**Il Commissario delegato per la Ricostruzione**

**Presidente della Regione Abruzzo**

**STRUTTURA TECNICA DI MISSIONE**

# LINEE DI INDIRIZZO STRATEGICO

# PER LA RIPIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO

**L'Aquila, 20 luglio 2010**

# LINEE DI INDIRIZZO STRATEGICO PER LA RIPIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO


**Capitolo 1:** DIAGNOSI

**Capitolo 2:** OBIETTIVI PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE

**Capitolo 3:** LINEE DI INDIRIZZO STRATEGICO

**Capitolo 4:** LA RIPIANIFICAZIONE DI AREA VASTA: IL CRATERE NEL CONTESTO DEL "TERRITORIO - SNODO" ABRUZZESE

**Capitolo 5:** MISURE DI ACCOMPAGNAMENTO E RACCOMANDAZIONI

## INDICE


**Cap. 1: DIAGNOSI ..... 1**

**1.1 Il territorio collocato nel suo spazio nazionale ed europeo ..... 1**

1.1.1 I caratteri fisici del territorio ..... 1

1.1.2 Il sistema delle relazioni territoriali ..... 2

**1.2 I paesaggi e gli spazi naturali ..... 4**

1.2.1 I paesaggi in cui è strutturato il territorio ..... 4

1.2.2 Gli spazi naturali ..... 5

1.2.3 Le risorse idriche ..... 8

1.2.4 Le altre risorse naturali ..... 9

Conclusioni ..... 12

**1.3 Dinamiche socio demografiche ..... 14**

1.3.1 Caratteristiche demografiche ..... 14

1.3.2 Il consumo di spazio ..... 17

1.3.3 La mobilità. ..... 24

1.3.4 L'uso agricolo del territorio. ..... 28

1.3.5 I rischi naturali e industriali ..... 31

Conclusioni ..... 31

**1.4 Le dinamiche economiche ..... 33**

1.4.1 Lo spazio economico. ..... 33

1.4.2 Le produzioni agricole di eccellenza ..... 35

1.4.3 Le altre eccellenze ..... 36

Conclusioni ..... 38

**1.5 Il turismo ..... 41**

1.5.1 Caratteristiche dell'offerta ..... 41

1.5.2 Le dinamiche della domanda ..... 42

Conclusioni ..... 43

**1.6 Le reti di trasporto ..... 44**

1.6.1 Le connessioni di livello sopranazionale ..... 44

1.6.2 La rete stradale e autostradale ..... 45

1.6.3 La rete ferroviaria. ..... 46

1.6.4 Il trasporto pubblico su gomma extraurbano ed extraregionale 48

1.6.5 Il trasporto pubblico locale nell'area urbana de L'Aquila ..... 49

1.6.6 Le connessioni alla rete portuale e aeroportuale ..... 50

1.6.7 Le reti per le informazioni e le telecomunicazioni ..... 51

Conclusioni ..... 52

**1.7 Il contesto istituzionale ..... 53**

1.7.1 La divisione amministrativa del territorio del Cratere ..... 53

1.7.2 Il governo dello spazio. ..... 53

1.7.3 Le strutture di gestione delle aree sensibili ..... 55

1.7.4 Le esperienze di cooperazione intercomunale ..... 56

1.7.5 La "Città-territorio" ..... 56

1.7.6 Gli "ambiti omogenei". ..... 58

Conclusioni ..... 61

**Cap. 2: OBIETTIVI PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE .63**

**2.1. "Ripianificazione": per chi e per cosa.....63**

**2.2 Multipolarità .....63**

**2.3. Tutelare il sistema degli spazi naturali e agricoli .....64**

**2.4. Pensare lo spazio urbano .....66**

**2.5. Organizzare lo sviluppo economico .....67**

**2.6. Dare un futuro all'industria turistica .....69**

**2.7. Garantire un sistema di trasporti sostenibile ed efficiente .....70**

2.7.1 Rafforzare l'accessibilità ..... 70

2.7.2 Assicurare l'intermodalità ..... 71

2.7.3 Sciogliere i nodi ..... 71

**Cap. 3: LINEE DI INDIRIZZO STRATEGICO .....73**

**Premessa: cinque linee di indirizzo strategico .....73**

**3.1 Una nuova gerarchia territoriale .....74**

3.1.1 Premesse e condizioni ..... 74

3.1.2 Una intercomunalità in via di formazione..... 75

3.1.3 Elementi di governance ..... 77

**3.2 Il territorio come "infrastruttura di contesto" ..... 78**

3.2.1 Ripianificazione e pianificazione strategica: temi di un dialogo necessario ..... 78

3.2.2 Fare la differenza ..... 79

3.2.3 Soggettività territoriali ..... 80

3.2.4 Progetti..... 81

**3.3 Valorizzare la rete degli spazi naturali e agricoli ..... 81**

3.3.1 Preservare e valorizzare ..... 81

3.3.2 In difesa degli spazi agricoli strategici..... 82

3.3.3 Il patrimonio antropico ..... 83

**3.4 Accrescere il patrimonio: oltre il turismo ..... 83**

3.4.1 Una nuova prospettiva di azione ..... 83

3.4.2 Tutelare il patrimonio ereditato: spazi naturali, siti e paesaggi 86

3.4.3 Tutelare il patrimonio ereditato: tessuti urbani..... 86

**3.5. Per un territorio accessibile ..... 88**

3.5.1 Una verifica di coerenza ..... 88

3.5.2. L'integrazione nelle reti di livello sovralocale..... 89

3.5.3. La mobilità a supporto di un territorio multipolare ..... 89

3.5.4 Qualificare e tipizzare la rete stradale ..... 90

**Cap. 4: LA RIPIANIFICAZIONE DI AREA VASTA: IL CRATERE NEL CONTESTO DEL "TERRITORIO-SNODO" ABRUZZESE ..... 93**

**4.1 Agire a più scale territoriali .....93**

**4.2 Assetto territoriale ed infrastrutturale.....94**

**4.3 Alcuni elementi di diagnosi .....95**

**4.4 Possibili priorità d'azione.....97**

**4.5 Verifica induttiva delle progettualità in atto e le linee di indirizzo strategico .....99**

**4.6 Un possibile percorso metodologico per l'individuazione degli scenari prioritari di azione .....105**

**Appendice cartografica .....107**

**Cap. 5: MISURE DI ACCOMPAGNAMENTO E RACCOMANDAZIONI 127**

**5.1 L'attuazione delle Linee di indirizzo strategico .....127**

**5.2 Governance e scale territoriali .....128**

**5.3 Il contesto dello sviluppo.....128**

**5.4 La sfida della mobilità.....130**

**5.5 Per la gestione di sistema dell'offerta turistica.....130**

**5.6 I Parchi come luoghi di innovazione .....131**

**5.7 Politiche territoriali e spazio pubblico.....132**

# CAP. 1: DIAGNOSI

## 1.1 Il territorio collocato nel suo spazio nazionale ed europeo

### *1.1.1 I caratteri fisici del territorio*

Il "Cratere sismico" interessato dal terremoto del 6 aprile 2009 è costituito da 57 comuni di cui 42 ricadono sul territorio della provincia de L'Aquila, 8 sul territorio della provincia di Teramo, 7 sul territorio della provincia di Pescara. Il territorio è caratterizzato da una superficie prevalentemente montana e dalla cospicua presenza di aree a forte valenza ambientale sottoposte a tutela (Parco Nazionale del Gran Sasso e Monti della Laga, Parco Regionale del Sirente-Velino, e numerose Riserve Naturali Velino).

Le caratteristiche geografiche, morfologiche e naturalistiche sono prevalentemente quelle che connotano le conche vallive, gli altopiani e le grandi cordigliere. Il paesaggio alterna vallate, altopiani e montagne.

La porzione nordorientale dell'area del cratere si caratterizza per la presenza delle pendici del massiccio del Gran Sasso, il più elevato dell'Appennino (2.912 metri sul livello del mare); il paesaggio è caratterizzato da guglie e pareti rocciose strapiombanti, spoglie di vegetazione. Oltrepassando il Passo delle Capannelle ci si addentra nei Monti della Laga (versante occidentale) che si stagliano all'estremità settentrionale dell'area del Cratere interessando l'alta valle dell'Aterno. La diversa natura litologica del terreno produce una morfologia meno aspra e paesaggi più ricchi di acque e di vegetazione.

Nella porzione sudorientale del Cratere spiccano i massicci calcarei del Monte Velino (mt. 2.487) e del Sirente (mt. 2.349) inframezzati da altopiani generati da movimenti tettonici e poi modellati dall'erosione glaciale e carsica.

Racchiusa tra catene montuose assai consistenti e ben individuabili anche per le rispettive caratteristiche geomorfologiche (Cordigliera orientale e Appennino interno), l'area del Cratere si sviluppa lungo il sistema vallivo della conca de L'Aquila, intercettando sul versante orientale del cratere la Piana di Navelli (Barisciano, Santo Stefano di Sessanio, Castel del Monte), sul versante occidentale, a più di 1.200 metri di altitudine, l'ampio altopiano delle Rocche (Rocca di Mezzo, Rocca di Cambio) fra il monte Velino ed il Sirente.

Il fiume Aterno (oltre 100 chilometri di lunghezza) attraversa longitudinalmente l'area del Cratere seguendo il profilo del massiccio allungato del Gran Sasso; appena fuori dal territorio del comune de L'Aquila in direzione nord curva bruscamente verso nord-est e confluisce nel fiume Pescara.

I comuni interessati dall'evento sismico, sotto il profilo orografico, presentano caratteristiche omogenee, con un'altitudine media minima di 626 mt. e massima di 1.736 mt.

L'area del Cratere investe le tre Comunità Montane della provincia de L'Aquila (Amiternina, Campo Imperatore - Piana di Navelli e Sirentina). La superficie media dei comuni interessati è di dimensioni assai ridotte (35,63 kmq escludendo il capoluogo di regione che rappresenta il 23% dell'intero territorio provinciale.). I comuni di Fossa, S. Eusanio Forconese e Villa S. Angelo, in particolare, non raggiungono l'estensione di 10 kmq l'uno.

Il suolo dell'area del cratere è caratterizzato da una forte estensione di aree carsiche, brulle, deserte, povere di acque superficiali, caratterizzate prevalentemente dalla presenza di macchie, arbusteti, prati e pascoli. Sui territori montani insiste una vegetazione forestale submontana. L'insediamento umano vive ai margini dei piani carsici. Le aree agricole sono anch'esse confinate ai piani carsici, dotati di migliori caratteristiche podologiche raggiungendo anche i 1200-1400 metri di altezza ed alla valle dell'Aterno.

La caratterizzazione climatica dei territori del cratere è di tipo mediterraneo e temperato.

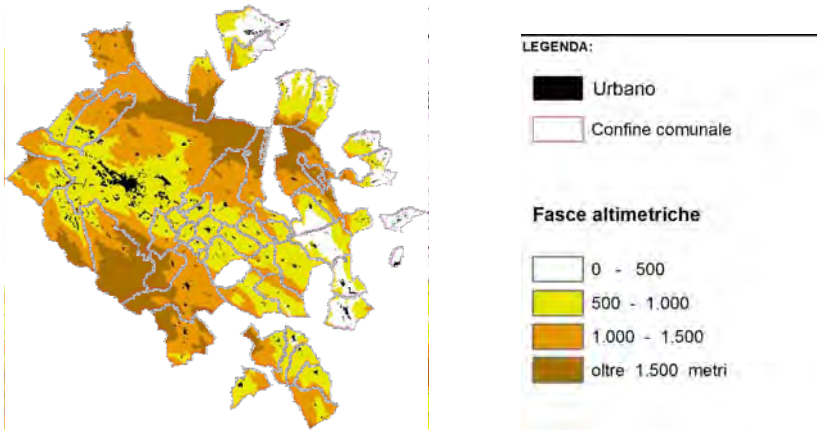



***Figura 1- Fasce altimetriche nei territori del Cratere***

### *1.1.2 Il sistema delle relazioni territoriali*

I comuni del Cratere occupano una porzione di territorio "cuscinetto" tra le aree costiere della regione Abruzzo (provincia di Pescara), al limite del congestionamento, ed aree interne deboli e a forte rischio di marginalità (provincia de L'Aquila), candidandosi a svolgere una funzione di cerniera ai collegamenti Tirreno-Adriatico e di interconnessione tra i due sistemi.

Le elaborazioni ISTAT sui dati censuari della popolazione residente evidenziano che i principali vettori di relazione interna all'area del Cratere riguardano il sistema di connessioni della città de L'Aquila con i comuni del proprio *hinterland*.

I legami tra L'Aquila e il suo territorio affondano le radici nella storia (la Fontana delle 99 Cannelle può esserne considerata il simbolo) e sono confermati e rafforzati dalle attuali relazioni economiche e di servizio. I flussi più intensi di pendolari in ingresso nella città capoluogo riguardano la popolazione occupata nel settore dei servizi. Questo settore economico comprende le attività della Pubblica Amministrazione, della Difesa, dell'Istruzione, della Sanità e tutte le altre attività di servizio (smaltimento rifiuti, servizi sociali, etc.), localizzate all'interno della città e che agiscono da veri e propri poli attrattori. Tra i territori del Cratere i comuni di Lucori, Tornimparte e Pizzoli registrano valori percentuali più alti di spostamento pendolare verso il polo de L'Aquila.

Allo stato attuale il sistema di relazioni interne dei comuni del Cratere è caratterizzato da divisione e dispersione legate da una parte alla struttura impervia del suolo (orografia), dall'altra ad una rete viaria ed infrastrutturale inadeguata a "gerarchizzare" i flussi di percorrenza.

Il sistema infrastrutturale privo di reti e nodi connettivi, non è supportato da un sistema di trasporto collettivo efficiente lungo le direttrici longitudinale costiero e trasversale dorsale il sistema ed è di fatto monomodale. [1]

Lungo la dorsale il collegamento dei territori del cratere è garantito dal sistema viario delle zone montane interne (SS 17 dell'Appennino Abruzzese, SS 260 Alto Aterno e SS 261 Subequana), caratterizzato da variazioni altimetriche e difficili raccordi; trasversalmente dall'A24 Roma-L'Aquila-Teramo.

La rete ferroviaria nazionale serve longitudinalmente i territori del Cratere attraverso la linea a binario semplice non elettrificata Terni-Isernia, che connette il capoluogo abruzzese con la città di Sulmona. Questa linea è interessata da un tipo di traffico regionale di ridotta intensità: sulla tratta Sulmona-L'Aquila si registra un traffico pari a 21 treni/giorno, che si riduce a 19 treni/giorno sulla tratta L'Aquila-Rocca di Corno; la media viaggiatori-chilometro nel giorno medio feriale è pari a 106 mila, con un trend degli ultimi due anni in lieve crescita (+3.4%)[2].

[1] Cfr. SISTAN Sistema Statistico Nazionale *Il Pendolarismo in Abruzzo. Gli spostamenti dei lavoratori e degli studenti della regione*. Nella provincia de L'Aquila solo il 34% della popolazione residente utilizza il mezzo collettivo la rimanente porzione di abitanti utilizzano il mezzo privato (rilevazioni ISTAT 2001).Maggio 2010.

[2] Crf. Unioncamere Abruzzo, *Osservatorio regionale trasporti infrastrutture e logistica.*

***Figura 2 - Il sistema ferroviario della Regione Abruzzo***

La linea sopradescritta intercetta la direttrice ferroviaria Roma –Pescara nel nodo di scambio di Sulmona (traffico treni/giorno Pescara-Sulmona 46). Sebbene si tratti di una linea a doppio binario elettrificata, i tempi di percorrenza risultano eccessivamente lunghi per il ruolo di attrattore che esercita Roma nei confronti dei territori in esame (vedi § 1.3.4): il collegamento ferroviario Roma-L'Aquila, infatti, necessita un tempo medio di percorrenza pari a tre ore, contro gli 80 minuti circa del vettore autostradale (A24).

Il rafforzamento delle connessioni con la capitale costituiscono la precondizione per rilanciare lo sviluppo economico delle aree del Cratere, e con esse di tutta la Regione. La presenza del polo romano costituisce, infatti, un rilevantissimo catalizzatore di flussi, anche in prospettiva della realizzazione della piattaforma logistica di Tivoli, situata lungo la valle dell'Aniene, attraversata dall'A24, che costituisce l'asse portante delle relazioni con l'Abruzzo.

L'Abruzzo, infatti, si candida ad essere un punto di riferimento importante nel processo di sviluppo dell'Italia peninsulare, avendo l'occasione di assolvere, in tempi medio – brevi, il difficile ruolo di regione cerniera in ambito nazionale ed all'interno di tutto il bacino del Mediterraneo. In termini previsionali, infatti, grazie soprattutto alla rete stradale, autostradale e ferroviaria ed alla combinazione autostrada/aeroporto/porto, l'Abruzzo è chiamato ad interpretare un ruolo dinamico lungo l'asse est-ovest nella costruzione di rapporti tra Tirreno ed Adriatico (Balcani/Medio Oriente) e lungo l'asse nord –sud nel sistema di relazioni con l'area metropolitana di Roma.

In questo quadro, la pianificazione settoriale delle aree del Cratere dovrà riguardare il sistema delle connessioni interne e dei collegamenti esterni sia di tipo longitudinale che trasversale, necessari per assicurare una migliore accessibilità di tutto il territorio regionale rispetto ai sistemi esterni e promuovere, al contempo, le specifiche vocazioni delle aree interne.

A tale scopo è finalizzato anche il disegno delle Piattaforma transregionale tirreno-adriatica Lazio-Abruzzo predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, già a partire dalla fine del 2004, per identificare una rete di territori "snodo", di secondo livello rispetto alla grande armatura infrastrutturale europea, che per loro peculiarità siano in grado di contribuire alla crescita della competitività nazionale e di contrastare i rischi di marginalità delle aree interne più deboli.

## 1.2 I paesaggi e gli spazi naturali

### *1.2.1 I paesaggi in cui è strutturato il territorio*

L'Abruzzo è una regione in cui la notevole eterogeneità climatica, litologica e geomorfologia ha prodotto una diversità di specie e di ecosistemi. Questa straordinaria varietà biologica si traduce a più alto livello nell'eccezionale diversità paesaggistica del territorio. I caratteri fisici, floristici, faunistici e vegetazionali hanno prodotto, quindi, una complessità di sistemi naturali che, nel loro insieme, danno luogo ad un mosaico ambientale e paesaggistico unico in tutto il bacino del Mediterraneo.

Il paesaggio diviene riferimento per la pianificazione allorquando la "percezione visiva" viene intesa come "riconoscimento" dell'identità dei luoghi da parte delle popolazioni locali. Le testimonianze antropiche e naturali stratificate e poi conservate nel corso dei millenni sui territori della regione, straordinariamente integrate nel suo paesaggio (inteso nella più ampia accezione), concorrono a rendere L'Abruzzo una regione di elevatissima valenza culturale e ambientale.

La descrizione dei paesaggi che connotano il Cratere interessato dall'evento sismico muove dall'analisi delle tavole elaborate all'interno del nuovo Piano Paesistico Regionale (nPPR), in corso di redazione[3]. Il Piano individua *21 Paesaggi Identitari Regionali* all'interno del territorio regionale, caratterizzati ciascuno da differenti sistemi di relazioni, identità, permanenze storico culturali, risorse fisico naturalistiche, assetti funzionali, assetti economico produttivi, risorse sociali e simboliche.

L'area del Cratere si colloca spazialmente a cavallo tra due delle quattro *grandi strutture geografiche e morfologiche regionali* individuate dal nPPR: quella definita delle "conche e degli altopiani interni" e quella delle "grandi cordigliere". I Paesaggi Identitari Regionali interessati sono quelli dell'Alta valle dell'Aterno PR 3.1, dell'Altopiano dei Navelli PR 3.2, del Massiccio del Velino Sirente PR 3.5, del Gran Sasso/Monti della Laga(versante aquilano) PR 2.1 e della Maiella e Morrone PR 2.2.

Il paesaggio che caratterizza i territori delle conche e degli altopiani interni è vario ed articolato (vallivo, fluviale, montano, urbano, etc.), in relazione ai caratteri prevalenti (conformazioni geologiche, insediamenti storici, etc.), che connotano di volta in volta gli altopiani montani alle quote altimetriche comprese tra 1000 -1500 metri. L'economia agro – silvo – pastorale di questi territori ha generato nel passato la diffusione sul territorio di numerosi centri abitati di pregio storico artistico e lo sviluppo della rete fratturale, importanti elementi di disegno del paesaggio.

Negli altopiani tettonico-carsici e in diversi distretti collinari le attività tradizionali legate all'agricoltura ed al pascolo hanno contribuito a creare paesaggi integrati di notevole suggestione, senza intaccare in modo significativo i caratteri paesaggistici.

In altri casi, invece, l'eccessiva utilizzazione e le trasformazioni operate nei sistemi naturali ne hanno ridotto l'eterogeneità, spesso compromettendo, a volte in modo irreversibile, i caratteri intrinseci di tali sistemi. Accanto ad aree a esiguo impatto antropico come, ad esempio, l'alta montagna vi sono spazi geografici ad elevato impatto come, in particolare le valli fluviali, le conche e gli altopiani intermontani - aree un tempo interessate quasi esclusivamente da attività tradizionali agro-pastorali.

L'altopiano dei Navelli ospita numerosi insediamenti di origine protostorica e costituisce una sosta–tappa storicamente riconosciuta sul cammino del tratturo L'Aquila – Foggia, come testimoniano le numerose chiese rinascimentali presenti sulla piana. Il carattere distintivo del paesaggio è frutto della geomorfologia dei suoli e dalle coltivazioni di qualità diffuse sul territorio, in particolare quella di zafferano.

Il paesaggio del Massiccio Velino Sirente è caratterizzato dalla aspetto morfologico del territorio ove un vero e proprio sistema di altopiani alle diverse quote altimetriche (Altipiani di Rocca di Mezzo, Ovindoli, Piano di Pezza, Piano del Sirente, Piano di Iano) si stagliano sullo sfondo delle catene appenniniche più imponenti.

I paesaggi che caratterizzano i territori delle grandi cordigliere hanno un elemento in comune: l'appartenenza all'Abruzzo montano. Il grande sistema morfologico dei massicci del Gran Sasso/Monti della Laga e della Maiella e Morrone costituisce il carattere identitario prevalente, cui si lega la ricca biodiversità faunistica e floristica.

Il paesaggio che connota questi territori deve il proprio carattere alla natura geologica dei rilievi montuosi: in particolare la roccia calcarea e

[3] D. Lgs n°42 del 22 gennaio 2004 e succ.mod. artt. 142,143.

dolomitica per il Gran Sasso regala scorci prospettici di grande suggestione con pareti alte e frastagliate; le arenarie e le marne dei Monti della Laga modellano il suolo con forme dolci ed arrotondate. I territori in prossimità dei Monti della Maiella sono caratterizzati dagli usi antropici del suolo storicamente insediati su queste aree. Gli elementi costitutivi del paesaggio sono le minute e preziose sistemazioni dei suoli per gli usi agricoli (macerine e muri a secco) e pascoli aperti per le attività legate alla pastorizia.

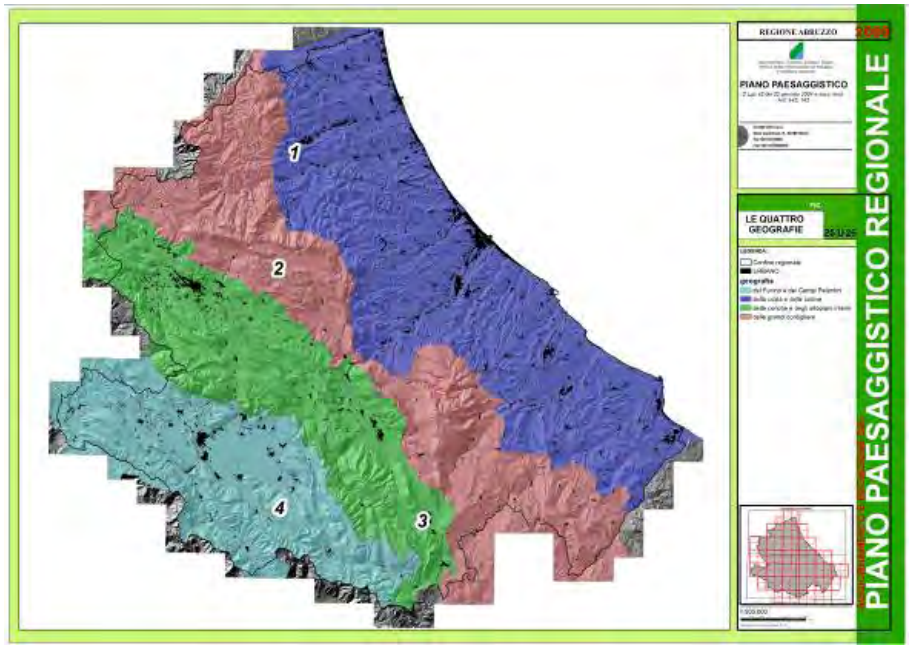



***Figura 3 - Le Quattro Geografie individuate dal nuovo Piano Paesaggistico Regionale***

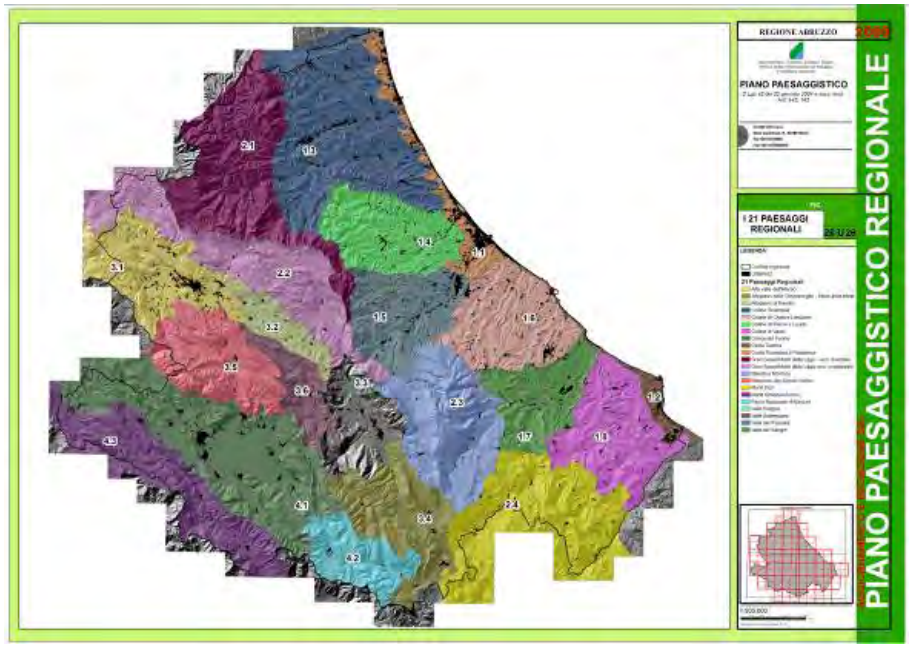



***Figura 4 - I 21 Paesaggi Regionali individuati dal nuovo Piano Paesaggistico Regionale***

### *1.2.2 Gli spazi naturali*

I comuni colpiti dal sisma occupano prevalentemente un comprensorio montano e submontano. "*Su di esso l'agricoltura non ha trovato condizioni favorevoli per il sovrapporsi di numerosi fattori: suolo non adatto, clima rigido, pendenze elevate, venendo perciò confinata ai piani carsici, dotati di migliori caratteristiche pedologiche, e praticata addirittura fino a 1200-1400 metri per la necessità dell'autosussistenza. (…)L'agricoltura nelle regioni carsiche già nel passato si è dimostrata insufficiente a sostenere l'insediamento umano e la pastorizia, soprattutto transumante, aveva*

*quindi assunto una forte funzione integrativa del reddito*".[4]

L'Atlante Rurale elaborato dalla Regione sulla base dei dati censuari (Censimento dell'agricoltura del 2000) descrive lo stato di questi luoghi. L'analisi delle tavole grafiche dell'Atlante evidenzia che la quasi totalità della superficie agricola del Cratere è coperta da boschi, da prati permanenti e da pascoli per l'allevamento (nella maggioranza dei comuni essa è compresa tra il 66 e 99%).

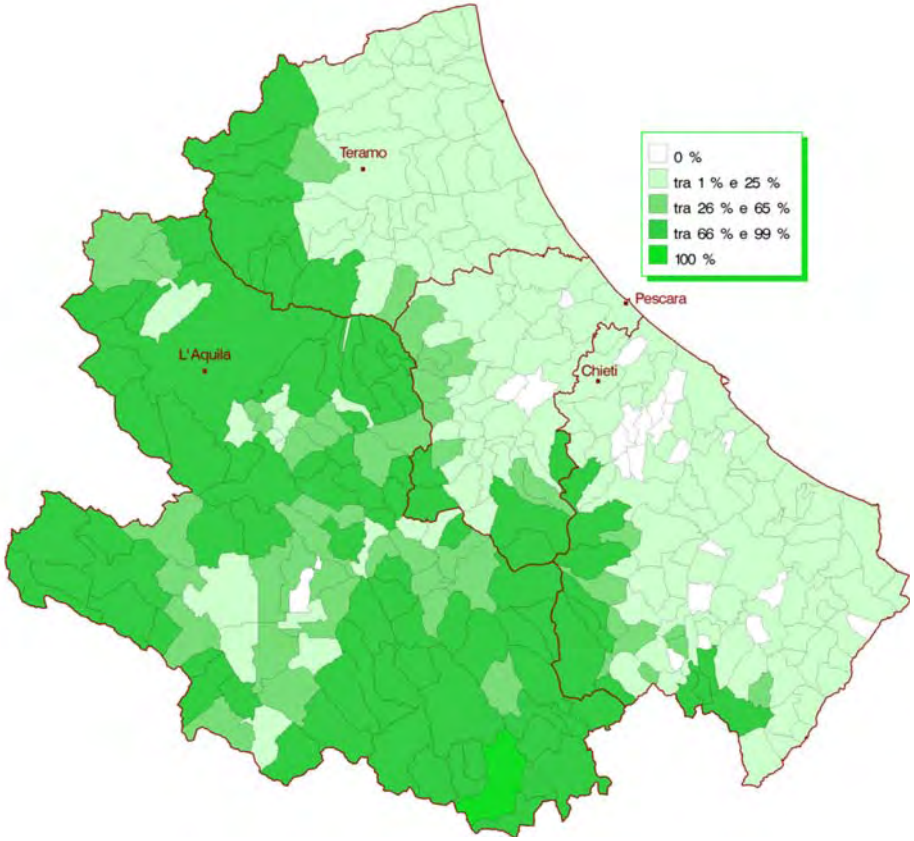



***Figura 5 - Percentuale prati permanenti e pascoli sul totale di SAU***

In base ai dati ISTAT del 2004, la superficie forestale abruzzese è di oltre 226mila ettari, distribuiti prevalentemente nelle zone montane dell'Appennino, con prevalenza di boschi di faggio.

Nei comuni di Ovindoli, Scoppito, Torminparte, Pizzoli, Cagnano Amiterno, Capitignano esistono aziende che destinano la quasi totalità della propria S.A.U. (Superficie Aziendale Utilizzata) a boschi.

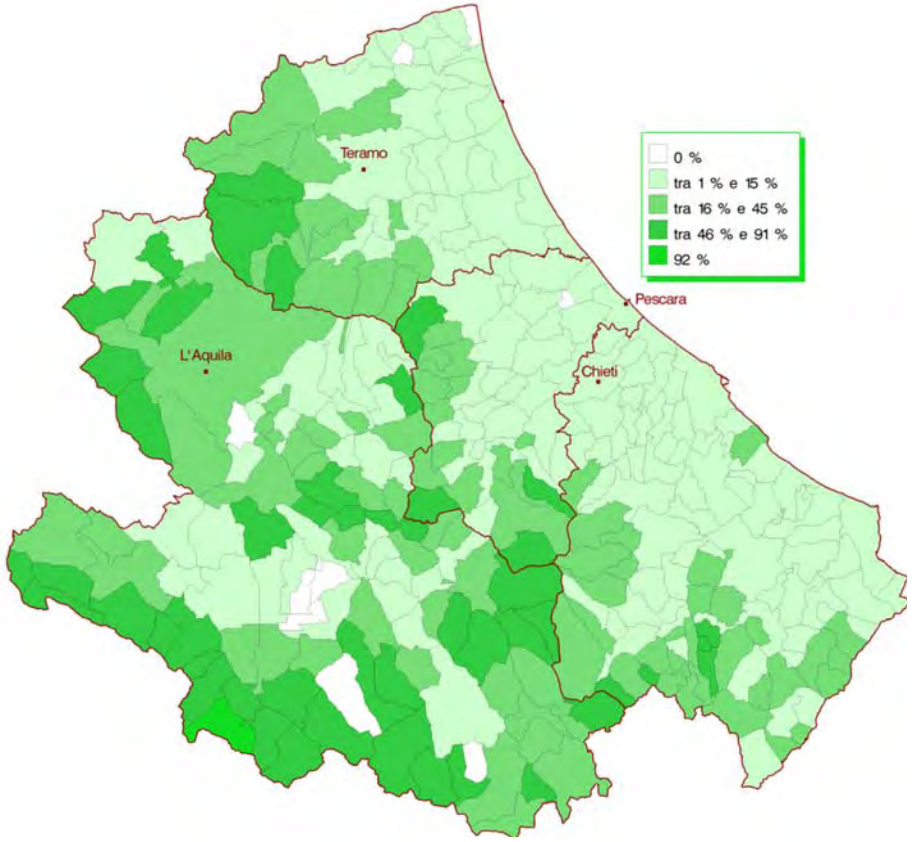



***Figura 6 - Percentuale boschi sul totale della superficie aziendale***

[4] Cfr Provincia de L'Aquila *Progetto Integrato Territoriale Ambito dell'Aquila*. *La memoria del futuro nell'Abruzzo aquilano*. 30 settembre 2008. pp. 50-52.

Da un punto di vista economico produttivo, nella maggior parte dei casi, le aziende che operano nei comuni interessati dal sisma non utilizzano più del 2% di S.A.U. per l'arboricoltura da legno (produzione di legna da ardere e legname da lavoro ). Lo sfruttamento di questa risorsa insieme alla produzione di biomasse agroforestali provenienti da materiale vegetale prodotto da interventi silvicolturali e da manutenzioni forestali potrebbero rappresentare obiettivi strategici e concorrenziali per lo sviluppo e la crescita competitiva dei territori del Cratere.

Le elaborazioni sull'uso del suolo sviluppante all'interno del nPPR in corso di redazione muovono dalla lettura della *Carta dei Suoli* elaborata dall'Agenzia Regionale per i Servizi di Sviluppo Agricolo dell'Abruzzo (ARSSA) e pubblicata nel dicembre 2006. Questo documento costituisce la banca dati più completa e aggiornata sui suoli della regione.

Le regioni agrarie ricadenti nel territorio del Cratere sono:

- AQ1 Alto Aterno e Bacino di Campotosto
- AQ2 Montagna dell'Aquila
- AQ3 Versante meridionale del Gran Sasso
- AQ4 Altipiani di Navelli e Prata d'Ansidonia
- AQ5 Altopiano di Rocca di Mezzo
- AQ6 Montagna Conca Subequana e Medio Aterno
- AQ9 Valle Peligna
- AQ12 Valle del Saggittario
- TE02 Versante Settentrionale del Gran Sasso
- PE01 Versante Orientale del Gran Sasso
- PE02 Alto Pescara

***Figura 7- Le Regioni agrarie ( fonte ISTAT)***

La tavola che segue individua i confini delle aree che all'interno del perimetro del Cratere sono interessate da strumenti di tutela e salvaguardia ambientale e sono sottoposte a specifico regime vincolistico e normativo.

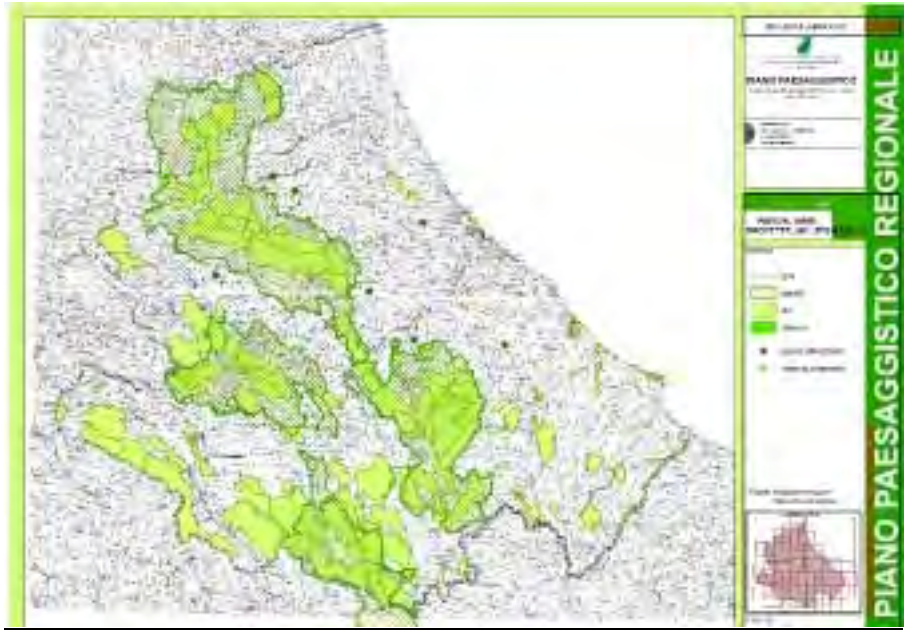



***Figura 8 - Tavola Aree sottoposte a vincolo ambientale, nuovo Piano Paesistico Regionale (in corso di redazione).***

"La superficie del territorio abruzzese gestita con differenti vincoli di tutela è pari a circa il 40%. Il sistema delle aree protette in Abruzzo si articola attualmente in 3 parchi nazionali (P. N. Gran Sasso e Monti della Laga, P. N. d'Abruzzo, Lazio e Molise, P. N. della Majella), 1 parco regionale (P.R. Sirente- Velino), 2 riserve naturali statali, 21 riserve naturali regionali e 6 parchi territoriali attrezzati. La Rete Natura 2000 è costituita da 5 ZPS (Zone di Protezione Speciale) designate ai sensi della Direttiva Uccelli (Dir. 79/409/CEE) e 53 SIC/p-SIC (Siti di Importanza Comunitaria, in applicazione della Direttiva Habitat 43/92/CE) nei quali lo stato di conservazione degli habitat naturali e delle specie risulta piuttosto elevato".[5]

Questo enorme patrimonio naturale è stato inserito nell'ambito del progetto Appennino Parco d'Europa (APE) che riunisce 15 Regioni, (Abruzzo capofila), Ministro dell'Ambiente, e diverse associazioni: ANCI, UPI, UNCEM, Federparchi, Legambiente, WWF, LIPU e CAI (dal 2007). Il Progetto intende legare la conservazione della natura alle politiche di sviluppo territoriale e rurale, integra la politica dei Parchi con le scelte amministrative riconoscendo alla montagna un ruolo strategico.

L'area del Cratere è interessata da due sistemi di parchi: il Parco Nazionale Gran Sasso-Monti della Laga ed il Parco Regionale Velino-Sirente. La tavola che segue individua i confini delle aree che, all'interno del perimetro del Cratere, sono interessate da strumenti di tutela e salvaguardia ambientale e sono sottoposte a specifico regime vincolistico e normativo.

Come descritto nel Piano Operativo Regionale (POR 2007/2013) la pianificazione delle aree protette e della rete ecologica regionale è piuttosto in ritardo: solo due piani di gestione, previsti dalla Legge Quadro sulle Aree Protette n°394/91, sono stati adottati dal Consiglio Regionale (P.N. Gran Sasso e Monti della Laga, P.N. della Majella). Il piano del P.N. d'Abruzzo, Lazio e Molise è attualmente in fase di redazione mentre il piano del Parco Regionale Sirente-Velino è in fase di avvio. In tema di pianificazione, un importante obiettivo è la redazione del nuovo Piano Paesistico Regionale, in corso di elaborazione.

### *1.2.3 Le risorse idriche*

Sull'area del Cratere insiste un solo lago di notevole estensione e profondità, situato a quota discretamente elevata (circa 1300 metri.): si tratta di un bacino artificiale tra i più estesi d'Europa circa 14 Kmq, le cui acque di ottima qualità, che raggiungono in alcuni punti i 30/35 metri di profondità, servono ad alimentare un complesso sistema per la produzione dell'energia idroelettrica.

L'area del Cratere si sviluppa per la quasi totalità all'interno del bacino del fiume Aterno-Pescara, che rappresenta la principale risorsa idrica della regione estendendosi per circa 3200 kmq nei territori delle province de L'Aquila, di Pescara e, limitatamente, in quella di Chieti.

L'Aterno nasce a nord dell'abitato di Aringo, alimentato dalle omonime sorgenti situate sulle pendici di M. Capo-Cancelli (1398 mt s.l.m.) e prende il nome di Torrente Mandragone fino alla località Piè di Colle. Il

[5] Cfr Regione Abruzzo, *Programma Operativo Regione FERS 2007-2013*, pag. 28. Luglio 2009.

fiume attraversa e drena la Piana di Montereale-Capitignano, per una stretta gola, perviene al centro de L'Aquila dopo aver attraversato numerosi piccoli centri abitati. Nella piana a Nord della Città de L'Aquila, il fiume Aterno riceve importanti contributi dal fiume Vetoio, e dal torrente Raio; a sud dell'abitato di Bazzano, a circa 10 km ad est de L'Aquila, il fiume riceve l'apporto del fiume Raiale.

Lungo la media e la bassa valle aquilana i corsi d'acqua Aterno e Raiale sono utilizzati intensamente per la pratica irrigua. All'altezza della piana di Molina, il fiume Aterno è rifornito dall'omonimo gruppo di sorgenti. In questo tratto non vi sono altre utilizzazioni tali da produrre riduzioni di portata, ad eccezione di prelievi, per usi potabili, da sorgenti con portata limitata.

A sud di Molina il fiume Aterno scorre ripido ed incassato nelle aspre Gole di San Venanzio; nelle gole è situata una traversa per la produzione di energia elettrica ed una presa per la irrigazione della sottostante vallata.

L'alta valle dell'Aterno presenta situazioni di particolare criticità in termini di rischio idraulico in corrispondenza dell'immissione dei suoi principali affluenti: il Raio e il Sagittario. Il Raio, che drena un bacino di oltre 230 km², si immette nell'Aterno in località Pile nel Comune de L'Aquila ed è responsabile di eventi di piena. Mentre il bacino dell'Aterno è caratterizzato da elevata permeabilità e da pendenza non accentuata, quello del Raio è molto meno permeabile e più ripido: le situazioni di maggiore criticità si riscontrano in corrispondenza delle zone con maggior grado di antropizzazione: cioè nella piana de L'Aquila, dalla confluenza tra Aterno e Raio, dove sorge il nucleo industriale di Pile, fino all'abitato di Fossa, a valle dell'area industriale di Bazzano.

Un'altra criticità riguarda la disponibilità di acqua del bacino. La valle dell'Aterno, infatti, pur essendo una delle aree dell'Abruzzo a più alta piovosità, ha una bassa disponibilità specifica di acque superficiali. A fronte di un afflusso di acqua dell'ordine del 25 m³/s, presenta scarsi deflussi superficiali, dell'ordine di 3-4 m³/s, a causa delle enormi perdite sotterranee che riemergono a bassa quota al limite inferiore del bacino imbrifero alimentando la valle del Pescara. Questa disponibilità ridotta di acqua penalizza le utilizzazioni idriche soprattutto nei periodi estivi.

*"Nella Regione Abruzzo lo stato generale di attuazione del processo della gestione integrata del servizio idrico risulta piuttosto avanzato. La Regione Abruzzo ha avviato con la Legge Regionale N. 2/97, il processo di attuazione della legge 36/94 (legge Galli) disciplinando le modalità per l'organizzazione del "servizio idrico integrato" attraverso l'individuazione di 6 ATO (Ambiti Territoriali Ottimali; Aquilano, Chietino, Marsicano, Peligno-Alto Sangro, Teramano, Val Pescara) e l'affidamento di ciascuno ad un ente gestore. L'affidamento dei comuni della Regione al sistema di gestione del SII risulta, al 30 giugno 2005, completo (ISTAT, Indagine sui servizi idrici ricognizione sullo stato di attuazione del Servizio idrico integrato al 30 giugno 2005) . Il processo di riforma del servizio idrico integrato non ha, tuttavia, ancora consentito di avviare a soluzione le annose problematiche dell'arretratezza della infrastrutture di distribuzione dell'acqua e di depurazione delle acque"*[6].

Con riferimento agli aspetti qualitativi come emerge dal rapporto "*Il monitoraggio e la prima classificazione delle acque ai sensi del D.Lgs. 152/99" della Regione Abruzzo (2003*)", il bacino dell'Aterno Pescara può essere classificato come "ambiente inquinato" (III classe di qualità) ed in alcuni tratti anche "molto inquinato" (IV classe di qualità), risentendo degli apporti trofici ed inquinanti ricevuti lungo il corso.

### *1.2.4 Le altre risorse naturali*

Come descritto all'interno del *Documento Strategico Preliminare* redatto dalla Regione in preparazione del *Quadro di Riferimento Strategico Nazionale*, l'assetto ambientale della regione Abruzzo con riferimento alle principali risorse acqua/aria/suolo, risulta in generale apprezzabile.

Le descrizioni che riguardano i comuni del Cratere sismico possono essere così riassunte:

- la cospicua risorsa idrica (circa 950 milioni di metri cubi) viene utilizzata principalmente per scopi idropotabili, irrigui ed industriali; per quanto attiene agli usi idropotabili va segnalato come circa un terzo della risorsa venga disperso per perdite diffuse;

- la qualità dell'aria della regione, un tempo generalmente buona sull'intero territorio, negli anni recenti presenta, in prossimità dei centri

[6] Cfr. Regione Abruzzo, *Programma Operativo Regionale FERS 2007/2013*, "La risorsa acqua e la gestione del servizio idrico" pp 30-31. Luglio 2009.

urbani e delle aree industriali, forti criticità e non può quindi definirsi soddisfacente;

- le caratteristiche morfologiche unitamente alla pressione antropica, hanno determinato un significativo dissesto gravitativo lungo i versanti collinari; si riscontrano inoltre, a causa del carattere torrentizio di numerosi corsi d'acqua, frequenti fenomeni di incisioni vallive ed esondazioni;

- l'elevata attività sismica, confermata dal recente evento calamitoso, legata all'orogenesi appenninica tuttora in atto, genera ripercussioni sulla stabilità dei versanti;

- il territorio mostra un estrema varietà di habitat naturali; in molti casi, a causa dell'asperità e inaccessibilità del territorio montano, hanno mantenuto un soddisfacente livello di integrità; il valore della biodiversità nella regione è pertanto tra i più elevati rispetto alle altre regioni italiane.

Il comprensorio dei comuni del Cratere, sviluppandosi in prevalenza sulle aree carsiche della dorsale appenninica, si connota per la presenza di numerose risorse di pregio e qualità ambientale e paesaggistico, tra cui si possono annoverare: il Massiccio del Gran Sasso, il Gruppo del Velino-Sirente, i Monti della Laga, il Ghiacciaio del Calderone, le Grotte di Stiffe,l'Altopiano delle Rocche, il Piano di Cascina, il Lago di Campotosto, il Lago di Secinaro, il Fiume Aterno.

Le tabelle che seguono indicano i siti ed i relativi strumenti di tutela e di salvaguardia delle risorse di rilevanza ambientale diffuse sul territorio della provincia de L'Aquila.

| **Provincia de L'Aquila** | |
|---|---|
| **Parchi Nazionali** | Parco Nazionale d'Abruzzo, Lazio e Molise; Parco Nazionale del Gran Sasso e Monti Della Laga; Parco Nazionale della Majella. |
| **Riserve Naturali Statali** | Colle di Licco; Feudo Intramonti; Lago di Campotosto; Monte Rotondo; Monte Velino; Pantaniello. |
| **Parchi Regionali** | Parco del Sirente – Velino |
| **Riserve Naturali Regionali** | Bosco di S.Antonio; Gole del Sagittario; Grotte di Pietrasecca; Monte Genzana e Alto Gizio; Monte Salviano; Voltigno e Valle D'angri; Zompo lo Schioppo. |
| **Altre aree protette** | Parco Territoriale Sorgenti del Fiume Vera |
| **Zone umide** | Lago di Barrea |

| **Siti di Interesse Comunitario ( SIC)** | | | |
|---|---|---|---|
| **Denominazione** | **Codice Natura 2000** | **Regione biogeografica** | **Superficie (ha)** |
| Serra e Gole di Celano – Val d'Arano | IT7110075 | Mediterranea | 2350,441 |
| Doline di Ocre | IT7110086 | Mediterranea | 381,342 |
| Bosco di Oricola | IT7110088 | Mediterranea | 597,833 |

| Siti di Interesse Comunitario ( SIC) | | | |
|---|---|---|---|
| **Denominazione** | **Codice Natura 2000** | **Regione biogeografica** | **Superficie (ha)** |
| Grotte di Pietrasecca | IT7110089 | Mediterranea | 245,698 |
| Colle del Rascito | IT7110090 | Mediterranea | 1037,109 |
| Monte Aruzo e Monte Arezzo | IT7110091 | Mediterranea | 1695,945 |
| Monte Salviano | IT7110092 | Mediterranea | 860,311 |
| Gole di San Venanzio | IT7110096 | Mediterranea | 1214,611 |
| Fiumi Giardino/Sagittario/Aterno/Sorgenti Pescara | IT7110097 | Mediterranea | 288,103 |
| Gole del Sagittario | IT7110099 | Alpina | 1349,257 |
| Monte Genzana | IT7110100 | Alpina | 5804,776 |
| Lago di Scanno ed Emissari | IT7110101 | Alpina | 102,847 |
| Pantano Zittola | IT7110103 | Alpina | 233,17 |

| Siti di Interesse Comunitario ( SIC) | | | |
|---|---|---|---|
| **Denominazione** | **Codice Natura 2000** | **Regione biogeografica** | **Superficie (ha)** |
| Cerrete di Monte Pagano e Feudozzo | IT7110104 | 33995,267 | 921,359 |
| Gran Sasso | IT7110103 | Alpina | |
| Maiella Sud Ovest | IT7110204 | Alpina | 6276,169 |
| Parco Nazionale d'Abruzzo | IT7110205 | Alpina | 58880,351 |
| Monte Sirente e Monte Velino | IT7110206 | Mediterranea | 26654,418 |
| Monti simbrunini | IT7110207 | Mediterranea | 19885,989 |
| Monte Calvo e Colle Macchialunga | IT7110208 | Mediterranea | 2709,353 |
| Primo tratto Fiume Tirino/Macchiozze di San Vito | IT7110209 | Mediterranea | 1294,274 |
| Monti della Laga e Lago di Campotosto | IT7120201 | Alpina | 15816,328 |
| Monte Picca – Monte di | IT7130024 | Continentale | 1765,709 |

| Siti di Interesse Comunitario ( SIC) | | | |
|---|---|---|---|
| **Denominazione** | **Codice Natura 2000** | **Regione biogeografica** | **Superficie (ha)** |
| Roccatagliata | | | |
| Monti Pizi – Monte Secine | IT7140043 | Alpina | 4195,199 |
| Maiella | IT7140203 | | |
| **Zone di Protezione Speciale (ZPS)** | | | |
| **Denominazione** | **Codice Natura 2000** | **Regione biogeografica** | **Superficie (ha)** |
| Parco Nazionale Gran Sasso – Monti della Laga | IT7110128 | Alpina | 143311,321 |
| Sirente Velino | IT7110130 | Mediterranea | 59133,665 |
| Monti Simbrunini | IT7110207 | Mediterranea | 19885,989 |
| Parco Nazionale d'Abruzzo | IT7120132 | Alpina | 46107,264 |
| Parco Nazionale della Maiella | IT7140129 | Alpina | 74081,535 |

***Fonte: Elaborazione dati Ministero dell'Ambiente***

### *Conclusioni*

Il sistema degli spazi naturali e dei paesaggi che connotano l'area del Cratere è fortemente caratterizzato dal patrimonio forestale presente sul territorio.

