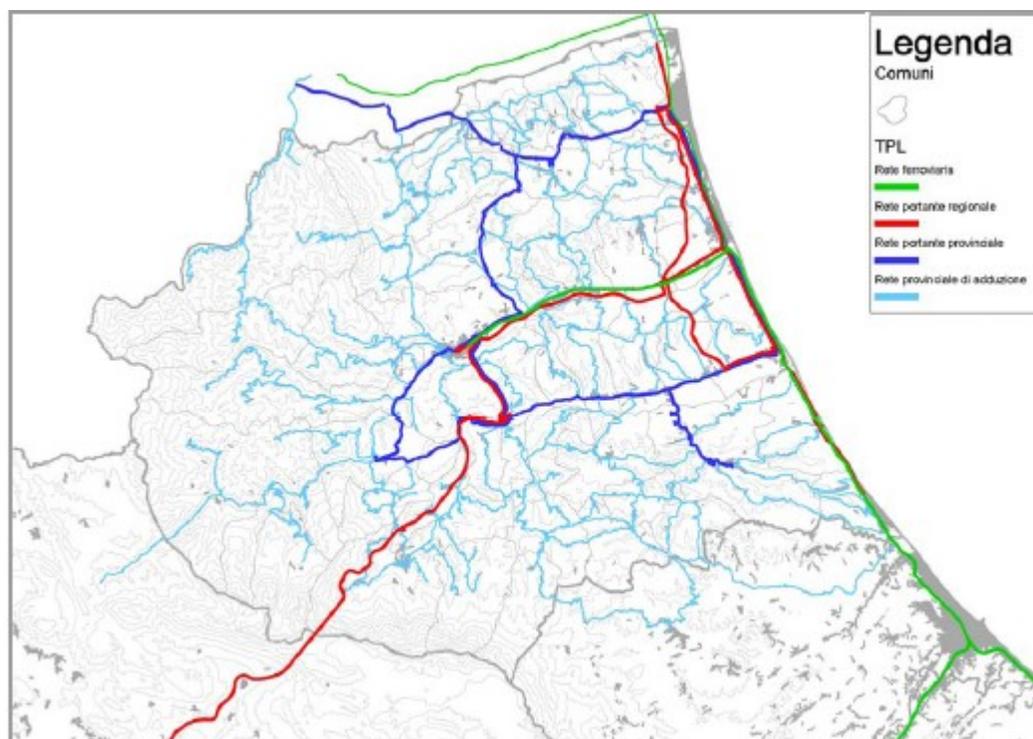
Sia la conformazione morfologica e insediativi della Provincia di Teramo consentono una definizione di offerta dedicata a particolari segmenti di domanda con il duplice obiettivo di tutelare il diritto alla mobilità e studenti e porre le basi per un progressivo efficientamento dei servizi attraverso una trasformazione ove possibile del sistema “ordinario”.

In particolare saranno individuate delle direttrici principali mentre ad altre è riconosciuta una valenza turistica per l’accesso alle località turistiche, ai parchi e sulla costa alle strutture ricettive e agli stabilimenti balneari.



Le **corse operaie e scolastiche** in attesa di una progressiva sostituzione con servizi di tipo sperimentale devono mantenere l'attuale assetto.

La rete di adduzione complessiva (rete multimodale e la rete dedicata) è quella riportata nell'immagine seguente:



I **servizi sperimentali** sono stati elaborati nel Piano di Bacino prevedendo l'individuazione di due tipologie di servizi sia verso poli produttivi sia verso i poli scolastici. Il servizio è sempre del tipo “many to one” ed il criterio di base è che l'area di raccolta presenti un surplus di domanda non soddisfatta dalla rete convenzionale.