Come accennato nei paragrafi precedenti la superficie boschiva rappresentare un sistema produttivo di rilevante importanza sia per l'ambiente che per le opportunità economiche ed occupazionali che lo stesso sistema ed i settori ad esso collegati offrono.

La presenza di un ampio patrimonio forestale da un punto di vista ambientale costituisce una componente fondamentale nella protezione dai dissesti idrogeologici, nella tutela del paesaggio, nel mantenimento di un elevato grado di permeabilità ecologica e nella lotta ai cambiamenti climatici.

La superficie boschiva e forestale caratterizza e qualifica il paesaggio, grazie alla conservazione di ambiti incontaminati di grandissimo valore paesaggistico e di forte attrazione turistica. Lo sfruttamento dei siti forestali e boscati per attività turistico ricreative rappresenta una concreta strategia di sviluppo.

In termini di opportunità occupazionali le attività economiche complementari al bosco tra cui la castanicoltura, la produzione di funghi e la produzione di tartufi possono rappresentare risorse per integrare il reddito di quelle aziende agricole situate nelle aree più interne ed impervie del territorio.

La presenza di una ingente superficie forestale sviluppa alcune criticità per il territorio tra cui, in via prioritaria, un elevato rischio di incendi.

A quote altimetriche più basse il sistema forestale che domina lo spazio ed il paesaggio dell'area del Cratere si combina con il sistema agroalimentare. La continuità degli ambienti naturali di montagna in cui prevalgono prati e pascoli permanenti, è interrotta da aree agricole destinate a seminativo, (praticata con intensità nella piana di Navelli, lungo la valle Peligna e nell'area del Fucino), che si alternano a coltivazioni

arboree, oliveti e frutteti.

L'attività agroalimentare si caratterizza per l'elevata frammentazione della base produttiva. All'interno di questo quadro, tuttavia, la qualità dell'offerta produttiva, il sistema di relazione tra l'offerta agroalimentare ed il territorio d'origine e le sinergie attivabili tra il settore primario e gli altri settori economici trainanti ed emergenti (turismo rurale, turismo sportivo artigianato locale, etc.) rappresentano un significativo punto di forza.

| **Punti di forza** | **Punti di debolezza** |
|---|---|
| Protezione dai dissesti idrogeologici, nella tutela del paesaggio. | Elevato rischio di incendi. |
| Possibilità di sfruttamento dei siti forestali e boscati per attività turistico ricreative | Elevata frammentazione dell'attività produttiva agroalimentare. |
| Le attività economiche complementari al bosco (castanicoltura, produzione di funghi e produzione di tartufi) rappresentano forme occupazionali alternative | Bassa cooperazione orizzontale tra le aziende |
| Possibilità di creare e sviluppare filiere forestali e filiere bioenergetiche | Presenza di imprenditori anziani poco inclini all'innovazione |
| Qualità dell'offerta produttiva | |
| Sinergie attivabili tra il settore primario e gli altri settori economici (turismo rurale, turismo sportivo artigianato locale, etc.) | |

## 1.3 Dinamiche socio demografiche

### *1.3.1 Caratteristiche demografiche*

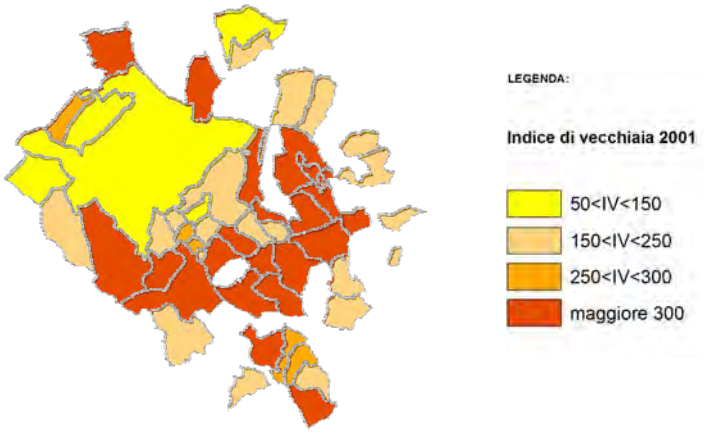
Dai dati del Bilancio demografico pubblicati dall'ISTAT al 30 novembre 2009 la popolazione residente nei territori del Cratere risulta pari a 144.425 unità, con una crescita demografica rispetto a dicembre 2003 pari a 1,6%, determinata prevalentemente da fenomeni migratori.

Nel periodo in esame, infatti, si registra una fase di bassa natalità compensata da un incremento della popolazione immigrata (+ 10,4 saldo migratorio in provincia de L'Aquila) della quale il 5,5% circa proveniente dall'estero.[7]

La metà della popolazione residente nei territori del Cratere vive a L'Aquila (72.710 unità); il 10% circa (13.784 unità) negli unici due comuni con popolazione compresa tra i 5.000 e 10.000 abitanti (Montorio al Vomano, in provincia di Teramo, e Popoli, in provincia di Pescara); mentre le restanti 57.931 unità risiedono in 54 piccoli comuni (con meno di 5.000 abitanti), di cui 42 appartenenti alla provincia de L'Aquila (per una popolazione di 38.595 unità).

Tra questi ultimi, 7 comuni registrano una popolazione inferiore ai 300 abitanti (Gagliano Aterno, Cocullo, Caporciano, Castelvecchio, Calvisio, Villa Santa Lucia degli abruzzi, Santo Stefano di Sessanio, Carapelle Calvisio)

Il 22% circa della popolazione del Cratere supera i 65 anni, mentre circa il 12% ha meno di 14 anni. Lo squilibrio che emerge tra la fascia dei giovani e quella degli anziani è una caratteristica della popolazione delle aree interne dell'Abruzzo.




La particolare struttura demografica ed anagrafica dei territori del Cratere sviluppa squilibri di tipo quantitativo e qualitativo e provoca ripercussioni nel medio lungo termine nei diversi settori socio-economici. L'area del Cratere, infatti, è compresa tra i territori dell'Abruzzo che hanno mostrato una velocità di crescita demografica minore con un aumento della popolazione nell'intervallo considerato (2003-2009) mediamente dello 0,5% annuo.

Le principali tendenze che consolidano aspetti ormai diventati strutturali della popolazione sono rappresentate da:

- maggior peso degli anziani dei comuni più marginali e di piccole dimensioni, con natalità pari a zero;
- spopolamento dei comuni montani con una relazione positiva tra decremento demografico e altitudine dei comuni.

[7] Fonte Centro Regionale di Studi e Ricerche Economico e Social, *Dati statistici indicatori grafici.*

| Comune | Prov. | Pop. al 31 dic. 2003 | Pop. al 30 nov. 2009 | Variazione % |
|---|---|---|---|---|
| L'Aquila | AQ | 70.664 | 72.710 | 2,9% |
| Montorio al Vomano | TE | 8.045 | 8.239 | 2,4% |
| Popoli | PE | 5.590 | 5.545 | -0,8% |
| Pizzoli | AQ | 3.253 | 3.675 | 13,0% |
| Torre de' Passeri | PE | 3.117 | 3.205 | 2,8% |
| Scoppito | AQ | 2.847 | 3.172 | 11,4% |
| Tornimparte | AQ | 2.976 | 2.988 | 0,4% |
| Montereale | AQ | 2.852 | 2.790 | -2,2% |
| Bussi sul Tirino | PE | 2.971 | 2.771 | -6,7% |
| Colledara | TE | 2.259 | 2.273 | 0,6% |
| Civitella Casanova | PE | 2.040 | 1.968 | -3,5% |
| Barisciano | AQ | 1.743 | 1.837 | 5,4% |

| Comune | Prov. | Pop. al 31 dic. 2003 | Pop. al 30 nov. 2009 | Variazione % |
|---|---|---|---|---|
| San Demetrio de' Vestini | AQ | 1.690 | 1.824 | 7,9% |
| Penna sant'Andrea | TE | 1.747 | 1.805 | 3,3% |
| Cugnoli | PE | 1.644 | 1.603 | -2,5% |
| Rocca di Mezzo | AQ | 1.564 | 1.576 | 0,8% |
| Tossicia | TE | 1.484 | 1.470 | -0,9% |
| Cagnano Amiterno | AQ | 1.492 | 1.410 | -5,5% |
| Castelli | TE | 1.321 | 1.257 | -4,8% |
| Ovindoli | AQ | 1.261 | 1.239 | -1,7% |
| Castelvecchio Subequo | AQ | 1.208 | 1.102 | -8,8% |
| Bugnara | AQ | 1.087 | 1.088 | 0,1% |
| Ocre | AQ | 1.044 | 1.080 | 3,4% |
| Montebello di Bertona | PE | 1.100 | 1.063 | -3,4% |

| Comune | Prov. | Pop. al 31 dic. 2003 | Pop. al 30 nov. 2009 | Variazione % |
|---|---|---|---|---|
| Poggio Picenze | AQ | 1.002 | 1.062 | 6,0% |
| Lucoli | AQ | 958 | 1.000 | 4,4% |
| Collarmele | AQ | 1.046 | 976 | -6,7% |
| Capestrano | AQ | 978 | 974 | -0,4% |
| Arsita | TE | 944 | 892 | -5,5% |
| Fossa | AQ | 665 | 702 | 5,6% |
| Barete | AQ | 650 | 697 | 7,2% |
| Campotosto | AQ | 761 | 684 | -10,1% |
| Capitignano | AQ | 677 | 676 | -0,1% |
| San Pio delle Camere | AQ | 581 | 619 | 6,5% |
| Goriano sicoli | AQ | 617 | 614 | -0,5% |
| Navelli | AQ | 616 | 593 | -3,7% |

| Comune | Prov. | Pop. al 31 dic. 2003 | Pop. al 30 nov. 2009 | Variazione % |
|---|---|---|---|---|
| Ofena | AQ | 594 | 577 | -2,9% |
| Prata d'Ansidonia | AQ | 547 | 525 | -4,0% |
| Rocca di Cambio | AQ | 483 | 520 | 7,7% |
| Castel del Monte | AQ | 506 | 490 | -3,2% |
| Fagnano alto | AQ | 454 | 439 | -3,3% |
| Villa sant'Angelo | AQ | 439 | 430 | -2,1% |
| Fontecchio | AQ | 451 | 408 | -9,5% |
| Sant'Eusanio forconese | AQ | 432 | 406 | -6,0% |
| Fano Adriano | TE | 389 | 393 | 1,0% |
| Acciano | AQ | 394 | 378 | -4,1% |
| Castel di Ieri | AQ | 384 | 343 | -10,7% |
| Tione degli Abruzzi | AQ | 382 | 341 | -10,7% |

| Comune | Prov. | Pop. al 31 dic. 2003 | Pop. al 30 nov. 2009 | Variazione % |
|---|---|---|---|---|
| Brittoli | PE | 408 | 335 | -17,9% |
| Pietracamela | TE | 303 | 301 | -0,7% |
| Gagliano aterno | AQ | 314 | 294 | -6,4% |
| Cocullo | AQ | 293 | 266 | -9,2% |
| Caporciano | AQ | 247 | 237 | -4,0% |
| Castelvecchio Calvisio | AQ | 204 | 190 | -6,9% |
| Villa Santa Lucia degli Abruzzi | AQ | 200 | 156 | -22,0% |
| Santo Stefano di Sessanio | AQ | 122 | 121 | -0,8% |
| Carapelle Calvisio | AQ | 100 | 96 | -4,0% |
| **Totale** | | **142.140** | **144.425** | **1,6%** |

### *1.3.2 Il consumo di spazio*

L'armatura urbana delle aree interne dell'Abruzzo è fortemente condizionata dalle caratteristiche geofisiche del territorio.

Il sistema insediativo - derivante dall'orografia, dalle forme insediative e dalla caratterizzazione socioeconomica dei sistemi locali - dà luogo a due principali tipologie:

- quello fortemente accentrato di origine medioevale rappresentato dai centri abitati di maggiore rilevanza, L'Aquila e - fuori dal Cratere sismico- Avezzano e Sulmona, che svolgono funzioni sovralocali in ambito regionale;

- la rete dei borghi minori, diffusa sull'intero territorio, in cui si articolano identità funzionali sempre più connotate dalle prospettive di sviluppo turistico.

I primi sono concentrati nelle aree vallive, agevolati dalla disponibilità di suoli e dalla facilità di attestazione al sistema dei collegamenti su lunga distanza (rappresentati dalla SS17 e SS81 e, perpendicolarmente al mare, dalla SS5 e dall'A24). Quest'ultimo elemento ha favorito anche la localizzazione delle maggiori concentrazioni produttive, sostenute da politiche e programmi di aiuto, ai diversi livelli di governo, finalizzata alla formazione di sviluppo d'impresa e alla creazione di servizi. [8]

La concentrazione di servizi nelle aree vallive esercita una forte attrazione sui territori pedemontani determinando un diffuso e costante pendolarismo, reso spesso difficoltoso dalle caratteristiche di percorribilità del tessuto stradale.

I comuni interni, inoltre, sono interessati dal traffico diretto verso le località turistiche invernali e verso i sistemi di Parchi che interessano il Cratere, per i quali rappresentano delle vere e proprie "porte" di accesso.

In rapporto diretto con l'altitudine dei comuni, il sistema insediativo montano, diffuso e rarefatto, è interessato dal fenomeno di abbandono dei centri abitati, che coinvolge anche le aree dei Parchi. Nel perimetro del

[8] Cfr. Provincia de L'Aquila *Piano Territoriale Coordinamento Provinciale*, pag 50. RelazioneTtecnica2002.

Parco Nazionale Gran Sasso-Monti della Laga, infatti, sono inclusi gran parte degli ambiti in abbandono degli insediamenti della Laga Orientale, dell'Alta Valle dell'Aterno-Lago di Campotosto, del Gran Sasso sud-orientale ed alcuni della media Valle dell'Aterno, mentre ne è esclusa una parte dei Comuni dell'Altopiano dei Navelli. Anche il Parco del Velino-Sirente include ambiti in stato di abbandono dell'Altopiano delle Rocche, della bassa Valle dell'Aterno.

*"In modo fortemente riassuntivo le motivazioni di questo abbandono si possono identificare nei flussi di emigrazione verso l'estero che hanno afflitto l'Abruzzo anche in tempi non lontanissimi, nell'avvicinamento alle sedi di lavoro maggiormente concentrate nei grandi agglomerati urbani, come conseguenza della difficoltà dei collegamenti e degli elevati tempi di percorrenza della maglia stradale, dal progressivo invecchiamento della popolazione indotto dalla riduzione della formazione di nuove famiglie e dalla caduta del tasso di natalità, dalla proliferazione di nuove case per vacanze a fronte di una frequentazione turistica monostagionale".* [9]

Nei Comuni a più elevata vocazione turistica e dotati di migliori condizioni di accessibilità si è originato uno sviluppo estremamente significativo di seconde case, in molte occasioni più numerose di quelle degli stessi residenti (vedi tabella). Tale sviluppo ha provocato un generale e diffuso disagio sui sistemi insediativi, a causa del peggioramento dei servizi elementari disponibili ed offerti ad una popolazione non più numericamente stabile e sottoposta a profonde alterazioni nel corso dell'anno.

| Comune | Prov. | Pop. (nov. 2009) | Posti letto (2001) |
|---|---|---|---|
| L'Aquila | AQ | 72.710 | 18992 |
| Pizzoli | AQ | 3.675 | 4836 |
| Scoppito | AQ | 3.172 | 1265 |
| Tornimparte | AQ | 2.988 | 1226 |
| Montereale | AQ | 2.790 | 6388 |
| Barisciano | AQ | 1.837 | 820 |
| San Demetrio de' Vestini | AQ | 1.824 | 688 |
| Rocca di Mezzo | AQ | 1.576 | 9314 |
| Cagnano Amiterno | AQ | 1.410 | 2187 |
| Ovindoli | AQ | 1.239 | 9833 |
| Castelvecchio Subequo | AQ | 1.102 | 433 |
| Bugnara | AQ | 1.088 | 239 |
| Ocre | AQ | 1.080 | 412 |

[9] Cfr. Provincia de L'Aquila *Piano Territoriale Coordinamento Provinciale*, pag 115. Relazione Tecnica 2002.

| Comune | Prov. | Pop. (nov. 2009) | Posti letto (2001) |
|---|---|---|---|
| Poggio Picenze | AQ | 1.062 | 343 |
| Lucoli | AQ | 1.000 | 7990 |
| Collarmele | AQ | 976 | 44 |
| Capestrano | AQ | 974 | 587 |
| Fossa | AQ | 702 | 289 |
| Barete | AQ | 697 | 1485 |
| Campotosto | AQ | 684 | 3177 |
| Capitignano | AQ | 676 | 1396 |
| San Pio delle Camere | AQ | 619 | 341 |
| Goriano sicoli | AQ | 614 | 441 |
| Navelli | AQ | 593 | 679 |
| Ofena | AQ | 577 | 497 |

| Comune | Prov. | Pop. (nov. 2009) | Posti letto (2001) |
|---|---|---|---|
| Prata d'Ansidonia | AQ | 525 | 487 |
| Rocca di Cambio | AQ | 520 | 3301 |
| Castel del Monte | AQ | 490 | 869 |
| Fagnano alto | AQ | 439 | 471 |
| Fontecchio | AQ | 408 | 317 |
| Sant'Eusanio Forconese | AQ | 406 | 252 |
| Acciano | AQ | 378 | 564 |
| Castel di Ieri | AQ | 343 | 463 |
| Tione degli Abruzzi | AQ | 341 | 506 |
| Gagliano Aterno | AQ | 294 | 487 |
| Cocullo | AQ | 266 | 363 |
| Caporciano | AQ | 237 | 341 |

| Comune | Prov. | Pop. (nov. 2009) | Posti letto (2001) |
|---|---|---|---|
| Castelvecchio Calvisio | AQ | 190 | 239 |
| Villa Santa Lucia degli Abruzzi | AQ | 156 | 434 |
| Santo Stefano di Sessanio | AQ | 121 | 262 |
| Carapelle Calvisio | AQ | 96 | 238 |
| **Totale** | | **144.425** | **1,6 %** |

A causa anche della scarsa interconnessione tra le diverse realtà, il policentrismo del sistema urbano, anziché giovare alle funzioni di ridistribuzione dell'offerta dei servizi, ha finito con il pregiudicare l'organizzazione territoriale secondo logiche di specializzazione e di rango, impedendo che si sviluppassero situazioni e condizioni favorevoli per la creazione di centri propulsivi.

Sotto questo profilo le situazioni si sono venute marcando sempre più per le loro carenze di tipo strutturale ed infrastrutturale, facendo perdere a tutte le realtà urbane della Provincia la competitività a livello non solo regionale ma anche extraregionale.

La portata dei problemi di assetto dei sistemi urbani è particolarmente evidente in riferimento all'organizzazione dei servizi pubblici e privati, e soprattutto a quelli legati al sempre più diffuso fenomeno dell'invecchiamento della popolazione (assistenza sociale e sanitaria) e alla sempre maggiore rarefazione dell'offerta di servizi primari come la distribuzione commerciale.

*"In questo quadro assume rilevanza la necessità che per L'Aquila ed il suo attuale bacino di gravitazione, siano riconquistate le antiche ed autentiche ragioni della nascita della città, trasferendo verso i centri minori della corona tutte quelle funzioni di servizi il cui accentramento nel Capoluogo ha rappresentato le motivazioni di una dipendenza fisica ancor prima che meramente amministrativa. (...) Diviene necessario un intervento generalizzato sulla viabilità minore che riaggreghi le strutture urbane, composte dalle frazioni de L'Aquila e dei Comuni limitrofi i quali, nella loro autonomia decisionale, devono perdere la fisionomia di centri satelliti de L'Aquila per riacquistare una propria vita autonoma, complementare alla grande città vicina che mantiene intatte le sue prerogative di polo amministrativo, rappresentativo non solo dell'identità aquilana ma anche delle connotazioni culturali e propositive che questa comporta nel variegato panorama delle manifestazioni e testimonianze culturali della Regione".*[10]

Il PTCP de L'Aquila distingue due fasi evolutive del sistema insediativo sopradescritto, contraddistinte da una duplice contrapposta tendenza:

- la prima, relativa al percorso seguito negli anni successivi alle politiche polarizzanti dello sviluppo industriale, che ha provocato effetti di urbanizzazione anche accentuati, come nel caso de L'Aquila, e nel contempo ha rappresentato un fattore di aggravamento del fenomeno di spopolamento dei Comuni montani;

- la seconda, più recente, che ha evidenziato un fenomeno di ridistribuzione della popolazione verso la periferia urbana dei centri maggiori.

Oggi si assiste ad una ulteriore fase evolutiva del sistema insediativo, determinata dalle scelte effettuate nella fase post sisma, volte a garantire una risposta quantitativa ad una alta domanda di alloggi, in sostituzione di quelli inagibili. L'emergenza abitativa è stata gestita attraverso la realizzazione di due piani di intervento: il progetto C.A.S.E. (Complessi Antisismici Sostenibili ed Ecocompatibili), riservato ai soli cittadini della città de L'Aquila, e i MAP (Moduli Abitativi Provvisori), escluso il capoluogo, poi esteso anche a L'Aquila.

[10] Cfr. Provincia de L'Aquila *Piano Territoriale Coordinamento Provinciale*, pag 218 Relazione Tecnica 2002.

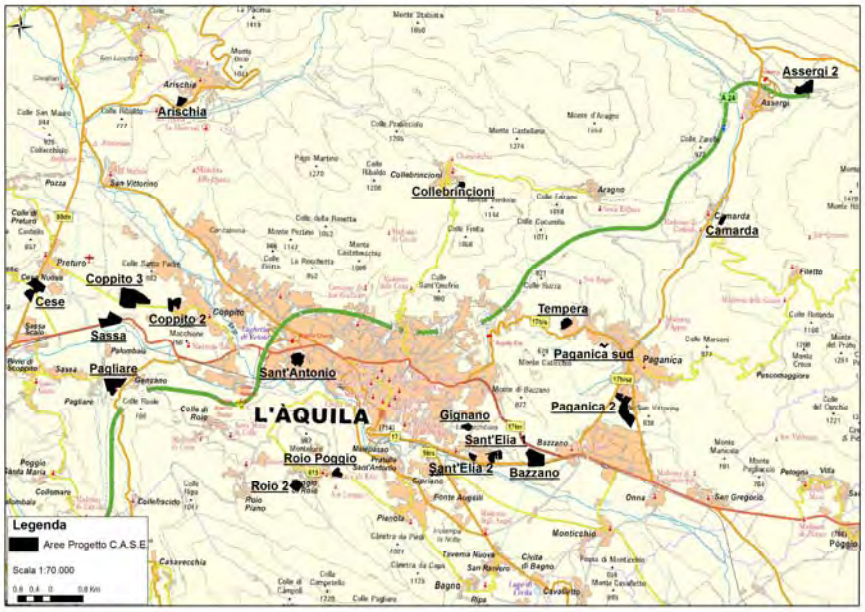



***Figura 9 - Localizzazione delle aree del progetto C.A.S.E. (Fonte: Protezione civile)***

Attraverso il primo piano, la cui realizzazione è terminata il 19 febbraio 2010, sono stati realizzati 185 edifici su 19 aree, per un totale di circa 4.500 appartamenti e oltre 15.000 persone ospitate.

Al completamento del secondo piano (al 31 marzo 2010 risultano consegnati 1.435 moduli su 2.200 previsti) saranno invece accolte circa 8.500 persone in villette da 40, 50 e 70 mq, localizzate sia su aree interne al Cratere sismico, sia in cinque comuni esterni.

Le 19 localizzazioni del progetto C.A.S.E.- individuate per il comune de L'Aquila su una più ampia selezione di circa 60 aree proposte dalla Protezione civile– investono circa 103 ha di territorio prevalentemente agricolo, di cui solo 61 ha hanno una destinazione strettamente residenziale per i servizi locali.

Si tratta nella generalità di nuovi nuclei mediatamente di circa 3 ettari (solo cinque sono superiori ai 6 ettari), con densità territoriale di 150 ab/ha, localizzati prevalentemente lungo la SS 17 - direttrice di attraversamento principale dell'Appennino Abruzzese, che collega L'Aquila con Castel di Sangro e, attraverso Bussi, con i centri dell'Adriatico - già interessata prima del sisma da fenomeni di traffico intenso.

Questi insediamenti si caratterizzano per il delicato rapporto con i centri presso i quali sono ubicati e con il paesaggio agrario circostante. Da una parte, infatti, la rigidità dell'impianto proposto (piastre isolate), neutrale rispetto al contesto, rende difficile la realizzazione dell'effetto urbano che comunque si vuole garantire; dall'altra, la localizzazione prevalente lungo SS 17 aumenta la pressione demografica lungo una fascia di territorio di pregio naturalistico, interessata dal passaggio dell'asta fluviale del fiume Aterno.

| ***Comune*** | ***Area*** | ***N. villette consegnate*** |
|---|---|---|
| Acciano | Succiano; San Lorenzo in Beffi | 2 |
| Arsita | Arsita; Arsita Colle Cerri | 13; 2 |
| Barete | Barete | 16 |
| Barisciano | Villa di Mezzo; Barisciano | 49;106 |
| Bussi sul Tirino | Bussi sul Tirino | 24 |
| Campotosto | Poggio Cancelli | 11 |
| Capestrano | Capestrano | 10 |

| Comune | Area | N. villette consegnate |
|---|---|---|
| Capitignano | Capitignano | 8 |
| Caporciano | Bominaco; Caporciano | 4;15 |
| Carapelle Calvisio | Carapelle Calvisio | 12 |
| Castel di Ieri | Castel di Ieri | 8 |
| Castelvecchio Calvisio | Castelvecchio Calvisio | 6 |
| Castelvecchio Subequo | Castelvecchio Subequo | 13 |
| Cugnoli | Cugnoli | 9 |
| Esercito | Caserama Rossi | 18 |
| Fagnano Alto | Campana; Opi; Castello; Pedicciano 1; Vallecupa; Pedicciano 2; Ripa 1; Colle; Termine; Corbellino; Ripa 2 | 3; 3; 4; 4; 5; 9; 4; 5; 5; 8;10 |
| Fontecchio | Località dell'AIA; Località della Fuliana | 14;29 |
| Fossa | Lotto Fossa 1; Lotto Fossa 2 | 22; 25 |
| Goriano Sicoli | Area 1 | 12 |
| Lucoli | Casamaina; Peschiolo; Vado di Lucoli; Colle 1; Collimento; Francolisco | 6;9;12;19;21; 14 |
| Montebello di Bertona | Montebello di Bertona | 8 |
| Montereale | Montereale | 12 |
| Navelli | Navelli; Civitaretenga | 19;39 |
| Ocre | S. Panfilo; S. Felice; S. Martino | 4;7;10 |
| Pietracamela | Pietracamela | 10 |
| Pizzoli | Pizzoli | 109 |
| Poggio Picenze | Poggio Picenze B; G; E; F; A; H; C; D | 6; 6; 8; 8; 9; 15; 26; 42 |
| Popoli | Popoli | 15 |
| Prata d'Ansidonia | Tussio; San Nicandro | 6; 5 |

| Comune | Area | N. villette consegnate |
|---|---|---|
| Rocca di Cambio | Rocca di Cambio | 30 |
| Rocca di Mezzo | Terranera | 1 |
| S. Benedetto in Perillis | S. Benedetto in Perillis | 10 |
| S. Eusanio Forconese | Casentino; S. Eusanio Forconese | 34; 73 |
| San Demetrio ne' Vestini | Collarano Tatozzi; Subequana; Cardamone | 40; 2; 48 |
| San Pio delle Camere | Castelnuovo 2; San Pio delle Camere 1; San Pio delle Camere 2; Castelnuovo 1 | 75; 10; 7; 14 |
| Scoppito | Civitatomassa; Capoluogo; Sella di Corno | 3; 15; 4 |
| Tione degli Abruzzi | Tione degli Abruzzi | 28 |
| Tornimparte | Colle S. Maria; Colle S. Vito; Forcelle; Piè di Costa; S. Nicola | 3; 3; 7; 4;1 |
| Tossicia | Tossicia | 8 |
| Vigili del fuoco | Vigili del fuoco | 27 |
| Vittorito | Vittorito | 15 |
| **TOTALI** | | **1.435** |

***Dettaglio delle consegne dei moduli MAP al 31 marzo 2010 (Fonte Protezione civile)***

Anche in funzione di un futuro riutilizzo della abitazioni come alloggi per studenti, come originariamente previsto, questa localizzazione dispersa su un territorio "sensibile", e comunque distante dalle sedi universitarie, rende necessaria la riprogrammazione del servizio di trasporto pubblico, e nello specifico di quello ferroviario, il cui uso metropolitano, secondo lo strumento di pianificazione provinciale (PTCP 2002), doveva essere già oggetto di uno specifico studio di fattibilità.

"*La frequenza dei passaggi contenuti in un massimo di 10-15 minuti caratterizza l'uso urbano della rete ferroviaria, che pertanto può avere luogo solo in presenza di un bacino di utenza adeguato agli investimenti necessari, ma è condizionato anche da caratteristiche di percorso, di conformazione delle aree ferroviarie disponibili per la presenza del tessuto cittadino e dalla necessità di armonizzare il traffico ferroviario esistente di lunga e media percorrenza con quello di uso tipicamente urbano.*

*Tali temi sono alla base della valutazione dell'uso metropolitano delle linee ferroviarie in corrispondenza della città di L'Aquila per la quale tale struttura rappresenta un valido supporto alla mobilità dell'intero sistema e la cui realizzazione deve formare oggetto di uno studio approfondito di fattibilità il cui esito positivo fornirà la realtà aquilana dell'armatura principale di supporto all'asta intermodale lungo la Valle dell'Aterno e*

*venendo ad interconnettersi con il sistema di trasporto pubblico cittadino su ferro costituito dalla linea tranviaria*" [11]

### *1.3.3 La mobilità.*

Sulla base dei dati ISTAT 2001 sul pendolarismo[12] risulta che nella provincia de L'Aquila il 14% dei residenti si sposta per motivi di studio o lavoro; tra gli occupati il 26% è pendolare.

Tra i pendolari per motivi di lavoro circa il 38% è occupato nel settore dei servizi; il 25% circa nell'industria, il 17% circa nel commercio; solo il 2,5% in agricoltura.

Il mezzo più utilizzato per gli spostamenti è quello privato (65,9%), ma la percentuale dei pendolari che utilizzano il mezzo collettivo è superiore alla media regionale (34,1% contro il 25%); prevalentemente è utilizzato per motivi di studio (71%), ma superiore alla media regionale è anche la percentuale dei pendolari che utilizzano il mezzo collettivo per motivi di lavoro (28,9% contro una media regionale del 25%).

Il vettore collettivo più utilizzato nella provincia aquilana è il treno, la maggior parte degli spostamenti richiedono dai 16 ai 30 minuti di tempo e l'ora di punta si registra tra le 7,00 e le 7,30.

L'Aquila rappresenta il centro di gravitazione su cui convergono la maggior parte degli spostamenti dei pendolari residenti nei comuni del Cratere. Tra questi, i poli satelliti maggiori (centri dai quali si genera il flusso uscente più significativo) sono quelli contermini al capoluogo, in particolare Scoppito (10%), Tornimparte (9,24%), Pizzoli (8,56%). Il raggio di gravitazione de L'Aquila diminuisce per gli occupati nell'industria e nelle costruzioni, per i quali il capoluogo rivaleggia con la città di Avezzano.

L'Aquila, a sua volta, registra il flusso maggiore di pendolarismo extraregionale, per la maggior parte diretto verso Roma.

**Pendolari**

| Provincia | Motivi di lavoro | Motivi di studio | Totale | Popolazione residente 2001 | Pendolari su popolazione residente (valori %) |
|---|---|---|---|---|---|
| L'Aquila | 27.258 | 13.180 | 40.438 | 297.424 | 14 |
| Teramo | 36.276 | 14.292 | 50.568 | 287.411 | 18 |
| Pescara | 38.686 | 14.113 | 52.799 | 295.481 | 18 |
| Chieti | 47.059 | 17.878 | 64.937 | 382.076 | 17 |
| ***Abruzzo*** | ***149.279*** | ***59.463*** | ***208.742*** | ***1.262.392*** | ***17*** |

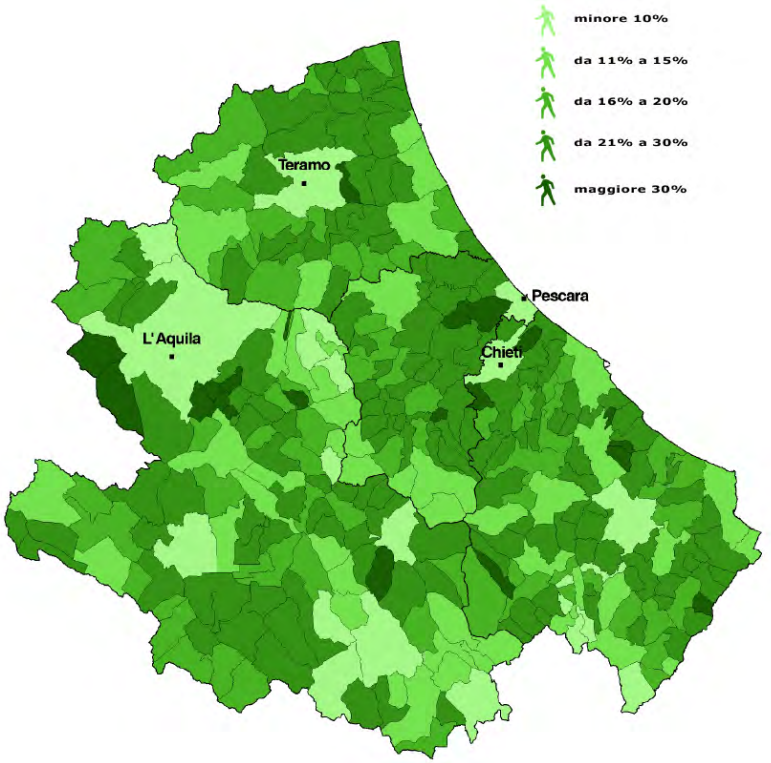



***Figura 10 - Pendolari per motivi di studio o di lavoro (fonte ISTAT)***

[11] Cfr. Provincia de L'Aquila *Piano Territoriale Coordinamento Provinciale*, pag 95. Relazione Tecnica 2002.
[12] Cfr. SISTAN Sistema Statistico Nazionale *Il Pendolarismo in Abruzzo. Gli spostamenti dei lavoratori e degli studenti della regione.* Maggio 2010

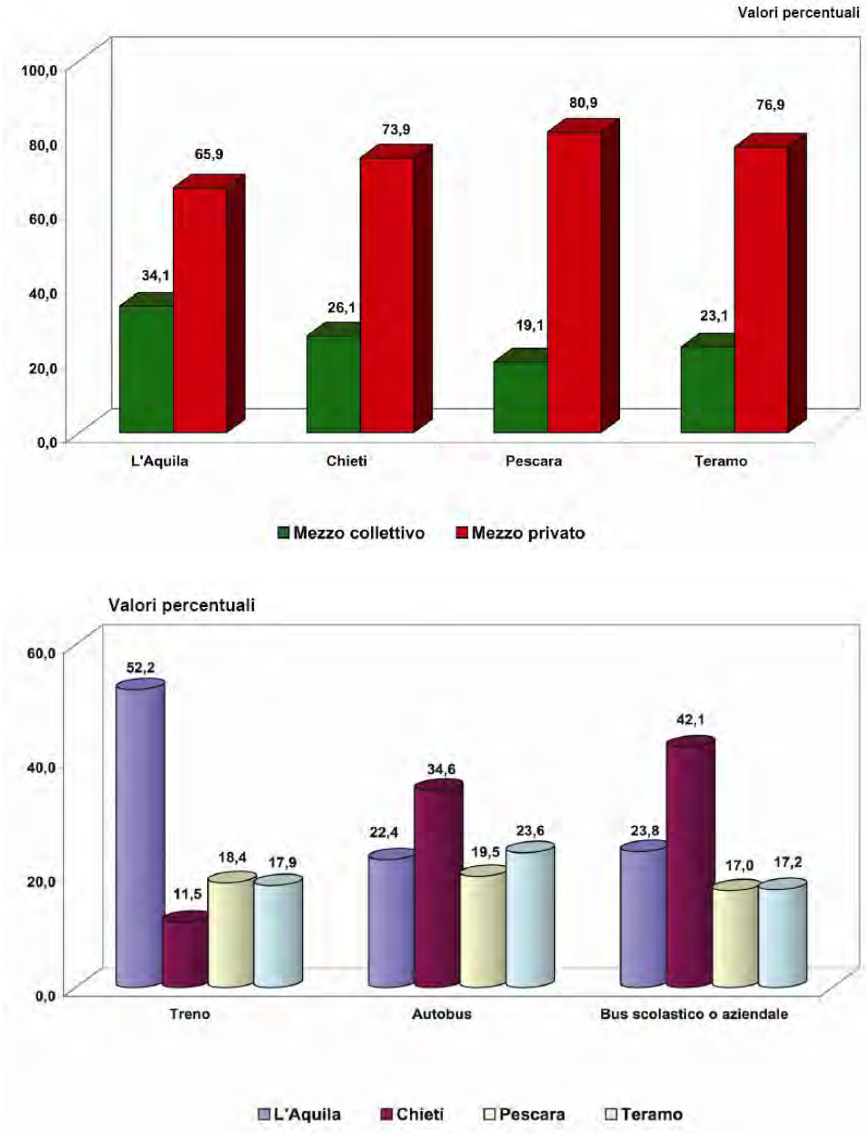



*Figura 11 – Utilizzo del mezzo di trasporto collettivo e la tipologia di vettore utilizzato(fonte ISTAT)*

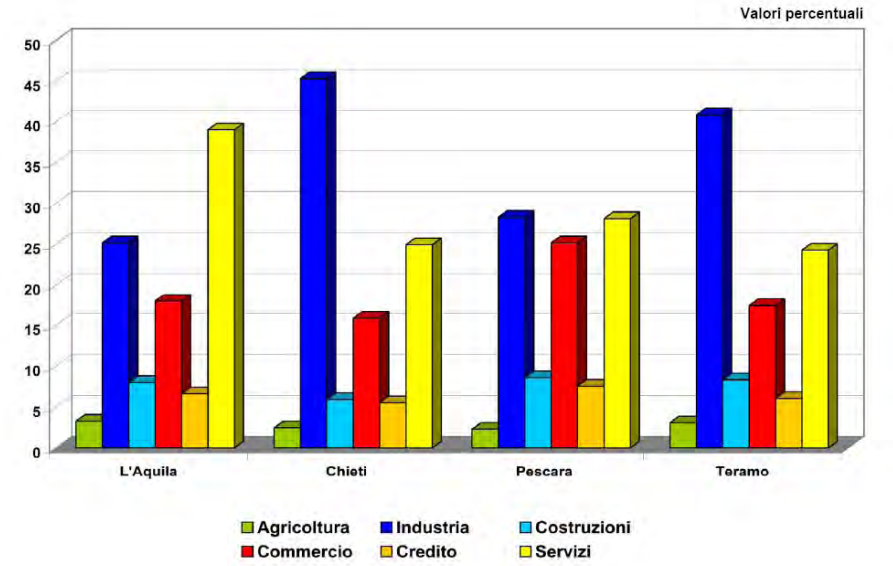



*Figura 12 - Occupati pendolari per motivi di lavoro nelle province abruzzesi classificati per attività economica (fonte ISTAT)*

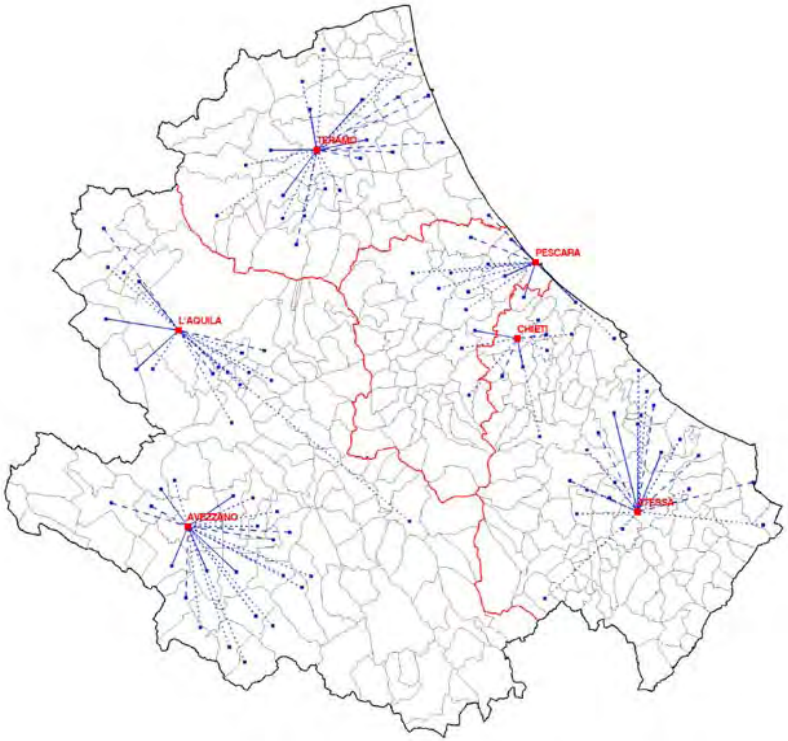



*Figura 13 - Flussi pendolarismo  Occupati totali (fonte ISTAT)*

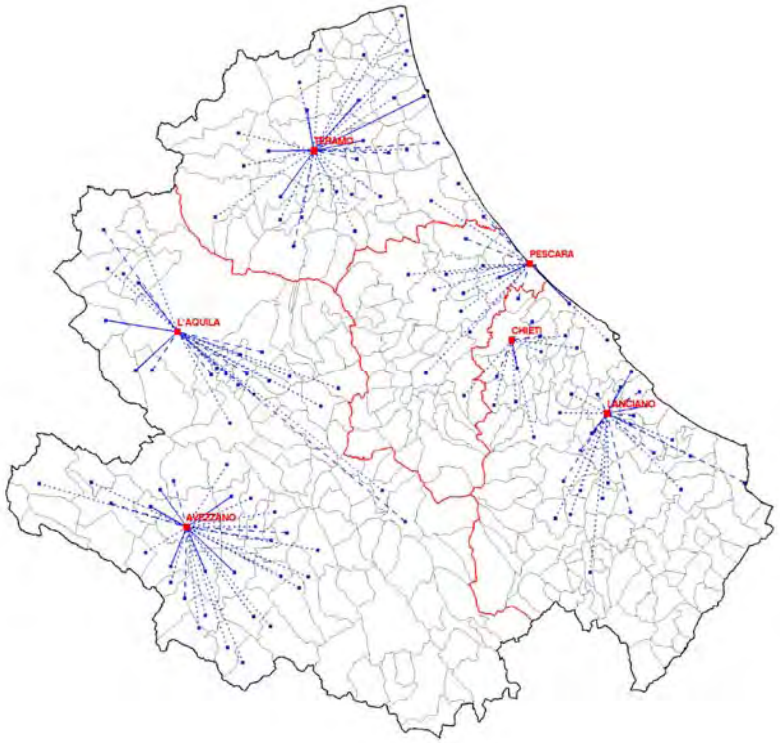



*Figura 14 - Flussi pendolarismo Occupati servizi e commercio (fonte ISTA)*

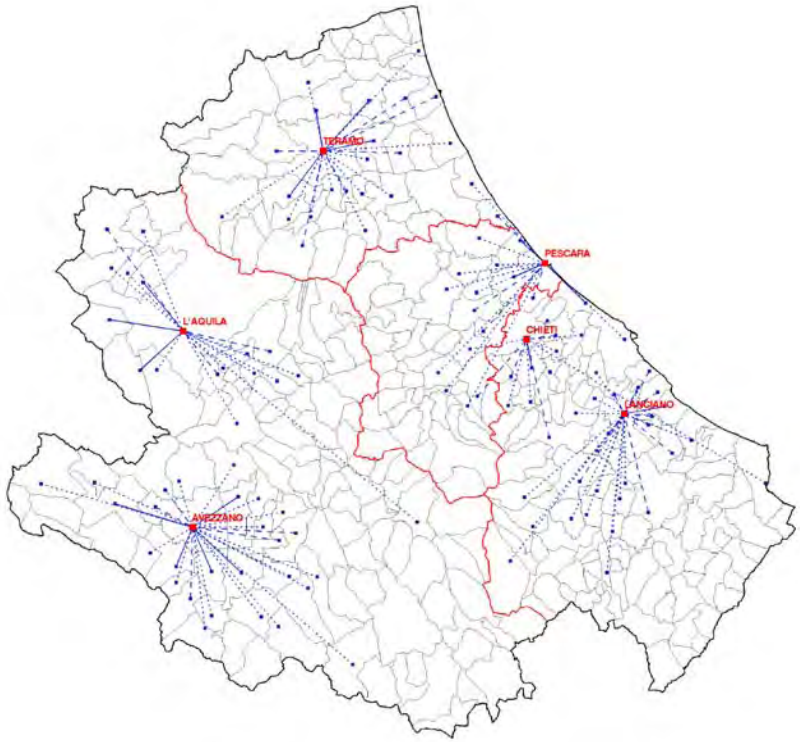



*Figura 15 - Flussi pendolarismo Occupati industria e costruzioni (Fonte ISTAT)*

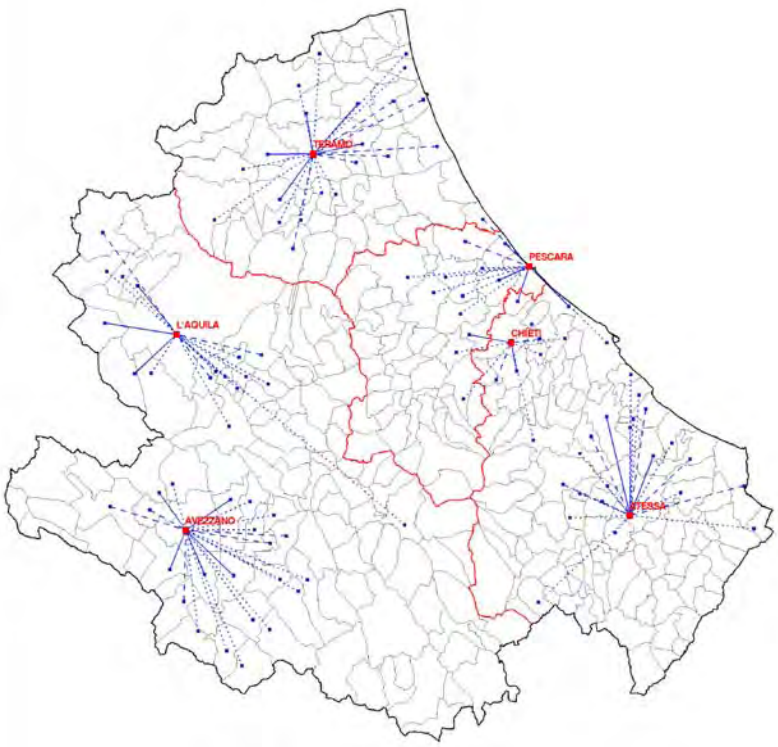



*Figura 16 - Flussi pendolarismo Studenti (Fonte ISTAT)*

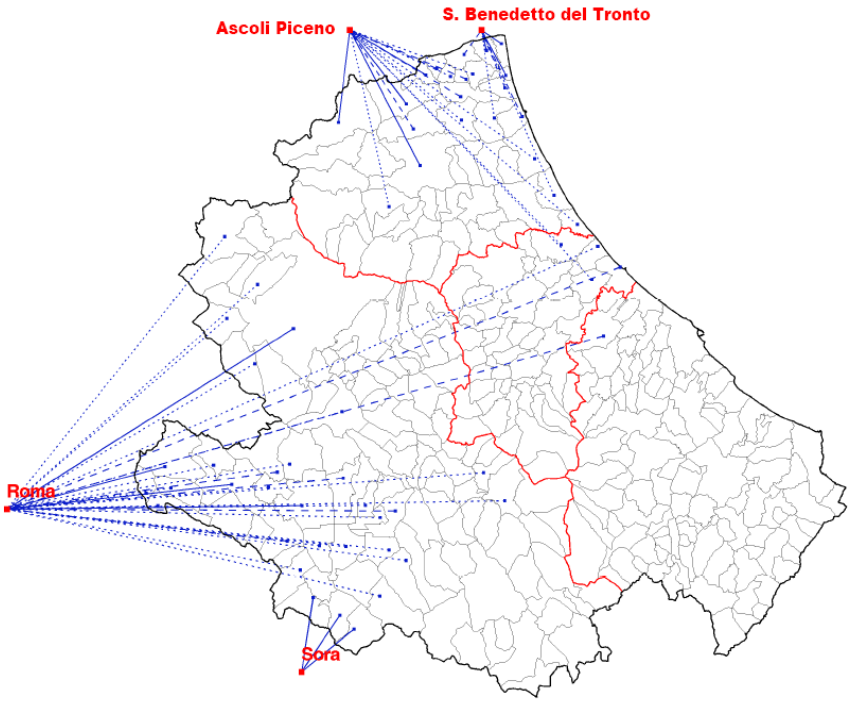



*Figura 17 - Poli di attrazione extraregionali (fonte ISTAT)*

### *1.3.4 L'uso agricolo del territorio.*

Il sistema produttivo dell'area colpita dal sisma è basato sull'edilizia e sul terziario, tuttavia i territori in esame sono interessati da una consistente attività legata all'agricoltura. Il settore primario impegna il 4,8% degli occupati totali; il settore industriale il 32,8% (di cui circa un terzo, in realtà, occupati nella branca dell'edilizia e delle costruzioni); il settore terziario il 62,4% (superiore alla media abruzzese, ma non va dimenticato che in tale area è ricompreso il comune capoluogo di regione). Riguardo al settore manifatturiero, si segnala la presenza di 789 Unità locali operanti nel comparto della trasformazione agro-alimentare (pari al 21,6% del totale regionale).[13]

Le elaborazioni regionali sviluppate all'interno dell'Atlante Rurale sulla base dei dati censuari del 2000 indicano che il numero di aziende agricole, zootecniche e forestali presenti in Abruzzo è pari a 82.833. Confrontando questo dato con l'analogo rilevato nel censimento 1990, si evidenzia una contrazione del numero di aziende pari a 22,43%;tale riduzione, tuttavia, non ha ridotto la produttività complessiva del settore.