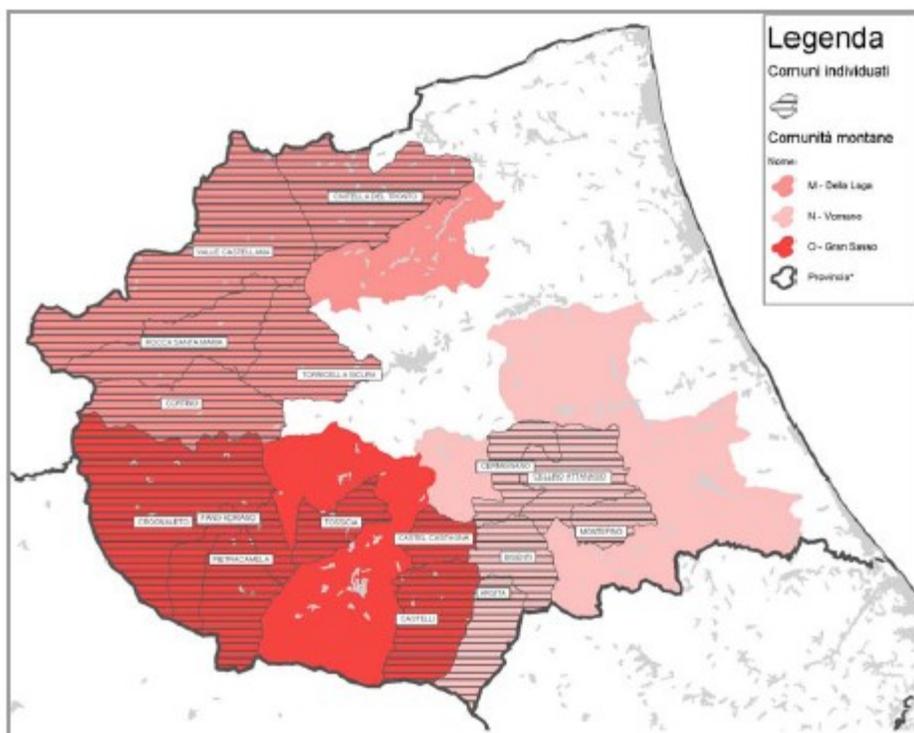
In ogni caso il servizio, se non di tipo aggiuntivo con oneri a carico del proponente, deve essere effettuato in sostituzione di servizi senza risorse aggiuntive per la rete dei servizi minimi TPL con l'obiettivo che tutte le risorse recuperate dovranno essere reinvestite per la programmazione di ulteriori servizi nelle stesse aree.

Tenuto conto dei risultati soddisfacenti della sperimentazione del Progetto TWIST nella Comunità Montana “Medio Sangro – Zona R” nel Piano di Bacino sono stati individuati i comuni che presentano caratteristiche territoriali, insediative e di domanda, tali da configurarle come aree di implementazione di servizi a chimata e riconversione (in toto o in parte) dei servizi di trasporto pubblico tradizionali, in un'ottica di efficientamento delle risorse e maggiore corrispondenza alle esigenze locali di mobilità. I comuni così individuati sono stati aggregati alla Comunità Montana di appartenenza.

Tabella 1. Elenco dei comuni individuati (Matt)

Area	Comune
Comunità Montana della Laga	Civitella del Tronto
	Valle Castellana
	Rocca Santa Maria
	Torricella Sicura
	Cortino
Comunità Montana Vomano	Cermignano
	Bisenti
	Montefino
	Cellino
	Arsita

Area	Comune
Comunità Montana Gran Sasso	Crognaleto
	Fano Adriatico
	Pietracamela
	Tossicia
	Castel Castagna
	Castelli



Sono stati individuati ed analizzati i principali nodi ove attestare e si sono le linee, creare interscambio e garantire i “rendez- vous”:

- Nodo di Teramo

- Nodo di Giulianova
- Nodo di Pineto
- Nodo di Val Vomano

Nell'ultima fase di progettazione dei Piani di Bacino del Trasporto Pubblico è stata elaborata una proposta di ripartizione delle risorse sul territorio. La situazione attuale è frutto di una stratificazione di interventi amministrativi che hanno cercato di rispondere alle istanze che via si manifestavano sul territorio dando luogo ad un assetto non sempre equilibrato della dotazione di servizi sul territorio.

Animatamente è stato chiesto ai progettisti di mettere a disposizione alcuni elementi di supporto alla valutazione tecnico-politica della ripartizione delle risorse in termini di percorrenze tra i diversi territori.

Il punto di partenza sono le percorrenze 2006. La scelta di non prendere a riferimento il monte chilometrico 1998 così come stabilito dalla L.R.152 è dovuto alla constatazione che ad oggi i servizi del TPI extraurbano realmente effettuati (in parte contribuiti e in parte effettuati volontariamente da alcune aziende per completare il servizio reso agli utenti) risultano incrementati di circa il 5% rispetto al dato del 1998. A tal fine sono state proposte tre tipi di elaborazioni:

- quantificazione delle risorse per l'implementazione della rete regionale automobilistica di lunga percorrenza secondo le tre ipotesi progettuali di attestamento su Roma nel breve periodo (Roma Tiburtina, Lunghezza e Mandela),
- quantificazione delle risorse attuali dei servizi ferroviari regionali e interregionali sul territorio regionale e loro distribuzione sui territori provinciali,
- analisi della ripartizione attuale delle risorse tra le Province.