Nelle aree marginali montane e pedemontane del Cratere si registra una riduzione delle aziende agricole. I dati Infocamere relativi al 2008 registrano nei comuni che ricadono all'interno dell'area del Cratere un totale di 1.763 unità locali impegnate nel comparto agricolo[14]. In questi comuni la riduzione del numero di aziende si abbina alla crescita della dimensione media di superficie agricola utilizzata (S.A.U.), sebbene con forti differenziazioni territoriali. Lungo la Valle del Fucino, la Valle Roveto e la valle Peligna la S.A.U. media non supera i 10 ettari; all'interno della zona agraria de L'Aquila è compresa tra gli 11 e i 50 ettari; sui territori di Rocca di Mezzo, le valli del Sagittario, l'Alto Sangro e le valli comprese tra il Sangro e il Gizio varia tra i 51 e i 259 ettari, raggiungendo il valore più alto (260 ettari) nel comune di Castel del Monte, località montana sul Gran Sasso.

Nei comuni di montagna, infatti, la S.A.U. media aumenta in modo più sensibile che nelle altre aree: da 6,18 ettari nel 1990 a 7,51 nel 2000. In queste zone la riduzione del numero delle aziende è strettamente

[13] Cfr. Regione Abruzzo, *Programma di Sviluppo Rurale 2007-2013*, pag.83.
[14] Cfr. Regione Abruzzo, *Programma Operativo Regionale FERS 2007-2013*, pag. 13. Luglio 2009.

connessa allo spopolamento demografico e agli indici di invecchiamento, la contrazione delle attività impegnate nel settore primario è maggiore della riduzione del terreno coltivato, determinando così l'aumento della dimensione media. I comuni che ricadono all'interno dei Parchi e delle aree protette, infatti, evidenziano una riduzione del numero di aziende pari a circa la metà 46% ed una crescita delle dimensioni medie di superficie agricola utilizzata (che passa da 7,17 ha a 10,57 ha ) più grande sia rispetto al passato che alla media regionale.

La tavola che segue evidenzia le realtà produttive prevalenti che insistono sull'area del Cratere. La distribuzione territoriale delle attività produttive utilizza come unità statistica di rilevazione il comune nell'ambito del quale l'attività agricola si considera prevalente[15].

Il contesto aquilano si caratterizza per la prevalenza di tipologie produttive poco redditizie ed estensive; la superficie utilizzata per usi agricoli, infatti, pur essendo significativa in termini assoluti, è poco organizzata in termini funzionali con conseguenti bassi rendimenti produttivi. Gli indirizzi produttivi prevalenti sono legati alle filiere della zootecnia con la significativa eccezione del Fucino e della valle Peligna, il cui l'indirizzo produttivo prevalente è seminativo e orticoltura a pieno campo.

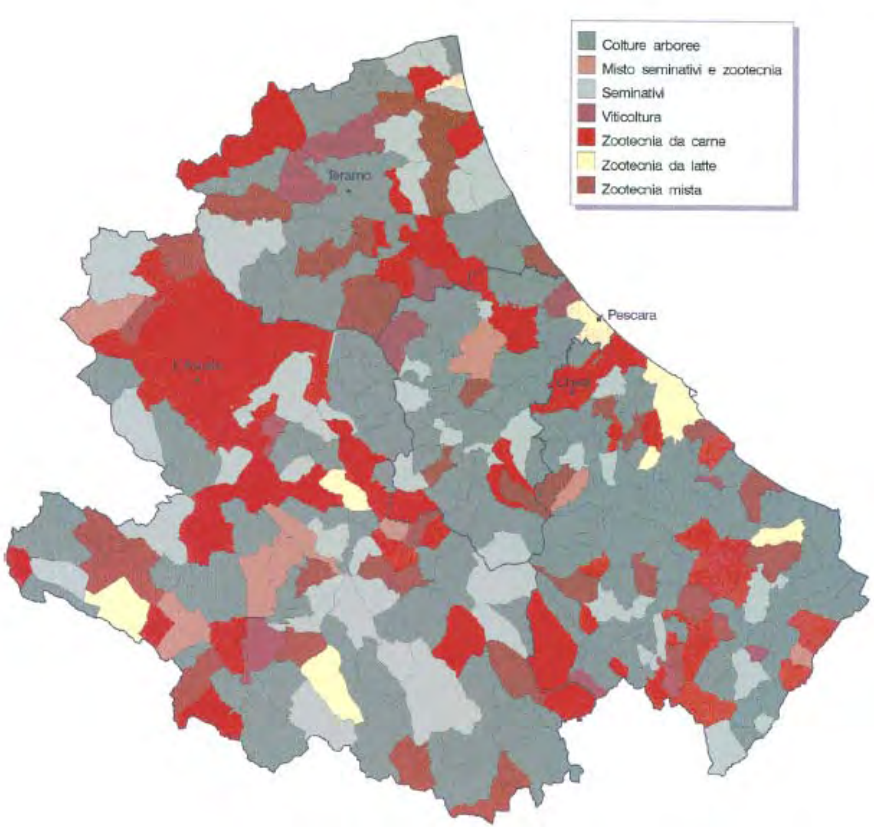



***Figura 18 - Atlante Rurale. Ordinamenti Tecnico Economici (Ote) Generali Raggruppati***

[15] Cfr. Regione Abruzzo. *Atlante Rurale*. L'attività agricola si considera prevalente in relazione alla incidenza che ciascuna coltura o allevamento presenta sul Reddito Lordo Standard (RLS) complessivo comunale.

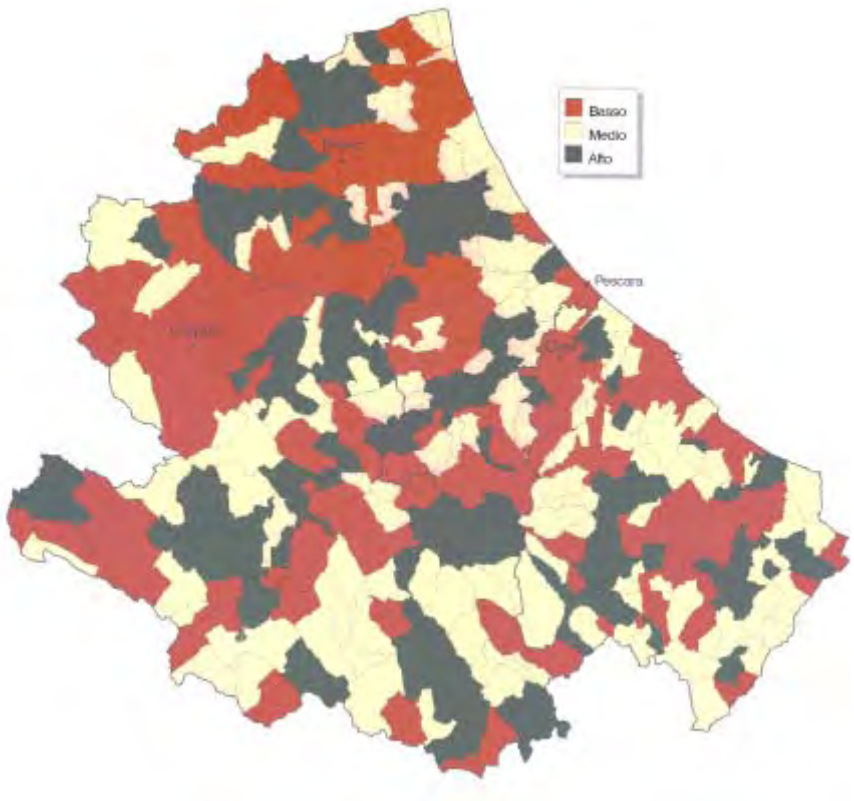



***Figura 19 – Atlante Rurale. Grado Di Intensificazione Produttiva (G.I.P.)***

Il sistema aziendale prevalente nei territori del Cratere è caratterizzato dalla presenza diffusa di unità produttive non professionali di piccole dimensioni (al di sotto delle 8 UDE[16]) gestita per lo più da imprenditori anziani o da imprenditori part-time che destinano la gran parte della produzione all'autoconsumo.

*"La componente non professionale, sebbene più debole sul piano economico, finanziario e produttivo, svolge un ruolo di grande rilevanza nella costruzione del paesaggio, nel presidio del territorio, nella riproduzione della cultura e dei saperi specifici locali. Questa componente è quella che meglio interpreta il modello multifunzionale dell'agricoltura abruzzese e da essa può venire un contributo importante alla diversificazione dell'economia rurale. La creazione di reti di filiera corta, infatti, integrati con il sistema delle produzioni rurali consentono di valorizzare anche le bellezze paesaggistiche e naturali di cui i territori rurali abruzzesi sono ricchi"*.[17]

In tempi recenti il sistema agricolo abruzzese ha fatto registrare, in coerenza con quanto avvenuto livello più generale in Italia, una lieve ripresa. Nelle zone più marginali del Cratere (montane e submontane) l'agricoltura manifesta lenti segni di risveglio in forza delle rilevanti specificità presenti (prodotti tipici, allevamento, trasformazione agro-alimentare) e di una nuova gestione (rinnovo della classe imprenditoriale) più professionale e maggiormente orientata al mercato. Il coinvolgimento dei giovani nel settore agricolo, infatti, è legato alle possibilità di integrare il reddito agricolo con attività complementari a valle della catena alimentare quali: il turismo rurale, l'agriturismo, percorsi alla scoperta delle produzioni di qualità, etc. La componente professionale è sicuramente quella che esprime le maggiori potenzialità per trainare il sistema abruzzese su livelli significativi di competitività sui mercati nazionali ed internazionali.

[16] Unità di dimensione economica. Rappresenta l'unità di base per il calcolo della dimensione economica aziendale. Una Ude corrisponde ad un Reddito lordo standard (Rls) aziendale di 1200 Euro l'anno.
[17] Cfr. Regione Abruzzo *Programma di Sviluppo Rurale 2007/2013* "Andamento del sistema agro-alimentare e forestale regionale." pp 15-20.

### *1.3.5 I rischi naturali e industriali*

Le particolari condizioni geo-pedologiche e la struttura morfologica dei territori del Cratere causano frequenti fenomeni di trasformazione e di rimodellamento dei suoli. Frequenti movimenti franosi interessano sia la fascia pedemontana, a prevalente costituzione argillosa, sia gli spartiacque superficiali costituendo una minaccia per i centri abitati; fenomeni alluvionali interessano la fascia montuosa interna.

Il terremoto del 6 aprile 2010 si unisce al novero degli eventi sismici, a volte intensi e calamitosi, che affiggono il territorio abruzzese conseguenza dell'evoluzione geodinamica del sistema appenninico.

Nell'area del Cratere, la diffusione antropica assai diversificata (alla dispersione insediativa dei comuni interni del Cratere corrisponde una pressione urbanistica ed antropica in prossimità della città capoluogo e nei fondovalle ai margini degli abitati esistenti) e l'erosione degli spazi agricoli, a vantaggio, sopratutto, delle funzioni residenziali e commerciali, contribuiscono a rendere il territorio assai vulnerabile. "L'antropizzazione del territorio, l'urbanizzazione dei fondovalle e le opere di ingegneria idraulica realizzate nel corso del tempo hanno sensibilmente accresciuto la vulnerabilità ed il rischio idraulico"[18].

La programmazione degli interventi a valere sul FAS (PAR Fondo Aree Sottoutilizzate 2007/2013) tiene in debita considerazione le situazioni di rischio idrogeologico; in particolare nel settore *Ambiente e Territorio*, sono stati sottoscritti n. 4 APQ finalizzati alla "Difesa del suolo e della costa", con un investimento finanziario di circa 91 Meuro per 47 interventi finalizzati al ripristino delle condizioni di stabilità in aree ad elevato rischio idrogeologico. Gli accordi (APQ) prevedono la realizzazione di opere prioritarie per la difesa della costa ed il consolidamento di centri abitati che interessano la fascia pedemontana, ed interventi per la salvaguardia di fiumi e della aree alluvionali di fondovalle, particolarmente sensibili per la presenza sia di centri abitati di recente sviluppo, sia di aree industriali ed infrastrutture.

***Conclusioni***

La marginalità sociale ed economica, determinata dalle condizioni geografiche, dalla scarsa presenza di servizi alle popolazioni ed alle attività economiche, ha accentuato i fenomeni di depauperamento sociale e demografico tipici delle aree interne del paese. Fatta eccezione per l'area a ridosso del capoluogo regionale e della Valle Peligna, le dotazioni infrastrutturali ed il livello dei servizi offerti alle imprese ed alle popolazioni rendono scarsamente attrattivo il territorio per gli investimenti a carattere produttivo e rappresentano anche uno dei fattori che determinano il progressivo impoverimento demografico ed il preoccupante fenomeno di invecchiamento della popolazione. Le condizioni di isolamento, se da un lato hanno determinato la marginalità economica e sociale, dall'altro hanno rappresentato un elemento di difesa del territorio e delle sue risorse ambientali. In tale quadro, l'agricoltura, che presenta una struttura piuttosto debole, svolge un importante ruolo di presidio ambientale, sociale e culturale che va salvaguardato e che presenta interessanti potenzialità di sviluppo nell'ottica di una valorizzazione in chiave turistica del territorio[19].

[18] Cfr. Regione Abruzzo, *Programma Operativo Regionale FERS 2007-2013*, pag. 30. Luglio 2009

[19] Cfr. Regione Abruzzo, *Programma di Sviluppo Rurale 2007-2013*, pp.83-84.

| Punti di forza | Punti di debolezza |
|---|---|
| Risorse ambientali e paesaggistiche | Spopolamento e invecchiamento della popolazione |
| Ampia e diversificata offerta di produzioni tipiche di qualità | Inadeguatezza della rete ferroviaria |
| Possibilità di diversificare l'attività agricola con attività turistiche. | Rete stradale intercomunale carente |
| | Sviluppo delle reti infrastrutturali materiali ed immateriali ancora modesto (energia elettrica, sistema idrico integrato, rifiuti, cablaggio a banda larga) |
| | Invecchiamento dell'imprenditoria agricola |
| | Debolezza organizzativa e strutturale delle aziende agricole |
| | Scarsa valorizzazione delle produzioni agroalimentari |
| | Scarsa innovazione di prodotto e di processi produttivi agricoli |

## 1.4 Le dinamiche economiche

### *1.4.1 Lo spazio economico*

Il terremoto del 2009, con i suoi effetti diretti ed indiretti sull'economia locale, ha acuito una situazione congiunturale negativa, che, già a partire dal 2008, si era manifestata attraverso una forte perdita di produttività dell'intero sistema, incidendo negativamente ed indistintamente su tutti i fattori produttivi. Se dal lato occupazionale ciò si è tradotto in un aumento repentino del tasso di disoccupazione, dall'altro gli eventi negativi hanno intensificato alcuni problemi atavici del sistema economico aquilano ed abruzzese, come la bassa produttività delle imprese e dei servizi, spesso legata ad un uso ancora troppo limitato dell'ITC, sia nelle aziende che nella pubblica amministrazione.

Se il quadro congiunturale appena descritto è quello desumibile dalle analisi economiche che interessano l'area aquilana nel suo complesso, occorre sottolineare che l'insieme dei comuni compresi nel Cratere costituisce un mosaico variegato di attitudini e tipologie produttive assai eterogenee, la cui specializzazione è spesso legata a fattori geografici che ne limitano le capacità di integrazione economica, rapidamente decrescente al crescere della distanza dal capoluogo.

Si è già detto che l'area territoriale compresa nel Cratere è costituita da 57 comuni con una popolazione che supera i 140mila abitanti. Se L'Aquila assorbe circa la metà dei residenti totali, il suo ruolo di centro gravitazionale sull'economia circostante è evidente se si considera che la città accoglie circa il 70% delle unita locali attive nel Cratere e l'80% circa degli addetti totali (dati Istat[20]), una preponderanza accentuata dal fatto che alcune comunità sono in realtà molto piccole.

Il sistema produttivo dell'area del Cratere ha una forte componente legata al commercio, all'edilizia e al terziario, anche se sussiste, specialmente nei centri più piccoli, una consistente attività legata all'agricoltura, capace di fornire (si veda paragrafo successivo 1.4.2) prodotti di qualità elevata, riconosciuti e certificati. Negli ultimi anni, in particolare, si segnalano una serie di attività sviluppatesi attorno ad alcune specificità locali (prodotti tipici, allevamento, trasformazione agro-alimentare) oppure al margine di attività tipicamente agricole (turismo rurale, agriturismo, etc.).

Partendo dall'analisi dei dati sul sistema produttivo relativi all'ultimo Censimento Istat ed integrandoli con gli aggiornamenti ed i Rapporti annuali prodotti dalla CCIAA de L'Aquila, appare evidente come, escludendo L'Aquila, i restanti comuni del Cratere abbiano una struttura produttiva di tutto rispetto. Se nel capoluogo emerge una spiccata attitudine al terziario, specialmente quello avanzato (studi professionali, attività immobiliari, informatica, ricerca, etc.), dal punto di vista delle attività più direttamente legate ai servizi alla persona - commercio e strutture dedicate alla ricettività turistica – la quota di unità locali relative al Cratere risulta rispettivamente pari o superiore a quella de L'Aquila ed anche alla media regionale.

All'interno del comparto manifatturiero, che comprende l'11% circa del totale delle unità, prevalgono le industrie alimentari e la fabbricazione e lavorazione dei prodotti in metallo.

In generale, analizzando il numero di unità locali presenti nei 57 comuni del Cratere, il settore più consistente è quello del commercio, dato che circa un quarto delle attività operano in tale settore. Oltre la metà di queste, sono ubicate nel comune de L'Aquila.

La struttura produttiva del comune capoluogo non è molto dissimile da quella del restante territorio, fatta eccezione per la minore presenza di imprese agricole e per la prevalenza, fra le attività manifatturiere, di un certo numero di imprese attive nella fabbricazione di macchine elettriche ed elettroniche, oltre ad una discreta quota legata all'editoria. Negli ultimi decenni la città ha conosciuto un processo di progressiva deindustrializzazione che ha portato a rimescolare il mix delle componenti dello sviluppo. La discesa del peso dell'industria si è accompagnata ad una crescita delle componenti pregiate del terziario.

Il fattore di differenziazione principale con i restanti comuni del Cratere appare, dunque, la presenza di un maggior numero di attività del terziario avanzato (ricerca e sviluppo, informatica e intermediazione monetaria e finanziaria), che nel capoluogo costituiscono il 24% circa delle unità locali presenti, mentre raggiungono appena il 9% nel resto dei comuni. Tale dotazione di servizi si aggiunge alla maggiore concentrazione di attività istituzionali nel capoluogo di regione, in risposta alle esigenze di carattere fondamentale di qualsiasi nucleo sociale (ospedali, scuole, polizia, poste, etc.).

[20] Istat, *Censimento dell'Industria e Servizi*, 2001.

Un discorso a parte merita la presenza dell'Università nel capoluogo, che costituisce ormai il vero motore dell'economia aquilana. Basti pensare che dei circa 27.000 iscritti che conta l'Ateneo, più della metà risultano fuori sede e risiedono più o meno stabilmente in città per la frequenza dei corsi.

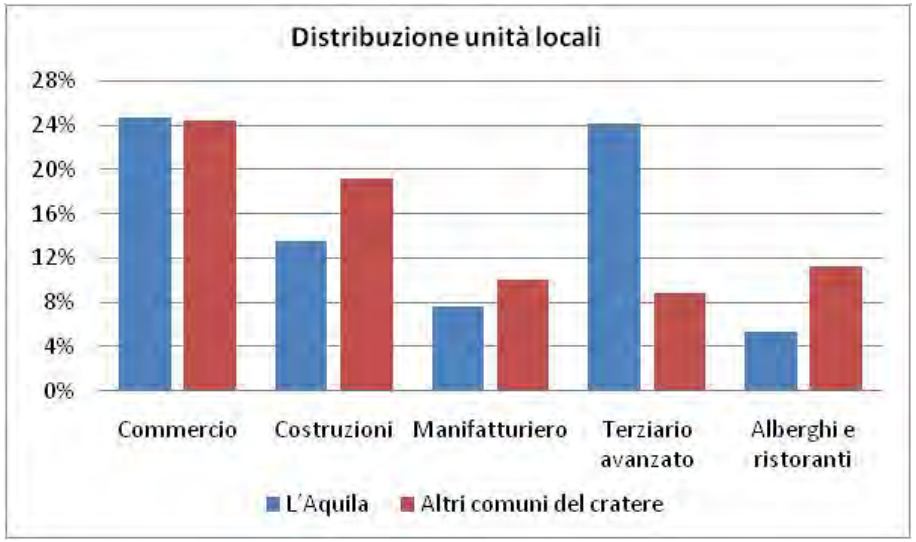



***Figura 20 - Fonte Istat: Censimento Industria e Servizi, 2001***

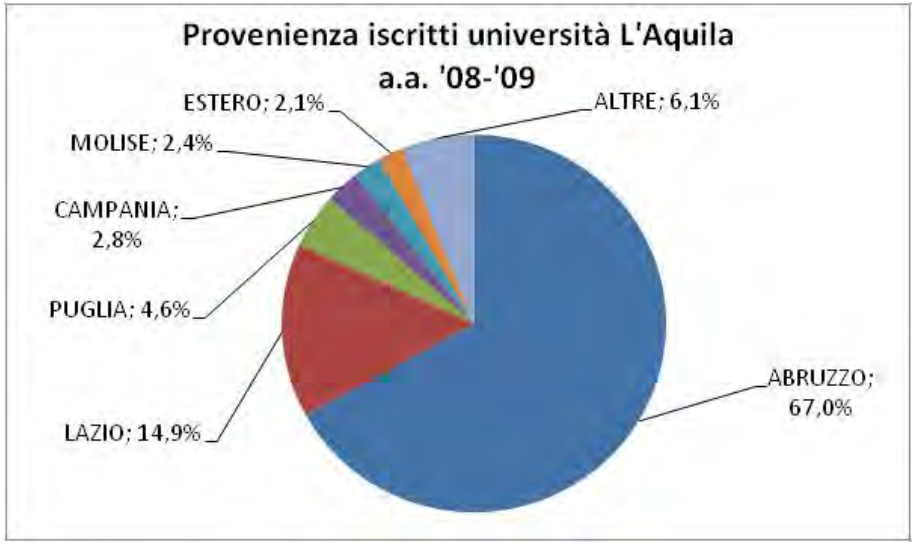



***Figura 21 - Fonte: MIUR (Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca)***

Varie stime sono state elaborate nel corso degli ultimi mesi riguardo al peso economico dell'Università sul sistema economico aquilano. In media, si parla di un volume d'affari generato dagli studenti, considerando quelli "in sede" e "fuori sede", intorno ai 200 milioni di euro.

In tema di dinamiche economiche, infine, non si può non accennare alle misure che le Amministrazioni locali e sovra locali pongono in essere per tentare di sostenere un'economia, quella aquilana, duramente provata dal terremoto. Tra queste, sicuramente la recente approvazione da parte del CIPE (13 maggio) della Zona Franca Urbana (ZFU) estesa a tutto il territorio de L'Aquila.[21] Per i prossimi cinque anni, le nuove attività che si insedieranno nel territorio comunale potranno beneficiare di una fiscalità di vantaggio in termini di contributi per le piccole imprese e di altre importanti misure di sostegno dello sviluppo economico, grazie ad un

[21] Sono forti le pressioni per estendere il perimetro della Zona Franca ad altre aree del Cratere.

fondo pari a 90 milioni di euro appositamente creato. Ciò rappresenta un'opportunità anche in ottica di contrasto alla disoccupazione, fortemente incrementatasi negli ultimi 2 anni in virtù del susseguirsi di eventi negativi.

### *1.4.2 Le produzioni agricole di eccellenza*

Come si è gia avuto modo di affermare nei paragrafi precedenti, nei territori del Cratere il sistema produttivo presenta caratteristiche strutturali ed economiche piuttosto deboli; tuttavia, la presenza di ecotipi locali di pregio permette la lavorazione e la commercializzazione di prodotti di qualità. Queste produzioni ricevono apprezzamenti sul mercato nazionale ed estero per le forti connotazioni di tipicità legate al territorio ed alla tradizione produttiva locale[22].

Nell'area del Cratere, infatti, il panorama delle produzioni con riconoscimento comunitario d'origine e con marchi di qualità è piuttosto consistente, di seguito se ne riporta un breve elenco:

- *il Vitellone Bianco dell'Appennino Centrale* che gode di un riconoscimento IGP;
- lo *Zafferano de L'Aquila* che ha avuto iscrizione definitiva nel registro delle Denominazioni di Origine Protetta nel 2005. Lo zafferano è uno dei prodotti sicuramente più caratteristici delle zone interne (altopiano di Navelli, Caporciano, San Pio delle Camere) che ha nel territorio di Navelli una delle più antiche testimonianze di qualità e tipicità;
- il *tartufo* presente in molte varietà nel comprensorio;
- il *farro* coltivato nella zona di Montereale da centinaia di anni e recentemente introdotto anche in altri comuni della provincia di L'Aquila quali, ad esempio, Caporciano, Barisciano, Castel del Monte, Tornimparte, S. Stefano di Sessanio, nell'area marsicana e nel comprensorio subequano;
- la *lenticchia* prodotta in aree di montagna, alle pendici del Gran Sasso, in terreni situati fra i 1150 e i 1600 m s.l.m, famosa la "Lenticchia di S. Stefano di Sessanio" che viene coltivata esclusivamente nei terreni situati sul territorio dei seguenti comuni: S. Stefano di Sessanio, Calascio, Barisciano, Castelvecchio Calvisio e Castel del Monte;
- il *fagiolo* a pane e a olio: coltivato nella conca del fiume Vera, le cui acque sgorgano alle falde del Gran Sasso, nelle campagne di Paganica (L'Aquila);
- i *ceci* la cui area di coltivazione interessa i comuni ricadenti nell'altopiano di Navelli e nei territori limitrofi, e in misura limitata anche nella Valle Subequana (Acciano);
- il *formaggio pecorino* prodotto in un vasto territorio che si estende dalla zona a Nord-Ovest de L'Aquila (Arischia-Pizzoli) alla zona a Sud (Lucoli – Tornimparte - Altopiano delle Rocche) fino alla zona a Sud-Est (Assergi - Castel del Monte);
- il *miele* prodotto seguendo tutte le fasi della filiera produttiva, dall'allevamento al confezionamento fino alla commercializzazione del prodotto finale;
- la *mortadella di Campotosto*, salume prodotto nel comune di Campotosto e territori ad esso limitrofi;
- i *vini DOC*, le cui aree di coltivazione sono limitate a quei terreni che godono di orientamento adatto ed altitudini non superiori a 500-600 m s.l.m. Prioritariamente è possibile annoverare: il Montepulciano d'Abruzzo DOC - sottozona Terre dei Vestini ed il Trebbiano d'Abruzzo;
- *i vini IGT*, nelle aree del Cratere producono vini a Indicazione Geografica Tipici tra cui: Alto Tirino, colli Aprutini. [23]

Lo sviluppo delle produzioni tipiche e di qualità rappresenta senz'altro un leva competitiva importante, soprattutto in questa fase di crescente e convulsa competizione internazionale, che alimenta nei consumatori incertezza e preoccupazione per la qualità e la sicurezza alimentare.

[22] Cfr. Regione Abruzzo, *Programma di Sviluppo Rurale 2007-2013*, pp 18-20.

[23] Cfr. ARSSA, *Atlante dei prodotti tradizionali d'Abruzzo* http://www.arssa.abruzzo.it/atlanteprodotti/

In termini commerciali le produzioni agroalimentari di qualità abruzzesi soffrono di una scarsa visibilità, conseguenza di specifiche scelte e politiche regionali fino ad oggi poco inclini a farsi spazio sui mercati nazionali ed esteri. L'Abruzzo, infatti, riveste un ruolo subalterno rispetto ad altre regioni italiane più "famose", incapace di affermare sui grandi o piccoli circuiti turistici e produttivi le proprie vocazioni e specificità ambientali, culturali, rurali ed enogastronomiche.

Nella maggior parte dei casi al proliferare delle dominazioni non corrisponde un'offerta produttiva sufficiente, alcune produzioni certificate (DOP o IGP), infatti, non sono presenti in maniera consistente sul mercato. Appare, dunque, necessario sostenere, insieme a strategie di valorizzazione e di commercializzazione dei marchi, l'impiego di tecnologie di produzione commisurate ai potenziali dell'aree interessate.

### *1.4.3 Le altre eccellenze*

Nelle aree del Cratere sono presenti grandi gruppi industriali, nazionali e multinazionali, operanti nei settori: chimico farmaceutico, biotecnologie (Aventis, Dompè, Menarini), elettronica, nanotecnologie (Micron), aerospaziale (Alenia, Telespazio), HI-TECH, difesa (Marconi).

Nella provincia del L'Aquila gli addetti che operano nel settore dell'HI-Tech sono pari al 34% del totale degli addetti impegnati nel settore industriale (in Italia il 7,2% e nel sud il 6.9%).

Il sistema dell'istruzione e della formazione regionale produce una forza lavoro qualificata e adeguata: in particolare la provincia aquilana ospita facoltà universitarie di indirizzo scientifico di buona qualità, laboratori di ricerca e centri di alta formazione (Guglielmo Reiss Romoli e Accademia dell'Immagine), contribuendo a rendere l'area del Cratere un territorio di eccellenza nel campo della conoscenza e della innovazione (R&S).

All'interno dell'albo dei laboratori del MIUR (Ministero dell'Istruzione, dell'Università e Ricerca) risultano attivi 71 laboratori di cui 50 con sede nella provincia de L'Aquila. Di questi, 44 laboratori afferiscono alla struttura universitari (Dipartimenti delle facoltà di Medicina, Farmacia ed Ingegneria), i restanti 6 fanno capo a investitori privati o consorzi pubblico-privati.

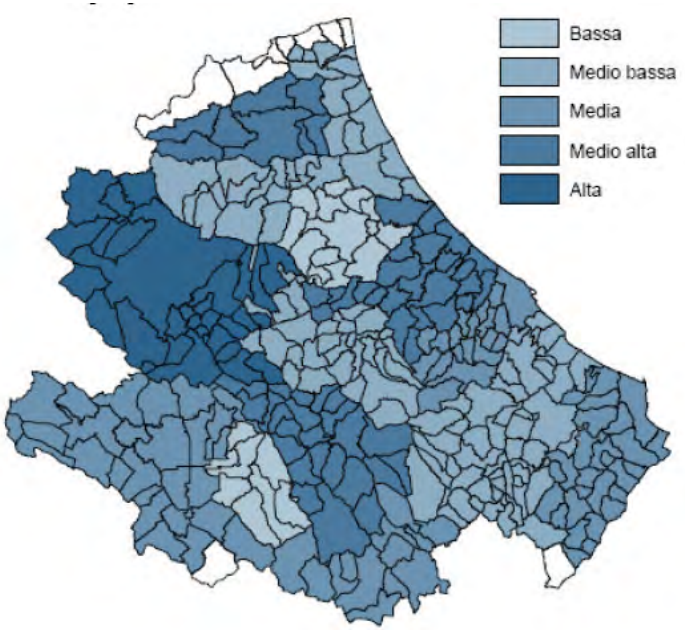



***Figura 22 - densità di popolazione con elevato livello di istruzione (fonte ISTAT)***

Di seguito si riporta un descrizione dei principali centri di ricerca/laboratori che gravitano intorno al polo tecnologico aquilano e dei relativi ambiti di competenza:

- **Consorzio Parco Scientifico E Tecnologico D'abruzzo** (L'Aquila) effettua servizi di ricerca e sviluppo tecnologico applicati ai sistemi di produzione. Il Parco è un consorzio misto pubblico-privato collegato ad università e centri di ricerca di livello nazionale ed europeo. Tra i principali obiettivi del parco si possono annoverare: l'inserimento del sistema produttivo regionale nel mercato globale aperto alla diffusione delle tecnologie e delle conoscenze; la creazione di un sistema integrato tra formazione, ricerca e innovazione; la collaborazione tra imprese, università, centri di ricerca e sistema finanziario. Il Parco promuove diversi progetti che vanno dalla ricerca pura (come il "Progetto Idrogeno" che si propone di sviluppare una tecnologia innovativa di produzione dell'idrogeno), alla valorizzazione del capitale umano all'interno di imprese innovative (progetto "Giovani-

Innovazione: Rete immateriale per lo sviluppo ed il trasferimento tecnologico in PMI abruzzesi" promosso dal Ministero del Lavoro)

- il **Centro di Ricerche Dompè S.P.A** (L'Aquila) che effettua dal 1993 attività di ricerca e sviluppo in campo farmaceutico principalmente nelle aree terapeutiche di immunologia/trapianti e in oncologia per le patologie dell'apparato respiratorio e osteoarticolare;

- **CNX SpA** (L'Aquila) centro di ricerca della Siemens (con oltre 250 ricercatori) attualmente in una fase assai incerta a causa di piani di ristrutturazione industriale;

- **Consorzio Biolaq** (L'Aquila), la cui attività di ricerca è finalizzata allo sviluppo scientifico e tecnologico nei settori delle biotecnologie applicate alla salute dell'uomo;

- **Consorzio CREO** (Centro Ricerche Elettro Ottiche) (L'Aquila), la cui attività di ricerca opera nel settore elettro ottico;

- **CRAB Consorzio di Ricerche Applicate alla Biotecnologia** (Avezzano, L'Aquila). Fondato nel 1984 il consorzio effettua servizi di sviluppo e ottimizzazione di processi e prodotti biotecnologici, analisi chimiche e microbiologiche. Il CRAB inoltre è impegnato nella fornitura di servizi di expertise alle imprese, attività di trasferimento di know-how e attività di formazione.

- **G&A engineering** (Oricola, L'Aquila) è un'azienda leader nella microelettronica per impiego spaziale. La struttura aziendale comprende due dipartimenti: uno di ricerca e l'altro industriale. Il dipartimento ricerca è un centro di ricerca hi-tech certificato che opera esclusivamente nel settore spaziale.

Il sistema imprenditoriale delle aree del Cratere mostra una certa diversificazione dello sviluppo, legata alla differenti dinamiche d'impresa e del livello - medio o alto - di innovazione tecnologica dei rispettivi ambiti industriali.

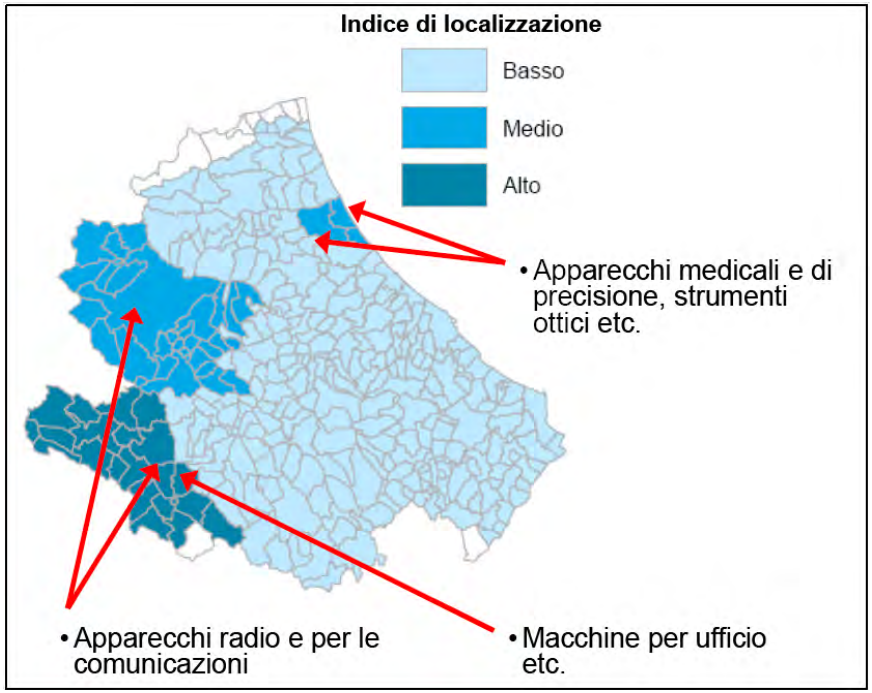



***Figura 23 - Polarizzazione high-tech nei settori ad elevato contenuto tecnologico (fonte elaborazione Unioncamenre tratti dal PRS)***

In generale, le zone più interne, rimaste tradizionalmente escluse dal processo di industrializzazione, presentano un basso grado di integrazione e di interazione tra sottosistemi locali a causa dell'isolamento derivante dalla struttura morfologica del territorio ed al basso grado di accessibilità ai principali poli produttivi.

Le zone della Valle Peligna e dall'Aquila stanno vivendo fasi di crisi produttiva e occupazionale, anche a causa del disinvestimento da parte dei grandi gruppi dell'elettronica.

La propensione all'innovazione delle grandi imprese è stimolata più dalla necessità di competere sui mercati nazionali ed internazionali che da reali spinte endogene.

*"Il dualismo che caratterizza la struttura produttiva regionale non favorisce la diffusione delle innovazioni. I medio-grandi stabilimenti di*

*imprese non locali operanti in settori oligopolistici e ad elevato contenuto di conoscenza (imprese cosiddette R&D-based in settori basati sulle conoscenze scientifiche, sulle economie di scala o in settori emergenti) compiono sforzi finanziari, di investimento e di impiego del capitale in attività di ricerca e sviluppo, spesso solo parzialmente capitalizzati e trasformati in vantaggi competitivi, che restano intra muros, e si riflettono solo in minima parte sia in domanda di ricerca ed innovazione esternalizzata verso le Università e i centri di ricerca regionali, sia, visto il basso grado di interrelazione che presentano con le altre attività sul territorio, in diffusione dell'innovazione al resto dell'apparato produttivo, se non in alcuni suoi limitati segmenti".*[24]

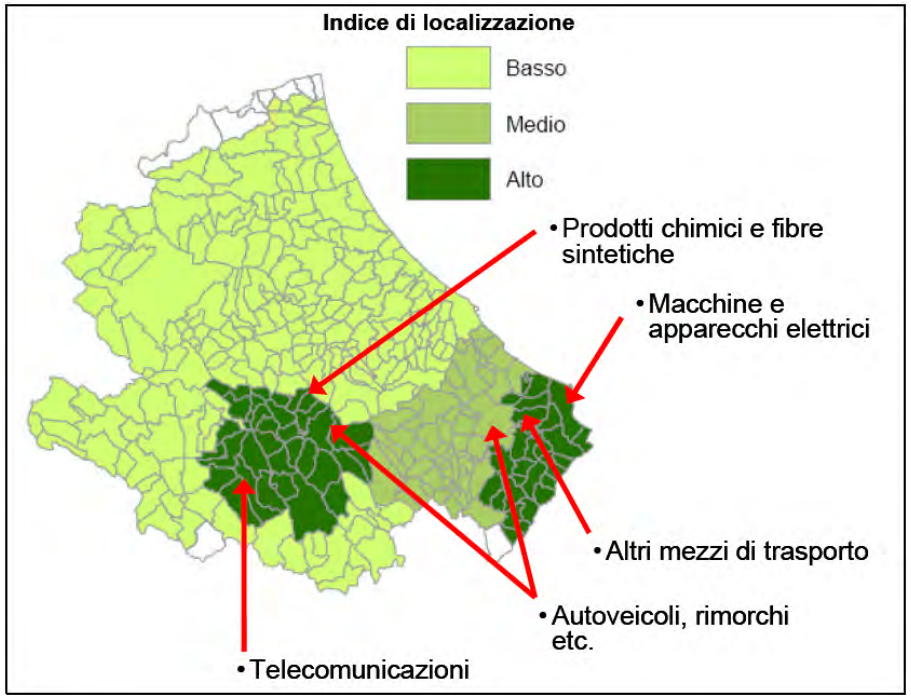



***Figura 24 - Polarizzazione high-tech nei settori a medio contenuto tecnologico (fonte elaborazione Unioncamenre tratti dal PRS)***

***Conclusioni***

Il primo dei tre pilastri individuati dal Piano Regionale di Sviluppo per la crescita della regione è l'innalzamento dei livelli di *competitività* dei sistemi produttivi locali cui seguono: la *multipolarità e l'integrazione tra settori e territori* e la *coesione sociale.* "La competitività è un obiettivo in sé, che motiva la società al cambiamento, spinge alla modernizzazione dei rapporti economici, impone principi e criteri di selezione sociale basati sull

[24] Cfr. Regione Abruzzo *Programma Operativo Regionale FERS 2007-2013*, pp. 10-11. Luglio 2009.

merito, le capacità, la responsabilità ed il rischio". [25]

La stagnazione del sistema economico dei territori del Cratere è dovuta da una parte ai forti divari di produttività *inter* ed *intra* settoriali legati all'isolamento fisico ed al basso grado di accessibilità di alcuni territori, dall'altra ad una struttura economica caratterizzata dalla presenza di segmentazioni dualistiche (PMI impegnate nei settori tradizionali ad imprenditorialità endogena, e quello dei medio-grandi stabilimenti di imprese non locali operanti nei settori a medio-alta tecnologia).

La crescita di competitività delle aree del Cratere richiede ingenti investimenti finalizzati prioritariamente a migliorare l'accessibilità dei territori interni e a organizzare i servizi logistici, gli snodi intermodali, i servizi portuali, le telecomunicazioni. Questi investimenti sono una condizione necessaria per mantenere ed attirare imprese esportatrici che hanno bisogno di movimentare ingenti volumi di merci in tempi brevi e con costi competitivi. Di seguito si riporta un elenco di azioni finalizzate al recupero di produttività dei sistemi economici del Cratere ed alla loro crescita competitiva:

- trasferimento di occupati dalle unità produttive tradizionali verso i settori più dinamici del sistema economico (turismo, produzioni di qualità, etc.);

- potenziamento e miglioramento delle infrastrutture e dei servizi a valle dei processi produttivi (logistica, servizi pubblici, armatura urbana, trasporti, etc.);

- diffusione di tecnologie "critiche", trasversali ai diversi settori produttivi, capaci di generare effetti di traboccamento dai poli di sviluppo verso le unità locali medio piccole;

- sostegno alla creazione di reti regionali ed internazionali di scambio in grado di accrescere la competitività delle filiere e dei distretti locali;

- introduzione di metodi di controllo e di valutazione, obbligo di risultato capaci di innalzare l'efficienza dei servizi e della spesa.

La presenza di Università e centri di ricerca sul territorio del Cratere sviluppa un ampio bacino di risorse umane, soprattutto giovani con elevati livelli di istruzione. Risorse qualificate e di profili professionali dotati di conoscenze tecnologiche, scientifiche e tecniche rappresentano un elemento di attrazione di investimenti sia privati che pubblici. E' però fondamentale individuare azioni tese a trattenere tali professionalità, mediante l'attivazione di sinergie tra l'Università e le imprese che operano sul territorio.

Il settore agroalimentare nell'area del Cratere è caratterizzato dalla presenza di industrie di trasformazione di notevole rilevanza e potenzialmente in grado di trascinare lo sviluppo del settore agricolo. Tuttavia la scarsa propensione all'associazionismo tra i produttori non consente il miglioramento dell'organizzazione della produzione e dei processi di commercializzazione. Il sistema delle imprese risulta polverizzato. Gli elementi caratterizzanti sono l'insufficienza di connessioni con le fasi produttive a valle (industria di trasformazione) e la mancanza di connessioni a rete tra le imprese che consentirebbero una riduzione dei costi. Inoltre, l'assenza di connessioni con il settore della ricerca e dello sviluppo (R&S) presso i numerosi centri di ricerca applicata non conducono all'innovazione ed il miglioramento della qualità delle produzioni.

[25] Cfr *Piano di Sviluppo Regionale Abruzzo 2013*. Pag. 10. Bozza Giugno 2008.

| Punti di forza | Punti di debolezza |
|---|---|
| Posizione strategica nelle direttrici di sviluppo dello spazio euro-mediterraneo | Consistenti danni al patrimonio edilizio pubblico privato, artistico architettonico nonché alle attività produttive causati dal Sisma |
| Prossimità con le aree metropolitane di Roma e di Napoli | Flessione del Prodotto Interno Lordo locale dovuto al Sisma e alla crisi economica |
| Presenza di medie e grandi imprese di qualità nei settori high tech | Scarsa disponibilità di investimenti privati nel campo della R&S |
| Presenza di università e centri di ricerca | Bassi livelli di spesa per l'innovazione nel settore manifatturiero |
| Ampio bacino di risorse umane, soprattutto giovani con elevati livelli di istruzione | Bassa diffusione delle tecnologie dell'ITC |
| Comparto turistico ancora da valorizzare e sviluppare | Numero ridotto di brevetti depositati all'EPO |
| | Basso trasferimento di Know how alle piccole e medie imprese per le rispettive applicazioni. |

| Punti di forza | Punti di debolezza |
|---|---|
| | Forte polverizzazione e limitata capacità di fare rete delle PMI |
| | Inadeguatezza del sistema dei servizi alle imprese |

## 1.5 Il turismo

Il settore turistico riveste un ruolo di primo piano nell'economia abruzzese. In controtendenza regionale e, a dispetto del ricco patrimonio che caratterizza il suo territorio, la provincia de L'Aquila ha una capacità di attrarre turisti limitata.

Sebbene il 2006 (indagine ISTAT) ha registrato un aumento dei flussi turistici (gli arrivi nel complesso degli esercizi ricettivi della provincia de L'Aquila sono risultati pari a 464.034, il 4,6% in più rispetto al 2005, e le presenze sono state 1.496.633, superiori dell'1,1% rispetto all'anno precedente), il 2007 registra un ulteriore decremento registrando 1.198.061 presenze.

In termini di attrattività turistica estera le rilevazioni statistiche indicano un dato notevolmente al di sotto della media regionale; a titolo di esempio: le presenze straniere nella provincia de L'Aquila rappresentano solo il 7,3% degli arrivi totali contro l'11,7% dell'Abruzzo ed il 44,3% dell'Italia registrando una riduzione della permanenza media dei turisti che passa da 3,3 a 3,2 giorni in media (2006).

In rapporto alla popolazione la provincia de L'Aquila registra una rilevante presenza di unità locali che operano in attività collegate al turismo. Come già accennato nei paragrafi precedenti ( paragrafo 1.3.4.) in questa area, si assiste alla nascita di nuove forme di imprenditoria turistica che si sviluppano a margine di attività tipicamente agricole (turismo rurale, agriturismo) e si integrano con le forme più tradizionali di turismo (montano, culturale, naturalistico, etc.).[26]

I flussi turistici investono il territorio della provincia aquilana lungo le seguenti direttrici di percorrenza:

- dai grandi bacini del Lazio attraverso il sistema autostradale esistente;
- dall'Umbria attraverso le comunicazioni verso L'Aquila;
- dal basso Lazio e dalla Campania attraverso le direttrici che da Sora conducono alla Val Roveto e ad Avezzano;
- dal Molise e dalla Basilicata attraverso la "Porta dei Parchi" costituita da Castel di Sangro.

### *1.5.1 Caratteristiche dell'offerta*

In Abruzzo l'offerta ricettiva non sembra essere inferiore rispetto al resto del Paese ed a contesti di più vecchia tradizione turistica, sia dal punto di vista della dimensione che della qualità delle strutture presenti nella regione (in particolare, di quelle alberghiere)[27].

Prendendo la media regionale come termine di paragone, l'indicatore relativo al comprensorio aquilano, riferito al totale delle unità locali, appare però sensibilmente più basso (90 imprese ogni mille abitanti a fronte delle 114 di tutto l'Abruzzo). Tuttavia, nell'ultimo decennio l'Aquila è l'unica tra le province abruzzesi a registrare un *tasso di funzione turistica* (numero di posti letto per mille residenti) in crescita (che presenta un valore di 61,1).

Sotto il profilo tipologico, si registra uno sbilanciamento della distribuzione dell'offerta verso le strutture extralberghiere (57% contro 43%); tra queste è osservabile la sovrabbondanza di strutture basilari, come i campeggi a scapito dei segmenti turistici maggiormente in espansione quali *bed and breakfast*, *country house*, agriturismi, etc.[28]

Dal punto di vista territoriale, la concentrazione dell'offerta in alcune aree corrisponde all'orientamento prevalente della domanda che risulta ancora sbilanciata verso le tipologie tradizionali di fruizione (montano estivo e montano invernale) e con forti caratteristiche di stagionalità.