Ai progettisti è stato richiesto di individuare un indicatore che consenta la ripartizione delle risorse tra le Province calibrato sulla base delle percorrenze ferroviarie ed automobilistiche necessarie a soddisfare tutta la domanda potenziale intercomunale per lavoro e studio (ferro, autobus e auto privata).

Una volta condivise le ripartizioni percentuali tra le quattro province occorrerà definire il monte chilometrico complessivo riconfermando o modificando quello del 2006 e impegnandosi a reperire le relative risorse economiche per finanziare i servizi.

Per quanto riguarda la rete regionale di lunga percorrenza nella seguente tabella sono riportate le tre ipotesi di calcolo in base all'attestamento su Roma:

Tabella 1 rete regionale automobilistica di lunga percorrenza nella proposta PTS 2007

Direttrici	Linee	Numero di corse (giorno feriale invernale)	Percorrenze [veic*km/anno]		
			Hp attestament o Tiburtina	Hp attestament o Lunghezza	Hp attestament o Mandela
Martinsicuro/Roseto-Teramo-L'Aquila-Roma	Martinsicuro-Mosciano Staz.-Teramo-L'Aquila-Roma	16	1.171.738	1.092.960	941.002
	Roseto degli A.-Mosciano Staz.-Teramo-L'Aquila-Roma	14	997.550	928.620	795.656
	L'Aquila-Roma	26	994.594	866.580	619.648
S.Salvo/Pescara-Chieti-Avezzano-Roma	S.Salvo-Chieti-Avezzano-Roma	10	983.136	933.900	838.926
	S.Salvo-Chieti	18	569.207	569.207	569.207
	Pescara-Chieti-Avezzano-Roma	18	1.312.265	1.223.640	1.052.687
Pescara-L'Aquila	Pescara-Bussi-L'Aquila	8	287.760	287.760	287.760
Totale			6.316.250	5.902.667	5.104.886

A titolo di confronto nella tabella seguente si riporta la quantificazione dei servizi della rete regionale automobilistica di lunga percorrenza prevista dalla bozza PTS 2004, che prevedeva l'attestamento a Carsoli/Avezzano.

Tabella 2 rete automobilistica di lunga percorrenza nella bozza PTS 2004

Direttrici	Linee	Numero di corse (giorno feriale invernale)	Percorrenze [veic*km/anno]
Martinsicuro/Roseto-Teramo-L'Aquila-Roma	Martinsicuro-Giulianova-Teramo-L'Aquila-Carsoli	15	826.695
	Roseto-Giulianova-Teramo-L'Aquila-Carsoli	14	742.875
	Roseto-Giulianova-Teramo-L'Aquila	1	36.301
	L'Aquila-Carsoli	13	249.206
S.Salvo/Pescara-Chieti-Avezzano-Roma	Pescara-Chieti-Avezzano	16	614.267
	S.Salvo-Chieti-Avezzano	14	802.646
	Sulmona-Avezzano	12	248.914
Pescara-L'Aquila	Pescara-Bussi-L'Aquila	20	666.602
Totale			4.187.506

Nelle tabelle sottostanti sono riportate le percorrenze dei servizi ferroviari regionali relativamente al giorno feriale ordinario e la loro distribuzione sui territori provinciali. Nel calcolo sono inclusi anche i servizi automobilistici sostitutivi del ferro. Non sono invece incluse le 2 coppie di servizi ferroviari L'Aquila-Sulmona già programmate ma non ancora attivate.

Tabella 3 – percorrenze attuali servizi ferroviari (inclusi autobus sostitutivi)

Province	Percorrenze attuali dei servizi ferroviari nel giorno feriale ordinario [km]	Percorrenze attuali dei servizi sostitutivi nel giorno feriale ordinario [km]	Percorrenze attuali dei servizi ferroviari + sostitutivi nel giorno feriale ordinario [km]	Ripartizione attuale delle percorrenze dei servizi ferroviari e sostitutivi nel giorno feriale ordinario tra i territori provinciali
L'Aquila	5.871	125	5.996	37%
Teramo	2.922		2.922	18%
Pescara	2.553		2.553	16%
Chieti	3.429	1.414	4.843	30%

Nella tabella seguente viene ricostruita la ripartizione attuale delle percorrenze tra le reti provinciali. Il monte chilometrico viene ottenuto da quello attuale complessivo relativo al 2006, ridotto delle percorrenze necessarie per attivare la rete regionale di lunga percorrenza, nell'ipotesi di attestamento a Roma Tiburtina; alle dotazioni sono aggiunte le percorrenze dei servizi urbani in comuni inferiori ai 10.000 abitanti che, in base al PTS, debbono essere reintegrati nelle reti provinciali. La ripartizione delle percorrenze tra le Province è stata effettuata con due criteri:

- sulla base dell'attuale attribuzione amministrativa dei servizi,
- sulla base della competenza territoriale (per ogni provincia sono calcolate solo le percorrenze su rete interna ai territori provinciali indipendentemente dalla competenza amministrativa delle singole linee).

Tabella 4 Percorrenze reti provinciali (inclusi servizi area suburbana CH-PE)

	Percorrenze reti provinciali (inclusi servizi area suburbana CH-PE) [Veic*km/anno]	Trasferimenti delle percorrenze dei servizi urbani dei Comuni con meno di 10.000 Abitanti [Veic*km/anno]	Percorrenze reti provinciali (inclusi servizi area suburbana CH-PE) inclusi trasferimenti da servizi urbani dei Comuni con meno di 10.000 Abitanti [Veic*km/anno]	
Totale percorrenze rete attuale TPL gomma Abruzzo	42.317.031	1.388.186	43.705.217	
Totale percorrenze rete regionale automobilistica di lunga percorrenza di progetto	6.316.250		6.316.250	
Totale percorrenze reti provinciali (inclusi servizi suburbani CH-PE)	36.000.781	1.388.186	37.388.967	
Ripartizione attuale delle percorrenze tra le reti provinciali (inclusi servizi area suburbana CH-PE) sulla base dell'attuale attribuzione amministrativa				
L'Aquila	8.546.382	278.543	8.824.925	24%
Teramo	6.473.508	533.940	7.007.448	19%
Pescara	6.294.137	49.798	6.343.935	17%
Chieti	14.686.754	525.905	15.212.659	41%
Totale	36.000.781	1.388.186	37.388.967	
Ripartizione attuale delle percorrenze tra le reti provinciali (inclusi servizi area suburbana CH-PE) sulla base della competenza territoriale				
L'Aquila	8.723.142	278.543	9.001.685	24%
Teramo	6.311.715	533.940	6.845.655	18%
Pescara	5.969.442	49.798	6.019.240	16%
Chieti	14.996.482	525.905	15.522.387	42%
Totale	36.000.781	1.388.186	37.388.967	

Tenuto conto delle differenze irrilevanti tra ripartizione su base amministrativa e su base territoriale si farà sempre riferimento al calcolo per competenza territoriale. E' del tutto evidente che ciò impegna le Province in un'azione di programmazione congiunta su tutti i collegamenti a carattere provinciale che non dovessero appartenere alla rete regionale di lunga percorrenza.

La percorrenza potenziale del servizio ferroviario tra le province che meglio risponde alle esigenze della domanda potenziale che utilizza la ferrovia almeno per una tratta nella fascia orario 7.00 – 11.00 di un giorno feriale ordinario è riportata nella tabella che segue:

Tabella 5

Province	Ripartizione delle percorrenze dei servizi ferroviari (inclusi sostitutivi) tra le province <u>calibrata sulla base delle percorrenze potenziali</u>
L'Aquila	33%
Teramo	24%
Pescara	16%
Chieti	27%

Mentre l'attuale ripartizione delle percorrenze di servizi ferroviari è descritta nella seguente tabella:

Tabella 6

Province	Ripartizione <u>attuale</u> delle percorrenze dei servizi ferroviari (inclusi sostitutivi) tra le province
L'Aquila	37%
Teramo	18%
Pescara	16%
Chieti	30%

Dalla stima della ripartizione delle percorrenze dei servizi su gomma tra le reti provinciali che meglio corrisponde alle esigenze della domanda potenziale nella fascia oraria 7.00 – 11.00 di un giorno feriale ordinario che utilizza almeno un tratto della rete stradale si ottiene la seguente tabella:

Tabella 7

Province	Ripartizione delle percorrenze tra le reti provinciali su gomma <u>calibrata sulla base delle percorrenze potenziali</u>
L'Aquila	29%
Teramo	19%
Pescara	18%
Chieti	34%

Mentre l'attuale ripartizione delle percorrenze su gomma sulla base della competenza territoriale è riportata nella seguente tabella:

Tabella 8

Province	Ripartizione <u>attuale</u> delle percorrenze tra le reti provinciali su gomma
L'Aquila	24%
Teramo	18%
Pescara	16%
Chieti	42%

Di seguito sono riportate le tabelle che consentono di confrontare la ripartizione attuale con quella calibrata sulla base delle percorrenze potenziali, sia per i servizi ferroviari che per i servizi delle reti provinciali.