[26] Cfr Provincia de L'Aquila *Progetto Integrato Territoriale Ambito dell'Aquila*. *La memoria del futuro nell'Abruzzo aquilano*. 30 settembre 2008.

[27] Nel complesso regionale, il settore conta 6.408 imprese attive, 1.387 strutture ricettive (alberghiere ed extra-alberghiere) per un totale di quasi 95mila posti letto. Il tasso di funzione turistica che ne risulta (numero di posti letto per mille residenti), in Abruzzo era al 2001 di 74,0, superiore sia alla media nazionale (69,4) che a quella del Mezzogiorno (46,2).

[28] Cfr. Regione Abruzzo, *Piano Regionale di Sviluppo 2007-2013*

Come descritto nel Progetto Integrato Territoriale, in termini di organizzazione del territorio e di servizi per l'accoglienza turistico ricettiva il territorio aquilano può essere distinto in tre aree:

**La montagna.** Il turismo montano invernale ed estivo, si concentra nel versante aquilano del Parco del Gran Sasso e Monti della Laga. Un ruolo primario nell'economia del settore è svolto dagli impianti sciistici di Campo Imperatore; un'altra area d'interesse per il turismo invernale è quella dell'altipiano delle Rocche, con i Comuni di Rocca di Mezzo, Rocca di Cambio ed Ovindoli. Più in dettaglio i comprensori sciistici ubicati nella provincia de L'Aquila sono:

- Gran Sasso-Campo Imperatore;
- Campo Felice (Rocca di Cambioi)
- Ovindoli-Monte Magnola;
- Tagliacozzo-Marsia;
- Pescasseroli;
- Scanno;
- Passo Godi;
- Roccaraso - Rivisondoli - Barrea;
- Campo di Giove;
- Passo San Leonardo;
- Monna Rosa;
- Pescocostanzo.

**Il capoluogo ed il suo circondario.** Negli ultimi anni la città de L'Aquila ed i comuni circostanti sono stati mete di turismo culturale e religioso, sebbene risultano essere ancora poco valorizzati.

**Le aree dei Parchi e di prossimità.** Questa area gode delle più alte potenzialità in termini di offerta turistica raccogliendo nel suo territorio le principali risorse legate all'ambiente, a sistema dei parchi, alla cultura, alla gastronomia, all'artigianato. Il turismo dei parchi costituisce circa il 30% degli arrivi, a fronte soltanto del 21% delle presenze, a conferma del suo carattere *poco residenziale* e per ora più legato a visite brevi di turisti locali o provenienti dai bacini turistici delle grandi aree metropolitane di Roma e Napoli.

### *1.5.2 Le dinamiche della domanda*

L'analisi del domanda turistica nazionale e di quella estera degli ultimi dieci anni evidenzia che l'Abruzzo è una regione rinomata all'interno dei confini nazionali e poco conosciuta fuori dal sistema Paese. Le località più note sono i quattro capoluoghi di provincia insieme al Parco Nazionale dell'Abruzzo, la forte caratterizzazione del territorio al di fuori delle mete abituali resta pressoché sconosciuta.

Nell'immaginario collettivo estero (in particolar modo da Germania, Regno Unito e Paesi Bassi), alla regione Abruzzo si abbina l'idea di un turismo ambientale e naturalistico e la percezione della sicurezza sociale. La popolazione inglese e tedesca abbina il nome della regione all'idea della vacanza balneare e/o enogastronomica.

Nonostante l'offerta turistica abruzzese disponga di un patrimonio architettonico, artistico culturale significativo, difficilmente il territorio è abbinato all'idea di vacanza culturale; mentre aumenta la percentuale di stranieri che privilegia il territorio abruzzese per vacanze neve o per vacanze benessere-relax in campagna e in agriturismo. Le presenze straniere aumentano comunque dell'1% mentre le presenze nazionali solo dello 0,6% (dati ISTAT 2006).

In rapporto alla densità demografica nella provincia de L'Aquila la presenza di visitatori registra un dato rilevante 151,9 ogni 100 abitanti, a fronte dei 157,3 in Italia e soltanto 120,5 dell'Abruzzo.

Il dato aggiornato ai tempi recenti registra una crescita delle presenze turistiche sia negli esercizi alberghieri che negli esercizi complementari. Le strutture alberghiere sono le più ambite sia dalla clientela italiana che da quella straniera e registrano percentuali di gradimento pari rispettivamente al 90,8% e al 86,5%. La tabella che segue evidenzia il movimento turistico in ambito provinciale nel periodo 2004-2006:

| ANNI | ITALIANI | | STRANIERI | | | TOTALE | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Arrivi | Presenze | | Arrivi | Presenze | Arrivi | Presenze |
| **ESERCIZI ALBERGHIERI** | | | | | | | |
| 2004 | 355.142 | 1.182.552 | | 28.613 | 101.393 | 383.755 | 1.283.945 |
| 2005 | 378.943 | 1.250.980 | | 29.236 | 92.914 | 408.179 | 1.343.894 |
| 2006 | 392.653 | 1.262.282 | | 29.752 | 92.457 | 422.405 | 1.354.739 |
| **ESERCIZI EXTRALBERGHIERI** | | | | | | | |
| 2004 | 23.860 | 111.671 | | 2.971 | 10.902 | 26.831 | 122.573 |
| 2005 | 32.500 | 129.810 | | 4.028 | 12.819 | 36.528 | 142.629 |
| 2006 | 37.386 | 127.484 | | 4.243 | 14.410 | 41.629 | 141.894 |
| **TOTALE ESERCIZI** | | | | | | | |
| 2004 | 379.002 | 1.294.223 | | 31.584 | 112.295 | 410.586 | 1.406.518 |
| 2005 | 411.443 | 1.380.790 | | 33.264 | 105.733 | 444.707 | 1.486.523 |
| 2006 | 430.039 | 1.389.766 | | 33.995 | 106.867 | 464.034 | 1.496.633 |

***Conclusioni***

L'offerta turistica dei territori del Cratere si avvale di grandi potenzialità di crescita e di sviluppo del comparto, ma registra una carenza di coordinamento e partecipazione degli attori locali ed istituzionali che operano sul territorio. Le iniziative di promozione e, più in generale, di sviluppo strategico del settore turistico perdono di efficacia e di sistematicità. La creazione di filiere turistiche integrate può sollecitare nuovi sistemi di relazione di tipo produttivo, ma anche di tipo informativo-consultivo-strategico, tra soggetti pubblici e imprenditori privati.

Occorre ripensare l'ambito territoriale del Cratere come un unico distretto turistico-culturale ("Città–territorio") in cui organizzare persone e cose in modo nuovo, attraverso programmi capaci di delineare sistemi di offerta locale integrati, di stimolare le economie interne e di migliorare la qualità del prodotto/servizio.

Una criticità da superare è sicuramente rappresentata dall'accessibilità alle principali mete turistiche, soprattutto montane. Ad una maglia viaria principale di buona efficienza, infatti, si contrappone nei territori del Cratere un sistema viario locale in cui si registrano ancora dei nodi di impedenza nelle reti, che, nella maggioranza dei casi, riguardano la rete viaria di adduzione agli assi di collegamento autostradale e a scorrimento veloce, ma soprattutto i collegamenti trasversali e pedemontani.

Questa condizione determina nei periodi di maggiore pressione turistica lunghi tempi di percorrenza. Ne sono penalizzati fortemente i comuni di montagna, i quali, anche se prossimi alle principali località sciistiche, hanno difficoltà a stabilire con i grandi flussi un sistema virtuoso di relazione.

La difficoltà dei collegamenti ha infatti rappresentato la concausa al proliferare del fenomeno delle case per vacanze sui territori a più elevata vocazione e dotati di migliori condizioni di accessibilità. Sono peggiorati i servizi elementari disponibili ed offerti ad una popolazione numericamente non stabile e sottoposta a profonde alterazioni nel corso dell'anno.

La domanda di nuova urbanizzazione costituisce il risultato più nefasto dell'intero processo di sviluppo turistico della montagna abruzzese, "prendendo forme di vera e propria compromissione dell'ambiente

naturale, delle risorse paesaggistiche e delle identità culturali delle località investite dal fenomeno".[29]

| **Punti di forza** | **Punti di debolezza** |
|---|---|
| Favorevole posizione geografica (a ridosso delle due concentrazioni metropolitane di Roma e Napoli, nonché sulla direttrice principale di attraversamento della penisola) | Difficoltà dei collegamenti delle aree montane |
| Presenza diffusa di un ricco patrimonio | Carenza di una cultura manageriale nell'offerta dei servizi culturali |
| Forte caratterizzazione intrinseca del territorio per:<br>• componenti naturalistiche (parchi);<br>• componenti architettoniche ed artistiche (borghi, chiese, strutture fortificate, ecc) | Difficoltà ad elaborare strategie complessive a carattere economico di tutela, conservazione, gestione e valorizzazione |
| Qualità ambientale | Debole integrazione e collegamento tra cultura e settori connessi |
| Crescita della domanda di fruizione di risorse ambientali naturali e storiche di tipo rurale sia a livello nazionale | Distruzione di centri storici e borghi di pregio architettonico |
| che internazionale | |

[29] Cfr. Provincia de L'Aquila, *PianoTerritoriale Coordinamento Provinciale,* pag 117.

## 1.6 Le reti di trasporto

### *1.6.1 Le connessioni di livello sopranazionale*

Il comprensorio dei comuni del Cratere occupa una porzione di territorio di raccordo tra le aree costiere e le zone interne della regione.

Sul piano delle connessioni di livello sopranazionale l'area del Cratere costituisce una risorsa strategica da sviluppare ed integrare con il Sistema Nazionale Integrato Trasporti[30] e con le reti TEN[31] concorrendo a realizzare il collegamento delle due trasversali tirrenica ed adriatica.

Il Cratere, dunque, può assumere un ruolo centrale ed altamente competitivo nella strutturazione in Abruzzo di una Piattaforma Territoriale Strategica[32] in grado di offrire una risposta alle politiche ed agli indirizzi comunitari in materia di trasporti.

L'area del Cratere si sviluppa all'interno del Sistema Integrato Trasversale (SIT) che collega via terra i poli di Roma, Napoli e Pescara-Chieti-Ortona, come definito all'interno dello Studio di Fattibilità per l'integrazione tra il Corridoio Adriatico e le trasversali Adriatico-Tirreniche redatto nell'ambito dell'APQ 11[33].

[30] Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti, previsto dal Piano Generale dei Trasporti, rappresenta l'insieme delle infrastrutture di trasporto di rilevanza nazionale sulle quali si svolgono servizi di livello nazionale

[31] La rete TEN (*Trans European Network*) è un programma d'iniziativa comunitaria che riguarda il trasporto combinato, la rete ferroviaria, la rete stradale, gli aeroporti, le vie navigabili e lo sviluppo dei corridoi transeuropei.

[32] Cfr. Regione Abruzzo, *Studio di Fattibilità per la realizzazione di una Piattaforma Territoriale Strategica* 2006.

[33] Studio di Fattibilità per l'integrazione tra il Corridoio Adriatico e le trasversali Adriatico-Tirreniche, redatto nell'ambito dell'APQ 11 che ha individuato un Sistema logistico Integrato Trasversale (SIT). Il Sistema Integrato Trasversale (SIT) collega

Il Corridoio Adriatico rappresenta una direttrice strutturale nel sistema di relazioni fra l'Europa comunitaria ed il Magreb, il Mediterraneo Orientale ed il Mar Nero; i territori del Cratere sono, dunque, chiamati a integrare le proprie azioni pianificatorie con le scelte programmatiche che interessano il Corridoio Adriatico.

### *1.6.2 La rete stradale e autostradale*

"*La dotazione infrastrutturale della rete dei trasporti esistente nella Regione Abruzzo, misurata a livello nazionale tramite l'indice sintetico di sviluppo, è la più sviluppata del centro-meridione. Una indagine dell'Istituto G. Tagliacarne pone l'Abruzzo in posizioni alte nella graduatoria a livello nazionale sul grado di dotazione di infrastrutture, soprattutto per la dotazione stradale. I nodi di impedenza nelle reti ancora esistenti riguardano nella maggioranza dei casi la rete viaria di adduzione agli assi di collegamento autostradale e a scorrimento veloce ed i collegamenti trasversali e pedemontani che interessano le zone interne".*[34]

L'area del Cratere è attraversata da un sistema viario particolarmente articolato in ragione delle difficili ed impervie caratteristiche orografiche del territorio.

Le principali direttrici infrastrutturali stradali sono costituite:

- in direzione Est – Ovest dalle autostrade A24 – A25. (Autostrada A24: Roma - L'Aquila – Teramo, gestita dalla "Strada dei Parchi" sulla quale si innesta l'A25 Torano – Pescara che collega il capoluogo abruzzese con la città di Pescara); dalla SS 17, nonché dalla Tiburtina Valeria (SR, ex SS 5),

- in direzione Nord – Sud dalla pedecollinare Abruzzo – Marche (SS 81) e l'appenninica abruzzese – appulo – sannitica (ex SS 260, SR 17).

Rivestono caratteristiche di particolare complessità alcune ex statali di montagna che percorrono l'Appennino in quota, quali la SR ex SS 80 del Gran Sasso, la SR ex SS17bis per Assergi, la SR ex SS 5bis dell'Altipiano delle Rocche.

Alla rete principale stradale appena descritta si innesta una fitta rete locale, prevalentemente provinciale, che costituisce il tessuto viario connettivo di collegamento del territorio regionale urbanizzato ed agricolo.[35]

La programmazione regionale prevede integrazioni funzionali all'armatura stradale esistente, rimandando in particolare al PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) il quale indica sull'area del Cratere un potenziamento dalla trasversale Nord-Ovest/ Sud-Est della "Strada dei Parchi" che collega Amatrice e Castel di Sangro, riaggregando in modo efficace il sistema delle diverse vallate in cui la morfologia dell'Appennino ripartisce la realtà aquilana.[36]

Il Piano Regionale di Sviluppo favorisce i territori montani penalizzati dal "vincolo di isolamento" tenendo conto di tale limite strutturale nella pianificazione e nella relativa selezione degli interventi privilegiando l'infrastrutturazione "minore" o complementare finalizzata anche a ridurre i gravi livelli d'incidentalità registrati.

Nel settore del **trasporto merci**, i vincoli geomorfologici del territorio favoriscono l'affermazione del vettore gommato: gli assi portanti, infatti, consentono un agevole collegamento con la Capitale e con le aree metropolitane di Chieti e di Pescara, assicurando la mobilità interna alla regione tra capoluoghi provinciali.

---

via terra i poli di Roma, Napoli e Pescara-Chieti-Ortona, integrando attività produttive, infrastrutture, servizi alla mobilità ed alla logistica, ed utilizzando in modo sinergico tutte le opportunità presenti sul territorio. Il sistema logistico integrato SIT di collegamento tra i due mari, complementare e competitivo rispetto agli assi Roma- Ancona e Napoli-Foggia/Bari (ed a livello interregionale all'asse Napoli-Termoli), congiunge via terra i porti tirrenici di Civitavecchia e Napoli con il porto di Ortona e quindi con il Porto di Ploce; da qui il Corridoio pan-europeo 5 assicurerebbe il collegamento verso Sarajevo e Budapest.

[34] Cfr. CRESME, *Turismo in Abruzzo*, pag.166.

[35] Cfr. Regione Abruzzo *Piano Integrato Regionale dei Trasporti*. Report n°2, pp.20-22. 2004.

[36] Cfr. Regione Abruzzo, *Piano di Sviluppo Regionale 2013*, pp.58. bozza giugno 2008.

Il trasporto delle merci in Abruzzo è più sbilanciato verso la modalità su gomma che nel resto d'Italia: quasi il 98% delle merci viene movimentato su strada. Il livello di uso della ferrovia per il trasporto delle merci è inferiore a quello di 10 anni fa, nonostante gli investimenti realizzati per il miglioramento delle dotazioni tecnologiche e la velocizzazione delle linee (che tuttavia hanno interessato solo la linea adriatica)[37].

### *1.6.3 La rete ferroviaria*

La rete ferroviaria che attraversa i territori del Cratere è costituita da una sola linea (binario semplice) non elettrificata che collega, con poche corse al giorno, la città de L'Aquila con Terni e Sulmona.

La linea L'Aquila – Sulmona, in gestione alla Rete Ferroviaria Italiana RFI, ha velocità di: 90 Km/h, potenzialità di: 30 treni al giorno ed impegno di: 24 treni passeggeri e 1 treno merci.

Le criticità di questo ramo riguardano prioritariamente la non completa elettrificazione della rete, l'obsolescenza dei tracciati, gli elevati tempi di percorrenza che penalizzano principalmente il trasporto delle merci e la commercializzazione delle produzioni locali.

La direttrice longitudinale Terni-L'Aquila-Castel di Sangro intercetta la linea a binario semplice elettrificato Pescara – Roma. Questo tratto presenta una velocità massima di. 140 Km/h, una capacità giornaliera di: 70 treni, ed un impegno giornaliero massimo di: 56 treni (nella tratta Chieti – Pescara) di cui due treni merci.

Nel Comune dell'Aquila oltre alla fermata del capoluogo ricadono le stazioni di Sassa-Tornimparte e di Paganica, che si trovano rispettivamente all'estremità ovest ed est del comune.

Complessivamente la rete ferroviaria serve la città de L'Aquila e i comuni della prima corona con 8 fermate, di cui 3 nel comune di Scoppito e 2 nel comune di San Demetrio ne' Vestini.

| Comune | Fermate |
|---|---|
| L'Aquila | 3 |
| Scoppito | 3 |
| Barisciano | 0 |
| Fossa | 0 |
| Poggio Picenze | 0 |
| San Demetrio ne' Vestini | 2 |
| Sant'Eusanio Forconese | 0 |
| Villa Sant'Angelo | 0 |
| Totale | 8 |

***Figura 25- Fermate ferroviarie che ricadono nell'Hinterland de L'Aquila***

La programmazione regionale attribuisce importanza strategica e priorità d'intervento al potenziamento della collegamenti ferroviari, "(…) il potenziamento e la valorizzazione dei principali nodi di collegamento internazionali presenti sul territorio regionale (Interporto della Val Pescara, Aeroporto d'Abruzzo, Porto di Pescara e Porto di Ortona) necessitano di un adeguato raccordo alla rete ferroviaria nazionale.

[37] Cfr. Regione Abruzzo Programma Operativo Regionale FERS 2007-2013, pag 32. Luglio 2009

Centrali pertanto risultano le seguenti azioni:

- potenziamento del collegamento ferroviario est – ovest (Roma-Pescara) attraverso la valorizzazione dell'opportunità di individuare un nodo per l'interscambio tra l'Abruzzo ed il Lazio,

- miglioramento della infrastruttura ferroviaria regionale nei tratti a più intensa utilizzazione, costituiti dai terminali est (Sulmona – Pescara) e Ovest (Avezzano – Roma);

- potenziamento del collegamento merci tra l'Interporto e il Porto di Ortona.[38]

***Figura 26- Linee di desiderio da e verso L'Aquila: Mezzo auto come conducente, dettaglio L'Aquila e comuni di prima cintura***

[38] Cfr. Regione Abruzzo, *Piano di Sviluppo Regionale 2013, pp. giugno 2008,*

***Figura 27- Linee di desiderio da e verso L'Aquila: Mezzo treno, dettaglio L'Aquila e comuni di prima cintura***

### *1.6.4 Il trasporto pubblico su gomma extraurbano ed extraregionale*

L'uso dei servizi di trasporto pubblico nella Regione è fortemente influenzato non solo dalla dotazione infrastrutturale, ma soprattutto da abitudini consolidate e ben radicate nella popolazione locale. Il numero di utenti che fruiscono del trasporto ferroviario per gli spostamenti quotidiani (pendolarismo giornaliero) è, infatti, piuttosto basso in tutto il territorio regionale; all'interno di questo scenario, tuttavia, la provincia de L'Aquila registra la percentuale più alta.

La domanda di mobilità espressa dal settore turistico, essendo non sistematica (ovvero: non costante per orario, per durata degli spostamenti e per la frequenza degli itinerari), si avvale più comunemente del mezzo di trasporto privato, mostrando un forte interesse per i servizi pubblici non di linea e, in particolare, della modalità "trasporto con conducente".

I servizi di trasporto pubblico di linea in Abruzzo sono costituiti:

- dalla rete dei servizi minimi essenziali del t.p.l. urbano ed extraurbano finanziati con piani di spesa del bilancio regionale deputati a soddisfare la mobilità dei cittadini;

- dalla rete dei servizi intercity regionali e dei servizi di linea statali - di concessione del MITT - gestiti da aziende abruzzesi, a carattere commerciale, che realizzano collegamenti di corridoio con elevati standards qualitativi.

La maggior parte del traffico passeggeri da e per la città de L'Aquila viaggia tramite servizi di trasporto pubblico non di linea (pullman privati) delle seguenti compagnie:

- A.R.P.A. SpA (L'azienda Autolinee Regionali Pubbliche Abruzzesi realizza collegamenti da e verso: Roma, le principali città abruzzesi e numerosi comuni del comprensorio aquilano);

- Paoli Bus (La società permette il collegamento della valle Subequana attraverso un parco macchine di 15 autobus di cui 7 Gran Turismo);

- Co.Tra.L - L'Aquila- Borgorose, Baltur Ciarrocchi (La società consortile offre servizi connessi alla mobilità ed ai parcheggi, realizzando collegamenti da e verso: Bologna, Milano, Firenze, Perugia, Pisa, Livorno, Lugano, Foggia, Bari, Taranto).

Il Centro Turistico del Gran Sasso nel comune de L'Aquila gestisce il servizio di trasporto funiviario finanziato dalla Regione che riguarda una rete di 3,173 km. Il servizio costituisce un interessante esempio di integrazione tra mobilità e turismo, realizzando una virtuosa sinergia tra il sistema di mobilità esistente e la rete di trasporto a basso impatto ambientale in una zona di altissimo pregio naturale.

### *1.6.5 Il trasporto pubblico locale nell'area urbana de L'Aquila*

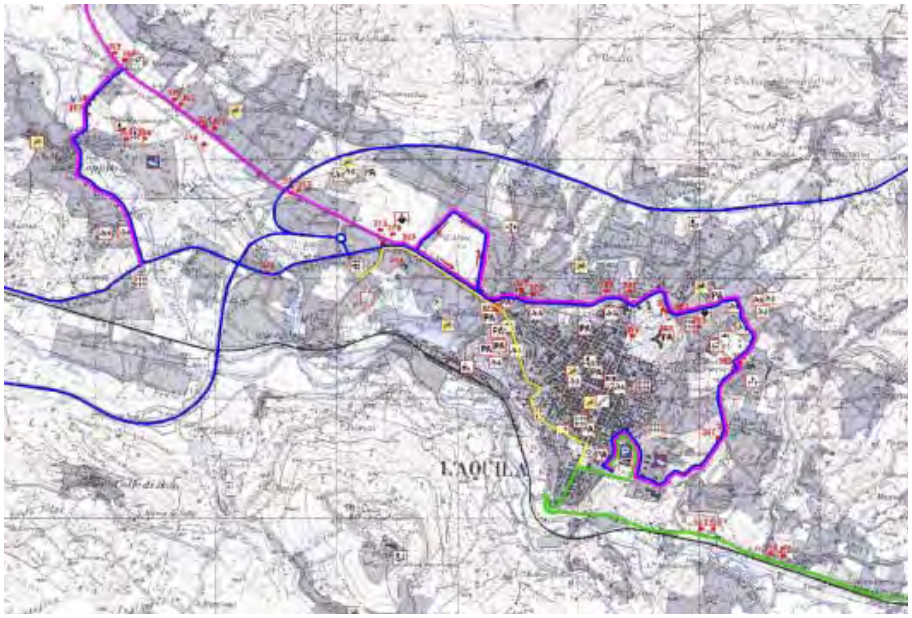
Il trasporto collettivo su gomma nell'area urbana aquilana è costituito da: 31 linee di tipo urbano, di cui 11 effettuate con minibus, che coprono l'intero territorio comunale.

Le linee di tipo urbano sono tutte gestite dalla AMA (Azienda Mobilità L'Aquila); la struttura e la funzionalità della rete sono pesantemente condizionate dalla morfologia della città e dalle caratteristiche geometriche della rete stradale, costringendo a percorsi tortuosi e all'adozione di mezzi di capacità modesta o addirittura di minibus. La frequenza delle corse, mediamente non elevata, risulta disomogenea da linea a linea. Il servizio è per lo più feriale, con frequenza estremamente ridotta nei giorni festivi. Le linee cittadine escono dai confini comunali collegando il territorio con i centri di Lucori, di Tornimparte, di Ocre e di Fossa.[39]

Tutte le linee del servizio extraurbano di cu si è detto al paragrafo precedente fanno capolinea all'autostazione terminal Bus Natali di

Collemaggio. Il servizio urbano collega l'autostazione con la stazione FS, l'ospedale, l'università, le scuole superiori, etc.; il centro storico è raggiungibile attraverso scale mobili.

L'immagine che segue evidenzia le principali direttrici di penetrazione del servizio di trasporto pubblico extraurbano.




[39] Cfr. Comune de L'Aquila, *Piano Urbano della Mobilità*, ottobre 2008.

### *1.6.6 Le connessioni alla rete portuale e aeroportuale*

**Il sistema aeroportuale**

La scarsa dotazione portuale ed aeroportuale deprime l'indice regionale delle dotazioni infrastrutturali, che si pone a mezza strada tra i valori nazionali e quelli del Mezzogiorno.

Gli aeroporti più vicini ai territori del Cratere sono quelli di Roma (*Leonardo da Vinci* a Fiumicino e *G.B. Pastine* a Ciampino*)* e quello di Pescara (*Aeroporto Internazionale d'Abruzzo)*. In particolare l'aeroporto di Pescara nel corso degli ultimi anni ha attivato collegamenti nazionali (traffico di linea) da e verso: Milano, Olbia, Reggio Calabria, Roma, Torino, Venezia e voli internazionali (anche low cost) di collegamento con le città di: Barcellona, Bruxelles, Bucarest, Creta, Francoforte, Kiev, Londra, Lviv, Monaco, Mosca, New York, Parigi, Spalato e Toronto.

Il traffico passeggeri, in sensibile aumento negli ultimi anni, colloca l'aeroporto di Pescara al "terzo livello" nel rispetto delle indicazioni del Piano Generale Trasporti e del Piano Nazionale Aeroporti. La struttura aeroportuale, tuttavia, presenta notevoli problemi tra cui, in via prioritaria, la scarsa accessibilità alla rete infrastrutturale viaria e ferroviaria.

La frazione di Preturo in provincia de L'Aquila ospita un aeroporto di piccole dimensioni e traffico ridotto costituito da una sola pista lunga 1.400 metri (*Aeroporto dei Parchi*).[40] Prima dell'evento sismico del 6 aprile 2009 l'aeroporto serviva i soci del aeroclub per scopi di aviazione generale e turistica. Dopo il sisma, nelle fasi di primo soccorso e di emergenza lo scalo ha assunto un'importanza strategica permettendo il ponte aereo tra gli aeroporti di Roma-Fiumicino, Roma-Ciampino, Roma-Urbe e L'Aquila-Preturo.

**Il sistema portuale**

Il Piano Generale dei Trasporti e il Progetto di Corridoio Adriatico, attribuiscono al sistema portuale abruzzese un ruolo di sponda nei collegamenti con le regioni balcaniche, la Grecia, la Turchia ed il Medio Oriente.

Il potenziamento del trasporto marittimo lungo il corridoio adriatico e, quindi, il miglioramento della infrastrutturazione dei porti, persegue l'obiettivo di liberare gli assi stradali e le zone circostanti da quote rilevanti di trasporto merci di lunga percorrenza. In quest'ultima direzione acquista rilevanza strategica il Progetto "Autostrade del Mare"[41] che riguarda lo sviluppo del cabotaggio marino delle merci attraverso l'innovazione tecnologica, organizzativa e normativa.

La programmazione regionale prevede nel medio lungo termine la specializzazione del sistema portuale abruzzese, in particolare:

- il **porto di Pescara**, che gode di una buona accessibilità ferroviaria e autostradale, potrà confermare la propria propensione per il trasporto passeggeri ed assumere un ruolo importante nella prospettiva della Piattaforma trasversale Lazio-Abruzzo come land-bridge tra l'Adriatico ed il Tirreno proiettato verso l'area balcanica ed i corridoi paneuropei orientali;

- il **porto di Ortona** dovrà sviluppare il proprio ruolo nella crescita economica delle zone industriali retrostanti, anche in ragione delle possibili relazioni con il vicino Interporto di Manopello, ed implementare il proprio mercato nel settore del trasporto container come collegamento feeder tra il Mar Mediterraneo ed il Mar Nero e i porti hub di Taranto e Gioia Tauro. Per quanto attiene il trasporto passeggeri, il porto di Ortona potrà implementare il trasporto passeggeri verso le isole Tremiti già attivo durante stagione estiva;

- il **porto di Vasto** sembra la sede più appropriata per la movimentazione di merci rinfuse. Rilevato che le attuali banchine

[40] Il 21 settembre 2009 il Consiglio Comunale ha formalmente siglato l'apertura dell'*Aeroporto dei Parchi* al traffico commerciale.

[41] Il grande Progetto, ormai di livello europeo, riguarda lo sviluppo di cabotaggio marittimo mediterraneo, denominato "Autostrade del Mare" nasce dalle riflessioni attorno al nuovo Piano Generale Trasporti come formula alternativa vincente al congestionamento del traffico terrestre e dovrà essere concretizzato con politiche che assicurino al cabotaggio marittimo tutte le connessioni materiali, efficienti vie di collegamenti tra i porti principali e l'hinterland, ed immateriali, sviluppo di progetti di gestione logistica integrata con le più moderne tecnologie, per permettere alle imprese di trasporto di svolgere un servizio di trasporto efficiente ed economicamente competitive.

risultano sottoutilizzate dal punto di vista del traffico commerciale, appare oggi realisticamente più praticabile uno sviluppo portuale teso alla valorizzazione e al recupero delle potenzialità ancora inespresse;

- il **porto di Giulianova**, che ha una tradizione consolidata nel campo della pesca e del diporto nautico, potrà sviluppare una linea di collegamenti veloci con la Croazia, destinata a raccogliere la domanda del bacino turistico della costa nord dell'Abruzzo.

### *1.6.7 Le reti per le informazioni e le telecomunicazioni*

Negli ultimi anni la Regione Abruzzo ha attivato numerosi progetti per la diffusione dei servizi di ICT su tutto il territorio, utilizzando le risorse ed le opportunità offerte dalla programmazione 2000-2006[42]. Il potenziamento delle infrastrutture e dei servizi informatici e telematici, infatti, ha rappresentato un obiettivo prioritario degli investimenti dell'ultimo quinquennio ed ha raggiunto importanti traguardi.

Gli ultimi anni registrano una progressiva diffusione delle nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione nella vita quotidiana delle famiglie attualmente, circa il 75% della popolazione è servita con sistema ADSL (banda larga).

I tassi di diffusione complessivi delle nuove tecnologie in Abruzzo sono oggi simili a quelli nazionali, ma esistono ancora evidenti ritardi e forti squilibri territoriali.

In termini di copertura e diffusione sul territorio regionale, infatti, il trend positivo descritto precedentemente si arresta: i rapporti percentuali si invertono con circa il 75% dei comuni privi di questo servizio, a fronte di un residuo 25% di comuni serviti.

Le aree interne al Cratere evidenziano un significativo ritardo nella penetrazione e diffusione dei servizi connessi all'ICT, nei territori a minore densità abitativa, situati in zone orograficamente disagiate, si registra la totale assenza dell'interconnessione a banda larga.

Il *digital divide* che contraddistingue queste aree montane da quelle economicamente più sviluppate della regione e dello stesso Cratere è frutto, in molti casi, del cosiddetto "fallimento dil mercato". L'investimento di capitale per la fornitura e la distribuzione della banda larga da parte degli operatori privati, infatti, è considerato non redditizio a causa dell' insufficiente densità di abbonati potenziali ed effettivi.

Nelle aree del Cratere i ritardi sopradescritti nello sviluppo e nella diffusione delle moderne tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni investono prevalentemente i settori produttivi e i servizi pubblici.

Nel campo delle attività produttive la scarsa penetrazione e della banda larga influenza in maniera importante la localizzazione delle imprese (PMI) creando ulteriori squilibri territoriali. In termini qualitativi l'uso di Internet da parte delle imprese è quello tradizionale (l'uso del computer nella maggior parte dei casi è limitato alle operazioni di *office automation*), mentre sono ancora poco diffusi usi più evoluti come: il marketing pubblicitario, la commercializzazione dei prodotti; la rete intranet, ed extranet.

I servizi connessi alla Pubblica Amministrazione risultano gravemente penalizzati dalla inefficienza delle reti e dei sistemi dell'ICT registrando nei comuni del Cratere una ridotta e/o inesistente accessibilità telematica ai servizi pubblici.

Le azioni di promozione dell'ICT, infatti, si inscrivono nell'ambito delle scelte operate dal Piano Regionale per la Società dell'Informazione – e-government (DGR n. 1319 del 27.12.2001) per la diffusione dell'utilizzo delle nuove tecnologie sia negli Enti Pubblici, per il rafforzamento dell'efficacia e dell'efficienza del sistema amministrativo, sia nel sistema produttivo, al fine di aumentarne la competitività e abbattere le barriere fisiche che impediscono alle aree interne di crescere alla stessa velocità delle aree regionali più avanzate.[43]

[42] Cfr. Regione Abruzzo, *DocUP Abruzzo 2000- 2006* Obiettivo 2.

[43] Cfr. *Studio di Fattibilità per la realizzazione di una Piattaforma Territoriale Strategica nella Regione Abruzzo*, 2006. In particolare in relazione alla prefigurazione degli interventi di cui al Cluster 3 - Sostegno alla circolazione dell'innovazione tecnologica.

La Regione ha avviato un progetto (*Progetto ComNET-RA* ) per la creazione di una rete immateriale di relazione tra le Amministrazioni locali regionali che utilizza le moderne tecnologie dell'ICT. In particolare, il progetto riguarda la creazione di una rete telematica di interconnessione tra i comuni e rappresenta la struttura necessaria alla realizzazione del Piano di Azione per lo Sviluppo della Società dell'Informazione previsto nel DocUP 2000-2006, misura 1.3.[44]

***Conclusioni***

La scarsa dotazione e la bassa qualità di servizi logistici sono l'elemento che più incide negativamente sulla competitività del sistema economico regionale.

La carenza di infrastrutture con particolare riferimento alle reti ferroviarie, ai sistemi portuali, interportuali ed aeroportuali è la conseguenza di una politica nazionale che ha notoriamente privilegiato lo sviluppo delle reti viarie preferendo la logica dell'attraversamento (accessibilità geografica) piuttosto che il collegamento tra le reti.

Solo in tempi recenti la programmazione regionale, grazie anche al sostegno dei fondi comunitari, ha avviato una politica del completamento della rete infrastrutturale con:

- il finanziamento e la costruzione delle strutture intermodali dedicate alle merci (interporto d'Abruzzo, centro merci della Marsica, autoporti di S. Salvo e Roseto, potenziamento dei porti di Vasto, Ortona, Pescara e Giulianova e dell'aeroporto d'Abruzzo) e la programmazione di ulteriori infrastrutture destinate alla logistica (centro logistico della Val di Sangro).

- la realizzazione ed il potenziamento "mirato" di alcuni tronchi stradali, destinati anche a rafforzare le comunicazioni a servizio delle aree industriali.

Lo sviluppo delle aree interne del Cratere passa attraverso l'identificazione di strategie generali e di misure specifiche per conciliare il fabbisogno di mobilità con la riduzione delle emissioni inquinanti e degli altri costi ambientali, nonché attraverso la creazione delle condizioni per una "mobilità sostenibile", tema cui i "turisti" sono in generale molto sensibili.

| **Punti di forza** | **Punti di debolezza** |
|---|---|
| Posizionamento strategico e ruolo di cerniera tra le direttrici di traffico adriatica e tirrenica | Inadeguatezza delle strutture ferroviarie rispetto alle potenzialità della localizzazione geografica. |
| Elevato grado di infrastrutturazione della rete viaria. | Difficile adduzione della rete viaria secondaria agli assi di collegamento autostradale e a scorrimento veloce. |
| Propensione tra i pendolari che utilizzano i mezzi pubblici per gli spostamenti quotidiani a scegliere il vettore ferroviario | Ridotti collegamenti trasversali e pedemontani . |
| Efficiente servizio di trasporto pubblico su gomma inter e d extraregionali | Insufficiente offerta di modalità di trasporto merci differente da quello su gomma |
| | Carenza di nodi di scambio (centri intermodali, etc.) |
| | Scarsa dotazione e la bassa qualità di servizi dell'intermodalità e della logistica |

[44]Vd.http://www.regione.abruzzo.it/xcartografia/index.asp?modello=comNetRA&servizio=xList&stileDiv=mono&template=default&msv=progetti6

| | |
|---|---|
| | Carente gerarchizzazione dei flussi veicolari |

## 1.7 Il contesto istituzionale

### *1.7.1 La divisione amministrativa del territorio del Cratere*

L'impianto amministrativo del territorio del Cratere si caratterizza per la frammentarietà e la "dispersione" delle medie e piccole realtà insediative.

Il Cratere raggruppa all'interno di uno stesso confine funzionale 57 unità di governo locale diffuse sul territorio in termini spaziali e distinti in termini istituzionali ed amministrativi.

L'area investita dall'evento sismico si sviluppa su un territorio che comprende tre province (L'Aquila, Teramo, Pescara). I comuni del Cratere appartengono a tre raggruppamenti differenti, ciascuno dei quali afferisce ad una Comunità Montarne (C.M. Campo Imperatore Piana dei Navelli, C.M. Sirentina, C.M. Amiternina).

La Legge Regionale 5 agosto 2003, n.11 "Norme in materia di Comunità Montane" definisce le Comunità quali unioni di comuni montani e parzialmente montani, anche appartenenti a province diverse, finalizzate alla valorizzazione delle zone montane, all'esercizio di funzioni proprie e di funzioni conferite e all'esercizio associato delle funzioni comunali.

Gli ambiti territoriali per la costituzione delle Comunità sono individuati con deliberazione del Consiglio regionale su proposta della Giunta, a seguito del procedimento di concertazione, tenendo conto dei seguenti criteri:

- rilevanza delle aree montane, contiguità territoriale e grado di integrazione e di interdipendenza economico-sociale;
- adeguatezza all'esercizio delle funzioni proprie o conferite, nonché all'esercizio associato di funzioni dei comuni ricompresi,
- tendenziale corrispondenza con ambiti e sistemi di riferimento per la programmazione regionale.

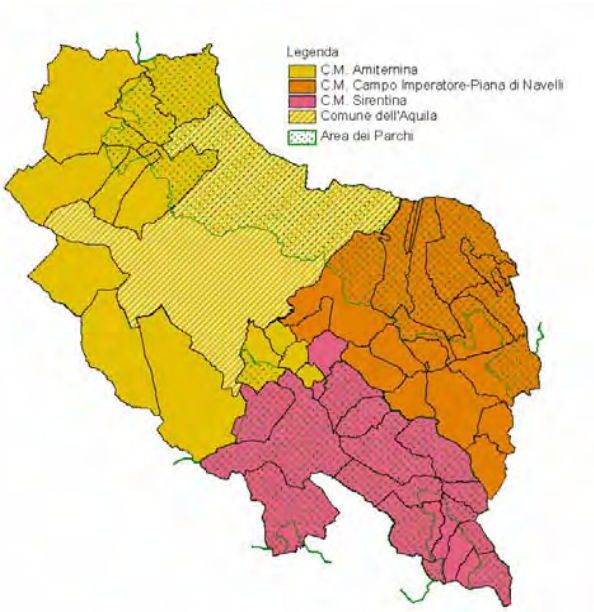



***Figura 28 - Individuazione delle Comunità Montane***

### *1.7.2 Il governo dello spazio.*

La programmazione regionale investe l'area del Cratere con riferimento a numerosi ambiti tematici ed indirizzi strategici settoriali, tra cui in via prioritaria si possono indicare: sostegno allo sviluppo delle aree di montagna, contrasto ai fenomeni di marginalizzazione e declino attraverso la promozione del turismo sostenibile, tutela e conservazione dell'ambiente naturale, riduzione degli squilibri territoriali, miglioramento della qualità della vita nelle aree urbane e nelle zone di montagna, etc.

Di seguito si riporta la elencazione e la relativa descrizione dei principali strumenti che compongono il quadro programmatorio che agisce sui

territori del Cratere:

- **Documento Strategico Regionale.** Il Documento Strategico Regionale (DSR)[45] fornisce gli indirizzi strategici dei programmi di spesa (investimenti per infrastrutture, servizi pubblici, trasferimenti alle imprese e politiche del lavoro e della formazione) finanziati dai Fondi Strutturali e dal Fondo per le Aree Sottoutilizzate (FAS) e dal Bilancio Regionale. Il DSR dell'Abruzzo è predisposto secondo le "Linee guida per l'elaborazione del Quadro Strategico Nazionale per la politica di coesione 2007–2013" della Conferenza Stato–Regioni con il coinvolgimento del Partenariato istituzionale e sociale e di altre Regioni del Mezzogiorno.

- **Strumento di Attuazione Regionale (SAR).** Il SAR rappresenta il riferimento per la gestione degli interventi da realizzare nell'ambito del Programma Operativo della Regione Abruzzo FESR 2007-2013. Si tratta di un documento di supporto per l'attuazione del POR che non necessita di approvazione da parte dello Stato centrale, né da parte della Comunità Europea ed ha natura di mero atto amministrativo regionale. Questo strumento, di taglio fortemente operativo e di carattere pluriennale, costituisce il mezzo per guidare, disciplinar e coordinare l'attuazione degli interventi a valere sul FERS assicurando l'uniformità delle procedure amministrative. Il SAR si articola in due differenti sezioni, la prima regola il sistema di gestione del POR, la seconda individua diverse attività e linee di indirizzo tra cui: la valorizzazione delle aree montane.

- **Piani di Azione Territoriale (PAT).** I Piani di Azione Territoriale[46] coordinano, all'interno di un quadro strategico unitario di sviluppo locale, gli strumenti di attuazione delle politiche di sviluppo territoriale in Abruzzo per ciascuna delle otto aree omogenee identificate dal Quadro di Riferimento Regionale (QRR) dell'Abruzzo: L'Aquila, Avezzano, Sulmona, Teramo, Chieti, Pescara, Lanciano e Vasto. Gli strumenti coordinati dal Piano, in ciascuna area omogenea, sono:

  - i Progetti Integrati Territoriali del Programma Operativo Regionale FESR Abruzzo 2007-2013;

  - i Piani di Sviluppo Locale nell'ambito del Programma di Sviluppo Rurale 2007-2013;

  - i Progetti Integrati Territoriali del Programma di Attuazione Regionale FAS dell'Abruzzo;

- **Progetti Integrati Territoriali.** I PIT sono un complesso di azioni intersettoriali, strettamente coerenti e collegate tra loro, che convergono verso il conseguimento di un comune obiettivo di sviluppo del territorio. All'interno dei PIT[47], come indicato dal POR, sono sviluppati: *"interventi mirati a valorizzare le specificità e le vocazioni territoriali delle aree montane e gli aspetti sinergici con le aree urbane; azioni integrate per lo sviluppo socio economico delle aree a vocazione turistica e culturale; interventi per favorire la creazione, in coerenza con gli interventi di tutela e valorizzazione delle risorse ambientali e umane locali, di un'offerta turistica relativa ai segmenti culturali e ambientali, affinché il turismo ambientale, quello dei piccoli comuni delle aree interne, delle antiche tradizioni e piccoli tesori, diventi la nuova frontiera per una offerta diversificata dell'Abruzzo dei prossimi anni, e costituisca una leva di mobilitazione di altri settori e, quindi, un fattore di diversificazione produttiva in un contesto a prevalenza rurale. In questa ottica acquistano particolare rilievo i collegamenti afferenti l'ICT (ASSE III) in quanto le relative applicazioni concorrono efficacemente a ridurre gli effetti negativi dell'isolamento e della esclusione e, nel contempo, ad accrescere l'attrattività dei luoghi anche ai fini dell'insediamento di nuove attività e residenti"*.[48]

Gli strumenti di pianificazione che disciplinano le trasformazioni del territorio su cui insistono i comuni del Cratere hanno un ruolo determinante in materia di difesa del suolo, di tutela dell'ambiente e del territorio, di prevenzioni delle calamità, di valorizzazione dei beni ambientali e culturali, di viabilità e di trasporti. Di seguito si riportano i contenuti dei vigenti strumenti urbanistici:

[45] Il *Documento Strategico Preliminare*, *Regione Abruzzo* è stato approvato in data 29 dicembre 2005 con delibera n° 1379/C

[46] La Giunta Regionale con D.G.R. n. 578 del 1 luglio 2008 ha approvato le *Linee Guida per la redazione dei PAT.*

47 Il PIT *La memoria del futuro nell'Abruzzo aquilano* (2008) è stato redatto dalla Provincia de L'Aquila.

[48] Cfr. Regione Abruzzo, *Programma Operativo Regionale FERS 2007 /2013*, pp. 110-111. Luglio 2009 .

- **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale**[49]. Il Piano in coerenza con l'impianto programmatico regionale, stabilisce tre principali linee di sviluppo:

  - Economica – sociale finalizzata alla riqualificazione della domanda di lavoro nei settori dell'industria, del terziario avanzato e del turismo.

  - Strategica – territoriale finalizzata a sottolineare il ruolo strategico delle aree interne e, nello specifico, del territorio aquilano.

  - Ambientale finalizzata alla "conservazione" del patrimonio ambientale senza pregiudizio dello sviluppo.

- **Nuovo Piano Paesistico Regionale (nPPR).** La Regione riconosce i caratteri identitari del paesaggio abruzzese e li assume come valori fondanti per lo sviluppo sostenibile. Il Piano ne disciplina la tutela, il recupero e la riqualificazione e ne promuove la valorizzazione. Il nPPR ha contenuti ricognitivi, descrittivi, prescrittivi e propositivi. In particolare:

  - ripartisce il territorio regionale in ambiti di paesaggio;

  - determina la disciplina normativa per i beni paesaggistici attraverso misure prescrittive e di indirizzo;

  - definisce obiettivi di qualità per la conservazione e il mantenimento degli aspetti significativi o caratteristici del paesaggio;

  - individua inoltre le azioni necessarie al fine di orientare e armonizzare le trasformazioni in una prospettiva di sviluppo sostenibile;

  - indica il quadro delle azioni strategiche da attuare e dei relativi strumenti da utilizzare per il perseguimento dei fini della tutela paesaggistica.

[49] Il *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale* è stato approvato con delibera del Consiglio provinciale n°62 del 28 aprile 2004.

### *1.7.3 Le strutture di gestione delle aree sensibili*

La tabella che segue riporta un elenco delle principali autorità di gestione che operano sui territori del Cratere con l'indicazione degli specifici ambiti d'azione e delle rispettive competenze. L'organizzazione istituzionale e gestionale dell'area del Cratere presenta un'estrema frammentazione ed un numero eccessivo di gestori.

| AUTORITA' DI GESTIONE | Ambito d'intervento |
|---|---|
| Direzione Parchi, Territorio, Ambiente e Energia della Regione Abruzzo. | Ambiente e Territorio |
| Autorità Ambientale | Ambiente |
| Demanio regionale | Territorio |
| Comunità Montane | Territorio |
| Enti Parco (Parco nazionale GSML; Parco nazionale LAM; Parco regionale Sirente) | Sistema dei Parchi |
| Consorzi forestali | Patrimonio agro-silvo-pastorale |
| Consorzi Intercomunali Rifiuti e/o Società SpA | Rifiuti |
| Enti d'Ambito Regionali (ATO) per la gestione integrata delle risorse idriche (acque bianche e acque nere). | Risorse idriche |

| AUTORITA' DI GESTIONE | Ambito d'intervento |
|---|---|
| Consorzi per la fornitura di gas | Gas |
| Gestore Unico delle Acque | Risorse idriche |
| Soprintendenza regionale ai beni culturali | BB.CC.AA. |

### *1.7.4 Le esperienze di cooperazione intercomunale*

L'area del Cratere è interessata da numerose forme di cooperazione istituzionale tra Comuni, le cui finalità sono prevalentemente rivolte alla programmazione e alla gestione del territorio. Di seguito si riporta una selezione dei principali progetti di respiro intercomunale promossi dalle coalizioni territoriali già formate:

- **il Progetto @lbergo Diffuso.** Il progetto "@lbergo diffuso", risponde agli obiettivi dell'Azione 3.2.2 del Docup Abruzzo 2000- 2006. L'iniziativa prevede il recupero di immobili dismessi (case cantoniere e vecchi fabbricati, etc.) e la loro trasformazione in strutture turistiche ricettive. La riqualificazione funzionale degli edifici e la loro trasformazione in attività ricettive si abbina alla costruzione di un apparato telematico (sistema a banda larga) in grado di fornire al turista informazioni su ristoranti, eventi, mostre, percorsi oltre che un servizio ticketing e prenotazioni on line, etc. Allo stato attuale i comuni che partecipano all'iniziativa sono 28, tutti situati nell'alta valle aquilana: L'Aquila, Acciano, Barisciano, Cagnano, Campotosto, Capitignano, Carapelle Calvisio, Castel di Ieri, Castelvecchio Calvisio, Fagnano, Fontecchio, Fossa, Lucoli, Molina, Navelli, Ocre, Ofena, Poggio Picenze, Prata D'Ansidonia, Rocca di Cambio, S. Benedetto in Perillis, S. Demetrio Ne' Vestini, S.Eusanio Forconese, S.Stefano di Sessanio, Scoppito, Secinaro, Tione degli Abruzzi, Villa S.Lucia.

- **Progetto Borghi Autentici.** Il Progetto, del quale è stato completato lo Studio di fattibilità e l'analisi di prefattibilità finanziaria, riguarda i territori e le comunità dei comuni di Barrea, Canistro, Castelvecchio Calvisio, Castelvecchio Subequo, Corfinio, Fossa, Pereto, Pescina e Pettorano sul Gizio. L'iniziativa sviluppa, secondo il concetto e il modello ormai consolidato di Borghi Autentici d'Italia, una rete di "Comunità Ospitali" all'interno della Provincia de L'Aquila ossia un nuovo e competitivo tipo di offerta turistica che, oltre ad assicurare il rispetto delle condizioni di sostenibilità ambientale e sociale, concorre a generare una diversa prospettiva di sviluppo per i territori e le comunità locali coinvolte.

- **Progetto Via Dei Vestini.** Il progetto riguarda la valorizzazione dei ritrovamenti archeologici nonché dei siti di interesse storico, naturalistico e culturale diffusi lungo la Strada Statale 17. L'obiettivo generale del progetto è l'istituzione di un distretto turistico culturale omogeneo che colleghi ed integri le aree interne della provincia aquilana con la costa adriatica. L'iniziativa, promossa dall'Amministrazione provinciale de L'Aquila unitamente al Ministero per i Beni e le Attività culturali, ha coinvolto con la firma di un protocollo interistituzionale l'Amministrazione provinciale di Pescara e ventotto sindaci dei comuni ricadenti nella "Via dei Vestini", di cui venti nel territorio aquilano e otto in quello di Pescara (L'Aquila, Pescara, Acciano, Fagnano Alto, Fossa, Poggio Picenze, Barisciano, Prata D'Ansidonia, S.Demetrio nè Vestini, S.Pio delle Camere, Sant'Eusanio Forconese, Caporciano, Castel del Monte, Navelli, Ocre, Collepietro, S.Benedetto in Perillis, Capestrano, Tione degli Abruzzi, Villa Sant'Angelo, Ofena, Pianella, Penne, Loreto Aprutino, Civitella Casanova, Carpineto della Nora, Civitaquana).

- **Progetto strategico della città dell'Aquila[50].** L'ambito di riferimento del Piano abbraccia l'intero territorio della provincia de L'Aquila. L'idea progettuale del Piano Strategico de L'Aquila si fonda su quattro indirizzi strategici principali: cultura e ambiente: fattori di una nuova offerta; la montagna, grande risorsa da valorizzare; la ricerca ed il settore dell'hi-tech; la manutenzione e l'incremento della vivibilità.

### *1.7.5 La "Città-territorio"*

La dispersione territoriale, la frammentazione delle competenze amministrative e il proliferare degli strumenti di pianificazione

[50] Il Piano Strategico della città dell'Aquila è stato approvato con Delibera G.C. n. 83 del 19 marzo 2008.

caratterizzano il territorio del Cratere, costituendo elementi di potenziale, forte criticità, soprattutto ai fini della ricostruzione post-sismica. L'individuazione di una "dimensione intermedia" delle politiche, collocata tra le realtà locali e la Provincia, che sia più coerente con la scala ottimale dei problemi superando la tradizionale filiera burocratico-amministrativa, rappresenta un tema su cui le istituzioni e le collettività locali si interrogano, con importanti spunti di riflessione e suggestivi indirizzi di azione, già da prima del sisma del 6 aprile 2009.

L'idea "Città-Territorio" - da tempo in discussione tra i comuni del Cratere, tra L'Aquila e i piccoli centri limitrofi - può essere letta, oggi, come un grande esperimento di intercomunalità, condotto dai 57 comuni del Cratere sismico, di rilevante significato anche ai fini della Ricostruzione.

L'interesse di tale prospettiva di azione è diagnosticato proprio in quanto costrutto non effimero, bensì fondato su una vicenda istituzionale e politica di lunga durata, di una strategia di appropriazione dello spazio di vita che viene "dal basso", che produce liberamente territorio e crea nuovi sistemi di relazioni sociali, economiche, culturali.

L'intercomunalità fondata sullo spazio vissuto permette di liberarsi da confini amministrativi (divenuti) arbitrari. La mobilità dei beni e delle persone concorre alla fondazione di un territorio, che si organizza e si progetta come soggetto collettivo. È una soluzione all'obsolescenza delle partizioni amministrative poiché suggerisce una possibilità per armonizzare territorio vissuto e articolazioni istituzionali. Così concepita, l'intercomunalità produce partizioni geografiche in quanto "territori di progetto", che si definiscono in ragione di condivise strategie di sviluppo, capaci di mobilitare intorno a obiettivi comuni intenzionalità volte al futuro. Sottratta alle derive tecnocratiche delle scienze della pianificazione, l'intercomunalità diviene l'esito di un progetto che definisce la strategia di sviluppo economico, sociale ed umano, di gestione dello spazio e dei servizi di interesse pubblico, di un numero di comuni che producono, con tale azione, un territorio in comune, un comune spazio vissuto. I "territori di progetto" esistono in quanto le società locali partecipano - non certo in via esclusiva, quando players di ogni rango agiscono nel medesimo spazio geografico - alla elaborazione di "progetti di territorio". I temi non mancano. Sono quelli, tipici, indicati anche in altri contributi, degli esperimenti di intercomunalità condotti in questi anni, con declinazioni istituzionali differenti, in altri paesi europei. Riguardano, in generale, la produzione di beni e servizi pubblici - acqua, energia, ambiente, mobilità, cittadinanza ecc. – e la coniugazione con iniziative di sviluppo economico. Il potenziamento dell'accessibilità e della mobilità nell'area del Cratere – il suo essere uno dei "territori-snodo" del Paese, catalizzatore dell'intreccio tra reti globali e reti locali - rappresenterebbe, in tal senso, un potente fattore di attrazione e di radicamento di potenzialità di sviluppo.

La Città–Territorio rappresenta pertanto sia una visione al futuro sia un'idea di *governance* che riconduce la frammentarietà e la dispersione territoriale all'inclusione e all'univocità, valorizzando in termini positivi le differenze identitarie. La proposta dei sindaci di raggruppare in ambiti omogenei il territorio del Cratere rappresenta il primo passo verso l'attuazione di questo percorso.

### *1.7.6 Gli "ambiti omogenei".*

Fatta eccezione per il territorio comunale de L'Aquila (Area n.1 - Rossa), gli ambiti omogenei uniscono più comuni, secondo specifiche logiche aggregative. Di seguito, sono riportate dei brevissimi profili descrittivi degli ambiti omogenei.

**Area omogenea n.2 (blu)**

I territori inseriti in quest'area sono caratterizzati dalla comune appartenenza all'Alta Valle dell'Aterno, un'area geografica ben definita dal punto di vista geomorfologico. Nel corso degli ultimi anni le Amministrazioni locali hanno rafforzato la loro capacita di cooperazione intercomunale attraverso la "messa in rete" di molti servizi alla cittadinanza. L'ambito omogeneo così aggregato può rappresentare la porta di accesso alle aree del Cratere per i territori della provincia di Rieti, ai quali è da sempre legato.

**Area Omogenea n. 3 (grigio)**

Quest'ambito rappresenta il versante teramano dei territori colpiti dal sisma del 6 aprile. Tra i fattori di aggregazione: la comune appartenenza al territorio del Parco nazionale del Gran Sasso e dei Monti della Laga e una unità di azione politica che li differenzia dagli altri comuni dello stesso versante.

**Area omogenea n.4 (celeste)**

E' l'area omogenea più piccola. Tra i centri minori colpiti dal sisma raggruppa quelli meno popolosi, ma di maggior pregio storico-artistico. Fra tutti va segnalato il cento storico di Castelvecchio Calvisio, la cui forma urbana (ellisse) rappresenta un unicum da salvare e recuperare con la massima attenzione tecnica.

**Area omogenea n.5 (verde)**

Quest'ambito ricade interamente all'interno della Provincia di Pescara. Oltre che di carattere amministrativo (l'appartenenza alla medesima provincia), le motivazioni sottese all'aggregazione sono di tipo strategico territoriale: connessione diretta attraverso la maglia infrastrutturale autostradale e ferroviaria di livello nazionale con l'area metropolitana di Pescara-Chieti; presenza di importanti poli industriali (chimico di Bussi), etc.

**Area omogenea n. 6 (marrone)**

Quest'area risulta poco estesa, ma caratterizzata da una forte connotazione geografica che la rende omogenea sia sotto il profilo economico che amministrativo.

**Area omogenea n. 7 (arancio)**

È un ambito caratterizzato dalla presenza prevalente di comuni della "Valle subequana", a cui si sono aggiunti, per contiguità geografica, i comuni di Bugnara, Cocullo e Collarmele. L'omogeneità dell'area è determinata dalla comune appartenenza alla Comunità Montana Sirentina ed al Parco Sirente Velino, con tutte le problematiche di sviluppo e di programmazione ad essa legate.

**Area omogenea n.8 (verde scuro)**

E' un'area omogenea frutto della fusione di due entità amministrativamente divise (Province di Chieti e de L'Aquila), ma territorialmente unite anche da una notevole rete di rapporti economici e sociali.

**Area omogenea n. 9 (verde chiaro)**

È l'area omogenea della Neve: oltre che dal fattore geografico e climatico il raggruppamento è determinato dalla comune visione di sviluppo turistico di tipo naturalistico e legato agli sport invernali.

| Comuni per Aree Omogenee | Popolazione N. di abitanti | Estensione del territorio comunale espressa in Km2 |
|---|---|---|
| Area 1 | | |
| L'Aquila | 72.988 | 466,96 |
| Area 2 | | |
| Barete | 684 | 24,33 |
| Cagnano Amiterno | 1.392 | 60,24 |
| Campotosto | 699 | 51,58 |
| Capitignano | 691 | 30,63 |
| Montereale | 2.807 | 104,39 |
| Pizzoli | 3.583 | 56,11 |
| Scoppito | 3.126 | 53,04 |
| Tornimparte | 3.002 | 65,87 |
| | 15.984 | 446,19 |
| Area 3 | | |
| Arsita | 900 | 34,08 |
| Isola Del Gransasso D'Italia | 4.493 | 83,96 |
| Castelli | 1.264 | 49,73 |
| Colledara | 2.258 | 19,86 |
| Fano Adriano | 407 | 35,43 |
| Montorio al Vomano | 8.184 | 53,48 |
| Penna Sant'Andrea | 1.768 | 11,05 |
| Pietracamela | 295 | 44,32 |
| Tossicia | 1.487 | 25,29 |
| Crognaleto | 1.525 | 124,18 |
| Basciano | 2.485 | 18,67 |
| Castel Castagna | 518 | 17,73 |
| Bisenti | 2.004 | 30,9 |
| | 27.588 | 548,68 |
| Area 4 | | |
| Carapelle Calvisio | 96 | 14,48 |
| Castel del Monte | 476 | 57,83 |
| Castelvecchio Calvisio | 184 | 15,09 |
| Santo Stefano di Sessanio | 124 | 33,29 |
| Villa Santa Lucia degli Abruzzi | 163 | 27,67 |
| Calascio | 156 | 39,84 |
| | 1.199 | 188,2 |

| Comuni per Aree Omogenee | Popolazione N. di abitanti | Estensione del territorio comunale espressa in Km2 |
|---|---|---|
| Area 5 | | |
| Brittoli | 346 | 15,81 |
| Bussi sul Tirino | 2.793 | 26,29 |
| Civitella Casanova | 1.985 | 31,09 |
| Cugnoli | 1.624 | 15,32 |
| Montebello di Bertona | 1.052 | 20,99 |
| Popoli | 5.561 | 34,4 |
| Torre de' Passeri | 3.199 | 5,82 |
| Capestrano | 966 | 43,08 |
| Ofena | 597 | 36,72 |
| Farindola | 1.807 | 42,28 |
| Villa Celiera | 890 | 12,57 |
| Carpineto Della Nora | 733 | 23,26 |
| Vicoli | 445 | 9,38 |
| Civitaquana | 1.395 | 21,79 |
| Catignano | 1.540 | 17,03 |
| Pietranico | 605 | 14,5 |
| Pescosansonesco | 556 | 18,47 |
| Castiglione A Casauria | 892 | 16,64 |
| Tocco Da Casauria | 2.767 | 29,91 |
| Corvara | 289 | 13,69 |
| | 30.042 | 449,04 |

| Area 6 | | |
|---|---|---|
| San Pio delle Camere | 622 | 17,27 |
| Prata d'Ansidonia | 520 | 19,66 |
| Caporciano | 244 | 18,29 |
| Navelli | 603 | 42,12 |
| Collepietro | 243 | 15,24 |
| San Benedetto In Perillis | 120 | 19,01 |
| | 2.352 | 131,59 |

| Comuni per Aree Omogenee | Popolazione N. di abitanti | Estensione del territorio comunale espressa in Km2 |
|---|---|---|
| Area 7 | | |
| Bugnara | 1.091 | 25,77 |
| Castelvecchio Subequo | 1.119 | 19,23 |
| Cocullo | 267 | 31,72 |
| Collarmele | 997 | 23,7 |
| Gagliano Aterno | 300 | 33,36 |
| Goriano Sicoli | 600 | 21,77 |
| Secinaro | 403 | 32,05 |
| Molina aterno | 430 | 11,84 |
| Castel di Ieri | 345 | 18,79 |
| | 5.552 | 218,23 |

| Area 8 | | |
|---|---|---|
| Acciano | 379 | 32,36 |
| Barisciano | 1.840 | 78,56 |
| San Demetrio ne' Vestini | 1.834 | 16,33 |
| Fossa | 701 | 8,63 |
| Ocre | 1.080 | 23,54 |
| Poggio Picenze | 1.066 | 11,62 |
| Sant'Eusanio Forconese | 403 | 7,97 |
| Villa Sant'Angelo | 433 | 5,26 |
| Fagnano Alto | 447 | 24,48 |
| Fontecchio | 412 | 16,89 |
| Tione degli Abruzzi | 344 | 40,24 |
| | 8.939 | 233,52 |

| Area 9 | | |
|---|---|---|
| Lucoli | 1.012 | 109,74 |
| Ovindoli | 1.224 | 58,84 |
| Rocca di Cambio | 512 | 27,62 |
| Rocca di Mezzo | 1.597 | 87,14 |
| | 4.345 | 283,34 |

***Conclusioni***

La divisione amministrativa e funzionale del territorio del Cratere rappresenta un elemento di forte criticità, ai fini della ripianificazione.

Le cause sono note, diffuse e ampiamente dibattute in letteratura. Si possono sintetizzare in tre grandi famiglie di problemi:

- in primo luogo, la moltiplicazione dei soggetti con responsabilità decisionale e la frammentazione delle relative competenze;

- in secondo luogo, le difficoltà oggettive di elaborare quadri di programmazione – urbanistica, territoriale, economica - unitari e condivisi ai diversi livelli di governo (Regione, Provincia, Comuni, Enti locali). A questo proposito, desta molta preoccupazione l'inesausta produzione di strumenti di pianificazione, programmazione, progettazione. Gli esiti sono di dubbia o nulla efficacia, se non sul piano dei procedimenti amministrativi, che seguono registri temporali autocentrati e quasi sempre privi di connessione con l'agenda delle questioni più urgenti;

- infine, conseguenza diretta delle prime due problematiche rilevate, la difficoltà / impossibilità – in un contesto politico istituzionale così critico – di sostituire un approccio per progetti al tradizionale approccio per competenze e ruoli.

Il progetto della "Città-Territorio" e la formazione delle "aree omogenee" rappresentano il tentativo di individuare una "dimensione intermedia" delle politiche, più coerente con la scala ottimale per il trattamento di alcuni problemi, quali, ad esempio, la gestione economicamente sostenibile dei servizi pubblici.

Si tratta di un'esperienza da guardare con assoluto favore. Queste "isole" possono divenire il baricentro di sistemi di relazione più ampi, che, strutturandosi intorno a comuni progetti di sviluppo, disegnano nuove geografie e sovvertono le relazioni di potere implicite in quelle tradizionali. Le elaborazioni statistiche e cartografiche ci mostrano come questo fenomeno segni diffusamente la transizione dall'area aquilana ad altre concentrazioni. L'intercomunalità, in questi casi, permette di fare il salto di scala necessario per integrare più vocazioni identitarie.

Un progetto in comune – come quello della "Città-Territorio" - fa delle "isole" un arcipelago. Soprattutto, va oltre le retoriche del campanile e della cultura materiale. È il modello dei poli di competitività alla francese, la combinazione, in uno spazio geografico dato, di imprese, di centri di formazione e di centri di ricerca pubblici e privati, impegnati in un approccio partenariale destinato a suscitare sinergie grazie a progetti comuni di carattere innovativo. Questo partenariato sarà organizzato intorno a un mercato e a un settore scientifico e tecnologico e dovrà ricercare la massa critica necessaria ad esprimere competitività e visibilità.

È però doveroso sottolineare i pericoli di un'ulteriore frammentazione del quadro dei soggetti e delle politiche. Se la "Città-Territorio", coniugando strategia e operatività, non si ritaglia un suo autonomo spazio di azione, condiviso e accettato dai già numerosi soggetti istituzionali operanti sul'area, è inevitabile prevedere uno scenario di defatiganti contrasti su ogni minima decisione di merito.

Non bisogna infine trascurare di rilevare lo squilibrio dimensionale tra la Città capoluogo e gli altri comuni del Cratere, squilibrio che è illusorio ipotizzare che si possa superare con la sola "invenzione" della "Città-Territorio". Appare necessario rafforzare la coesione istituzionale e culturale tra i comuni del Cratere, indipendentemente dalla loro dimensione specifica, attivando politiche mirate che leggano in chiave positiva – di diversità da valorizzare – la frammentazione del quadro delle istituzioni locali. D'altra parte, una rete di polarità diffuse è lo strumento in grado di ridistribuire in maniera equa gli effetti positivi della polarizzazione produttiva e funzionale del nucleo urbano maggiore. L'Aquila è chiamata, nello scenario presente e futuro, secondo un logica di specializzazione, a divenire il principale "centro di competenze" del comprensorio, un luogo in cui le risorse naturali, umane, culturali, produttive e di servizi siano accessibili a tutti, "grazie a un sistema funzionale di infrastrutture e diventino motore di un nuovo sviluppo economico e sociale" per l'intera "Città-Territorio".

# CAP. 2: OBIETTIVI PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE

## 2.1. "Ripianificazione": per chi e per cosa

La diagnosi ha messo in evidenza i punti di forza e le criticità del territorio del Cratere. È necessario ora tradurre questa riflessione in politiche pubbliche. Precisi obiettivi di sviluppo vanno declinati su più linee di azione ed integrati da una solida visione d'insieme.

Dalla diagnosi emergono gli indirizzi strategici per la ripianificazione di questo territorio:

1. Organizzare il sistema territoriale del Cratere in uno spazio multipolare e differenziato;
2. Preservare il sistema degli spazi naturali e rurali, tutelando attivamente le risorse patrimoniali non riproducibili;
3. Pensare lo spazio urbano;
4. Sostenere lo sviluppo economico puntando sulle eccellenze;
5. Consolidare e promuovere il potenziale turistico;
6. Garantire un sistema di trasporti sostenibile, assicurando l'integrazione del territorio all'interno delle reti nazionali e transnazionali.

Lo sviluppo sostenibile di un territorio - quale è finalità di questo documento perseguire - non può non avere un carattere perenne e solidale. Sapere coniugare l'efficacia economica, l'equità sociale, la protezione dell'ambiente. Trasformare la tragedia del sisma e la responsabilità della Ricostruzione in un disegno di futuro migliore per tutti. Non si tratterà di promuovere uno sviluppo indifferenziato del territorio del Cratere, bensì dare forza all'identità economica, culturale e patrimoniale di ogni parte costitutiva di questo territorio. La ripianificazione dello spazio fisico, economico e sociale del Cratere è al servizio di uno sviluppo che colga queste differenze. Le sappia valorizzare. Le integri in un disegno comune e condiviso dalle società locali, dalle istituzioni, dagli attori economici e sociali.

La ripianificazione promuove la territorializzazione dello sviluppo post sisma. Uno sviluppo:

- che sia più qualitativo che quantitativo;
- che concili le dinamiche economiche con la gestione prudente e volta al risparmio delle risorse non riproducibili;
- che promuova l'efficienza e l'utilizzo del mezzi di trasporto collettivi ed ecosostenibili;
- che integri la pianificazione degli usi dello spazio fisico e la tutela degli ecosistemi;
- che articoli e renda complementari, nella fruizione diffusa di uno straordinario patrimonio pubblico, i grandi quadri ambientali in cui si differenzia il territorio del Cratere: la montagna, i fondovalle, gli spazi agricoli.

Uno sviluppo del territorio così concepito è uno strumento sia di ristrutturazione dell'esistente, cogliendo le discontinuità necessarie con le tendenze in atto e suggerendo nuove linee di forza, sia di consolidamento della ricchezza patrimoniale che secoli di storia hanno depositato nel Cratere.

## 2.2 Multipolarità

Gli ultimi decenni hanno visto l'urbanizzazione diffusa, il forte consumo di territorio agricolo e il degrado delle condizioni di accessibilità e mobilità all'interno delle aree del Cratere. L'attrattività e la competitività di questo territorio ne sono risultate fortemente penalizzate, nonostante le politiche di sviluppo regionale nazionali e comunitarie. Evidentemente continuano a sussistere disfunzioni strutturali che non sono state ancora tematizzate in maniera adeguata né, tanto meno, contrastate con efficacia.

L'organizzazione e la strutturazione di dinamiche urbane che evitino ulteriore consumo di suolo - in particolare a L'Aquila, nei centri più prossimi alla sua area urbana, nei fondovalle – appare un obiettivo assoluto e prioritario, che è necessario raggiungere sia nella pianificazione delle trasformazioni urbanistiche, sia nella promozione dell'attività

economica, sia nello sviluppo delle infrastrutture di trasporto. Questa organizzazione impone la strutturazione di uno spazio urbano e periurbano multipolare, fondato sul potenziamento del trasporto collettivo, che sappia integrarsi nella armatura urbana esistente, contrastandone le tendenze alla dispersione e alla fragilità.

In questo senso, "ri-costruire la città sulla città", non è solo l'adattamento di uno slogan fortunato, bensì una necessità: negli insediamenti che caratterizzano il Cratere, i luoghi di riconquista degli spazi urbani in difficoltà - e non solo in conseguenza degli eventi sismici bensì per le modalità stesse della loro formazione - devono essere i settori prioritari di intervento delle politiche pubbliche, contrastando fermamente ogni tendenza al consumo ulteriore di suolo. Nei centri più piccoli, il rafforzamento del tradizionale carattere di centralità, per quanto alla piccola scala, è da privilegiare come cardine della nuova urbanità. Fondamentale, a tale scopo, il potenziamento dell'offerta di trasporto collettivo esistente o in progetto.

Parimenti è necessario promuovere la vocazione metropolitana del sistema urbano strutturatosi intorno alla polarità de L''Aquila. La messa in rete dell'offerta territoriale complessiva del Cratere – la "Città-Territorio" - struttura nuove, più equilibrate e solide relazioni tra L'Aquila e gli altri centri del Cratere. Solo per questa via è possibile prevedere la formazione di una "massa critica" territoriale coerente, per dimensione e caratteristiche intrinseche, con lo sviluppo delle funzioni urbane superiori, rendendo leggibile la presenza e l'adeguatezza delle condizioni di offerta. In questo senso, lo sviluppo dell'idea di "Città-Territorio" contribuirà a concretizzare l'ipotesi di una nuova dimensione metropolitana per il Cratere, ricercando nuove sinergie con l'area metropolitana romana, a ovest, e le due sponde dell'Adriatico, a est.

La ripianificazione delle aree del Cratere può fornire un contributo fondamentale alla strutturazione di una "Piattaforma Territoriale Strategica" di interazione e scambio tra l'Europa allargata ai Balcani e il bacino del mediterraneo.

I punti di forza del sistema regionale abruzzese hanno fin qui determinato il suo ruolo di "cerniera" tra nord e sud del Paese. Questi riguardano direttamente la potenzialità di innesco, di interazioni produttive e commerciali tra l'area dei Balcani, l'Europa nord occidentale e l'Africa del Mediterraneo: le infrastrutture, le capacità produttive, i saperi e le "reti" di innovazione sono i fattori che consentono la prefigurazione di uno scenario di sviluppo articolato in più settori ed esteso all'insieme delle diverse aree della Regione.

Attraverso la strutturazione di una Piattaforma Territoriale Strategica è ricercata una visione condivisa e praticabile dello sviluppo del sistema Paese che si fondi sulle capacità e i punti di forza regionali e che al tempo stesso sia in grado di rimuovere le condizioni di contrasto dello sviluppo ancora presenti. Il ruolo nodale cui il Sistema Abruzzo si candida nello spazio euromediterraneo, facendo leva sulle proprie caratteristiche territoriali, assume quindi come dato le potenzialità produttive dei paesi emergenti e gioca la sfida di essere attore principale nel processo della loro valorizzazione attraverso le proprie capacità e competenze.[51]

L'integrazione piena del Cratere nella Piattaforma Territoriale Strategica è un passaggio necessario affinché questo territorio possa accedere a una dimensione metropolitana. Il disegno va perseguito attraverso un'organizzazione urbana che preservi gli spazi naturali, agricoli e di valenza paesaggistica, in quanto dotazioni cruciali per tutelare il valore economico e l'attrattività conseguenti ad una qualità dello spazio fisico ancora molto elevata. Appare di converso evidente che l'urbanizzazione dei fondovalle e l'ulteriore crescita della dispersione insediativa ai margini degli abitati esistenti sono fattori assolutamente contrastanti con la prospettiva di uno sviluppo equilibrato e solidale.

## 2.3. Tutelare il sistema degli spazi naturali e agricoli

Il territorio devastato dal sisma del 6 aprile 2009 appartiene a un sistema ambientale di straordinaria rilevanza. Non è solo uno degli spazi naturali unitari più grandi d'Europa ma è altresì un territorio urbano, un luogo di vita e uno spazio economico e culturale.

Attorno a queste dotazioni territoriali si è sviluppata un'economia del turismo e del tempo libero schematicamente organizzata secondo due modelli:

- i sistemi concentrati e specializzati nell'alta montagna e negli sport invernali;

[51] Cfr. Regione Abruzzo, *Studio di fattibilità per la realizzazione di una Piattaforma Territoriale Strategica*, pag 17, 2006.

- i sistemi turistici diffusi, basati sulle "seconde case", utilizzati durante i fine settimana, i periodi festivi e il periodo estivo.

Quale che sia il modello di consumo turistico, i siti, i paesaggi, i contesti naturali, i borghi ne sono la premessa necessaria: la durata di questa economia dipende dal rispetto con il quale questo patrimonio è trattato e valorizzato.

Questo patrimonio va osservato da tre angolazioni rilevanti: gli spazi a più elevato valore ambientale; gli spazi necessari alla fruizione e alla valorizzazione economica, gli spazi naturali e rurali di prossimità. Ciascuno di questi tipi di spazio riveste un ruolo per la conservazione delle biordiversità, l'attrattività paesaggistica, la qualità del contesto di vita per la popolazione residente, così come per lo sviluppo della attrattività turistica del territorio.

Uno dei valori irrinunciabili per la ripianificazione di queste aree riguarda la tutela di un sistema di spazi naturali e rurali composto da siti di elevato valore ambientale, da un lato, e di canali "ecologici" necessari al buon funzionamento biologico del sistema e condizionanti la sua riproduzione, dall'altro. Questi corridoi sono composti in prevalenza da canali verdi, dai corsi d'acqua, da macchie boschive, da terreni adibiti ad uso agricolo o pastorale.

Si tratta allora di identificare, di proteggere e di valorizzare in primo luogo gli spazi naturali maggiori, le unità di paesaggio e gli spazi a forte connotazione agricola. Il buon funzionamento ecologico degli spazi naturali presi nel loro insieme rende indispensabile la conservazione delle continuità funzionali e della permeabilità dei suoli. I "corridoi ambientali" devono essere protetti dalle pressioni derivanti, in montagna, dalla concentrazione di impianti o di manufatti e, nei fondovalle, dalla presenza delle infrastrutture e di altri tessuti insediativi.

Questa politica di tutela degli habitat deve essere recepita negli strumenti di pianificazione ai diversi livelli e deve orientare le politiche di pianificazione e di infrastrutturazione sviluppate dai diversi attori responsabili; essa richiede un forte impegno politico a lungo termine e un indispensabile lavoro di comunicazione, di persuasione, di supporto tecnico scientifico.

L'assunzione di dispositivi negoziali e contrattuali tra i molteplici attori pubblici e privati a vario titolo presenti nei sistemi di azione legati all'intervento in tali contesti - nel quadro articolato e complesso delle leggi e norme di settore - appare essere un passaggio indispensabile al superamento dell'opposizione tra due logiche presunte in contraddizione: la tutela e lo sviluppo.

Il contrasto all'erosione degli spazi agricoli richiede la definizione di perimetri di tutela pertinenti tanto dal punto di vista del sistema degli spazi naturali quanto delle logiche economiche di sviluppo delle attività turistiche. È necessario adottare una scala più ampia, se necessario sovracomunale, entro la quale mettere in sinergia i progetti puntuali, tale da favorire una visione prospettica e concertata della valorizzazione di questi spazi, che restano anch'essi pur sempre "territori di progetto".

Il patrimonio naturale e rurale di prossimità, in modo particolare nelle aree del Cratere in cui più estesi sono gli insediamenti urbanizzati, rappresenta un importante fattore di attrattività del territorio. Gli spazi di questo tipo disegnano la trama di fondo del quadro di vita (prossimità e qualità degli spazi per il tempo libero e la ricreazione, dei siti naturali e delle unità di paesaggio). Essi rivestono un ruolo fondamentale negli ecosistemi e la conservazione della biodiversità è anche l'esito di un'attività agricola spesso dinamica ma sempre esposta a fragilità e a fattori di crisi.

Lo sviluppo sostenibile del territorio del Cratere impone il mantenimento o, in certi casi, il risarcimento di questa immagine positiva, attraverso l'organizzazione e la tutela della trama degli spazi naturali o rurali periurbani, in coerenza con la rete degli spazi protetti. Questo approccio, peraltro, è già presente in numerosi strumenti di tutela settoriale e, da ultimo, recepito nel Piano Paesaggistico Regionale in corso di elaborazione.

Più in particolare, la tutela del paesaggio, il governo e la riduzione degli impatti conseguenti all'urbanizzazione e all'infrastrutturazione del territorio richiedono di *privilegiare la concentrazione insediativa piuttosto che la dispersione*, il rafforzamento dei centri esistenti e il contrasto all'espansione urbana e periurbana, l'inserimento delle nuove attrezzature all'interno degli ambiti già urbanizzati.

La conservazione delle risorse idriche è una condizione essenziale da prendere in carico e da rispettare in tutti i progetti di sviluppo: il controllo degli impieghi e la tutela devono essere garantiti sia per le acque di superficie che per quelle sotterranee. Per tali ragioni, nelle parti più sensibili del territorio, lo sviluppo dell'urbanizzazione dovrà essere limitata in funzione delle risorse idriche disponibili. In montagna, l'eventuale

ampliamento delle installazioni sportive dovrà essere attentamente dimensionato in rapporto alle dotazioni idriche esistenti. Ogni nuovo punto di prelievo dovrà comunque essere collocato entro un'adeguata fascia di rispetto, come peraltro previsto dalle relative norme di tutela.

Rispetto a tali obiettivi, il contributo degli strumenti di pianificazione e programmazione degli usi del territorio è di fondamentale importanza. In particolare, è compito degli strumenti di pianificazione urbanistica di livello locale e segnatamente dei nuovi Piani di ricostruzione post sisma recepire e tradurre in specifiche di intervento gli indirizzi suesposti.

## 2.4. Pensare lo spazio urbano

Nel territorio del Cratere sismico il tema dello spazio urbano si pone a più scale di intervento.

La prima, che riguarda sia la città capoluogo sia le sue frazioni sia i centri minori, è data dalle operazioni di restauro e reintegrazione dei tessuti antichi. Una seconda scala è data dai vuoti urbani che, nella città capoluogo, si aprono nei territori di transizione tra i nuclei antichi e le espansioni tardo novecentesche (aree industriali, scali ferroviari, caserme, ecc.). La terza riguarda gli spazi del "periurbano", i territori "porosi" diffusi tra i 57 insediamenti grandi e piccoli in cui si articola la "Città Territorio" dell'Aquilano.

Il territorio del Cratere sismico è sia lo spazio urbano dell'Aquila sia lo spazio rurale e montano delle piccole città. La Ricostruzione deve costruire il futuro di questo territorio nella sua complessità e molteplicità di voci; tutte, nessuna esclusa, nel loro insieme, testimonianze originalissime – nel bene come nel male – dell'urbano contemporaneo. Le differenze di scala chiedono di affinare un metodo di lavoro che, nella sostanza, resta però il medesimo.

Alla scala urbana, ciò che conta veramente non è la forma dei singoli edifici o i loro caratteri stilistici quanto, piuttosto, la loro capacità di creare dei tessuti urbani coerenti sia con ciò che preesiste alla loro invenzione sia con le pratiche sociali che vi troveranno luogo.

Restaurare i tessuti urbani esistenti o crearne di nuovi - ad esempio nei vuoti lasciati da un vecchio insediamento industriale o da uno scalo ferroviario in disuso - significa determinare un quadro materiale suscettibile di accogliere anche le forme architettoniche della contemporaneità, che si accostano in maniera non traumatica ad edifici di cui è stato condotto il restauro filologico così come agli esiti di culture progettuali "basse", correnti nelle pratiche diffuse di costruzione della città.

Lo spazio fisico della Ricostruzione è produzione sociale, è esito di un processo di azione collettiva. L'architettura è parte di questo processo. È un grave errore pensare che l'architettura arrivi alla fine o non arrivi mai. Questa maniera di lavorare ha relegato difatti l'architettura a pura decorazione, a mera costruzione di oggetti, non più in grado di esprimere caratteri collettivi.

Da qualche tempo si studia la "città brutta", o la "non città", ma si ha poi la presunzione di progettare nella "città bella" come se fosse la stessa cosa. E' importante continuare a credere che la "città bella" è comunque la vera pietra di paragone, dove verificare l'avanzamento del fare architettonico, dove misurare le ambizioni dell'uomo contemporaneo e dove anche scoprire le sue debolezze, per correggerle eventualmente. Questo vuol dire anche assumere oggi una posizione precisa e chiara, fondata sulla consapevolezza e la plausibilità, che non rinunci all'innovazione, ma allo stesso tempo si opponga in maniera categorica al disperdersi della memoria collettiva di cui questi nostri territori, nonostante tutto, sono ancora portatori.

Il territorio aquilano con la sua straordinaria consistenza urbana fatta di monumenti, tessuto e spazi pubblici, borghi, costruiti nel tempo, mortalmente ferita dal terribile sisma dell'aprile 2009, può diventare oggi, con la sua ricostruzione, uno straordinario laboratorio sulle qualità e i valori della città storica europea. Le modalità della Ricostruzione dovranno servire da esempio per passare dalla cultura dei non-luoghi che ha tenuto impegnato il dibattito architettonico negli ultimi anni, ad una rinnovata cultura dei luoghi.

"Consapevolezza" è la parola chiave per sfuggire alla retorica della creatività, del nuovo a tutti i costi, del bizzarro come valore, del capriccio come risultato. Tutto il processo necessario alla Ricostruzione dovrà recare l'impronta di una profonda consapevolezza.

## 2.5. Organizzare lo sviluppo economico

Gli elementi che caratterizzano la recente evoluzione dei sistemi territoriali ed i modelli di sviluppo delle aree interne dell'Abruzzo sono sintetizzati e rapportate con quelle della costa e della collina litoranea dal Piano di Sviluppo Regionale nella tabella di seguito riportata.

L'attivazione di una positiva dinamica economica, il rafforzamento delle funzioni superiori a più elevato valore aggiunto, la valorizzazione del capitale umano necessitano di una migliore organizzazione territoriale, da realizzare nel contesto di una complessiva azione di governo e di ottimizzazione degli usi di uno spazio fisico raro e ricco di vincoli. Il potenziamento delle attrezzature di servizio e lo sviluppo dei trasporti collettivi urbani dovrà strutturarsi su reti di livello comprensoriale, che comprendono i 57 comuni del Cratere sismico e li connettono l'uno agli altri e, nell'insieme, ne favoriscono l'inserimento nelle reti di livello territoriale superiore. Analogamente, la medesima articolazione territoriale deve essere riflessa dalle strutture di concertazione e dagli strumenti di pianificazione.

La concertazione e gli strumenti di pianificazione sono finalizzati alla costruzione di una visione condivisa e strategica dello sviluppo economico del territorio del Cratere, evitando il fenomeno della concorrenza "tra le mura", tra un comune e l'altro. È necessario pervenire ad una specializzazione virtuosa, gerarchizzata e integrata del Cratere, che sappia sfruttare al meglio le sinergie interne alla "Città-Territorio" e dia senso compiuto all'individuazione degli "ambiti omogenei", anche rispetto all'accoglienza delle imprese economiche e alla diffusione dell'insegnamento superiore.

Il sistema produttivo dell'area del sisma è basato principalmente sull'edilizia e sul terziario[52]. Analizzando il numero di unità locali presenti nei comuni del Cratere il settore più consistente è quello del commercio seguito dalle costruzioni. All'interno del comparto manifatturiero (11% circa del totale) prevalgono le industrie alimentari e la fabbricazione e lavorazione dei prodotti in metallo

L'attività agricola resta un settore economico minoritario ma importantissimo: la produzione, la trasformazione e la vendita di derrate agricole rappresenta a tutti gli effetti un valore aggiunto importante, anche per la presenza di produzioni di qualità (DOC/DOP/IGT) nel settore cerealicolo, vinicolo e zootecnico che accrescono l'attrattività dei territori del Cratere. Al margine di attività tipicamente agricole, infatti, si è sviluppata negli ultimi anni una economia turistica rurale (agriturismo), che si integra validamente con le forme più tradizionali e praticate di turismo (montano, culturale, naturalistico).

L'obiettivo della ripianificazione appare dunque chiaro: mantenere l'attività agricola nel territorio, sia per la sua dinamica interna, che registra dati importanti nonostante il difficile contesto di montagna, ricco di ostacoli e di fragilità, sia come presidio alla concorrenza dei processi di urbanizzazione, sia come fattore di contrasto effettivo alla minaccia di ulteriore consumo di suolo.

Per tali ragioni, gli spazi agricoli rivestono un ruolo affatto particolare nello scenario economico del Cratere e le peculiarità di detto ruolo vanno riconosciute e opportunamente valorizzate nell'ambito della Ricostruzione. Non è più accettabile considerare lo spazio agricolo una mera riserva fondiaria per la futura urbanizzazione, ovvero, all'opposto, un'entità da "congelare" in una visione nostalgica, legata al passato e priva di una propria progettualità. La vocazione agricola di certi ambiti territoriali deve essere tematizzata in maniera adeguata nel contesto degli strumenti di pianificazione e di programmazione dello sviluppo. Le condizioni della sostenibilità economica delle produzioni agricole devono essere un punto irrinunciabile della ripianificazione di queste terre. Solo in questo modo è possibile assicurare il futuro di un settore economico che ha bisogno di azioni concrete per elevare redditività e performance.

Da questo punto di vista, le azioni più urgenti riguardano contestualmente la competitività del territorio, la strutturazione del suo spazio geografico e l'ottimizzazione dei suoi usi, segnatamente l'intreccio tra economia agricola, turismo, contesto di vita e attrattività.

[52] Cfr. Cresa: *Gli effetti economici del terremoto dell'Aquila del 2009: una prima valutazione*, giugno 2009.

| | Costa e colline litoranee ( Adriatico) | | Aree interne ( Appennino) | |
|---|---|---|---|---|
| | Industrializzazione diffusa | Industrializzazione polarizzata | Poli di sviluppo | Zone rurali ed interne |
| Livello di sviluppo | Medio-Alto | Alto | Medio-Basso | Basso |
| Tendenza recente | In crescita | Forte crescita | Differenziata tra sistemi locali | Differenziata tra sistemi locali |
| Caratteristiche del modello | - Autopropulsività<br>- Integrazione turismo-industria-agricoltura | - Dipendenza microeconomica<br>- Integrazione agricoltura e industria | Dipendenza microeconomica e macroeconomica | - Dipendenza macroeconomica<br>- Marginalità |
| Punti di forza | - Distretti produttivi di PMI<br>- Agricoltura specializzata ed agroindustria<br>- Turismo balneare | - Medio-grandi imprese e poli produttivi<br>- Creazione di indotto<br>- Agricoltura industriale ed agroindustria | - Terziario e mediograndi imprese ad alta tecnologia<br>- Agricoltura specializzata e industriale<br>- Turismo invernale | - Agricoltura di montagna<br>- Turismo invernale |
| Punti di debolezza | - Infrastrutture<br>- Fragilità strutturale delle PMI | Infrastrutture<br>Fragilità strutturale delle PMI | - Infrastrutture<br>- Mancanza di risorse imprenditoriali<br>- Indebolimento della base industriale | - Assenza di attività terziarie ed industriali<br>- Mancanza di risorse imprenditoriali<br>- Rarefazione del tessuto sociale |
| Aree interessate | Teramano, Pescarese, Area di Chieti ed Ortona | Val di Sangro, Vastese | Marsica, L'Aquila e Valle Peligna | Alto Sangro, Montagna interna |
| Potenzialità inespresse | - Risorse umane<br>- Beni Culturali | - Risorse umane<br>- Turismo costiero<br>- Ambiente e risorse naturali | - Risorse umane<br>- Ricerca e Università<br>- Beni Culturali | |
| Strategie di sviluppo locale | - Consolidamento della crescita<br>- Integrazione tra imprese<br>- Sviluppo di colture tipiche (olio, vino, etc.) | Diversificazione settoriale | - Ampliamento della base produttiva<br>- Diversificazione settoriale<br>- Integrazione tra settori<br>- Integrazione tra imprese | |
| Politiche peculiari locali | - Servizi alle imprese<br>- Ricerca e Sviluppo<br>- Trasferimento tecnologico | - Integrazione tra imprese<br>- Ricerca e Sviluppo<br>- Trasferimento tecnologico | - Qualificazione e rafforzamento degli effetti urbani<br>- Politiche integrate di valorizzazione delle risorse ambientali | |
| Politiche di interesse comune | - Messa in rete e riqualificazione delle infrastruture di base ed economiche<br>- Riorganizzazione dei poli urbani in una logica di specializzazione<br>- Politiche integrate di valorizzazione dei beni ambientali e culturali<br>- Politiche di sostegno alle PMI | | | |

In questa direzione alcune esperienze significative di cooperazione territoriale sono state attivate con i progetti descritti precedentemente nel capitolo della diagnosi e di seguito richiamati:

- **Borghi Autentici**: l'iniziativa riguarda l'organizzazione di un'offerta ricettiva innovativa che, a partire dal recupero di diversi immobili caratterizzati da stilemi architettonici tradizionali (quindi non necessariamente pregiati), integri tale rete ricettiva diffusa in sede locale con la fruizione del territorio, con le sue risorse e le sue attrattività ambientali, culturali, sociali, produttive, enogastronomiche, artistiche e storiche.

- **Via Dei Vestini**: prevede la realizzazione di un itinerario storico archeologico, per valorizzare tutte le scoperte archeologiche e i siti di interesse storico, naturalistico e culturale lungo la "Via Vestina", che unisce le aree interne alla costa, lungo la dorsale dalla SS 17. Denominatore comune del progetto la tutela e la valorizzazione del territorio, come opportunità di sviluppo.

- **@lbergo Diffuso**: l'iniziativa integra marketing turistico e banda larga. L'idea di fondo del progetto è quella del recupero di borghi antichi in chiave turistica, case cantoniere e vecchi fabbricati ristrutturati, adattati alla ricettività e "messi in rete".

## 2.6. Dare un futuro all'industria turistica

Il territorio del Cratere rappresenta un'importante meta turistica, quanto meno alla scala dell'Italia centrale, ed in particolare dell'area metropolitana di Roma, oltre ad essere uno spazio per il tempo libero della popolazione locale.

Questo territorio si trova di fronte a sistemi di obiettivi autonomi e a volte contradditori, in particolare per quanto riguarda lo sviluppo turistico, da un lato, e, dall'altro, la preservazione degli spazi naturali, del paesaggio e del patrimonio storico culturale, tutti fattori di eccezionale valore che sono alla base della sua attrattività sia come meta turistica, in un mercato di accresciuta competizione e sempre più attento alla qualità, sia come spazio destinato a soddisfare la domanda locale di *loisir* di prossimità.

La Ricostruzione post sisma rappresenta un punto di svolta per l'avvenire turistico di questo territorio. È necessario mettere in campo azioni che sappiano reintegrare al meglio il divario tra la crescita socioculturale della domanda e l'offerta turistica esistente.

I temi su cui intervenire sono molteplici e differenziati:

- il patrimonio storico artistico, la sua conoscenza e la sua effettiva fruibilità;

- la sicurezza e l'ospitalità diffuse;

- una pratica sportiva degli spazi naturali capace di soddisfare tutte le possibili fasce di utenza;

- la convivialità e la scoperta della cultura materiale;

- l'immagine dei luoghi e il contrasto dei fattori di possibile degrado: accessibilità, qualità urbana, offerta immobiliare, impianti sportivi;

- la concertazione e la messa in sinergia del sistema degli attori.

Tutti questi elementi richiedono una riflessione attenta sul dimensionamento e il posizionamento strategico dell'offerta, sull'organizzazione complessiva e solidale delle strutture di decisione e sulla complementarietà "a rete" dei territori del Cratere.

L'obiettivo finale delle politiche e delle azioni è l'esistenza di un turismo performante e sostenibile. Un chiaro indirizzo strategico - condiviso tra gli attori del settore, istituzioni e operatori - deve garantire al tempo stesso la competitività dell'economia turistica e la conservazione della sua materia prima: la qualità dei luoghi e dei paesaggi e l'immagine percepita di questo patrimonio.

Le caratteristiche geomorfologiche dello spazio fisico del Cratere e le infrastrutture di trasporto che ne assicurano l'accessibilità sono fattori di vincolo allo sviluppo del turismo. Al fine di governare al meglio la domanda di trasporto in ambiti dai confini fortemente antropizzati, vanno considerati con attenzione i progetti finalizzate allo sviluppo quantitativo dell'offerta turistica, in coerenza con la tutela di risorse patrimoniali e ambientali che rappresentano il capitale economico fondamentale del settore turistico, poiché sono la premessa su cui si basa il sistema

d'offerta.

In un contesto di mutazione del mercato, la priorità dovrebbe essere data al miglioramento della qualità dell'offerta turistica e al suo corretto posizionamento concorrenziale, piuttosto che al mero accrescimento quantitativo. I progetti di settore dovrebbero rispondere ai seguenti requisiti:

- ricercare la compatibilità e la complementarietà tra gli obiettivi perseguiti dai differenti attori pubblici e privati; tra i territori e le società locali individuati dai diversi "ambiti omogenei";
- priorità alla riqualificazione degli impianti sciistici esistenti e attenta programmazione di eventuali nuove iniziative;
- riqualificazione del patrimonio edilizio esistente e sistemazione fisico funzionale delle "porte" di accesso ai luoghi di interesse turistico;
- limitazione all'ampliamento dell'offerta ricettiva e riqualificazione di quella esistente;
- potenziamento dell'offerta multimodale di accesso ai luoghi di interesse turistico;
- organizzazione del calendario turistico secondo molteplici fasce temporali, ricercando la convergenza tra "tempi del turismo" e "tempi della/delle città".
- Integrare i progetti legati al turismo in un disegno di complessivo miglioramento della qualità di vita nei luoghi, per tutti coloro che ne fruiscono: visitatori, lavoratori stabili o stagionali, semplici residenti. L'offerta turistica – un impianto di risalita, un progetto immobiliare, una nuova attrezzatura per il tempo libero e lo sport - non deve rispondere al solo progetto tecnico o d'investimento, bensì, nel rispetto degli indirizzi sopra esposti – deve diventare l'occasione per ripensare, in meglio, una parte di territorio e contribuire alla Ricostruzione.

## 2.7. Garantire un sistema di trasporti sostenibile ed efficiente

Nel rispetto degli impegni sottoscritti, anche in sede europea, dal nostro Paese, la politica dei trasporti deve conseguire più obiettivi contemporaneamente, che si possono così riepilogare:

- ridurre gli effetti ambientali nocivi e i rischi derivanti dall'esercizio dei diversi mezzi di trasporto;
- contribuire allo sviluppo sostenibile dei contesti locali;
- garantire le condizioni per la concorrenza tra le differenti modalità di trasporto.

Per il Cratere, questi obiettivi generali si declinano in tre obiettivi specifici:

- potenziare le comunicazioni interne all'area garantendo l'accessibilità anche ai centri minori o più "periferici";
- strutturare l'interconnessione multimodale tra le reti locali e le reti di livello nazionale e sovranazionale;
- fluidificare la mobilità nelle aree di fondovalle.

### *2.7.1 Rafforzare l'accessibilità*

L'accessibilità al territorio del Cratere non è oggi la stessa ovunque, né come origine né come destinazione, a prescindere dalla stessa modalità di trasporto. Alcune aree del Cratere sono così mal collegate alle direttrici di trasporto primarie da rendere la situazione non accettabile.

La preponderante utilizzazione del mezzo privato – a prescindere dalla distanza percorsa – compromette gravemente il funzionamento del sistema dei collegamenti del Cratere, sia al suo interno sia nei rapporti con i poli esterni. Appare inoltre evidente che il perdurare di questa situazione contrasta con l'obiettivo di riequilibrio verso la sostenibilità ambientale delle modalità di trasporto che le politiche pubbliche nazionali e comunitarie stanno ricercando con forza. Ma vi è un terzo motivo per

introdurre significativi correttivi alle tendenze in atto. Un'offerta di trasporto pubblico debole, colpendo il fondamentale diritto alla mobilità, riduce in maniera intollerabile le opportunità di crescita e di sviluppo delle società locali.

L'obiettivo deve essere pertanto quello di favorire l'affermarsi di una nuova ripartizione modale dei flussi di mobilità, che riguardi sia gli spostamenti a breve-medio raggio, espressione delle dinamiche interne al territorio, sia le modalità di apertura del territorio stesso verso le grandi direttrici di traffico, fattore insostituibile della sua crescita economica e culturale.

Per rendere sostenibile sotto il profilo economico il potenziamento dell'offerta di trasporto collettivo, la domanda deve raggiungere un'adeguata massa critica; per convincere gli utenti ad abbandonare l'auto a favore del trasporto pubblico, è necessario offrire un servizio performante e competitivo, con un numero minimo di rotture di carico e una politica tariffaria coordinata con il trasporto pubblico locale. Il migliore fattore di sostegno a un tale indirizzo restano delle politiche urbanizzative – in particolare quelle di cui si fanno strumento i Piani di ricostruzione – che si strutturano in coerenza con il trasporto collettivo, interessando sia gli insediamenti abitativi, sia i luoghi di lavoro, sia le sedi pubbliche e istituzionali, sia il tempo libero.