Tabella 9

Province	Ripartizione <u>attuale</u> delle percorrenze dei servizi ferroviari (inclusi sostitutivi) tra le province	Ripartizione delle percorrenze dei servizi ferroviari (inclusi sostitutivi) tra le province <u>calibrata sulla base delle percorrenze potenziali</u>	Posizionamento offerta attuale rispetto a quella calibrata sulla domanda potenziale
L'Aquila	37%	33%	+4%
Teramo	18%	24%	-6%
Pescara	16%	16%	0%
Chieti	30%	27%	+3%

Tabella 10

Province	Ripartizione <u>attuale</u> delle percorrenze tra le reti provinciali su gomma	Ripartizione delle percorrenze tra le reti provinciali su gomma <u>calibrata sulla base delle percorrenze potenziali</u>	Posizionamento offerta attuale rispetto a quella calibrata sulla domanda potenziale
L'Aquila	24%	29%	-5%
Teramo	18%	19%	-1%
Pescara	16%	18%	-2%
Chieti	42%	34%	+8%

Dalla lettura delle precedenti tabelle è emersa una evidente sottodotazione di servizi ferroviari ed un sostanziale equilibrio relativamente ai servizi della rete automobilistica provinciale.

Per quanto riguarda i servizi ferroviari, la previsione di incrementare l'offerta è già stata prefigurata, relativamente al medio periodo, nel quadro strategico del Piano di Bacino provinciale, e riguarda due interventi che hanno a che fare con due distinti ambiti territoriali:

- in primo luogo, una volta predisposta la stazione di Mosciano S. Angelo per l'incrocio, incremento della frequenza dei servizi sulla tratta Teramo-Giulianova, con l'obiettivo di arrivare ad un cadenzamento ai 30' durante l'intero arco della giornata,
- in secondo luogo, estensione del SFMR fino a S.Benedetto del Tronto, in provincia di Ascoli Piceno, in coordinamento con il servizio ferroviario della Regione Marche, e realizzazione di una nuova fermata a Martinsicuro.

Tenuto conto che le infrastrutture, il materiale rotabile e gli accordi necessari per attivare questi servizi richiedono tempi tecnici, nel breve periodo, nell'ambito del primo PTS da mandare a gara, **è necessario prevedere** per la Provincia di Teramo incrementi nella dotazione di percorrenze della rete automobilistica provinciale, da ridurre progressivamente in relazione all'attivazione dei servizi ferroviari.

Un ultimo elemento che deve essere tenuto in considerazione per la Provincia di Teramo, sebbene non riguardi direttamente la competenza del Piano di Bacino, è la mancanza di servizio urbano nei comuni di Atri, Martinsicuro e Roseto, che ne hanno diritto in base a quanto stabilito dalla Legge Regionale perché con numero di

abitanti superiore a 10.000. Attualmente il servizio in ambito urbano è di fatto garantito dalla rete extraurbana. La ripartizione delle percorrenze stimata sulla base delle percorrenze potenziali, che attribuisce alla Provincia di Teramo il 19% del totale regionale, non tiene invece conto delle esigenze di spostamenti urbani. Ciò comporta che le percorrenze attuali, che rappresentano il 18% del totale e quindi un valore sostanzialmente allineato a quello giudicato adatto a svolgere il servizio (19%), devono essere utilizzate per effettive esigenze extraurbane, mentre si ritiene che debbano essere reperite risorse aggiuntive per attivare servizi urbani nei comuni che ne hanno diritto.

Sintetizzando, un'ipotesi di assetto che consentirebbe di riequilibrare la dotazione di percorrenze delle province **deve prevedere** per la Provincia di Teramo:

- impiego delle percorrenze dei servizi sostitutivi della Provincia di Chieti per servizi ferroviari reali soprattutto verso la Provincia di Teramo,
- attivazione dei servizi urbani nei 4 comuni con numero di abitanti maggiore di 10.000 oggi sprovvisti (Atri, Martinsicuro, Roseto, Celano).

IL DIRIGENTE VI SETTORE

(Ing. A.Valente)