Ogni potenziamento dell'offerta di trasporto, indipendentemente dalla modalità interessata, migliorando l'accessibilità e quindi l'attrattività del territorio, dovrà accompagnarsi obbligatoriamente a una strategia di "ripianificazione" dei settori territoriali interessati. Gli strumenti urbanistici locali dovranno mettere in conto e adeguatamente considerare l'accrescersi delle pressioni verso nuove urbanizzazione e la minaccia di ulteriore consumo di suolo ai danni del patrimonio agricolo, del patrimonio naturale e dei paesaggi.

### *2.7.2 Assicurare l'intermodalità*

La politica nazionale dei trasporti è finalizzata a facilitare gli scambi di persone, merci e servizi all'interno dello spazio comune europeo. La sostenibilità dell'ampliamento e della diffusione dei flussi è possibile, in termini di compatibilità ambientale, se si rafforza il trasporto alternativo a quello su gomma.

Per il territorio del Cratere e per l'Abruzzo, intermodalità significa attribuire nuovi pesi al trasporto su ferro, dare sostanza di progetto alla Piattaforma Territoriale Strategica, cogliere appieno l'opportunità di integrare il mercato del lavoro aquilano e il suo spazio residenziale nella dinamica che lega questo territorio all'area metropolitana romana.

L'obiettivo prioritario, e non esclusivo, è quello di restituire competitività al trasporto ferroviario da e verso la Capitale.

A tal fine, il DPEF 2008-2012 ha previsto il finanziamento del progetto preliminare e definitivo relativo alla velocizzazione della linea ferroviaria Pescara-Roma per un importo complessivo di 1 miliardo e 200 milioni di euro, aggiornato con Atto aggiuntivo dall'Intesa Generale Quadro del 28 maggio 2009 a 2 miliardi di euro. Contestualmente sulla stessa linea, come precedentemente descritto, l'atto prevede anche il Miglioramento dell'esercizio ferroviario per 100 milioni di euro, inserito nell'aggiornamento 2009 del CdP RFI, e la Realizzazione della nuova tratta L'Aquila-Tagliacozzo, per un importo di 730 milioni di euro, senza copertura finanziaria.

### *2.7.3 Sciogliere i nodi*

Il sisma e le prime decisioni assunte nel contesto dell'emergenza hanno aggravato le croniche difficoltà di circolazione all'interno del Cratere.

Permangono i fattori di crisi tradizionali: l'inadeguatezza tecnica della rete stradale, l'accentuata stagionalità dei flussi, la concentrazione spaziale dell'offerta turistica, la dissennata urbanizzazione dei fronti delle strade statali, la sovrapposizione priva di controllo tra tipologie diverse di traffico. A quelle note si sono aggiunte ulteriori criticità, prima fra tutte l'imprevedibile riassortimento dei flussi o/d, i nuovi luoghi della residenza e il trasferimento delle sedi di lavoro.

A soffrire in maniera insostenibile del nuovo scenario sono le aree di fondovalle, le uniche in cui l'acclività del territorio ha consentito la realizzazione delle strade.

Si impone una generalizzata razionalizzazione delle condizioni di accessibilità ai terminali dei principali flussi di mobilità. Le condizioni orografiche del terreno non permettono di intervenire in maniera radicale

sull’offerta infrastrutturale. Condizioni soddisfacenti di sicurezza e fluidità di traffico sono possibili adottando un approccio che operi sui tempi e sui modi d’uso delle infrastrutture esistenti, che promuova l’uso del trasporto collettivo, che assegni una diversa gerarchia, anche a livello locale, al trasporto su ferro. Una nuova ripartizione modale si afferma grazie a misure efficaci riguardo alla qualità del servizio: la sicurezza, il confort, la frequenza, la puntualità, l’informazione, le tariffe.

Di conseguenza, oltre ai progetti già decisi o in avanzata programmazione, ogni nuova infrastruttura dovrà essere attentamente studiata, nelle sue ragioni di necessità e per gli effetti di territorializzazione che si prevede possa avere.

# CAP. 3: LINEE DI INDIRIZZO STRATEGICO

## Premessa: cinque linee di indirizzo strategico

Nel territorio del Cratere lo spazio è risorsa scarsa. L'uso da parte dell'uomo è vincolato dall'orografia e dai rischi naturali. Lo sviluppo dell'urbanizzazione e la localizzazione delle infrastrutture di trasporto necessariamente investono il fondo valle. Per queste ragioni, lo spazio è un bene prezioso: perdurando le attuali tendenze al consumo dello spazio naturale e rurale, è inevitabile il deterioramento delle condizioni ambientali e l'abbassamento della qualità della vita. Sarà così compromessa in maniera irreversibile l'attrattività e la competitività di questo territorio alla scala nazionale e europea. Non vi sarebbero più "nuovi ingressi", di persone e di attività economiche, ma solo il lento declino di un territorio chiuso su stesso e dedito al progressivo consumo delle proprie risorse naturali e patrimoniali.

*La ripianificazione dei territori del Cratere sismico deve proporre* ***un'alternativa alla dispersione insediativa e alla frammentazione ulteriore dell'armatura urbana****. Le linee di indirizzo strategico ne stabiliscono i principi inderogabili.*

I Comuni del Cratere – come ben è espresso nel progetto della Città-Territorio – hanno l'ambizione di sviluppare la loro cooperazione su funzioni fondamentali. Rafforzare la loro riconoscibilità e influenza è necessario sia per fare di questo territorio un sistema urbano di medie dimensioni, sia per garantire lo sviluppo sostenibile dello spazio fisico. Questa ambizione presuppone un'organizzazione territoriale pertinente, leggibile, efficace, in termini di funzionamento degli insediamenti urbani, di sviluppo economico, di attrattività e di coesione sociale.

La ricchezza ambientale del Cratere è la garanzia della qualità della vita e la ragione principale per attrarre nuovi abitanti e nuove attività economiche. Le città – non solo l'Aquila o i centri maggiori - sono i luoghi della vita e delle attività della maggioranza degli abitanti del Cratere. Anche i centri più piccoli sviluppano valori propriamente urbani, ognuno vissuto alla scala che più gli è propria. La diversità delle ragioni della permanenza nel Cratere – residenti stabili e temporanei, turisti, studenti universitari, anziani ecc.. – insieme alla molteplicità, peraltro in rapida trasformazione dopo il sisma del 2009, dei modi e delle forme dei vissuti individuali rendono questo territorio un sistema ad elevata complessità: nel suo funzionamento, nella sua evoluzione e nelle interazioni con altri territori. Contribuire allo sviluppo sostenibile di un territorio richiede di capire la complessità del suo spazio fisico così come della società che lo abita e delle attività economiche che ospita. La città sostenibile è basata su una organizzazione coerente dei suoi spazi, sull'efficienza dei modi d'uso delle risorse disponibili, sulla qualità delle condizioni di vita, sulla equità delle opportunità offerte a tutti i cittadini, sul riconoscimento e la tutela degli interessi diffusi e più fragili. Una città è sostenibile se promuove modalità di trasporto eco efficienti (soft, o in comune). Se controlla il consumo energetico degli edifici. Se riduce ogni forma di inquinamento urbano. Se introduce la precauzione ambientale nelle politiche di sviluppo. Se migliora la sicurezza della circolazione. Se ottimizza l'uso delle strade e promuove una diversa e più equilibrata ripartizione tra le diverse modalità di trasporto e tra trasporto privato e trasporto collettivo.

Nella prospettiva dei grandi obiettivi indicati nel capitolo precedente, quale che sia la localizzazione, il tipo di spazio, le forme dell'urbanizzazione e gli usi prevalenti, le seguenti **5 linee di indirizzo strategico** dovrebbero essere rispettate in modo rigoroso e coerente in sede di formazione ed attuazione di politiche territoriali:

1. **Una rete di centralità**: il Cratere definisce una precisa ipotesi di intercomunalità, riassunta nel progetto Città-Territorio. È la scala territoriale ottimale ove ricercare la coerenza tra lo sviluppo demografico ed economico, da una parte, e la localizzazione di *un limitato numero di centralità*, dall'altro. Le centralità saranno individuate in funzione delle attività, dei servizi e delle condizioni del servizio che offrono, ricercando il miglior equilibrio tra la vicinanza alla domanda e l'efficienza dei servizi;

2. **Economia di spazio**: localizzare i nuovi interventi residenziali e produttivi all'interno delle aree già urbanizzate, dando priorità alla riqualificazione dei siti degradati e al recupero delle aree dismesse, seguita dalla rigenerazione dell'edificato esistente e, laddove possibile e utile, alla densificazione degli spazi del perturbano, considerando infine solo come soluzione estrema la trasformazione del suolo a vocazione agricola ridotta e non tutelato da prescrizioni ambientali.

3. **Coerenza tra urbanizzazione e trasporto pubblico**: localizzare in via prioritaria gli interventi nelle aree urbanizzate servite dalle infrastrutture di trasporto pubblico a più elevata performance, già in uso o previste in un documento di programmazione settoriale o di pianificazione territoriale, ovvero in aree dove è possibile prevedere l'uso di questi servizi in modo competitivo rispetto al trasporto privato.

4. **Precauzione dai rischi naturali**: localizzare in via prioritaria gli interventi nei settori urbani non esposti a rischi naturali, mettere in sicurezza gli insediamenti esistenti, ridurre o, quanto meno, non elevare il numero delle persone e dei beni esposti a tali rischi.

5. **Polifunzionalità e qualità degli spazi urbani**: è un indirizzo che va perseguito su più fronti di azione:

   - Il sisma del 6 aprile ha sconvolto la geografia abitativa del Cratere. Occorre promuovere la differenziazione quantitativa e qualitativa dello stock residenziale, esistente e in previsione; prestare attenzione ai bisogni emergenti; ampliare l'offerta di abitazioni sociali. Il nuovo habitat dovrà integrare la rinascita degli insediamenti storici e la piena vivibilità dei nuovi nuclei realizzati nella fase dell'emergenza. La qualità ambientale, urbanistica e architettonica dovrà essere perseguita in ogni circostanza ed essere la caratteristica fondamentale dell'habitat che la Ricostruzione consegna al futuro di questo territorio.

   - Limitare l'urbanizzazione residenziale di tipo lineare, lungo le vie di comunicazione, al fine di favorire la riqualificazione degli insediamenti esistenti, secondo una trama "a pettine", che utilizzi la profondità dei lotti, nel rispetto delle trame insediative naturali e patrimoniali (appoderamento, viabilità secondaria e rurale, reti canalizie ecc.).

   - Integrare le attività economiche nell'habitat urbano, favorendo la localizzazione delle funzioni compatibili con la residenzialità dei tessuti insediativi;

   - Identificare, valorizzare e proteggere – in sede di strumentazione urbanistica locale – gli spazi naturali e agricoli ancora presenti nei tessuti urbani e peri urbani;

   - Sviluppare l'eco sostenibilità di ogni intervento sul patrimonio fisico;

   - Utilizzare la strumentazione urbanistica locale per perseguire il miglioramento delle prestazioni energetiche ed ambientali del patrimonio edilizio esistente, anche rispetto allo smaltimento dei rifiuti e al trattamento delle acque.

I cinque indirizzi sopraenunciati saranno sviluppati dalle Istituzioni locali in ragione sia della pertinenza rispetto al territorio interessato, sia della più complessiva convergenza degli effetti ai fini della ripianificazione delle aree colpite dal Sisma.

La *considerazione contestuale degli indirizzi strategici* dovrebbe limitare le criticità conseguenti una ripianificazione del Cratere strutturata per settori funzionali: mobilità, ambiente, territorio, economia…. Si tratta di competenze, di strategie cognitive, di abilità programmatorie e progettuali, di modi di vedere e di "fare" il mondo – quelle settoriali - che richiedono di essere esaminate e valutate rispetto all'ef cacia dei risultati attesi dal loro utilizzo, poiché vi sono molti motivi per interrogarsi sulla loro capacità di comprendere, razionalizzare, migliorare le dinamiche territoriali dei nostri giorni.

Una ripiani cazione degli assetti del territorio strutturata per settori di intervento – come, ad esempio, quello dei trasporti – appare sempre meno una griglia di lettura soddisfacente per uno spazio geogra co modi cato nel profondo non solo dal sisma del 6 aprile. Conseguenze epocali sono state indotte, anche nel nostro territorio, dalla internazionalizzazione dei ussi nanziari e dai mutamenti intervenuti negli scambi commerciali. Per la Ricostruzione, affrontare questo tema in chiave di strategie operative di intervento impone comunque di ampliare il campo della visione ad una scala più ampia, quella identi cata da intrecci sempre più stretti di reti multilivello, materiali e immateriali. Il confronto con la grande scala diviene una s da ulteriore per il progetto della prossimità.

## 3.1 Una nuova gerarchia territoriale

### *3.1.1 Premesse e condizioni*

L'armatura urbana del Cratere già oggi appare costituita da più poli, seppure in maniera debole e non strutturata. Organizzare tale vocazione appare un passaggio imprescindibile nella direzione di un sistema

insediativo performante e coerente. Questa organizzazione concerne in primo luogo il ruolo che intende assumere L'Aquila ma egualmente rilevanti – e, in definitiva, analoghe – sono le problematiche relative alla posizione che, in tale organizzazione multipolare, assumeranno gli altri centri del Cratere.

Da un lato, il centro maggiore, accompagnato da poli complementari, struttura l'armatura del Cratere e delle principali direttrici insediative. In prospettiva, con il procedere della Ricostruzione, riprenderà anche la funzione attrattiva sulla domanda residenziale indotta dalle attività economiche e di servizio tipiche delle città capoluogo.

Dall'altro lato, gli equilibri territoriali richiedono che i poli locali dispongano di servizi, di attività commerciali, di fonti di lavoro che ne stabilizzino il carattere di centralità di livello locale e ne facciano il contesto per un effettivo sistema di relazioni di prossimità.

Questa ipotesi di strutturazione suppone due requisiti di fondo:

- la gerarchizzazione delle attività e dei servizi pubblici e privati;
- il contrasto all'urbanizzazione lineare e/o diffusa.

Ogni polo, a seconda della sua vocazione ovvero di quello che le comunità locali concerteranno essere il suo ruolo, e in ragione della scala che gli è propria, è destinato ad accogliere attrezzature e servizi collettivi, attività economiche e insediamenti residenziali, fattori di centralità e di gerarchizzazione delle funzioni territoriali.

In linea di principio, secondo la pratica e la dottrina, un polo urbano si identifica in funzione delle caratteristiche e del livello della sua dotazione di attrezzature e di servizi ma altresì, in termini relazionali, per il modo in cui esso si colloca all'interno dell'offerta complessiva presente nel territorio di riferimento, in materia di educazione, di sanità, di cultura, di giustizia, di commercio ecc.

Nello specifico del Cratere, questa ipotesi di definizione delle polarità territoriali si giustifica, al momento, solo in parte. Troppo forte è infatti lo storico squilibrio tra L'Aquila e gli altri centri del Cratere. L'ipotesi di spazializzazione portata avanti nel progetto Città Territorio – lo si è visto nei capitoli precedenti – fonda la sua ragion d'essere più sulla storia di questo territorio, ritrovando in essa le ragioni di alleanze a più livelli, che sull'organizzazione funzionale dell'offerta territoriale.

L'operazione, rispetto alle correnti esperienze di intercomunalità, appare quindi più complessa ed ambiziosa. La strutturazione multipolare della Città Territorio si dà *prima* della sua costituzione materiale e funzionale, che diviene, in tal senso, il punto di tendenza di un'alleanza che il "territorio vissuto" delle collettività locali stipula in vista di una nuova e più equilibrata distribuzione delle opportunità di vita. Le vocazioni di ogni ambito del Cratere precedono la gerarchizzazione funzionale e sono un altro modo per intendere le microstorie che conferiscono le ragioni delle alleanze e delle caratterizzazioni interne a questo territorio. Da queste basi – in maniera non conflittuale o competitivo, bensì ricercando alleanze di secondo livello – muove la ricerca ex post del ruolo ottimale di ciascun ambito nell'organizzazione complessiva dell'offerta territoriale del Cratere.

Ai fini della ripianificazione, il più rilevante campo di applicazione di questa ambiziosa strategia territoriale riguarda la pianificazione urbanistica locale. Appare infatti evidente che le intenzioni suesposte non possono non trovare precise ricadute nella specializzazione e nella differenziazione interna agli strumenti urbanistici, in materie quali la residenza, la mobilità, l'habitat, gli insediamenti produttivi ecc.

Ogni documento dovrebbe essere coerente non solo con la "vocazione" del comune e dell'ambito di appartenenza. Dovrebbe altresì confermare la disponibilità di ogni amministrazione a cedere quote di "sovranità" sugli usi del suolo del proprio territorio, in funzione del contributo richiesto e atteso dalla costituzione materiale della gerarchia territoriale in via di formazione.

### *3.1.2 Una intercomunalità in via di formazione*

La materia è molto delicata e l'efficacia pratica delle ipotesi di intercomunalità va costantemente monitorata. Troppe sono le esperienze pregresse che inducono alla cautela in proposito. Nel caso della Città nTerritorio un motivo di fiducia è dato dalla evidente tendenza dei comuni a costituire "dal basso" i sub ambiti relazionali, definiti, come si è visto in precedenza, "ambiti omogenei".

Si sfugge, quindi, al doppio pericolo: della eccessiva frammentazione, da un lato; delle aggregazione troppo vaste e onnicomprensive, dall'altro. Ci sono dunque le premesse per continuare la riflessione che porterà – o dovrebbe portare – alla selezione e alla ripartizione dei fattori di centralità

di cui si è scritto.

In proposito, le *Linee di indirizzo strategico per la ripianificazione*, coerentemente con la loro funzione, non possono che suggerire alcune raccomandazioni, che si ritengono cruciali ai fini dell'efficacia complessiva del disegno di rinascita di questo territorio.

I ruoli rispettivi dei comuni - nel Cratere e in relazione ai sub ambiti, in considerazione delle vocazioni espresse e delle intese raggiunte - saranno strutturati funzionalmente dall'attribuzione di specifici fattori di centralità.

L'inserimento nei territori delle nuove funzioni avverrà nel rispetto dei seguenti criteri di fondo:

- essere localizzate all'interno o in prossimità di insediamenti già urbanizzati, con la preferenza per localizzazioni che rafforzino il centro di riferimento – per dimensione e rango dei servizi già presenti – di ogni ambito omogeneo;

- essere inserite in settori già strutturati sotto il profilo insediativo e della trama urbana, all'interno ovvero in continuità con il centro urbano;

- condividere un "progetto di territorio" che si estenda all'intero ambito omogeneo;

- partecipare di una trama di trasporto pubblico che consenta il rapido accesso sia dall'interno che dall'esterno dell'ambito omogeneo;

- rafforzare i sistemi locali del lavoro.

In questo disegno generale, L'Aquila conserva e specializza la vocazione ad accogliere in via prioritaria le grandi funzioni di rango metropolitano, nei settori del terziario superiore pubblico e privato, nonché i servizi e le infrastrutture di livello regionale, in particolare nei settori della sanità, della ricerca e dell'insegnamento universitario, così come le filiere di eccellenza in campo economico e commerciale, evitando le duplicazioni e le ridondanze dell'offerta di servizi e favorendo al contrario la loro complementarietà e il funzionamento a rete.

Gli altri ambiti omogenei devono rafforzare i loro legami con la città capoluogo, che, a sua volta, deve trovare ragioni di complementarietà con l'offerta rappresentata dai centri minori del Cratere.

Il rafforzamento dei legami funzionali con la città capoluogo non deve avvenire a scapito degli spazi agricoli o della qualità ambientale. I poli complementari si localizzano prevalentemente in contesti resi fragili dall'urbanizzazione in continuo, lungo le infrastrutture di trasporto. Il progetto Città Territorio trova fondamento nella peculiarità e nella riconoscibilità degli antichi insediamenti urbani: il continuum urbanizzativo non è solo un fattore di gravissime disfunzioni, è una minaccia agli stessi elementi fondamentali di un'intera strategia di sviluppo.

Questi poli vanno dunque organizzati e strutturati affinché possano giocare pienamente i loro ruolo in quel "bacino di vita" che è il Cratere, di cui, grazie agli ambiti omogenei, sono il cuore pulsante e il fattore di competitività in termini di sistema urbano. Le modalità di sviluppo di questi centri devono trovare il punto di equilibrio tra specializzazione e complementarietà tra di loro e nei riguardi della città capoluogo.

I materiali sui quali la ripianificazione dive esercitarsi sono molteplici.

Essenziale è l'organizzazione di un efficiente sistema di trasporti collettivo ecologicamente sostenibile (cfr. più avanti §3.6).

Gli strumenti urbanistici di questi centri devono pianificare le condizioni necessarie per sostenere il conseguimento delle finalità e degli obiettivi operativi indicati.

Prioritaria sarà la rigenerazione degli insediamenti esistenti, in coerenza con gli indirizzi generali di ripianificazione espressi in apertura del capitolo.

Le politiche urbane promosse dai comuni del Cratere, e gli strumenti urbanistici di cui si dotano, dovranno promuovere prioritariamente lo sviluppo di operazioni suscettibili di rafforzare le funzioni centrali dei poli, ambito omogeneo per ambito omogeneo, in particolare per quanto riguarda l'impiego e i servizi alla persona. Si tratterà prevalentemente di servizi pubblici complementari a quelli erogati dalla città capoluogo, di attrezzature strutturanti la dimensione territoriale dell'ambito omogeneo, di funzioni capaci di generare nuove occasioni di lavoro.

Al fine di assicurare la coerenza delle politiche pubbliche, lo sviluppo di un'offerta di trasporto urbano di qualità appare assolutamente necessaria.

Lo sviluppo di un sistema di trasporto collettivo performante tra i poli degli ambiti omogenei, conforme ai principi più avanti espressi, deve essere perseguito con la massima convinzione.

Per rafforzare l'armatura urbana e favorire il riparto modale, gli strumenti urbanistici di livello locale devono correlare l'urbanizzazione dei nuovi settori urbani alla ramificazione di efficienti servizi di trasporto collettivo.

Nei poli centrali degli ambiti omogenei, i progetti di urbanizzazione suscettibili di rafforzare le funzioni di centralità saranno valutati in considerazione della loro capacità di:

- consolidare i flussi di trasporto collettivo attorno a dei nodi quali le stazioni urbane;
- strutturare e organizzare un progetto urbano intorno a questi nodi;
- migliorare l'offerta di trasporto pubblico negli insediamenti urbani;
- riqualificare gli spazi degradati e dismessi, nel contesto di programmi di rigenerazione urbana;
- mettere in opera azioni di valorizzazione del patrimonio urbano ed edilizio esistente, riqualificando i quartieri e i borghi antichi minacciati dall'abbandono e dal degrado;
- offrire un habitat di qualità alternativo agli interventi residenziali monofunzionali e diffusi caoticamente sul territorio periurbano;
- riequilibrare per quantità e qualità l'offerta abitativa.

Negli altri centri dei diversi ambiti omogenei è necessario condurre un'eguale riflessione in ordine alla posizione da assumere nel contesto di questo strutturato sistema di relazioni, trovando i relativi ruoli, pesi e gerarchie funzionali. I piccoli e piccolissimi centri, i borghi devono egualmente partecipare della coerenza della nuova organizzazione territoriale.

L'economia di spazio urbanizzato sarà ricercata in primo luogo osservando il principio generale di conservazione dei territori agricoli.

In tal senso, per contrastare la destrutturazione dei territori e le minacce portate al milieu agricolo e al paesaggio, lo sviluppo di questi territori tenderà necessariamente a polarizzarsi, in primo luogo attorno a poli locali che dispongano di servizi, di attività commerciali, di funzioni non residenziali.

Nell'insieme, le infrastrutture di contesto alla sviluppo economico di questi territori saranno realizzate *per densificazione* dei settori già urbanizzati dei poli, dei piccoli centri, dei borghi, e solo eccezionalmente per ampliamenti e comunque nel rispetto degli indirizzi generali esposti in *Premessa*.

### *3.1.3 Elementi di governance*

Nel contesto del progetto Città Territorio, le collettività locali individueranno, per ogni ambito, le polarità e loro gerarchie. Come più volte espresso, le connotazioni storiche degli ambiti omogenei devono favorire l'individuazione condivisa di quali debbano essere i poli locali, quelli su cui intervengono le politiche pubbliche affinché, attraverso l'inserimento dei fattori di centralità, si possa determinare il ricercato effetto di polarizzazione dello sviluppo, il solo capace di contrastare la dispersione insediativa.

I poli locali strutturanti il proprio ambito omogeneo saranno anche quelli in cui si è determinato nel tempo il mercato del lavoro relativamente più ampio, da sostenere e qualificare con funzioni centrali, in particolare in materia di habitat e di servizi alla persona.

Nei piccoli centri e nei borghi, andranno tutelati i servizi di prossimità e le attività economiche, per rispondere alle esigenze della popolazione e per conservare attivamente la coerenza del territorio rurale. A tale proposito, per favorire anche la residenzialità di ritorno, appare indispensabile che le autorità responsabili del trasporto pubblico migliorino le performance delle relazioni tra i piccolissimi insediamenti e il bacino di vita esteso quanto meno all'ambito omogeneo: il servizio di trasporto deve elevare ed assicurare lo standard minimo di accessibilità ai servizi scolastici, amministrativi e sanitari.

Soprattutto in tali contesti è necessario trovare l'equilibrio più avanzato tra esigenze date dall'antropizzazione del territorio e tutela delle riserve di naturalità.

Nell'ambito della ripianificazione, gli strumenti urbanistici locali tuteleranno nel modo più fermo le "riserve di naturalità", gli spazi più o meno estesi che, soprattutto nei fondovalle, rappresentano delle vere "cesure" alla espansione periurbana dell'edificazione. Gli strumenti urbanistici dovranno ancor più che in passato individuare le misure adeguate a riconoscere, delimitare e proteggere il patrimonio urbano, il paesaggio, i suoli agricoli, i boschi, le acque e a mantenere le continuità biologiche. È auspicabile che l'individuazione precisa di queste "rotture" possa preludere al divieto integrale di procedere alla loro successiva urbanizzazione.

Al fine di dare corso effettivo al progetto Città Territorio, nel contesto della ripianificazione, si suggerisce che, in parallelo all'elaborazione dei Piani di ricostruzione e degli altri strumenti di pianificazione di scala locale, le collettività appartenenti ai diversi ambiti omogenei avviino la riflessione sulla formazione di altrettanti "progetti di territorio".

La visione al futuro di un territorio – tema di questi "progetti" - è imprescindibile da un accurato lavoro di diagnosi. Ne deriverà anche la definizione "dal basso" di ruoli e di gerarchie tra i diversi centri appartenenti al medesimo ambito omogeneo. Gli strumenti di pianificazione sono posti così al servizio di visioni condivise e sottoscritte, che proprio dalla conformazione nelle forme degli usi del territorio fisico trovano un primo e concreto punto di caduta, giuridicamente vincolante e impegnativo per tutti, uscendo dalle secche del partenariato territoriale retorico e privo di conseguenze pratiche.

## 3.2 Il territorio come "infrastruttura di contesto"

### *3.2.1 Ripianificazione e pianificazione strategica: temi di un dialogo necessario*

La ratio istitutiva delle Linee di indirizzo strategico stabilisce che la ripianificazione sia funzionale all'"obiettivo di assicurare la ripresa socio-economica" del territorio devastato dal sisma del 6 aprile 2009 (art. 1, comma 2, Decreto Commissario delegato alla Ricostruzione n. 3/2010).

La specificità delle *Linee di indirizzo strategico* ne devono fare uno strumento a favore di un forte rilancio delle politiche pubbliche di potenziamento dell'"offerta territoriale": reti, habitat, quadro di vita, ambiente ecc. Ma l'efficacia di tali politiche sarebbe fortemente in dubbio se non fosse accompagnata dalla progettualità e dal rafforzamento dell'operatore pubblico come "facilitatore" dei processi di sviluppo.

La ripianificazione delle forme e degli usi del territorio del Cratere – sotto il profilo della produttività economica delle proprie azioni – appare dunque strettamente dipendente da una strategia di sviluppo finalizzata a richiamare e a radicare investimenti esogeni in questo spazio geografico. Il dialogo tra queste due distinte modalità di assicurare al Cratere un futuro degno - da un lato, la ripianificazione degli assetti del suolo e, dall'altro, le politiche di sviluppo locale - è tributario di alcuni requisiti in comune, che dovrebbero creare le condizioni per una reciproca funzionalità e stabilire l'univocità della strategia della Ricostruzione:

- è fondato sull'approccio per progetti;
- privilegia l'associazione tra più amministrazioni;
- coinvolge il capitale relazionale - istituzionale ed economico-sociale - nel duplice senso del partenariato verticale e orizzontale;
- esprime la cultura della città e del suo progetto come spazio fisico di qualità, luogo dell'uguaglianza delle chances, della creatività, della ricerca, della socialità consapevole e attiva;
- valorizza le reti professionali e tecniche in quanto componente imprescindibile dell'"offerta territoriale", con particolare riferimento ai settori dell'amministrazione locale e dell'offerta di servizi pubblici e alle filiere economiche.

Le ricadute locali della ripianificazione – le decisioni prese dalle singole amministrazioni in materia urbanistica, in primis nei Piani di ricostruzione - non si misurano con i problemi di governo dell'insieme delle trasformazioni che hanno luogo nel territorio amministrativo. Piuttosto si concentrano, adeguando la dotazione territoriale esistente, su quei progetti di sviluppo che possono avere effetti decisivi ai fini dell'innalzamento della competitività economica e della coesione sociale del territorio, nel contesto di una piena sostenibilità delle decisioni relative, quindi condivisi tra le diverse istituzioni e gli attori sociali ed economici.

L'efficacia economica richiede, dunque, di far convergere localmente una

molteplicità di politiche pubbliche, a partire da quelle per la valorizzazione dello spazio fisico e dell'ambiente e il potenziamento delle reti materiali e immateriali. La sovrapposizione di queste matrici – spazio fisico, ambiente, reti – alimenta la produzione di una visione condivisa e partecipata del futuro di questo territorio. E la rappresentatività della visione è garanzia della legittimità e della utilità collettiva degli interessi coinvolti, assicurando un confronto trasparente fra i diversi progetti di sviluppo in gioco, al servizio dei quali il progetto urbanistico si pone.

L'approccio proposto pone al centro la dimensione spaziale delle politiche e il progetto come sistema d'azione organizzata. Ne deriva la necessità di riconoscere i "territori del mutamento", quei territori dove maggiori sono le possibilità di successo in quanto sono già attivi "capitali relazionali" e presenti i segnali di disponibilità al nuovo.

La ripianificazione è efficace se in parallelo si sviluppa la pianificazione strategica di questo territorio. Questa esigenza di valutare la qualità e lo stato di avanzamento dei processi di pianificazione strategica riporta l'attenzione agli elementi caratteristici di questa modalità di azione e sulla particolare declinazione che essa assume in relazione al marketing territoriale.

Nella pianificazione strategica, anche nelle applicazioni che si rivolgono alle politiche pubbliche, si intrecciano due processi che conviene analizzare distintamente per comprenderne la complementarietà.

Primo processo: *governare le politiche territoriali attraverso piani e progetti.*

Il primo processo definisce il carattere di insieme delle operazioni intraprese. È ispirato alla nozione di piano di impresa quale è adottato nell'ambito delle scienze aziendali. E come in un piano di impresa è il destino dell'organizzazione – della città e del territorio - ad entrare complessivamente in gioco. Le intenzioni politiche – di contrastare il declino ovvero di rafforzare l'attrattività di un luogo ove vivere e lavorare - sono formulate e strutturate nella forma di una ambizione socio-economica a lungo termine. Esprime in maniera chiara e comprensibile il disegno di qualcosa che ancora non c'è, l'anticipazione di un futuro desiderato e che si vuole raggiungere.

A questo livello, l'orientamento strategico ha dunque il compito di elaborare il disegno di un futuro desiderato, che si oppone a un destino - futuro subito. Costituisce il cuore del sistema delle finalità al quale è orientata la gestione strategica del mutamento territoriale.

Secondo processo: *organizzare e gestire progetti.*

Si definisce anche come management del progetto. Esso ha la responsabilità della condotta a buon fine di una realizzazione specifica, destinata a rispondere a un bisogno particolare e chiaramente identificato, per esempio riconvertire a incubatore per nuove imprese un area in degrado nel contesto di un più ampio programma di rigenerazione urbana. Questo processo appartiene al sistema di attuazione della gestione territoriale. Mobilitato per concretizzare gli orientamenti strategici, a questo processo si affida il compito di governare l'attivazione e l'esecuzione dei progetti di intervento a più elevata complessità, che per le dimensioni o le caratteristiche loro proprie si presentato con i caratteri dell'innovazione e richiedono prestazioni in buona misura inedite.

In sintesi, il processo - governare le politiche attraverso piani e progetti - significa elaborare un dispositivo che definisca la direzione e il significato delle azioni da intraprendere; mentre organizzare e gestire progetti significa misurarsi con le problematiche dell'attuazione di questi progetti, in particolare di quei progetti che pongono con forza maggiore degli altri le questioni dell'innovazione: nel modo di concepire i progetti, nelle modalità di finanziamento, nei comportamenti dei soggetti, nelle regole della loro attuazione.

Questi due processi si intrecciano costantemente nelle esperienze di marketing territoriale, definendo, secondo modalità non sempre coerenti, i contenuti tecnici e organizzativi degli strumenti adottati (dai piani strategici ai programmi di sviluppo locali), i processi e le scelte operative con le quali si strutturano e si affrontano i compiti posti alla gestione strategica.

### *3.2.2 Fare la differenza*

Tra i compiti propri alla gestione strategica del mutamento territoriale, il primo compito consiste nell'affermare un'identità dello spazio investito dal processo di pianificazione strategica: la città, l'area metropolitana, la regione nel suo insieme.

L'ambizione socio-economica in via di definizione, espressa dalla volontà

di gestione strategica, non vive in uno spazio astratto, esclusivo, di cui si possiede una sorta di monopolio. Contrastare il declino, cogliere le opportunità di scenario sono ambizioni che altri contesti territoriali condividono. La costruzione di un futuro migliore porta con sé anche i rischi della competizione.

In questa competizione è necessario in primo luogo uscire dal rumore di fondo, trovare qualcosa che faccia la differenza. Qualcosa che definisca quello spazio e lo faccia riconoscere in un contesto di altri spazi geografici le cui amministrazioni e società locali si muovono con la stessa intenzione di acquisire beni comunque scarsi: attenzioni e investimenti. Vi è un problema specifico, di distinzione, di differenziazione, di affermazione di caratteri di unicità. Insomma, si pone il problema che le scienze aziendali definiscono di posizionamento di mercato.

Ma un territorio non è bene di largo consumo. Dunque, quali sono le identità da promuovere? Quelle che nascoste in un passato sempre più lontano o quelle promesse dall'avvento del Terzo millennio? Come sfuggire alla logica mercatista della competizione per la competizione?

La gestione strategica territoriale deve rispondere a una domanda, alla quale non sempre è dedicata l'attenzione e il senso di responsabilità che richiede. Una domanda cruciale, da declinare al presente e al futuro di ogni territorio: chi sono le persone che lo abitano? Che cosa vogliono divenire?

Spetta ai territori, a ciascun territorio affermare la sua personalità attraverso la difficile ricerca dei sui tratti identitari:

> "Una persona esiste se e nella misura in cui possiede un'identità che la differenzia dagli altri, e questa definizione si applica anche ai territori: a una città, ai suoi quartieri o alla regione a cui si appartiene" (Ferdinand Braudel, 1986))

Ritrovare l'identità di una città:

> "significa acquisire la consapevolezza di come il tempo ha modellato quella città, di ciò che l'ha fatta così come è, che le ha conferito il suo carattere e la sua anima. Significa condividere la convinzione che la città è un essere vivente e, in quanto tale, è necessario agire con precauzione, con il timore di recarle delle offese irrimediabili" (Marcel Poëte, 1930).

Quale che sia il campo di applicazione, il messaggio è dunque lo stesso: riconoscere l'identità di un territorio è la base sulla quale edificare l'approccio strategico.

### *3.2.3 Soggettività territoriali*

Proprio sul ruolo da attribuire al territorio si segnalano le maggiori differenze nella casistica a nostra disposizione. È, un punto, a nostro avviso, centrale perché, come detto, è su questo che si gioca il tema dell'identità e quindi del posizionamento strategico del territorio.

Una delle perplessità ricorrenti sulle esperienze più diffuse di pianificazione strategica è proprio il ruolo del territorio: grande attenzione è data alle reti di attori, soprattutto se frutto di aggregazioni volontarie; molto meno alla dotazione di risorse presenti nel contesto e più complessivamente alla visione del territorio esistente e del futuro auspicato.

Una retorica molto diffusa – a cui non sono estranee le culture professionali - privilegia le disponibilità alla concertazione dello sviluppo tra attori pubblici e privati ma trascura le coerenze con le strutture profonde del territorio, quelle che gli usi nel tempo hanno inciso nel corpo fisico della città, con le resistenze al mutamento e con le stesse potenzialità evolutive, che possono rendere meno effimere le prove di sviluppo locale endogeno.

Oggi siamo portati a vedere sempre più il territorio come un quadro creatore di organizzazione, una struttura attiva e non più un semplice spazio utilizzato per identificare gli attori dello sviluppo e per accogliere gli investitori potenziali o per realizzare un'infrastruttura.

Il territorio entra nell'approccio strategico attraverso l'intersezione tra i due procedimenti richiamati in precedenza. All'interno della visione strategica, il territorio deve essere il tema di un approccio unitario che ne consideri le qualità, le caratteristiche, gli elementi – modellati dalla storia e dalle storie – che lo rendono unico.

Questo approccio rappresenta anch'esso un progetto. Ed è molto di più che un metodo per organizzare efficacemente la politica di investimenti per lo sviluppo e per realizzare opere funzionali. È anche il modo

privilegiato per porre domande sui temi da affrontare e sulle priorità da conseguire, e soprattutto il modo migliore per costruire un'identità delle istituzioni e delle società locali che non sia solo il lascito delle cose passate, ma anche la affermazione positiva di un'intenzione comune di costruire il proprio futuro.

#### *3.2.4 Progetti*

In questo disegno strategico, il ruolo del soggetto pubblico oltrepassa quello tradizionale del *provider*, configurandosi piuttosto come facilitatore che libera capacità innovative nell' affrontare i problemi, nell'immaginare soluzioni, nel superare i conflitti, nel costruire consenso informato.

Proprio le funzioni di capacitazione del sistema istituzionale e più complessivamente della società locale sembra essere un valore aggiunto determinante, destinato a produrre attori più capaci ad elaborare i conflitti a favore della fattibilità degli interventi.

A questa funzione di facilitatore, in molte esperienze si dà seguito con la fiducia illimitata nelle capacità del partenariato di sviluppare il secondo dei due procedimenti prima indicati, quello che porta all'emersione dei progetti. Ma è frequente che la rete degli attori faccia fatica a cogliere gli oggetti su cui misurarsi e, se necessario, contrapporre interessi.

Un'altra strada è possibile, un altro modo di intendere il ruolo di facilitatore che l'operatore pubblico si assume. Quello di puntare su un certo numero di progetti per esplorare il livello e le modalità di accoglimento – nella società locale - di questi progetti, di queste azioni o sistemi di azioni. Così facendo, anche il territorio viene reso discreto: alcune parti di distinguono dalle altri grazie alla convergere dei progetti. Tramite i progetti, il territorio diviene i territori: spazi dell'innovazione e della coesione nei quali si formano e successivamente si ridistribuiscono i benefici, materiali e immateriali, delle politiche di sviluppo.

Quello che da oggi sarà importante capire, avviando un mirato lavoro di diagnosi estesa al partenariato, è quali progetti hanno la forza di soddisfare attese, di promuovere adesioni, di mobilitare risorse.

Anche risorse economiche, certo, ma non solo: egualmente importanti saranno le risorse di consenso, le forme di pressione che saranno esercitate a favore dell'uno o dell'altro progetto, le gerarchie e le priorità programmatiche che per tale via si arriverà a definire. È necessario coniugare *progetti, territori, capitale relazionale*. Gerarchie e priorità, beninteso, che potranno riguardare anche qualcosa che oggi non è stato ancora individuato, progetti di cui non si è avuta ancora la registrazione negli elenchi proposti.

L'esperienza insegna che l'adesione effettiva degli attori a un progetto è un dato problematico. La soluzione non è nell'attivazione del partenariato. Il partenariato è lo strumento per giungere alla soluzione. E *la soluzione è nei progetti*, progetti che fanno emergere attese, interessi, posizioni di parte.

Dal territorio si segnalano, prendono corpo e parola soggetti – istituzionali, economici, persone fisiche, associazioni – che, aderendo a un progetto o proponendone altri in concorrenza o a complemento – divengono attori dello sviluppo di questo territorio.

Attorno ai progetti, ad alcuni di questi più che in altri, si formano delle "coalizioni" che definiremo propriamente delle "coalizioni di progetto", la cui forza è data dall'estensione e dall'intensità della partecipazione. Misurare questa forza significa non solo formare ma ordinare l'elenco delle azioni possibili, individuare priorità in modo né tecnocratico né demagogico, perché ogni "coalizione di progetto" porta con sé un capitale di risorse da investire in quel progetto, in quello e non in un altro. Di questo disegno, che spetta alla pianificazione strategica elaborare compiutamente e portare avanti, la ripianificazione degli assetti del suolo può dare un contributo inestimabile: quello di far divenire il territorio del Cratere l'"infrastruttura di contesto" per un futuro migliore.

## 3.3 Valorizzare la rete degli spazi naturali e agricoli

#### *3.3.1 Preservare e valorizzare*

La tutela degli ecosistemi per il loro valore ecologico, la protezione del patrimonio naturale e paesaggistico, la conservazione degli spazi agricoli contribuiscono all'attrattività del territorio del Cratere e al mantenimento di attività economiche – il turismo e l'agricoltura – minacciate dalla crisi.

Gli indirizzi di ripianificazione in materia si rivolgono in primo luogo alla

conservazione ovvero al restauro degli elementi di coerenza tra spazi naturali e spazi agricoli, dal cui funzionamento in rete dipende la ricchezza ecologica e biologica del territorio. È importante sottolineare il ruolo degli spazi naturali considerati "ordinari" – come i corsi d'acqua, le zone umide, le macchie boscate, gli spazi non costruiti dei fondo valle - dai quali dipendono le funzioni di continuità tra gli spazi ecologici maggiori.

Gli ecosistemi montani sono sottoposti a numerose pressioni. Il cambiamento climatico produce fenomeni nuovi: si modifica il regime idraulico dei corsi d'acqua, cambiamenti intervengono nella composizione delle coperture vegetali e forestali. La fauna e la flora sono destinate a modificare i loro comportamenti abituali, migrano in latitudine e in altitudine.

I grandi spazi come le montagne, i pascoli e i boschi non devono incontrare ostacoli nella loro continuità ecologica. La trama verde costituita dai grandi insiemi naturali e dai corridoi ecologici, gli spazi di transizione e la "trama blu" dei corsi d'acqua rappresentano nell'insieme quella *continuità territoriale* che è il vero patrimonio di cui la ripianificazione deve esplicitare la tutela e la valorizzazione.

È opportuno ricordare che la pianificazione di livello locale non può non considerare gli ecosistemi nella loro *complessità e totalità*.

In un'ottica di conservazione della biodiversità e di funzionamento in rete degli ecosistemi, vanno in particolare tutelati le seguenti tipologie di spazi naturali e agricoli:

- gli spazi di interesse maggiore, quelli che gli strumenti di pianificazione ambientale sottopongono alla disciplina più restrittiva;
- gli spazi complementari, quelli che in vario modo segnano la transizione con il territorio antropizzato;
- i corridoi ecologici, di connessione tra uno spazio e l'altro.

### *3.3.2 In difesa degli spazi agricoli strategici*

Le aree agricole di montagna, di collina o di fondovalle partecipano dell'identità e del funzionamento del territorio del Cratere, in termini di paesaggio, di economia, di strutturazione e di manutenzione dello spazio di vita. Hanno anche un ruolo importante nei confronti dell'attrattività e dell'economia turistica. Tuttavia, sottoposto a più fattori di crisi, l'uso agricolo del territorio si va rarefacendo. È necessario, anche in sede di ripianificazione, contribuire alla sua tutela.

Le connessioni tra i diversi livelli di agricoltura di montagna si fondano sul collegamento funzionale tra i fondovalle, i declivi, i pascoli, i percorsi della transumanza. Il mantenimento di questi collegamenti è di vitale importanza per garantire la sostenibilità economica delle attività agricolo pastorali, la manutenzione delle piste e dei pascoli e, di conseguenza, per la conservazione dei paesaggi della montagna e per la protezione contro i pericoli naturali. Le aree di fondovalle e i pendii più bassi, ovunque uno spazio sia raggiungibile dai veicoli, sono sottoposti alla minaccia dell'urbanizzazione e a conflitti d'uso che mettono a rischio la conservazione della destinazione agricola.

Gli strumenti di pianificazione urbanistica di livello locale contribuiscono alla tutela dell'uso agricolo del territorio individuando le aree in cui tale uso assume una funzione strategica:

per *il potenziale produttivo*: sono le aree i cui prodotti hanno il marchio di origine protetta, le aree in cui èstata realizzata o è in corso laconversione all'agricoltura biologica, le aree a più elevato potenziale agricolo e che costituiscono entità omogenee agricola, i terreni in cui è più agevole procedere ricorrere all'agricoltura meccanizzata;

- per la funzionalità delle aziende agricole: è necessario salvaguardare le aree agricole omogenee, mantenere agevoli gli accessi, tutelare l'interdipendenza tra le diverse tipologie di spazi e di usi: i terreni coltivabili a fondo valle, i pascoli, i luoghi della raccolta e del trattamento dei prodotti.
- per gli investimenti pubblici realizzati: i fondi che hanno beneficiato di finanziamenti pubblici per il miglioramento delle condizioni produttive, ad esempio, per il potenziamento degli impianti di irrigazione, per la realizzazione di magazzini e ricoveri per il bestiame, per l'acquisto di beni strumentali ecc.

- per la pressione all'urbanizzazione a cui sono sottoposti i superstiti terreni agricoli nelle aree di sprawl.

### *3.3.3 Il patrimonio antropico*

La considerazione dei valori patrimoniali della montagna rinvia a più scale: quella dei grandi orizzonti geografici e quella dei molteplici elementi caratteristici del rapporto tra l'uomo e la montagna. Le innumerevoli testimonianze culturali della storia della presenza umana tra le montagne e le valli del Cratere sono elementi insostituibili dell'identità di questo territorio. I paesaggi emblematici del Cratere costituiscono un patrimonio naturale e culturale che contribuisce direttamente alla attrattività del territorio e alla competitività delle attività turistiche.

Gli strumenti di pianificazione ambientale e paesaggistica, generali e alla scala del singolo parco, già definiscono un quadro delle tutele molto strutturato. Ai fini della ripianificazione delle aree colpite dal sisma, le *Linee di indirizzo strategico* non possono non recepire e fare proprie dette prescrizioni.

Ad integrazione delle misure già in vigore, le *Linee di indirizzo strategico* ribadiscono alcune indicazioni che la pianificazione di livello locale deve rispettare in funzione del carattere patrimoniale assegnato al territorio.

Nel caso di siti il cui cararattere di paesaggio naturale richiede misure di tutela particolarmente stringenti:

- gli strumenti urbanistici locali proteggono la qualità dei paesaggi e le condizioni della loro fruizione ottimale (tutela dei punti di vista e dei coni visuali più significativi);

- per gli spazi ancora intatti: divieto di alterazione dell'esistente attraverso la realizzazione di attrezzature, costruzioni o altre forme di urbanizzazione;

- per i contesti già urbanizzati, gli strumenti urbanistici locali dovranno preservare gli elementi naturali, agricoli e pastorali che conferiscono riconoscibilità al paesaggio, al pari degli elementi antropici, come le strade rurali o di montagna, che fanno parte integrante del paesaggio stratificatosi nel tempo.

Diversa è la casistica da riferire ai borghi, all'edilizia rurale e di montagna, alle tracce lasciate dal secolare rapporto tra uomo e ambiente naturale nelle aree del Cratere. Ogni sforzo va fatto in sede di ripianificazione affinché sia contrastato l'abbandono di questi straordinari presidio di tutela attiva degli ecosistemi.

In tal senso, gli strumenti urbanistici locali individueranno:

- i siti e gli edifici d'interesse patrimoniale, finalizzando questa ricerca alla predisposizione nelle sedi deputate – programmazione regionale e pianificazione strategica, in primo luogo – delle misure finalizzate alla conservazione, al restauto e alla messa in valore del patrimonio costruito tradizionale;

- le idonee misure atte a tutelare i confini e le condizioni di contesto proprie a questo patrimonio, in considerazione delle relazioni paesaggistiche ad esso associate;

- le azioni necessarie per consolidare la continuità della rete delle percorrenze rurali e di montagna e a proteggere da ogni compromissione i bordi dei tracciati, in considerazione delle relazioni paesaggistiche ad essi associate.

## 3.4 Accrescere il patrimonio: oltre il turismo

### *3.4.1 Una nuova prospettiva di azione*

Le aree interne dell'Abruzzo rappresentano una delle grandi riserve Le Le aree interne dell'Abruzzo rappresentano una delle grandi riserve naturali del nostro Paese, una destinazione turistica tra le più importanti per la molteplicità delle occasioni che offrono, per la varietà delle attività sportive e ricreative, per la ricchezza dei loro paesaggi e la diversità degli spazi naturali, per lo straordinario patrimonio di antichi centri e borghi.

Il turismo – di prossimità e di soggiorno – è interesse pubblico sia promosso, in ragione del contributo offerto all'economia della regione e alla conservazione di una popolazione stabile in contesti di continuo minacciati dall'esodo dei residenti. Ma il futuro economico di questo settore riposa sulla sua capacità di rispondere alle nuove attese della domanda, sulla riqualificazione delle strutture e delle attività esistenti, su

un più marcato orientamento verso la sostenibilità della fruizione turistica dell'ambiente. È necessario promuovere una politica incardinata sulla valorizzazione del patrimonio naturale e sulla qualità dei servizi offerti.

In considerazione delle evoluzioni della domanda, l'offerta turistica nel Cratere dovrà accentuare la svolta, in parte già in atto, verso la qualità, l'innovazione e la diversificazione. È necessario sviluppare una stagione turistica che si possa estendere all'intero anno, così come sforzi mirati vanno fatti per promuovere il turismo di prossimità. Concepire un prodotto turistico rispettoso del contesto e del paesaggio impone scelte coraggiose, come quella di limitare e di organizzare l'accesso dei veicoli a motore negli spazi naturali.

Inoltre, il turismo invernale è fortemente condizionato dall'innevamento; il cambiamento climatico potrebbe causare la diminuzione e l'incostanza del manto nevoso. Questo fenomeno colpisce principalmente le località di media montagna. In questa visione, i progetti e le modalità di pianificazione e gestione del turismo montano dovrebbero tenere conto non solo dell'evoluzione del mercato ma altresì del cambiamento climatico.

Per molte ragioni, appare dunque necessario iniziare a pensare a *un nuovo paradigma economico, sociale e ambientale*, che dell'offerta turistica sappia privilegiare la dimensione qualitativa piuttosto che quella quantitativa. Gli attori responsabili del settore, pubblici e privati, devono indirizzare i loro sforzi in favore dello sviluppo di un turismo che sia coerente con la capacità di accoglienza dei siti.[53]

Se consideriamo il cambiamento climatico, la scarsità di spazio disponibile, la ricchezza degli ecosistemi naturali e dei paesaggi, l'esistenza di rischi naturali, ma anche l'evoluzione della domanda, la priorità – ai fini della ripianificazione - è da assegnare più alla riorganizzazione, al ripristino o alla riqualificazione dei siti e delle infrastrutture turistiche che a progetti di estensione dell'attuale dotazione. In effetti, l'offerta di alloggi turistici in tutto il territorio del Cratere è di dimensioni generose e non ha alcun fenomeno globale di saturazione. Appare pertanto una scelta ragionevole e prudente, anche sotto il profilo degli esiti di mercato, impegnarsi nella valorizzazione dell'offerta esistente piuttosto che continuare ad ampliarne la dimensione.

È tuttavia necessario precisare che in molti centri turistici l'offerta abitativa è obsoleta, poco rispondente alle nuove esigenze della domanda e non adeguatamente commercializzata. Inoltre, insufficiente, troppo costosa o qualitativamente povera è l'offerta abitativa rivolta ai residenti permanenti o ai lavoratori stagionali.

Così come per gli insediamenti urbani la parola d'ordine è "ricostruire la città sulla città", analogo orientamento strategico dovrebbe essere osservato per i centri minori maggiormente sottoposti alle pressioni della domanda turistica.

Gli interventi dovrebbero valorizzare il dato patrimoniale di una "conquista turistica" che data dai primi anni Trenta.[54] Riscoprire la storia urbana di questi luoghi, prendere ad esempio le realizzazioni in cui spazi naturali e interventi antropici costruiscono insieme un nuovo e originale paesaggio, demolire per ricostruire in altro modo, migliorare la qualità dell'architettura, rendere più efficienti le prestazioni energetiche degli edifici: l'insieme di queste azioni aiuterebbe a rendere più competitivo il Cratere come "destinazione" turistica, ad ampliare la gamma dei fattori di richiamo oltre i tradizionali prodotti di "stagione", a catturare l'interesse di una domanda turistica "alta di gamma".

In sintesi, la realizzazione di infrastrutture ed edifici a finalità turistica (nuove edificazioni, impianti di risalita, attrezzature pubbliche ecc…) è disciplinata dai seguenti principi:

1. La scala da prendere in considerazione per valutare l'opportunità di ogni nuovo progetto turistico è quanto meno quella dell'ambito omogeneo; per i progetti di dimensione maggiore è opportuno riferirsi alla scala del Cratere, considerando nel modo più adeguato le condizioni di accessibilità ai grandi "sorgitori di domanda", in primis all'area metropolitana di Roma. Il riferimento alle scale superiori permette di "vedere" e di tipizzare un territorio in quanto "prodotto turistico". L'impatto sul sistema locale sarà disciplinato dagli strumenti programmatori e pianificatori di livello comunale, che individueranno

[53] Cfr., in proposito, tra l'altro, Comune dell'Aquila, *Piano Strategico*, "Proposta di Documento finale", marzo 2009, pp. 89 -90.

[54] Cfr,. in proposito il reprint del numero 10, 1934, de "Le vie d'Italia", rivista del Touring Club d'Italia, il cui editoriale reca il significativo titolo *La conquista turistica del Gran Sasso d'Italia*.

gli spazi ove collocare i nuovi progetti considerando i seguenti criteri:

- l'appartenenza ad un impianti già esistente ovvero la forte interconnessione con la rete degli impianti esistenti;
- l'organizzazione dell'accessibilità agli impianti mediante mezzi navetta;
- la messa in comune di impianti e attrezzature complementari;
- l'esistenza di una tariffazione comune;
- l'esistenza di comuni strategie di commercializzazione;
- un label o un immagine di marca comune.

**2.** L'eventuale potenziamento delle capacità di offerta previsto nei documenti di programmazione non dovrebbe penalizzare il livello di servizio delle infrastrutture esistenti. Devono essere garantite le condizioni di accessibilità in termini di tempi di spostamento e di sicurezza, in particolare migliorando l'accesso ai siti e alle località turistiche attraverso la strutturazione di circuiti di trasporto collettivo.

La capacità di offerta delle stazioni turistiche sarà valutata in particolare in base a criteri quali la disponibilità di risorse idriche, l'adeguatezza delle infrastrutture di trasporto o la qualità dell'accesso ai sistemi di trasporto pubblico da e all'interno dei borghi, le modifiche introdotte dagli interventi previsti alla configurazione naturale dei luoghi.

**3.** La necessità di nuova edificazione, sia di edifici che di attrezzature, sarà verificata attraverso appropriate valutazioni del potenziale residuo delle attrezzature esistenti, individuando, se necessario, gli opportuni adattamenti. Sarà oggetto di valutazione anche l'impatto che l'intervento allo studio avrà sulle dotazioni idriche, la rete stradale, il sistema di trasporto collettivo. Ogni progetto dovrà rigorosamente rispettare i principi dell'economia di spazio, dell'efficienza energetica, della tutela del paesaggio.

Nelle stazioni sciistiche, in particolare, saranno privilegiati gli interventi finalizzati alla riabilitazione e/o alla demolizione e ricostruzione in situ del patrimonio edilizio esistente. Sarà tenuta anche presente la necessità, molto diffusa, di procedere a interventi di complessiva riqualificazione degli assetti urbanistici, fortemente compromessi dalle modalità di crescita che tali settori hanno registrato in passato. È da auspicare la formazione di progetti urbani nell'ambito dei quali siano opportunamente considerati gli spazi pubblici, secondo gli indirizzi in precedenza suggeriti.

Gli eventuali ampliamenti attraverso nuova edificazione dovranno considerare i seguenti profili:

- le dimensioni, le caratteristiche e la percentuale di utilizzazione del parco alloggi esistente;
- la capacità degli impianti di risalita e delle piste;
- le stime evolutive sul mercato del turismo legato allo sci, in relazione alla vulnerabilità al cambiamento climatico e alle stime sull'innevamento presumibile.

Le politiche e i programmi di diversificazione dell'offerta turistica andranno studiati quanto meno alla scala dell'ambito omogeneo, tenendo conto costantemente degli "effetti di sistema" – in termini di opportunità e di minacce – necessariamente indotti o presenti nell'economia turistica del Cratere. In linea generale, la diversificazione opererà su alcuni registri privilegiati:

- la destagionalizzazione della fruizione turistica, da ricercare attraverso la messa a sistema, secondo logiche di "pacchetti" integrati, di più tipologie di consumo turistico (sci, natura, residenzialità, cultura, religione ecc.);
- l'innalzamento qualitativo dell'attuale offerta residenziale turistica, puntando sia, e in via prioritaria, al recupero urbanistico, funzionale e architettonico del patrimonio rurale, dei piccoli centri e dei borghi, sia attraverso interventi di ristrutturazione urbanistica finalizzati alla qualificazione degli spazi pubblici e alla reintegrazione degli insediamenti monofunzionali realizzati negli scorsi decenni;
- l'assunzione di modalità gestionali più evolute e sensibili rispetto all'evoluzioni della domanda.

Gli strumenti urbanistici locali, già in sede di elaborazione dei Piani di

ricostruzione, dovranno tenere in opportuno conto tali indirizzi e favorirne l'attuazione diffusa.

### *3.4.2 Tutelare il patrimonio ereditato: spazi naturali, siti e paesaggi*

Nel Cratere il turismo invernale si fonda sugli impianti e le piste di Rocca di Mezzo e di Campo Felice. Se oggi tali località beneficiano di un innevamento soddisfacente, l'innalzamento della temperatura potrebbe rendere più fragile una parte di questa offerta.

Lo sviluppo del turismo in futuro prenderà in considerazione le proiezioni dei modelli climatici, che rendono plausibile la previsione di una riduzione della quantità di neve a quote basse così come dei ghiacciai ad alta quota. Al fenomeno del riscaldamento atmosferico è anche associato un più elevato rischio idrogeologico, di cui le previsioni urbanistiche dovranno necessariamente tenere conto.

A fronte di questi scenari, la competitività economica dei "distretti della neve" del Cratere va tutelata attraverso un complessivo lavoro di diagnosi sullo stato presente delle attrezzature e sulle conseguenze che possono derivare dal realizzarsi delle minacce evidenziate. È necessario individuare i potenziali punti di crisi – in particolare, le piste maggiormente esposte al rischio innevamento ovvero le aree minacciate dal rischio idrogeologico – e avviare una ripianificazione a medio lungo termine del destino di questi settori.

Appare altresì evidente che una diversa organizzazione dell'uso del suolo non è misura sufficiente. In sede di programmazione regionale e di pianificazione strategica appare indispensabile che siano previste azioni finalizzate a declinare, nel tempo e nello spazio, un diverso assortimento dell'industria turistica, avendo a fronte sempre l'obiettivo della destagionalizzazione, che, però, in tali contesti diviene ancora più pressante a fronte del potenziale – seppure a lungo termine – venir meno del principale fattore di richiamo.

La ripianificazione degli impianti e delle stazioni sciistiche esistenti provvederà ad individuare, da un lato, le attrezzature obsolete, dall'altro, gli interventi in grado di consolidare e adeguare l'offerta alle nuove esigenze, evitando di procedere, nella misura del possibile e del giustificato, all'ampliamento degli spazi già oggi occupati dagli impianti. Il consolidamento degli insediamenti esistenti avverrà all'interno di progetti urbani che vedranno le dotazioni naturali contermini agli impianti come una risorsa aggiuntiva di un unico spazio di offerta turistica integrata.

Al fine di assicurare la coerenza delle politiche pubbliche, nel nuovo contesto definito dal cambiamento climatico, è necessario che il fabbisogno di innevamento artificiale sia stimato per tutti i progetti di ristrutturazione o di ampliamento degli impianti sciistici esistenti, dimostrandone la compatibilità con l'offerta idrica esistente e con la necessità di conservare le biodiversità.

### *3.4.3 Tutelare il patrimonio ereditato: tessuti urbani*

Lo sviluppo del turismo è stato fortemente condizionato negli ultimi anni dalla de-sincronizzazione e dalla flessibilità del tempo sociale. Questi sviluppi – conseguenti alle trasformazioni post-fordiste dell'economia - hanno ridotto il peso quantitativo dei lunghi periodi di vacanza e hanno favorito la crescita dei soggiorni brevi. Contrariamente a quanto avviene per i lunghi soggiorni, maggiormente incentrati sul binomio mare-montagna, i soggiorni brevi privilegiano la coppia rurale-urbano.

I nuovi flussi turistici sono risorse importanti per lo sviluppo dei territori, soprattutto nelle aree urbane. Per lo sviluppo turistico di queste ultime, la valorizzazione del patrimonio è un elemento strategico fondamentale. Non riguarda più solo gli edifici monumentali. Interi quartieri diventano il tema di interventi il cui scopo non è solo quello di migliorarne la funzionalità urbanistica. Ad essere messa in gioco è la più complessiva strategia di affermazione della città, in un contesto divenuto fortemente concorrenziale.

La valorizzazione del patrimonio, da questo punto di vista, si propone di rimuovere, attraverso il suo studio scientifico, l'oblio o la banalità che circonda un oggetto – un sito, il quartiere di una città, un antico borgo, un intero territorio - restituendone la pienezza di significato. Si tratta di collocare l'oggetto nel suo contesto storico e geografico, di mostrare le sue qualità dal punto di vista sia della coerenza formale e funzionale sia dell'architettura, di risarcirne i guasti provocati dal tempo ed infine di

rendere pienamente leggibili i significati che esso riveste agli occhi degli abitanti, sotto il profilo storico, sociale e dei fattori di produzione dell'identità locale.

La storia e le stesse contraddizioni che hanno accompagnato le trasformazioni recenti del territorio aquilano mostrano come si formano, decadono e si ricostruiscono le identità locali. La Ricostruzione dovrà testimoniare altresì la parte che il progetto urbano svolge in tale processo, non solo come espressione fisica del mutamento ma come fattore di identità. Inserire pienamente il progetto urbano tra gli strumenti di azione di livello locale, ai fini della ripianificazione, appare un paradigma culturale che le politiche urbane post sisma non possono eludere.

I mutamenti intervengono in strutture urbane che le politiche municipali hanno riconosciuto come un patrimonio da difendere e da valorizzare, nelle forme e nei caratteri fisici, così come nelle relazioni tra lo spazio e le sue condizioni d'uso, nei modi attraverso i quali il cambiamento è organizzato e portato avanti, nella mobilitazione degli interessi economici e di quelli diffusi. Ogni affermazione patrimoniale dovrebbe essere basata su quattro valori: *la storicità, l'esemplarità, la bellezza e l'identità* (Choay, 1992; Bourdin 1996), valori che sono mobilitati – in condizioni di contesto il più delle volte non organizzate e non prive di momenti conflittuali - dai diversi attori del processo di produzione patrimoniale. Di particolare rilievo il ruolo rivestito dal mondo accademico, titolare del discorso scientifico sul patrimonio, così come quello interpretato dalla istituzioni pubbliche, coinvolte a titolo diverso nella tutela e nella comunicazione del valore simbolico degli oggetti patrimoniali. Per tale via, si crea una forte interdipendenza tra la trasformazione urbana, le dinamiche sociali e il cambiamento dell'immagine di una parte di città, le economie indotte. Il territorio prende in carico sia la creazione di senso sia il rinnovamento dei legami sociali.

La mobilitazione del patrimonio del passato è uno strumento centrale al servizio di questa duplice strategia identitaria. L'economia del turismo, in questa accezione, altro non è un concetto politico, che mira ad intervenire nel sociale e non a fornire una descrizione di esso (Hertz, Gonseth, 2008). In questo senso, il patrimonio ha una dimensione puramente economica, che corrisponde al valore di scambio e allo sfruttamento economico del bene stesso. Perché si dia il fenomeno della patrimonializzazione, scrive Verschambre, non è sufficiente che il bene sia riconosciuto come tale da un gruppo, una comunità, locale o che vi sia la sua legittimazione "scientifica" da parte di qualche specialista: è necessario operare affinché quel bene assuma un valore economico effettivo. In altre parole, al suo valore d'uso - estetico, storico, ecc. – è necessario unire il valore di scambio. In questa prospettiva, i panorami, ma anche le immagini ad essi associati, diventano fonte di valore: si tratta di prodotti che si dispongono ad essere negoziati in un mercato evoluto.

La continuità patrimoniale assume un valore anche simbolico, con il quale si ribadisce che il progetto urbano, nella sua visione, è sempre lo strumento per federare le diversità che coesistono in questo territorio, le diversità delle sue storie e dei gruppi sociali che lo vivono. Compresi gli interessi economici in conflitto. Il territorio aquilano con la sua straordinaria consistenza urbana fatta di monumenti, tessuto e spazi pubblici, borghi, costruiti nel tempo, mortalmente ferita dal terribile sisma dello scorso aprile 2009, può diventare oggi, con la sua ricostruzione, uno straordinario laboratorio sulle qualità e i valori della città storica europea.

Le modalità della Ricostruzione dovranno servire da esempio per passare dalla cultura dei non-luoghi che ha tenuto impegnato il dibattito architettonico negli ultimi anni, ad una rinnovata cultura dei luoghi. "Consapevolezza" è la parola chiave per sfuggire alla retorica della creatività, del nuovo a tutti i costi, del bizzarro come valore, del capriccio come risultato.

La definizione dei rapporti tra l'edificio e la città, tra l'architettura liberata della sua ossessione formalista e l'urbanistica alleggerita dal peso tecnocratico, è uno dei nodi che la Ricostruzione deve sciogliere, in particolare, ma non solo, nelle aree storiche delle città del Cratere.

Sostituzione, frammentazione, parcellizzazione, divisione fondiaria, perimetri catastali ecc. definiscono la scala intermedia tra i tracciati e il singolo edificio. Nelle aree storiche, nei tessuti urbani l'intreccio è indissolubile. È ciò che interessa di più mettere in rilievo. È lo spazio fisico della Ricostruzione nei tessuti urbani.

Il costruito ovvero, in senso ancora più ampio, le forme urbane includono i tracciati, le rotture, le disposizioni normative materializzate in pietra, costruite, iscritte sul terreno. Il risultato, in mutazione a volte invisibile ma costante nel tempo, condiziona le capacità di sviluppo, di rinnovamento ovvero di ricostruzione di quanto, per le ragioni più diverse, non è più. Iscritte nella lunga durata, queste forme sfuggono rapidamente alle condizioni della loro creazione; da prodotti diventano rapidamente cause, fattori condizionanti il mutamento, quello implicito e a maggior ragione quello voluto, messo in progetto.

La Ricostruzione non può non misurarsi con l'inerzia nascosta nelle stratificazioni temporali depositate nei tessuti. Deve fare i conti con i condizionamenti e i vincoli posti in primo luogo nelle divisioni di proprietà e nei tracciati catastali. Che non sono, non vanno visti come un'imperfezione al quale si può porre rimedio con atti autocratici, espressione di questa o quella volontà settoriale, preludio al trattamento in sede urbanistica o giuridica. Il catasto condiziona la città nelle sua forma più immediata, percepibile, concreta. La Ricostruzione ha necessità della mobilitazione attiva dei tessuti urbani, della convinta adesione al progetto della Ricostruzione da parte di chi è titolare dei diritti reali. L'esercizio di questa titolarità ha dato forma, attraverso i secoli, a ciò che a noi appare essere un isolato, un aggregato, una parte di centro antico. La stessa titolarità deve essere parte attiva della Ricostruzione; è una sua prerogativa a cui, solo come estrema ratio - percependone il carattere di perdita, di sconfitta – si deve rispondere con procedure forzose e di surroga.

*Gli interventi della Ricostruzione - di cui i Piani di ricostruzione definiscono la cornice giuridica – dovranno essere posti al servizio anche di questa complessa* ***strategia di patrimonializzazione del territorio****. Vi sono stringenti ragioni economiche – di cui l'attrattività turistica è l'esemplificazione – che rendono necessarie e indifferibili politiche pubbliche della qualità urbana e territoriale.*

Lo strumento sono le tecniche e i materiali del progetto urbano: i tracciati, le divisioni fondiarie, la costruzione e l'ordine dell'edificato, le gerarchie e le regole dell'organizzazione spaziale. Il punto di avvio della riflessione è nella mobilitazione, spontanea o sollecitata, della divisione parcellare e nel suo progressivo ordinamento rispetto agli edifici, agli spazi pubblici, alle relazioni espresse con il contesto, alla costituzione in tessuti, alla posizione assunta rispetto ai grandi tracciati e agli elementi urbani di scala superiore. Seguendo questi indirizzi non sarà impossibile dare concreta testimonianza dei quattro valori che distinguono un territorio divenuto patrimonio collettivo: *la storicità, l'esemplarità, la bellezza e l'identità.*

## 3.5. Per un territorio accessibile

### *3.5.1 Una verifica di coerenza*

La ripianificazione dei territori del Cratere si fonda anche su un rapporto tra territorio, accessibilità e mobilità diverso dal passato. Avere fissato le linee di indirizzo strategico consente di avere uno strumento con il quale rileggere i numerosi quadri pianificatori e programmatici in materia, valutare la coerenza tra gli interventi proposti e gli indirizzi della ripianificazione, confermare ovvero suggerire alternative alle priorità già individuate.

Lo spazio di azione su questi temi è necessariamente limitato. Le inerzie temporali dei progetti infrastrutturali sono molto forti, la prospettiva di azione non può non essere necessariamente incrementale, orientata più ad ottimizzare gli effetti "a valle" delle decisioni su una certa infrastruttura – che sono l'esito di discussioni durate di norma molti anni – piuttosto che ad intervenire sull'infrastruttura stessa, proponendo alternative radicali o modifiche essenziali. Gli indirizzi strategici in materia sono, in tal senso, assimilabili ad *una diagnosi di coerenza tra mezzi e obiettivi della ripianificazione*, più che alla espressione di originali ed autonome istanze progettuali, la cui eventuale efficacia sarebbe comunque rinviata a tempi lunghi. Il pragmatismo di tale posizione rende pertanto ancora più fondate e degne di considerazione le eventuali posizioni critiche.

L'accessibilità e la mobilità all'interno del Cratere e le sue connessioni con l'esterno sono definite nei numerosi documenti di pianificazione trasportistica multilivello esaminati in sede di diagnosi, nonché temporizzate dalle programmazioni di settore sviluppate dalle agenzie responsabili delle diverse modalità di trasporto (Anas, Rfi, etc.).

Possiamo così sintetizzare gli indirizzi fondamentali per l'azione desumibili da tale imponente documentazione, evidenziando soprattutto i riflessi che l'infrastrutturazione può avere interagendo con il territorio e la pianificazione delle sue forme e dei suoi usi:

- assicurare l'integrazione dei territori nelle reti di trasporto di livello superiore, nazionale e transnazionale, sia delle persone che delle merci, assicurandone il buon funzionamento e favorendo il riposizionamento della domanda verso modalità di trasporto ecosostenibili;

- organizzare e strutturare l'intero sistema di trasporto in funzione di un'organizzazione multipolare del territorio del Cratere;

- limitare e, dove possibile, ridurre il traffico automobilistico nei fondovalle, organizzando e strutturando, in coerenza con i flussi

di domanda e la tutela dell'ambiente, reti e nodi dell'offerta multimodale.

I seguenti indirizzi dovrebbero essere osservati in sede di attuazione dei progetti infrastrutturali al fine di ridurre il loro impatto sull'ambiente:

- garantire o restaurare le continuità ecologiche;
- tenere in conto ed anticipare gli effetti secondari connessi: usi del suolo, qualità dell'aria, rumore ecc…;
- contribuire alla riduzione dell'effetto serra;
- integrarsi nel paesaggio.

### *3.5.2. L'integrazione nelle reti di livello sovralocale*[55]

Il Quadro Strategico Nazionale (QSN) conferma che la strategia per la competitività in Italia è affidata all'individuazione selettiva ed al rafforzamento di quei luoghi nodali del territorio nazionale, dotati di caratteristiche, seppur ancora non totalmente espresse e valorizzate, tali che concentrarvi funzioni di eccellenza significa consentire loro, e tramite loro all'intero sistema Paese, di raggiungere i più alti livelli di competitività nell'offerta territoriale e nella produzione della ricchezza.

La questione centrale è, quindi, orientata ad agire in termini di "messa a sistema", che possa garantire il rafforzamento e la creazione di reti e armature territoriali a partire da ambienti ed armature innovative attualmente esistenti, sulle quali sono già state attivate politiche di valorizzazione e che necessitano di rafforzare le proprie reti di relazioni locale e sovralocale, intercettando e rafforzando le filiere produttive, le filiere turistiche, i sistemi formativi e le reti di trasporto in un'ottica di distretto euromediteranneo.

Questi temi sono stati verificati nello Studio, in termini di analisi di fattibilità, del progetto della Piattaforma Territoriale Strategica nella sua collocazione euromediterranea, attraverso mirati progetti di territorio rivolti al potenziamento infrastrutturale, allo sviluppo delle attività produttive attraverso l'innesco di innovazioni e la qualificazione delle risorse umane, al rafforzamento delle città e dei territori urbani, alla prefigurazione di adeguati assetti di governance.

La Piattaforma interregionale P12 "Asse trasversale Lazio – Abruzzo" riguarda un territorio "cerniera" tra il Tirreno e l'Adriatico molto ampio, caratterizzato da una struttura urbana policentrica ricca ed articolata, anche se non tra le più evolute e coese dell'Italia, con una significativa competitività internazionale e un altrettanto forte grado di attrattività globale.

Posta al centro dell'Italia e del bacino del Mediterraneo, rappresenta un riferimento ideale per i traffici marittimi e quelli terrestri (merci e passeggeri) su entrambe le coste, con attivi nodi di produzione e scambio logistico intermodale, in particolare sul versante tirrenico, e con previsioni infrastrutturali e logistiche d'importanza nazionale e internazionale per il centro- sud italiano.

Essa ha due punti di forza principali:

- il sistema logistico integrato del Lazio collegato al Corridoio 1 e alle sue diramazioni, che trova i suoi punti di eccellenza nel sistema regionale degli aeroporti, degli interporti ed in particolare nel sistema logistico di Civitavecchia/ Fiumicino/ Tivoli;
- l'area metropolitana Chieti–Pescara che dal polo logistico (sistema portuale di Pescara-Ortona, aeroporto di Pescara, ed interporto di Manoppello) si estende fino allo snodo-urbano e polo logistico di Avezzano e Bussi – Popoli.

Gli sviluppi che ne possono conseguire ai fini della ripianificazione sono sintetizzati nei quadri sinottici in allegato.

### *3.5.3. La mobilità a supporto di un territorio multipolare*

Per tener conto dell'armatura urbana del Cratere, il sistema di trasporto deve essere ripensato dal punto di vista del trasporto collettivo. Le polarità territoriali già connesse dalla rete ferroviaria devono vedere

[55] Questo paragrafo sintetizza gli esiti dello studio di fattibilità sulla Piattaforma Territoriale Strategica "Tirreno – Adriatico", promosso dalla Regione Abruzzo, op. cit.

potenziata tale modalità. Servizi su gomma ad elevata efficienza ne integreranno ed estenderanno la capacità di sottrarre domanda al mezzo privato. Ogni polo – prioritariamente i poli urbani maggiori o di maggior richiamo per le funzioni ospitate – saranno servizi da reti di TPL urbane e perturbane ben strutturate. La collaborazione tra gli enti gestori è indispensabile affinché l'insieme raggiunga livelli accettabili di performance.

Il coordinamento efficace tra le differenti modalità di trasporto, lo sviluppo dell'intermodalità, l'ottimizzazione dei sistemi di trasporto e delle infrastrutture esistenti nel Cratere sono requisiti fondamentali ai fini dell'efficacia delle strategie di ripianificazione di questo territorio. L'indirizzo strategico di economizzare lo spazio non si applica solo agli insediamenti urbani ma altresì alle infrastrutture: è questo il motivo per cui dovranno essere privilegiate modalità realizzative quali il potenziamento delle infrastrutture esistenti ovvero lo studio attento degli effetti territoriali prodotti dalle nuove opere.

La messa in sicurezza della rete stradale favorisce il miglioramento del servizio reso. Parimenti, in materia di trasporto ferroviario, la modernizzazione degli impianti, dei sistemi di segnalazione e di telecomunicazione, il rafforzamento dell'armamento ferroviario e lo sviluppo di nuovi servizi al passeggero elevano l'accessibilità agli insediamenti urbani e alle località turistiche.

Vincoli molto rigidi devono essere osservati per quanto riguarda il potenziamento della rete stradale attraverso l'ampliamento delle strade esistenti o l'apertura di nuove. Priorità va data alle misure che migliorano la capacità prestazionale delle infrastrutture esistenti, siano ferroviarie o stradali, senza modificarne le dimensioni, bensì ottimizzando la risposta attuale ed esplorando i limiti a cui essa può giungere, nel rispetto degli orientamenti normativi in materia, con speciale riguardo alle misure finalizzate alla sicurezza e alla precauzione. Di conseguenza, la strumentazione urbanistica locale eviterà di prevedere misure e azioni che non siano coerenti con tali indirizzi strategici.

Per incentivare gli effetti territoriali e l'uso del trasporto ferroviario, possono essere previste nuove stazioni e/o nuove fermate in funzione del traffico previsto. Tali scelte non devono rimettere in discussione l'integrazione prevista tra le differenti reti di trasporto, in particolare quelle a carattere collettivo. La strumentazione urbanistica locale provvederà a recepire queste previsioni e a disegnare in maniera coerente le linee di sviluppo del territorio circostante, che deve diventare, a sua volta, uno strumento di supporto alla scelta degli utenti a favore del trasporto collettivo.

In termini generali, al fine di massimizzare il ricorso all'uso della ferrovia, i documenti urbanistici comunali, nel corso della loro revisione, e in primo luogo nei Piani di ricostruzione, dovranno recare la massima attenzione ai settori urbani contermini alle stazioni, prevedendo la loro densificazione in misura proporzionale al livello di servizio fornito dalla infrastruttura ferroviaria.

### *3.5.4 Qualificare e tipizzare la rete stradale*

Le strade aventi spiccate caratteristiche extraurbane devono essere orientate allo svolgimento di un traffico prevalentemente di connessione tra i poli maggiori. Nella strumentazione urbanistica locale e nelle pratica osservata dai soggetti responsabili dell'arteria, devono essere previste misure adeguate al fine di evitare la sovrapposizione tra diverse tipologie e modalità di uso, non solo al fine di rendere più fluido il traffico ma altresì per contrastare un fattore tra i più rilevanti di incidentalità stradale.

In particolare le strade di circonvallazione degli insediamenti abitati, che notoriamente assolvono a carichi importanti di traffico, devono essere inserite ed adeguatamente considerate in politiche globali di mobilità, favorendo le connessioni con il TPL in particolare quando previsioni in tal senso sono contenute nella strumentazione urbanistica locale.

Tali considerazioni sono finalizzate a favorire la corrispondenza tra il disegno e la gestione delle rete stradale, da un lato, e gli obiettivi dell'intermodalità, dall'altro. In termini ancora più prossimi alle finalità della ripianificazione delle aree del Cratere, ciò vuol dire che gli schemi di mobilità alla scala intercomunale e oltre devono essere posti al servizio della strutturazione di un'armatura urbana gerarchizzata e multipolare. Gli schemi di mobilità – con una particolare considerazione per quelli a vario titolo connessi ai Piani di ricostruzione – dovranno prevedere la ripianificazione delle strade destinate ad assorbire un traffico di scambio e di transito, al fine di contribuire alla diminuzione complessiva del traffico all'interno degli insediamenti considerati.

All'esterno delle aree più densamente urbanizzate - nelle quali è comunque presente una struttura insediativa solida e riconoscibile ovvero

appare irreversibile la sottrazione del suolo alla vocazione naturalistica o agricola – l'ulteriore carico di usi residenziali, produttivi e commerciali lungo le infrastrutture viarie va evitato con particolare scrupolo.

All'interno degli insediamenti esistenti, l'urbanizzazione ai bordi delle infrastrutture dovrebbe essere sviluppata sempre nel contesto di un progetto urbano. Una visione complessiva della trasformazione dovrebbe mettere in coerenza le forme dell'insediamento, gli usi dell'infrastruttura, la tutela della sicurezza stradale, il contenimento degli impatti (rumore, polluzione ecc.).

Un tema a sé stante è quello dell'accessibilità alle località turistiche montane. Le difficoltà di accessibilità alle piste e alle stazioni turistiche sono dovute principalmente alla concentrazione spaziale dell'offerta turistica e alla concentrazione temporale della domanda di spostamenti (alta stagione e/o fine settimana).

Al fine di evitare la congestione dei fondo valle e dei punti di accessibilità alle località turistiche, appare necessario verificare e tarare la capacità di carico delle infrastrutture sulla domanda media stagionale e ammettere che vi siano fenomeni di saturazione nei periodi di punta. I momenti di squilibrio tra domanda e offerta possono essere contrastati con un più convinto, ed incentivato, ricorso all'integrazione tra ferro/gomma ovvero al trasporto collettivo su gomma (p.e., attivando pulmann "navetta"). In conclusione, una attenzione particolare sarà accordata all'organizzazione di sistemi di trasporto detti dell'"ultimo miglio", che, in tali contesti, sono quelli che parametrano l'efficacia dell'intera catena del trasporto.

In sede di ripianificazione, la messa in sicurezza degli accessi alle stazioni turistiche sarà da considerare prioritaria rispetto all'ampliamento dimensionale o numerico degli accessi. Eventuali difformità d'azione saranno prese in considerazione solo a seguito dell'accertata impossibilità di ricorrere a mezzi di trasporto alternativi alla gomma e comunque i nuovi accessi saranno calibrati in funzione del trasporto collettivo nei momenti di punta. Di conseguenza, gli strumenti urbanistici locali dovranno ricercare la coerenza tra la capacità di accesso, individuale e collettiva, agli impianti turistici, da un alto, e, la dimensione e le modalità di gestione degli impianti stessi, dall'altro.

Se i documenti di pianificazione locale prevedono la realizzazione di impianti di risalita verso le piste e gli impianti, tali progetti dovranno essere inseriti e divenire parte integrante della più complessiva strategia di accessibilità e mobilità sia nelle aree più direttamente interessate sia all'interno del Cratere, rendendosi pertanto funzionali alle connessioni con le reti di rango sovralocale.

Gli indirizzi in materia di progettazione e uso delle infrastrutture per la mobilità non possono non essere accompagnati da una adeguata strategia sui modi d'uso delle stesse. Appare necessario prevedere misure di regolazione del trasporto individuale su strada al fine di favorire un reale riparto modale. Misure disincentivanti, da un lato, e maggiore efficienza del trasporto collettivo, dall'altro, appaiono le condizioni indispensabili per una politica di ripianificazione del Cratere che dia maggiore attenzione al rapporto tra le infrastrutture, l'ambiente e il paesaggio, unendo in un'unica riflessione d'insieme il disegno delle opere, la manutenzione e le condizioni di funzionamento.

# CAP. 4. LA RIPIANIFICAZIONE DI AREA VASTA: IL CRATERE NEL CONTESTO DEL "TERRITORIO-SNODO" ABRUZZESE

## 4.1 Agire a più scale territoriali

L'integrazione e la coerenza spaziale alle diverse scale, opponendosi alla delocalizzazione, contrastano le forze centrifughe messe in moto dalla mondializzazione dell'economia e dei mercati, ma non solo: reti di città e sistemi infrastrutturali, integrandosi nello spazio fisico, sono anche una componente irrinunciabile della strategia di creazione di nuovo valore ed esprimono l'offerta territoriale rivolta a un mercato in cui le competenze, il capitale relazionale e la qualità delle istituzioni rivestono i ruoli decisivi.

Per essere pienamente efficace, il rafforzamento dell'offerta territoriale deve essere l'esito di politiche saldamente ancorate ad un approccio partenariale e concertativo. Mettere l'accento su una visione globale e coerente dello sviluppo spaziale del territorio italiano significa affermare un nuovo principio dell'azione pubblica. Anche per le politiche territoriali, quadri di coordinamento e di intervento a livello nazionale devono integrare obiettivi posti *a scale diverse ma interagenti*.

Coerentemente, il potenziamento dell'accessibilità e della mobilità nell'area del Cratere avrebbe efficacia parziale – come già accennato – se non rappresentasse la declinazione locale – quella che identifica l'interno del Cratere stesso – dell'intreccio tra reti globali e reti locali, dato dalle relazioni tra il Tirreno e le due sponde dell'Adriatico. Le reti locali all'interno del Cratere vanno dunque lette come l'"ultimo miglio" di un sistema di relazioni territoriali – non solo infrastrutturali e non solo relative ai trasporti – che connettono questo territorio al resto del mondo. Le coordinate geografiche fanno del Cratere *una delle "aree interne" al "Territorio-snodo" abruzzese della Piattaforma territoriale strategica denominata "Asse trasversale Lazio – Abruzzo"*.

"Territorio-snodo" è una delle parole concetto più importanti utilizzate in quello che è, a tutt'oggi, l'estremo tentativo di coniugare politiche di programmazione economica e politiche di programmazione territoriale. Nei contributi offerti alla programmazione 2007-2013, il Ministero delle Infrastrutture ha elaborato una complessa attività di diagnosi territoriale i cui esiti sono stati raccolti in più documenti. Tra le questioni affrontate, particolare rilievo è stato dato all'intreccio tra le molteplici scale territoriali di intervento. Sulla scorta di un'ampia letteratura di riferimento, per lo più poco considerata negli studi italiani in materia di pianificazione territoriale, è stata elaborata una lettura dei processi trasformazione del territorio contemporaneo che attribuisce importanza assoluta ai flussi – materiali e immateriali – che innervano un territorio e ai nodi in cui tali flussi si intrecciano. E si è altresì assunta l'ipotesi che lo sviluppo di un territorio è direttamente tributario dell'efficienza con la quale avviene lo "scambio" e la distribuzione dei flussi sul territorio. Insomma:

> "l'immagine del territorio italiano che oggi tende a emergere è quella di uno spazio di transizione dai familiari *territori-area*, sedimentati localmente e caratterizzati dal principio di prossimità spaziale, a *territori-snodo*, strutturati dai flussi originati dalle reti di relazioni materiali e immateriali, brevi e lunghe, che sempre più innervano lo spazio".[56]

Il radicamento territoriale – che consente la lenta formazione del capitale sociale, e che è legato in generale a meccanismi pubblici di costituzione di risorse di lunga durata, come la formazione delle competenze e le infrastrutture – rappresenta tanto un radicamento temporale quanto spaziale, postula la coesione nella società e nella economia locali come una delle condizioni irrinunciabili del confronto positivo con le sfide della contemporaneità.

I territori della competitività e della coesione debbono caratterizzarsi per dotazioni funzionali – dotazioni di contesto, direbbero gli economisti – capaci di combinare al meglio i differenti fattori della produzione al fine di adattarli alle nuove leggi dello scambio. La fondamentale prerogativa della loro esistenza è la capacità di catturare i flussi di persone, di merci, di informazioni e di radicarne gli effetti.[57]

---

[56] Ministero delle Infrastrutture – DICOTER, *Il territorio come infrastruttura di contesto. Contributi alla programmazione 2007-2013*, pag. 63,Roma 2007.
[57] Ivi, pag. 6.

## 4.2 Assetto territoriale ed infrastrutturale

Il territorio-snodo abruzzese è caratterizzato da due forti polarità, a testimonianza del tradizionale differenziale di sviluppo tra aree interne ed aree costiere. Le aree costiere, infatti, ed in particolare la conurbazione Chieti-Pescara, con l'aggiunta di Ortona, sono caratterizzate dalla presenza di dotazioni infrastrutturali rilevanti, anche se insufficienti a soddisfare una domanda di trasporto merci e passeggeri in progressiva e, talvolta, caotica crescita, con relativi problemi di congestione, inquinamento atmosferico ed acustico, problemi di vivibilità nei centri urbani e ricadute negative sulla competitività delle attività economiche. Le aree interne si caratterizzano, per converso, per un insufficiente livello di accessibilità e per una limitata integrazione con la costa e le zone contermini, elementi che rappresentano altrettanti ostacoli alla piena valorizzazione delle risorse naturali e culturali esistenti (primo tra tutte il sistema dei parchi) a fini turistici.

L'Abruzzo, in più occasioni definita regione cerniera, per quanto ospiti i massicci più alti ed imponenti dell'Appennino e presenti un'orografia non favorevole allo sviluppo delle reti, di fatto ha consolidato il ruolo di snodo fra nord e sud, attraverso la rete stradale ed autostradale e ferroviaria, e, grazie soprattutto alla combinazione autostrada / aeroporto / porto, può candidarsi ad interpretare un ruolo anche nei rapporti fra Tirreno ed Adriatico / Balcani / Medio Oriente. La vicinanza ai grandi centri metropolitani, quali Roma e Napoli, ed in misura inferiore anche a Bologna, consegnano all'Abruzzo un ruolo di notevole potenzialità.

Attualmente il trasporto di merci e persone in ingresso ed in uscita avviene in quota significativa attraverso le reti viarie e il trasporto su gomma è preferito anche per i trasporti a corto raggio. La già ricordata condizione orografica ha nel tempo penalizzato lo sviluppo ferroviario a favore della rete stradale che si articola con diversa gerarchia nella direzione nord-sud (con la SS16 e la A14, affiancate dalla ferrovia a costituire l'armatura infrastrutturale esistente del corridoio adriatico e la SS81, a costituirne una possibile alternativa/potenziamento, per ampi tratti locali, a mezza costa) e nella direzione trasversale (con le strade di fondovalle, intorno alle quali si strutturano alcune delle aree industriali e produttive più vitali, l'autostrada A24 e A25 per Roma, che per ampi tratti affianca la SS5 Tiburtina Valeria ed il tracciato ferroviario, la SS17 lungo la direttrice per Napoli).

Il tipico sistema a pettine così disegnato ha nella T, costituita da un lato dal pacchetto di infrastrutture per la mobilità parallele alla costa e dall'altro dalla penetrazione verso Roma, l'elemento d'eccellenza di collegamento via terra di rango transregionale.

Tale armatura si riconnette in maniera più o meno diretta al sistema di collegamenti transnazionali ed in particolare:

- al Corridoio I, tramite la direttrice trasversale costituita dall'A24-A25;
- al Corridoio V (a nord) e al Corridoio VIII (a sud) tramite il Corridoio Adriatico.

Le politiche di infrastrutturazione del territorio perseguite nel corso degli anni '90 si sono dimostrate efficaci nel sostenere il processo di crescita economica della regione, determinando anche un significativo avvicinamento in termini di dotazione di infrastrutture economiche (strade, ferrovie, impianti e reti energetiche e porti), alle aree più sviluppate del Paese.

Tuttavia, i risultati conseguiti non appaiono sufficienti ad affrontare la crisi economica che l'Abruzzo sta attraversando ormai da qualche anno, caratterizzata da:

- bassi tassi di crescita del PIL, con il conseguente aumento del divario nei confronti delle aree più forti dell'Italia;
- modesta dinamica dell'occupazione;
- crisi, di difficile soluzione, di alcuni importanti comparti dell'industria (in particolare l'elettronica tradizionale).

Appare necessario, in questo quadro, perseguire un più deciso collegamento del territorio considerato con le direttrici transnazionali, investendo in particolar modo sul sistema logistico e sull'incremento dei livelli di accessibilità complessiva. Il potenziamento, ad esempio, del collegamento su ferro per Roma assume rilevanza transregionale (potenziando il collegamento est-ovest dal Tirreno ai Balcani), ma anche di potenziamento e diffusione delle connessioni interne alla regione, contribuendo alla realizzazione dell'intermodalità di trasporto segnatamente delle merci da e per le aree industriali delle zone interne (Marsica, Valle Peligna) e delle persone. La velocizzazione del tracciato

ferroviario è già inserito tra gli investimenti che RFI ritiene necessari per il conseguimento degli standard competitivi di servizio nelle diverse tratte tra Pescara e Roma: il tracciato complessivo di 240 Km ha oggi una percorrenza minima possibile di 3 ore e 20 minuti ; essa ha necessità di essere ridotta di circa un'ora per poter offrire un servizio comparabile con quello dei trasporti su gomma.

## 4.3 Alcuni elementi di diagnosi

L'immagine di scala locale che emerge da una sintetica diagnosi della realtà territoriale e del tessuto produttivo è connotata:

- dall'emergenza di una fascia territoriale di consistente e diversificata specializzazione industriale che dalla costa sud dell'Abruzzo raggiunge il suo confine occidentale lungo la direttrice per Roma attraverso la Val di Sangro, la Valle Peligna, la Marsica e l'area di Carsoli; in tale fascia alla diffusa presenza di industrie agroalimentari, del legno e della carta si aggiungono polarità di insediamenti dimensionalmente consistenti nella metalmeccanica e nella lavorazione di materiali non metalliferi. L'insieme di tali territori è oggi interessato da fenomeni di crisi di diversa entità e caratteristiche che, pur non avendo fin qui determinato un radicale mutamento di scenario, sono in grado, se non contrastati, di depauperare rapidamente la loro capacità produttiva e competitiva. L'elettronica è stata recentemente interessata dagli episodi di crisi più consistenti e diffusi, mentre il settore della chimica ancora detiene significativi margini competitivi;

- dalla presenza di forti specializzazioni ad elevata intensità tecnologica dell'area di L'Aquila che vedono nell'elettronica e nella chimica farmaceutica la presenza di episodi di eccellenza di livello nazionale ed internazionale;

- dalla presenza di concentrazioni di servizio alle imprese nell'area metropolitana Chieti – Pescara che meno hanno risentito dell'evoluzione congiunturale negativa.

Integrando tale lettura del tessuto produttivo a scala locale con la distribuzione territoriale dei luoghi fisici strutturati di governo e di servizio agli insediamenti industriali (Consorzi e Distretti) e sovrapponendo l'immagine che ne deriva alla struttura delle reti e delle direttrici di collegamento appare evidente come i territori locali connotati dai maggiori fattori di interesse siano direttamente connessi alle grandi vie di comunicazione e quindi ai nodi del loro interscambio:

- il Porto di Ortona è infatti direttamente connesso all'area di sviluppo industriale Val Pescara e ai territori diffusi delle emergenti specializzazioni agroalimentare e metalmeccanica delle aree di Lanciano e Val di Sangro;

- la direttrice nord sud e le sue penetrazioni a pettine lungo le valli sostengono direttamente l'accessibilità di tre dei quattro distretti e la maggior parte dei nuclei afferenti le ASI;

- la direttrice per Roma sostiene direttamente le aree interne di specializzazione dell'agroalimentare (Sulmona e Avezzano), della carta (Avezzano) e del legno (Sulmona), nonché il distretto di Carsoli;

- il nodo interportuale di Manoppello è collocato, lungo la direttrice per Roma, nell'ASI Val Pescara;

- l'aeroporto di Pescara è direttamente connesso alle due direttrici nord - sud ed est - ovest ed è inserito nell'area metropolitana qualificata per la presenza di servizi alle imprese di rango regionale e nazionale.

L'immagine complessiva che ne deriva è pertanto connotata, oltre che da forti potenzialità dinamiche, da economie localizzative di tutta evidenza che consentono il permanere di condizioni di vantaggio posizionale in grado di essere utilizzate da tutte le diverse specializzazioni e dimensioni aziendali.

In altri termini le vie di comunicazione esistenti e da potenziare, su cui si attestano gli insediamenti produttivi, seguono logiche di servizio (nazionale e sovranazionale) in grado di connettere direttamente le imprese con i sistemi transnazionali. Tale distribuzione territoriale del tessuto produttivo, determinata tanto dalla storia insediativa che dal suo adattamento alle necessità orografiche-ambientali, appare una peculiarità del sistema considerato che oggi costituisce un punto di forza per la riconversione e il potenziamento del sistema produttivo. Una maggiore dispersione del tessuto produttivo, infatti, comporterebbe ulteriori maggiori investimenti per dotare le attività insediate/insediabili di

accessibilità privilegiata ovvero imporrebbero alle imprese maggiori tempi/costi di approvvigionamento e distribuzione.

D'altro canto, i fattori di accessibilità ed i collegamenti fisici su cui veicolare le merci non sono i soli requisiti indispensabili alla costruzione di uno scenario di sviluppo orientato alla competitività: altrettanto importante risulta la componente dell'innovazione e della ricerca in grado di sostenere la effettiva capacità di riposizionamento dell'intero sistema territoriale ed in particolare di quei segmenti e settori che non riusciranno a competere con efficacia in relazione ai nuovi assetti geopolitici proposti dalla globalizzazione, dall'ingresso nell'Unione Europea di nuovi paesi, dalla rapida qualificazione delle economie emergenti dei paesi in via di sviluppo, dal mutamento degli assetti relativi agli approvvigionamenti energetici.

Innovazione e ricerca diventano, quindi, sempre più spesso non solo strumento di eccellenza, ma ingredienti quotidianamente indispensabili al mantenimento dei posizionamenti già conquistati e all'utilizzo in chiave di sviluppo dei mutamenti in atto.

L'insieme dei soggetti operanti nell'ambito della ricerca è uno dei punti di forza attualmente suscettibili di maggior valorizzazione nello scenario di sviluppo prefigurato. La strategicità della loro connessione e interazione è in questo senso richiamata anche nei documenti di programmazione in corso di definizione a livello regionale.

Il territorio aquilano, in particolare, riveste un ruolo di particolare rilievo nel campo delle nuove tecnologie, non solo attraverso le attività produttive insediate, ma anche grazie alla concentrazione di centri di eccellenza operanti nella ricerca e sviluppo e nella formazione e qualificazione professionale.

La rete diffusa dei centri minori inoltre offre possibilità residenziali, anche di pregio, destinabili non solo al turismo ma anche all'accoglienza temporanea di lavoratori e ricercatori provenienti da altre aree del Mediterraneo, nonché per l'organizzazione di luoghi per l'erogazione di servizi specializzati, quale ad esempio quello della formazione e sviluppo delle risorse umane .

Gli elementi di forza che possono essere, pertanto, costruttivamente contrapposti alle difficoltà di tenuta del modello "storico" di sviluppo del sistema territoriale sono così sintetizzabili:

- la gestione efficace del territorio e le politiche di salvaguardia ambientale sono in grado di garantire la permanenza di condizioni complessive di pregio;

- il rilevante patrimonio di competenze, di lavoro, di professionalità e di aziende sedimentatosi nei decenni di crescita, fa del settore hi-tech uno degli ambiti di interesse privilegiato per lo sviluppo di eccellenze caratterizzate dalla capacità di immettere rapidamente nel circuito produttivo ricerca e innovazione;

- la presenza di un tessuto produttivo diffuso caratterizzato da significative specializzazioni e la sua connessione diretta con le direttrici di collegamento internazionale rendono praticabile lo sviluppo di un nuovo modello economico, fondato tanto sulla internazionalizzazione che sulla velocità degli scambi interni, in grado di superare la perdita di competitività determinata dal nuovo scenario globale;

- la buona accessibilità complessiva delle aree industriali e la strutturazione del loro sistema di governo rendono facilmente prefigurabili politiche coordinate di ulteriore sviluppo dei "servizi infrastrutturali" e di attrazione di nuovi investimenti produttivi;

- la presenza di centri di ricerca, già parzialmente connessi al tessuto produttivo da un lato e alle università dall'altro, rende velocemente praticabile una accelerazione del processo di ricerca – sviluppo – trasferimento - trasferimento delle innovazioni.

Per quanto riguarda il contesto metropolitano Chieti-Pescara-Ortona, esso si configura come snodo logistico dell'intero sistema.

L'Aeroporto d'Abruzzo sta conoscendo una stagione di straordinaria vitalità apportando il suo contributo sia in termini di movimentazione merci sia nel settore passeggeri. In particolare si devono rilevare i crescenti flussi diretti verso l'Europa dell'Est che accompagnano i tentativi di delocalizzare e di intessere rapporti commerciali delle aziende abruzzesi. È, pertanto, programmabile uno sviluppo dell'Aeroporto che possa indirizzarsi verso la costruzione di sinergie con l'espansione dei mercati turistici e verso il potenziamento della logistica e dell'intermodalità nel trasporto merci.

Al potenziamento della logistica e dell'intermodalità nel trasporto merci può offrire un contributo fondamentale il sistema portuale abruzzese che,

ancora poco sviluppato, vede nel porto di Ortona e nel porto di Vasto i suoi porti commerciali e nel porto di Pescara il porto passeggeri/turistico (traghetti e diporto). Le caratteristiche fisiche dei fondali e delle strutture esistenti di fatto impediscono a Pescara di avere un consistente sviluppo come porto commerciale, funzione che non può che trovare in Ortona la sua localizzazione più opportuna, non solo per aspetti dimensionali (profondità di fondali, disponibilità di aree in acqua e potenziali aree a terra), ma anche per l'accessibilità su gomma e su ferro, potenziata dal nuovo raccordo fra l'A14 ed il Porto.

In prima istanza, la realizzazione dei lavori di messa in sicurezza dell'imboccatura portuale e di razionalizzazione delle banchine del porto di Ortona ed il potenziamento dell'aeroporto d'Abruzzo potrebbero di fatto permettere di costruire il perno centrale del territorio-snodo verso l'est Europa e verso il Medio-Oriente. D'altra parte, le alte potenzialità di sviluppo dei sistemi logistici e di interconnessione transnazionale, a partire dal potenziamento del Porto di Ortona e dal completamento degli snodi intermodali, potrebbero rendere appetibile la localizzazione tanto per gli operatori di servizio e di distribuzione che per investimenti produttivi di trasformazione.

## 4.4 Possibili priorità d'azione

La diagnosi rappresentata nel paragrafo precedente lascia emergere alcune possibili linee di azione che possono essere ritenute prioritarie per il territorio-snodo considerato.

In particolare, la direttrice est-ovest Roma-Pescara può essere considerata come uno dei principali itinerari trasversali di attraversamento dell'Appennino e di riconnessione tra Tirreno e Adriatico. La direttrice è costituita dagli assi autostradali A24 e A25, che appaiono sufficienti ad assicurare un collegamento efficiente via gomma e che necessitano di interventi mirati relativi alla penetrazione nei nodi urbani (Roma da una parte, L'Aquila e Chieti-Pescara dall'altra) e dall'asse ferroviario Roma-Avezzano-Sulmona-Pescara, che al contrario appare assolutamente carente dal punto di vista dell'offerta di un servizio competitivo. Come già precedentemente, segnalato il potenziamento della tratta ferroviaria è già inserito nei programmi di sviluppo di RFI, ma non riveste una priorità elevatissima.

Accanto agli interventi richiamati va ricordato, nell'ambito delle possibili azioni prioritarie, il complesso di opere inserite in Legge Obiettivo e riferibili a:

- il potenziamento della direttrice adriatica, con il previsto raddoppio della tratta ferroviaria Pescara-Bari;
- la prosecuzione dell'A24 oltre Teramo, fino al ricongiungimento con la SS 16 all'altezza di Giulianova;
- il potenziamento delle connessioni stradali lungo l'itinerario Rieti-L'Aquila-Navelli, in parte in fase di esecuzione.

Vanno, infine, ribadite le opportunità derivanti dal potenziamento dell'aeroporto di Pescara e del porto di Ortona, già segnalate in sede di descrizione degli esiti dell'attività diagnostica.

L'Aeroporto d'Abruzzo, infatti, presenta, come già richiamato, un notevole incremento dei flussi di merci e passeggeri diretti verso l'Europa orientale. È, pertanto, ipotizzabile la programmazione di interventi mirati allo sviluppo dello scalo abruzzese finalizzati alla costruzione di sinergie con il settore turistico e al potenziamento della capacità logistica e di smistamento delle merci.

Il porto di Ortona, d'altro canto, per caratteristiche infrastrutturali (connessione diretta con la rete ferroviaria e stradale) e fisiche (come la profondità dei fondali e la disponibilità di spazi per l'accosto e di aree a terra da destinare a servizi logistici) rappresenta l'unico scalo della costa abruzzese, e quindi dell'intero arco centrale adriatico da Ancona a Barletta, che possa candidarsi a svolgere un ruolo rilevante nella futura rete delle Autostrade del Mare.

L'attrattività dei territori del Cratere, nonostante i danni arrecati dal terremoto e i concomitanti effetti della crisi economica, potrà crescere se l'accessibilità verrà potenziata, se le città saranno connesse in modo tale da effettivamente sviluppare l'effetto rete, se anche i territori limitrofi potranno essere connessi in maniera più efficace con l'interno del Cratere.

Per le caratteristiche geografiche e il posizionamento del territorio, il potenziamento dell'accessibilità deve riguardare l'intero ventaglio dell'offerta multimodale.

Questo approccio strategico è alla base dell'Atto Aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro sottoscritto il 28 maggio 2009 tra Stato e Regione per

affrontare l'emergenza sismica. L'Atto individua azioni mirate (vedi tabella seguente) su cinque aree tematiche (sistema stradale; sistema ferroviario; sistema portuale; sistema aeroportuale; schemi idrici), per un importo complessivo di circa 6.200 M€.

**Scheda 2: Interventi emergenza terremoto Abruzzo**

| Aree tematiche | Interventi | Importo in milioni di € |
|---|---|---|
| Sistema stradale | Strada Statale n° 652 "di Fondo Valle Sangro | 160 |
| | Strada Statale n°17 "dell' Appennino Abruzzese ed Appuro - Sannitico " variante sud all'abitato di l'aquila | 40 |
| | Strada Statle n° 81 "Piceno Aprutina" | 7 |
| | Strada Statale n°80 "Del Gran Sasso D'Italia" | 64 |
| | S.S. n° 260 "Picente" dorsale amatrice - Montereale - L'aquila. | 45 |
| | Strada Statale .261 SUBEQUANA L'Aquila – Molino Aterno | 70 |
| | Strada Statale 690 «Avezzano Sora» | 300 |
| | Pedemontana Abruzzo – Marche | 500 |
| | Strada a scorrimento veloce variante s.s. 16 circonvallazione di Vasto – San Salvo | 110 |
| | Strada a scorrimento veloce Lanciano -Val di Sangro con collegamento al casello autostradale a14 di Lanciano. | 100 |
| | Strada 16 «adriatica» - | 400 |
| | Interventi per l'intermodalità ed il potenziamento del trasporto pubblico locale su gomma. | 10 |
| Sistema ferroviario | Miglioramento dell'esercizio ferroviario sulla linea ferroviaria attuale Pescara – Roma | 100 |
| | Velocizzazione Tratta ferroviaria Pescara - Roma.<br>Nuova tratta ferroviaria L'Aquila – Tagliacozzo | 2.000<br>730 |
| Sistema portuale | Progetto di Completamento del Porto di Ortona Situazione attuale | 96 |
| Sistema aeroportuale | Adeguamento e messa a norma dell'Aeroporto d'Abruzzo - Aeroporto di Pescara. | 6,5 |
| Schemi idrici | Rischio da frana e erosione di versanti<br>a) programma di riduzione del rischio per i comuni con popolazione superiore ai 10.000 mila abitanti<br>b) programma di riduzione del rischio per i comuni con popolazione inferiore ai 10.000 mila abitanti<br>c) programma di riduzione del rischio per le infrastrutture lineari | 330 |
| | Mitigazione del rischio idraulico dei bacini idrografici | 210 |
| | Gestione integrata delle acque destinate ad usi umani e plurimi | 913 |

Tra gli interventi individuati nell'Atto, l'aggiornamento 2009 al CdP RFI prevede il finanziamento di:

- Interventi migliorativi sulla rete ferroviaria in Abruzzo, costo (tab. A1);
- Velocizzazione tratta ferroviaria Roma-Pescara: raddoppio Prenestina-Lunghezza (opere in corso);
- Velocizzazione tratta ferroviaria Roma-Pescara: raddoppio Lunghezza-Guidonia (opere in corso);
- Velocizzazione tratta ferroviaria Roma-Pescara: progettazione preliminare e definitiva della tratta Guidonia – Pescara (in fase di ultimazione).

L'aggiornamento 2009 del CdP ANAS prevede invece il finanziamento di:

- SS 17 dell'Appennino abruzzese e apulo sannitico: tronco Antrodoco-Navelli - Adeguamento tratto S.Gregorio-S.Pio delle Camere dal km.45+000 al km.58+000 (tab. 1), costo 62,9 M€;
- SS 17 dell'Appennino abruzzese e apulo sannitico:variante Sud all'abitato di L'Aquila - Collegamento tra il II° lotto di Variante de L'Aquila in località Bazzano e la SS 17 in località San Gregorio (tab. 1), costo 25 M€;
- SS 652 Fondo Valle Sangro: Lavori di costruzione del tratto compreso tra Gamberale e la variante di Quadri 2° Lotto 2° Stralcio - 2° Tratto, costo 165 M€, fabbisogno finanziario residuo 149,7 M€ (tab. 2) [58]

Dal prospetto dell'Allegato infrastrutture al DPEF, inoltre, risultano completamente finanziati con altre fonti:

- SS 17 tronco Antrodoco-Navelli: Variante sud all'abitato de L'Aquila, costo 21,16 M€, (Legge Obiettivo e in corso d'opera);
- SS 81 Piceno Aprutina: lavori di ammodernamento tronco Villa Lempa – variante SS 80 (II stralcio), costo 7,01 M€ (altre fonti statali);
- Adeguamento e messa a norma dell'aeroporto d'Abruzzo – Aeroporto di Pescara, costo 6,5 M€ (altre fonti statali)

Con fabbisogno finanziario residuo:

- SS 260 Picente: dallo svincolo di Marana allo svincolo di Cavallari, costo 76,45 M€, finanziamento 31,06M€, fabbisogno residuo 45,39 M€;
- Strada a scorrimento veloce variante SS 16 circovallazione di Vasto-San Salvo, costo 110 M€, finanziamento di 1,65 M€, fabbisogno finanziario residuo di 108,35 M€.

Secondo lo stesso prospetto, tutti gli altri interventi individuati nell'Atto aggiuntivo non hanno ancora alcuna copertura finanziaria.

## 4.5 Verifica induttiva delle progettualità in atto e le linee di indirizzo strategico

Le linee di indirizzo strategico proposte all'interno di questo Documento rappresentano lo strumento operativo in grado di indirizzare ed orientare il sistema decisionale, ai diversi livelli di governo del territorio.

In questa direzione appare particolarmente utile proporre una ricognizione delle progettualità infrastrutturali in corso di realizzazione o programmate all'interno dei principali strumenti attuativi, che investe il territorio del Cratere con un orizzonte temporale di medio lungo termine, e verificarne la corrispondenza con il sistema di azioni precedentemente descritto.

Tale disamina rappresenta il quadro sinottico degli scenari di trasformazione tendenziali, dei quali, come precedentemente affermato, è necessario tener conto in sede di ripianificazione territoriale infrastrutturale post sisma.

La base documentale utilizzata per la definizione del quadro sinottico è il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT), in corso di redazione, al

[58] Tabella 1: interventi appaltabili nel 2009, dotati di progetto definitivo e/o esecutivo; Tabella2: Ulteriori interventi abballabili nel 2009, ai quali Anas ricorre qualora ci fossero problemi di appaltabilità per gli interventi in Tabella 1.

quale la legislazione regionale assegna il compito di strumento di programmazione di settore.

Nella convinzione che la Ricostruzione rappresenta una occasione di crescita e di sviluppo per l'intera Regione, gli interventi previsti nel piano regionale sono stati selezionati e raggruppati seguendo una logica transcalare, a seconda dei possibili sistemi di connessione che sviluppano:

- interventi finalizzati alla connessione interna delle aree del Cratere;
- interventi finalizzati alla connessione delle aree del Cratere con la Piattaforma interregionale "Asse trasversale Lazio – Abruzzo";
- interventi finalizzati alla potenziamento della Piattaforma interregionale "Asse trasversale Lazio – Abruzzo".

Per ciascun intervento selezionato è data evidenza della coerenza con gli indirizzi territoriali - verificandone la rispondenza con i principali strumenti pianificatori e programmatici; la verifica induttiva del livello di corrispondenza con le linee di indirizzo strategico è espressa attraverso un giudizio qualitativo (corrispondenza bassa, media, elevata), volutamente formulato in termini semplificati in modo da permetterne l'immediata lettura e comprensione.
I risultati della ricognizione effettuata sono evidenziati nella prima tabella in allegato.

Si riporta di seguito una breve descrizione del criterio che ha condotto alla formulazione del giudizio, cosicché, reso "trasparente" il percorso logico utilizzato, siano possibili eventuali correzioni o integrazioni da parte dei decisori finali delle trasformazioni, chiamati a svolgere il proprio ruolo di rappresentanza attiva della collettività.

La trasparenza del percorso decisionale rappresenta infatti il grado minimo ed essenziale della partecipazione, che sempre dovrebbe essere garantito, e in assenza del quale la partecipazione stessa risulta fittizia. [59]

[59] Cfr Edoardo Salzano intervento conclusivo convegno *Democrazia, Partecipazione ed Urbanistica, Bologna 20 settembre 2004*

**Una rete di centralità**

La valutazione della coerenza degli interventi individuati all'interno del quadro sinottico con il sistema di azioni in oggetto risponde al criterio di appartenenza geografica della trasformazione. Il livello di coerenza è elevato per gli interventi che ricadono nei territori investiti dal sisma e decresce proporzionalmente alla loro distanza dal Cratere.

| | | |
|---|---|---|
| * | Scarsa | Interventi che ricadono fuori dall'area del Cratere |
| ** | Media | Interventi che ricadono nell'immediato intorno dell'area del Cratere |
| *** | Elevata | Interventi che ricadono all'interno dell'area del Cratere |

**Economia di spazio**

La valutazione della coerenza degli interventi con il sistema di azioni in oggetto segue il criterio di promozione della concentrazione urbana. La coerenza è elevata e media rispettivamente per gli interventi ferroviari e autostradali, in ragione della capacità di questi vettori di generare processi di densificazione urbana in prossimità dei loro nodi; scarsa per gli interventi che interessano il sistema stradale, la cui realizzazione favorisce la dispersione urbana e il conseguente consumo di suolo.

| | | |
|---|---|---|
| * | Scarsa | Interventi che interessano il sistema stradale |
| ** | Media | Interventi che interessano il sistema autostradale |
| *** | Elevata | Interventi che interessano il sistema ferroviario |

**Coerenza tra urbanizzazione e trasporto pubblico**

La valutazione espressa per il sistema di azioni in oggetto risponde al criterio di migliorare l'accessibilità ai centri urbani, privilegiando forme di trasporto pubblico. Pertanto, la coerenza è giudicata elevata per gli interventi che interessano direttamente il sistema del trasporto collettivo (ferroviario o su gomma) o che gravitano intorno ai principali nodi del TPL urbano ed extraurbano; la coerenza è giudicata media per gli interventi stradali di adduzione ai nodi di scambio o che concorrono a migliorare l'accessibilità delle aree urbane attraverso la gerarchizzazione dei flussi di traffico di lunga percorrenza (varianti ai centri abitati).

| | | |
|---|---|---|
| * | Scarsa | Interventi che interessano il sistema stradale |
| ** | Media | Interventi che interessano il sistema autostradale |
| *** | Elevata | Interventi che interessano il sistema ferroviario e i nodi della logistica e di scambio |

**Precauzione dai rischi naturali**

Il livello di coerenza degli interventi selezionati con il sistema delle azioni in oggetto è proporzionale alla loro distanza da ambiti del territorio esposti a rischi naturali o sottoposti a regime vincolistico per la tutela e la salvaguardia.

| | | |
|---|---|---|
| * | Scarsa | Interventi che ricadono all'interno di una zona protetta ( SIC, Parco, Riserva, etc.) |
| ** | Media | Interventi che ricadono in prossimità di una zona protetta ( SIC, Parco, Riserva, etc.) |
| *** | Elevata | Interventi fuori dalle limitazioni vincolistiche ed ambientali |

**Polifunzionalità e qualità degli spazi urbani**

La valutazione della coerenza degli interventi infrastrutturali con il sistema di azioni in oggetto, che attiene alla sfera della pianificazione urbana, è la capacità di favorire l'aggregazione spontanea all'interno del tessuto urbano, consolidato o periferico, coniugando ad essa il principio di sostenibilità ambientale.

Pertanto, la coerenza è giudicata elevata per gli interventi ferroviari e di interscambio modale in ragione della capacità di generare processi di aggregazione urbana in prossimità dei loro nodi.

| | | |
|---|---|---|
| * | Scarsa | Interventi stradali su direttrici di lunga percorrenza |
| ** | Media | Interventi di adduzione ai nodi di scambio o di bay-pass dei centri urbani |
| *** | Elevata | Interventi ferroviari o finalizzati allo scambio intermodale |

**Quadro sinottico delle progettualità infrastrutturali in corso o pianificati**

| INTERVENTI FINALIZZATI ALLA REALIZZAZIONE DELLA PIATTAFORMA TERRENO-ADRIATICA | | | Rispondenza agli strumenti di pianificazione/programmazione | | | | | | | Rispondenza alle linee di indirizzo strategico | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | A | B | C | D | E |
| Sistema portuale | Porto di Ortona | Progetto di Completamento del Porto di Ortona- situazione attuale:<br>- Lavori di banchinamento avanporto;<br>- Progetto di completamento porto di Ortona - dragaggio degli specchi portuali interni e del canale di accesso;<br>- Prolungamento della diga sud - per 786 mt | | | | | | | | * | *** | * | ** | *** |
| Sistema | Aeroporto di Pescara | Adeguamento e messa a norma dell'Aeroporto d'Abruzzo | | | | | | | | * | *** | * | ** | *** |
| Sistema interportual e | Interporto Chieti-Pescara | Completamento | | | | | | | | * | *** | * | * | *** |
| | | Viabilità interna | | | | | | | | * | *** | * | * | *** |
| Interporti | Centro merci della Marsica | Completamento (DOCUP Abruzzo 2000-2006) | | | | | | | | ** | *** | *** | *** | * |
| Sistema ferroviario | Linea ferroviaria attuale Pescara – Roma, miglioramento dell'esercizio ferroviario (manutenzione straordinaria) | Realizzazione CTC sulla tratta Avezzano-Guidonia e potenziamento per incroci contemporanei ed eliminazione dei rallentamenti tratte Avezzano-Guidonia e Pescara-Sulmona. | | | | | | | | ** | *** | *** | *** | *** |
| | Velocizzazione linea ferroviaria Pescara - Roma. | Velocizzazione linea ferroviaria Roma-Pesacara: raddoppio Prenestina-Lunghezza | | | | | | | | * | *** | *** | *** | *** |
| | | Velocizzazione linea ferroviaria Roma-Pesacara: raddoppio Lunghezza-Guidonia | | | | | | | | * | *** | *** | *** | *** |
| | | Velocizzazione linea ferroviaria Roma-Pesacara: progettazione preliminare e definitiva della tratta Guidonia – Pescara | | | | | | | | ** | *** | *** | ** | *** |
| | | Raddoppio linea ferroviaria Pescara-Chieti | | | | | | | | * | *** | *** | *** | *** |
| | | Variante di Maloppello | | | | | | | | * | *** | *** | * | *** |
| | | Variante di Scafa | | | | | | | | * | *** | *** | ** | *** |
| | | Variante di Piano D'Orta-Torre De Passeri-Tocco da Casauria | | | | | | | | * | *** | *** | ** | *** |
| | | Variante di Bussi sul Tirino | | | | | | | | *** | *** | *** | * | *** |
| | | Variante di Popoli | | | | | | | | *** | *** | *** | * | *** |
| | | Variante di lineaa: shunt merci di Pescara | | | | | | | | * | *** | *** | ** | *** |
| | | Variante di Pratola Peligna | | | | | | | | ** | *** | *** | ** | *** |
| | | Variante Paterno-Celano-Bugnara | | | | | | | | ** | *** | *** | * | *** |
| | | Variante Tagliacozzo-Vicovaro | | | | | | | | ** | *** | *** | * | *** |
| | | Realizzazione sottopassi pedonali per incroci contemporanei tratta Sulmona-Pescara | | | | | | | | * | *** | *** | ** | *** |
| Sistema autostradale | A24 "Autostrada dei Parchi" | Tratto urbano: barriera Roma Est-Tangenziale Est | | | | | | | | * | ** | ** | *** | ** |
| | | Realizzazione del raddoppio (a 2 carreggiate): tratta Val Vomano-Teramo | | | | | | | | * | ** | ** | *** | ** |
| | Strada Statale n°80 "Del Gran Sasso D'Italia" | Strada Statale Teramo mare variante alla S.S.80 dalla A14 ( MS. Angelo) alla S.S.16 Giulianova IV lotto | | | | | | | | * | ** | ** | *** | ** |
| | A25 "Autostrada dei Parchi" | Banalizzazione A25: tratta Alanne innesto A14 | | | | | | | | * | ** | ** | ** | ** |
| | | Realizzazione prolungamento tratta A14-SS 16 var. | | | | | | | | * | ** | ** | ** | ** |
| Nodi di scambio | SFMR | Realizzazione parcheggio di scambio intermodale Ortona (Stazione FS) | | | | | | | | * | *** | *** | ** | *** |

| INTERVENTI FINALIZZATI ALLA CONNESSIONE DELLE AREE DEL CRATERE ALLA PIATTAFORMA TIRRENO-ADRIATICA | | | Rispondenza agli strumenti di pianificazione/programmazione | | | | | | | Rispondenza alle linee di indirizzo strategico | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | A | B | C | D | E |
| Sistema ferroviario | Linea ferroviaria RFI L'Aquila - Sulmona | Potenziamento per incroci contemporanei | | | | | | | | *** | *** | *** | ** | *** |
| | Linea ferroviaria L'Aquila – Tagliacozzo | Realizzazione nuova linea ferroviaria di connessione della Sulmona-Terni con la Roma-Pescara | | | | | | | | ** | *** | *** | ** | *** |
| | SFMR | Realizzazione nuove fermate in Avezzano e Oricola | | | | | | | | ** | *** | *** | *** | *** |
| | | Fermata Avezzano stazione centrale | | | | | | | | ** | *** | *** | *** | *** |
| | Servizio ferroviario provinciale | Cadenzamento dei servizi nelle ore di punta alla mezzora sulla tratta Sassa - San Demetrio e collegamti orari su Sulmona | | | | | | | | *** | *** | *** | ** | *** |
| Sistema stradale | SS 17 DELL'APPENNINO ABRUZZESE ED APPULO-SANNITICO | Adeguamento tratta dal confine regionale al km 27+00 (loc. Sassa) | | | | | | | | *** | * | ** | *** | * |
| | | Variante de L'Aquila lotto A (km 27+00 loc. Sassa Mausonia): adeguamento della strada consortile Mausonia | | | | | | | | *** | * | ** | *** | * |
| | | Variante de L'Aquila lotto B ( loc. Sassa Mausonia-raccordo SS 17 ter) | | | | | | | | *** | * | ** | *** | * |
| | | Variante de L'Aquila lotto C ( raccordo SS 17 ter-S. Gregorio) | | | | | | | | *** | * | ** | *** | * |
| | | Adeguamento e varianti ( adeguamento, tratto S.Gregorio-S.Pio delle Camere dal km.45+000 al km.58+000) | | | | | | | | *** | * | ** | *** | * |
| | | Adeguamento e varianti ( S.Pio delle Camere-Navelli) | | | | | | | | *** | * | ** | *** | * |
| | | Variante Collepietro A25 nuovo svincolo | | | | | | | | *** | * | ** | *** | * |
| | | Variante Collepietro SS 5 con connessione all'A25 | | | | | | | | *** | * | ** | ** | * |
| | | Adeguamento bivio Roccacasale-Corfinio | | | | | | | | ** | * | ** | ** | * |
| | | Adeguamento tratta Popoli-Pettorano sul Gizio | | | | | | | | * | * | ** | ** | * |
| | | Realizzazione raddoppio tratta Popoli-Pettorano sul Gizio | | | | | | | | * | * | ** | ** | * |
| | SS 153 "della Valle del Tirino" | Adeguamento e varianti Navelli-Bussi-A25 | | | | | | | | *** | * | ** | ** | * |
| | SP 22a Circunfucense | Potenziamento del raccordo anulare | | | | | | | | ** | * | * | *** | * |
| Nodi di scambio | TPL | Realizzazione autostazioni di scambio ferro-gomma a Carsoli e Avezzano | | | | | | | | ** | *** | *** | *** | *** |

| INTERVENTI FINALIZZATI ALLA CONNESSIONE INTERNA DELLE AREE DEL CRATERE | | | Rispondenza agli strumenti di pianificazione/programmazione | | | | | | | Rispondenza alle linee di indirizzo strategico | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | A | B | C | D | E |
| Sistema ferroviario | SFMR | Realizzazione ascensore obliquo in L'Aquila | | | | | | | | ** | *** | ** | *** | *** |
| | | Realizzazione prolungamento T.E. sulla Sulmona-Carpione e nuova fermata stazione di via di Porta Romana | | | | | | | | ** | *** | *** | *** | * |
| | Servizio ferroviario provinciale | Realizzazione nuova fermata in L'Aquila (bivio per Pianola) | | | | | | | | *** | *** | *** | *** | *** |
| | | Nuove fermate urbane di Ponte Rasarolo e di Sant'Elia (AQ) | | | | | | | | *** | *** | *** | ** | *** |
| Sistema stradale | SR5 (ex SS5) "Tiburtina Valeria" | Realizzazione variante: tratta Popoli Nord-Popoli Sud | | | | | | | | * | * | ** | * | * |
| | Strada Statale n°260 "Picente" dorsale amatrice - Montereale- L'aquila | Dorsale Amatrice - Montereale- L'Aquila., tratto svincolo di San Pelmo-svincolo Marana lotto III | | | | | | | | *** | * | ** | *** | * |
| | | Dorsale Amatrice - Montereale- L'Aquila. Lotto IV, tratto svincolo di Marana -svincolo di Cavallari | | | | | | | | *** | * | ** | *** | * |
| | | Dorsale Amatrice - Montereale- L'Aquila. Lotto V , tratto confine regionale-svincolo di Marana | | | | | | | | *** | * | ** | *** | * |
| | SR 261 (ex SS 261) SUBEQUANA L'Aquila – Molino Aterno | Lavori di adeguamento alla carreggiata stradale, varianti agli abitati, costruzione di gallerie nel tratto tra Fontecchio, adeguamento plano altimetrico, consolidamento scarpate, nuova segnaletica | | | | | | | | *** | * | * | * | * |
| | SP 103 "Paganica Pescomaggiore" | Variante di Filetto | | | | | | | | ** | * | * | ** | * |
| | SR 584 (ex SS 584 di Lucoli) | SR e SS 5 bis e collegamento tra l'Altipiano delle Rocche e Campofelice | | | | | | | | *** | * | ** | * | * |
| | SP17a | Miglioramento dell'accessibilità al comune di Pescasseroli: raccordo con A25 "Dei Parchi" | | | | | | | | * | * | ** | *** | * |
| Nodi di scambio | | Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Pratola Peligna | | | | | | | | * | *** | *** | *** | *** |
| | | Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Tione degli Abruzzi | | | | | | | | *** | *** | *** | * | *** |
| | | Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Molina Aterno | | | | | | | | ** | *** | *** | * | *** |
| | | Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in San Pio delle Camere (SS17) | | | | | | | | *** | *** | *** | *** | *** |
| | | Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Civitaretenga (SS17) | | | | | | | | *** | *** | *** | *** | *** |
| | | Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Caporciano (SS17) | | | | | | | | *** | *** | *** | *** | *** |
| | | Realizzazione di una fermata intermodale in P.zza D'Armi (AQ) tra la linea tramviaria e le linee di autobus urbani ed extraurbani (in particolare delle linee autostradali passanti) e la stazione ferroviaria di L'Aquila Centrale | | | | | | | | *** | *** | *** | *** | *** |
| | | Realizzazione parcheggio di scambio intramodale in Celano | | | | | | | | * | *** | *** | *** | *** |
| | | Realizzazione parcheggio di scambio intermodale in Pescina | | | | | | | | * | *** | ** | *** | *** |

LEGENDA: **Linee di indirizzo strategico**

**1 -** Una rete di centralità
**2 -** Economia dello spazio
**3 -** Coerenza tra urbanizzazione e trasporto pubblico
**4 -** Precauzione dai rischi naturali
**5 -** Polifunzionalità e qualità degli spazi urbani

**Livello di rispondenza alle linee di indirizzo strategico**

* Scarsa
** Media
*** Elevata

## 4.6 Un possibile percorso metodologico per l'individuazione degli scenari prioritari di azione

A valle della definizione del quadro sinottico sopradescritto è stato selezionato uno scenario di azioni integrate, del quale è stata verificata, a livello induttivo, la sua coerenza con l'obiettivo 6 per lo sviluppo sostenibile indicato al Capitolo precedente (*"Garantire un sistema di trasporti sostenibile, assicurando l'integrazione del territorio all'interno delle reti nazionali e transnazionali*) e il sistema di azioni delineati dalle linee di indirizzo strategico.

Tale esercizio persegue la finalità di tracciare un possibile percorso logico nella individuazione delle priorità d'azione, rispondente a criteri di cogenza e di consequenzialità della ripianificazione.

Lo scenario, infatti, è stato sviluppato prendendo atto degli interventi già finanziati o in fase di finanziamento, previsti dagli strumenti attuativi settoriali (nello specifico Contratto di Programma RFI - agg. 2009) e nei programmi attuativi (PAR FAS). A partire da questi, è stata tracciata una filiera progettuale privilegiando tra gli interventi che garantiscono il trasporto sostenibile e l'aggancio alla piattaforma Tirreno-Adriatica (nello specifico nella direzione verso Roma*)* quelli più coerenti con le gli indirizzi della ripianificazione.

Si tratta di uno scenario di azioni integrate costruito secondo una logica transcalare, declinato anche in funzione della possibile efficacia degli interventi rispetto ai diversi obiettivi strategici.
Gli interventi selezionati, infatti, appartengono a diversi livelli di competenza territoriale; declinano il tema della mobilità nella sua interezza (infrastrutture e servizio); concorrono alla realizzazione di più obiettivi. È il caso ad esempio del nodo di scambio intermodale di Molina Aterno, selezionato tra quelli previsti lungo la tratta ferroviaria L'Aquila-Sulmona perché prossimo alla direttrice stradale di collegamento con i comprensori sciistici dell'Altopiano delle Rocche, per i quali può contribuire a realizzare il loro potenziamento turistico performante e sostenibile.

Si evidenzia che l'elenco delle azioni include anche interventi con livelli di coerenza media-bassa. Al di là, infatti, dei valori che ciascun intervento esprime singolarmente, esiste - e va perseguito nella ripianificazione - anche un valore aggiunto "di sistema", all'interno del quale questi interventi acquistano rilevanza funzionale.

In ragione della stessa logica, pertanto, sono stati inclusi anche interventi non previsti dagli indirizzi territoriali (evidenziati in rosso), ma ritenuti strumentali alla realizzazione dell'azione di sistema.

**Ipotesi di azione di sistema**

| Ob. Strategico 6 | "Garantire un sistema di trasporti sostenibile, assicurando l'integrazione del territorio all'interno delle reti nazionali e transnazionali" | | Coerenze con gli strumenti di pianificazione | Rispondenza alle linee di indirizzo strategico | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | A | B | C | D | E |
| INTERVENTI FINALIZZATI AL POTENZIAMENTO DELLA PIATTAFORMA TERRITORIALE TIRRENO-ADRIATICA (Tratta Roma-Avezzano) | Velocizzazione linea ferroviaria Pescara - Roma | Raddoppio Prenestina-Lunghezza | PSR PTCP | * | *** | *** | *** | *** |
| | | Raddoppio Lunghezza-Guidonia | | * | *** | *** | *** | *** |
| | | Realizzazione CTC sulla tratta Avezzano-Guidonia e potenziamento per incroci contemporanei ed eliminazione dei rallentamenti tratte Avezzano-Guidonia e Pescara-Sulmona. | | ** | *** | *** | *** | *** |
| INTERVENTI FINALIZZATI COLLEGAMENTO DELLE AREE DEL CRATERE ALLA PIATTAFORMA TIRRENO-ADRIATICA | Nodi di scambio intermodali ferro-gomma | Realizzazione autostazioni di scambio ferro-gomma a Carsoli e Avezzano | PSR | ** | *** | *** | *** | *** |
| | TPL | Potenziamento TPL tra Carsoli/Avezzano e L'Aquila | – | *** | *** | *** | *** | *** |
| | Linea ferroviaria RFI L'Aquila - Sulmona: | Potenziamento per incroci contemporanei | PRIT | *** | *** | *** | ** | *** |
| | Servizio ferroviario provinciale | Cadenzamento dei servizi nelle ore di punta alla mezzora sulla tratta Sassa – San Demetrio e colleganti orari su Sulmona | PUM | *** | *** | *** | ** | *** |
| | | Nuove fermate urbane di Ponte Rasarolo e di Sant'Elia | PUM | *** | *** | *** | ** | *** |
| INTERVENTI FINALIZZATI ALLA CONNESSIONE INTERNA DELLE AREE DEL CRATERE | Comune de L'Aquila: Piazza D'Armi | Realizzazione di una fermata intermodale tra la linea tramviaria e le linee di autobus urbani ed extraurbani (in particolare delle linee autostradali passanti) e la stazione ferroviaria di L'Aquila Centrale | PUM | *** | *** | *** | *** | *** |
| | | Realizzazione di un parcheggio di scambio | PUM | *** | *** | *** | *** | *** |
| | Nodi di scambio intermodali | Realizzazione di un parcheggio di scambio intermodale a Molina Aterno | PRIT | *** | *** | *** | * | *** |

LEGENDA:

**Linee di indirizzo strategico**

1 - Una rete di centralità
2 - Economia dello spazio
3 - Coerenza tra urbanizzazione e trasporto pubblico
4 - Precauzione dai rischi naturali
5 - Polifunzionalità e qualità degli spazi urbani

**Livello di rispondenza alle linee di indirizzo strategico**

* Scarsa
** Media
*** Elevata

**In rosso:** Nuovi interventi non inseriti negli strumenti di pianificazione

## Appendice cartografica

### Il Cratere nel Territorio Snodo Abruzzese

Il corredo iconografico è organizzato in tre capitoli: il primo riporta alcune considerazioni sui caratteri salienti dell'assetto territoriale ed infrastrutturale, il secondo esplora gli elementi più significativi emersi dalle attività diagnostiche intraprese prefigurando alcune embrionali ipotesi di scenario relative agli orizzonti strategici di azione e alle suscettività di trasformazione, il terzo delinea, in forma sintetica e certamente non esaustiva, un primo elenco di possibilità priorità d'azione, con principale ma non esclusivo riferimento agli interventi sul sistema infrastrutturale, per i territori di progetto considerati.

La base cartografica è rappresentata dal lavoro sviluppato nel 2007 dal Ministero delle Infrastrutture, op. cit., opportunamente integrato e modificato. La cartografia relativa al Cratere è originale.

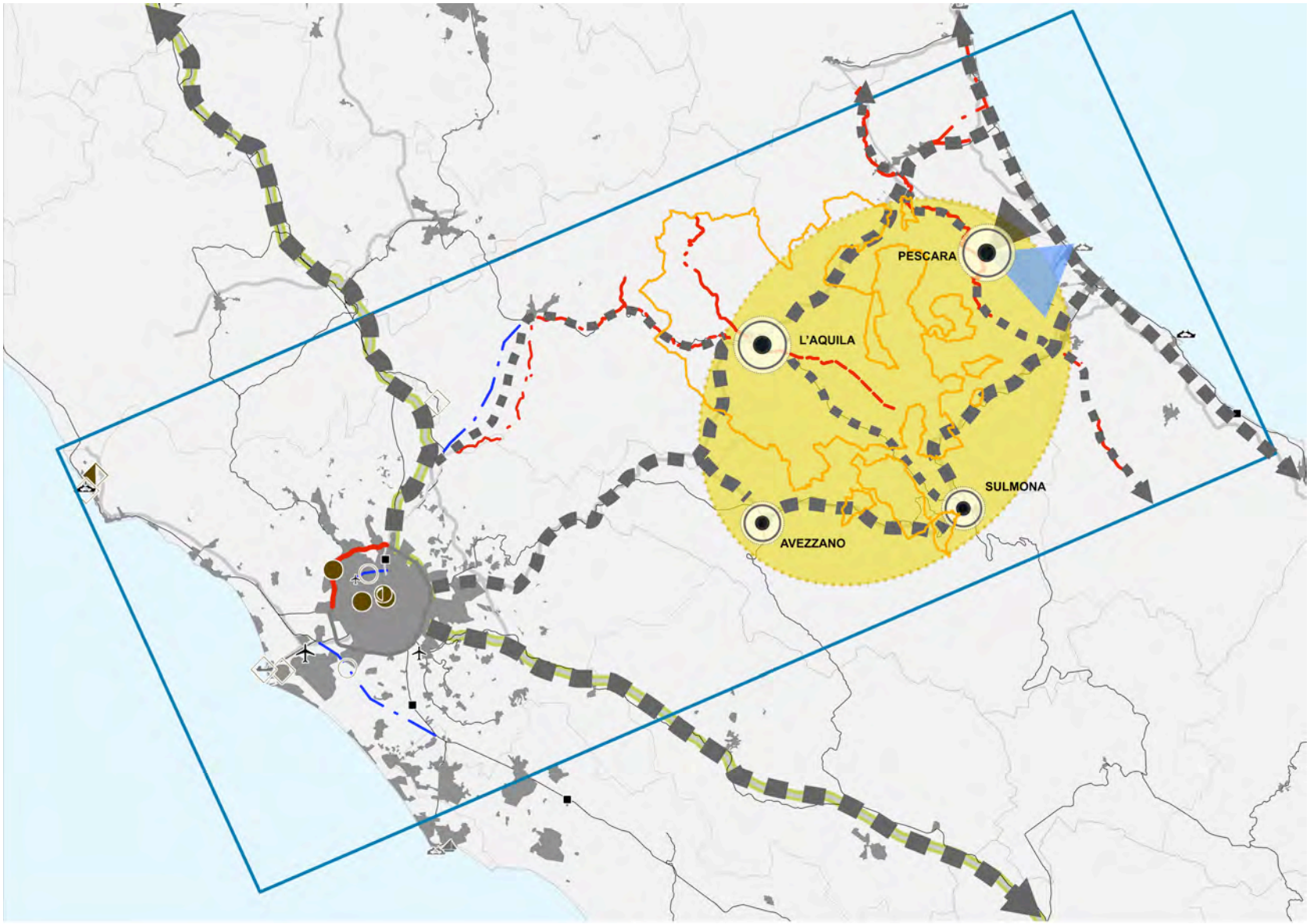
Nell'insieme, si hanno le seguenti tavole:

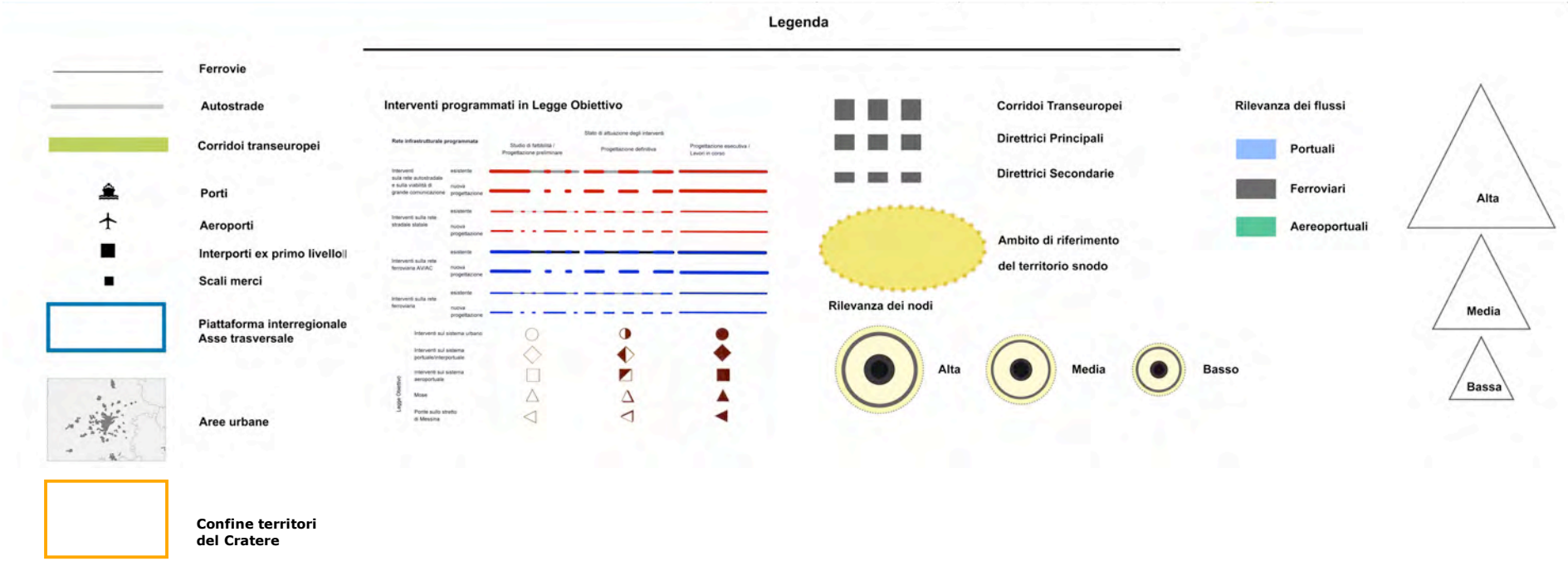
- Tav. 1. Schema strutturale di area vasta;
- Tav. 2. Strutture partenariali attivate nell'ambito dei principali programmi di trasformazione urbana;
- Tav. 3A. Schema dei flussi nodali (merci e persone) e dei flussi di export pro-capite totali ;
- Tav. 3B. Schema dei flussi nodali (merci e persone) e dei flussi di export pro-capite nei settori hi-tech;
- Tav. 3C. Schema dei flussi nodali (merci e persone) e dei flussi di investimenti diretti (IDE) provenienti dall'estero;
- Tav. 3D. Schema dei flussi nodali (merci e persone) e dei flussi di investimenti diretti (IDE) verso l'estero;
- Tav. 3E. Schema dei flussi nodali (merci e persone) e dei flussi di laureati;
- Tav. 3F. Schema dei flussi nodali (merci e persone) e dei flussi turistici;
- Tav. 4. Schema strutturale del territorio del Cratere.

Per una corretta lettura delle tavole 3A, 3B, 3C, 3D, 3E e 3F è necessario fornire alcune annotazioni di dettaglio rispetto a quelle riportate in legenda.

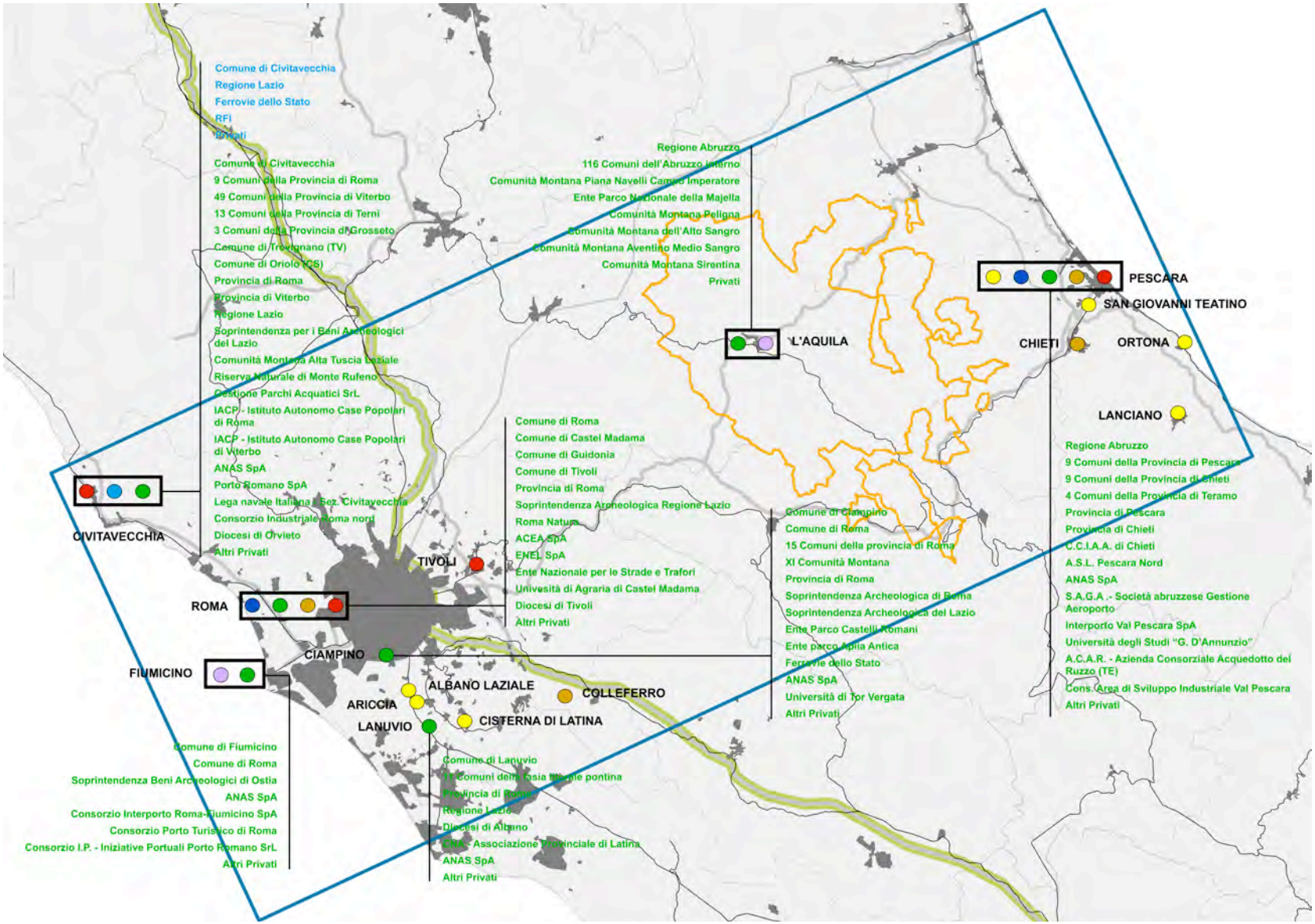
In particolare, al fine di rappresentare contemporaneamente la movimentazione di merci e persone rilevabile nelle infrastrutture nodali (porti, aeroporti e centri merci ferroviari), in considerazione delle diverse scale di grandezza relative alle diverse modalità di trasporto (milioni di tonnellate di merci nei porti, ad esempio, a fronte delle centinaia o decine di migliaia di tonnellate rilevabili negli aeroporti e scali ferroviari), si è optato per una rappresentazione indicizzata: lo spessore delle barre rappresenta non il valore assoluto, ma il rapporto tra quest'ultimo e il valore massimo registrato a livello nazionale con riferimento a quella particolare modalità di trasporto. Il valore assoluto è, comunque, rappresentato, per completezza di informazione nelle finestre di testo relative.

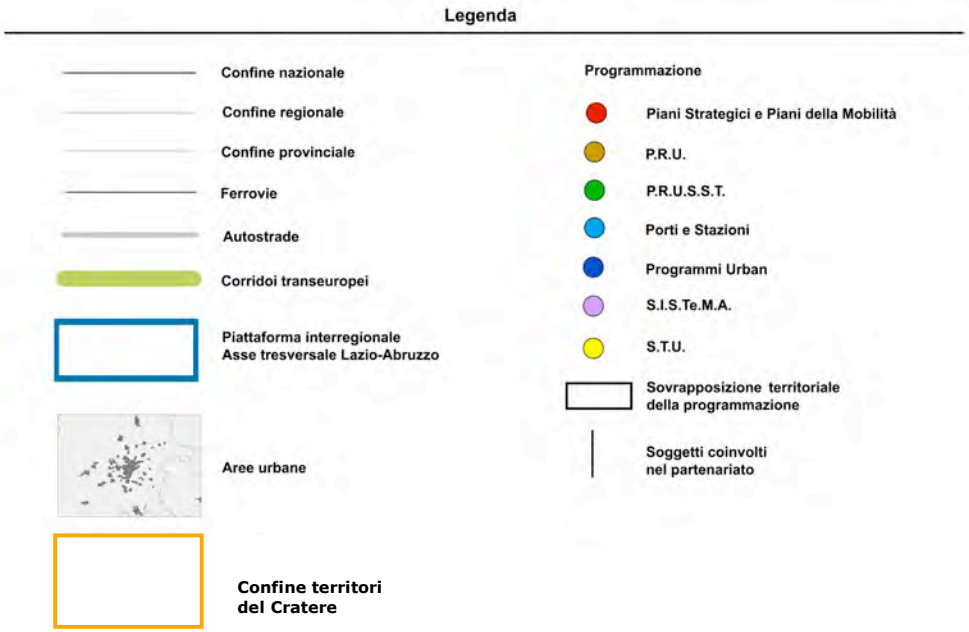
**Tav. 1. Schema strutturale di area vasta**



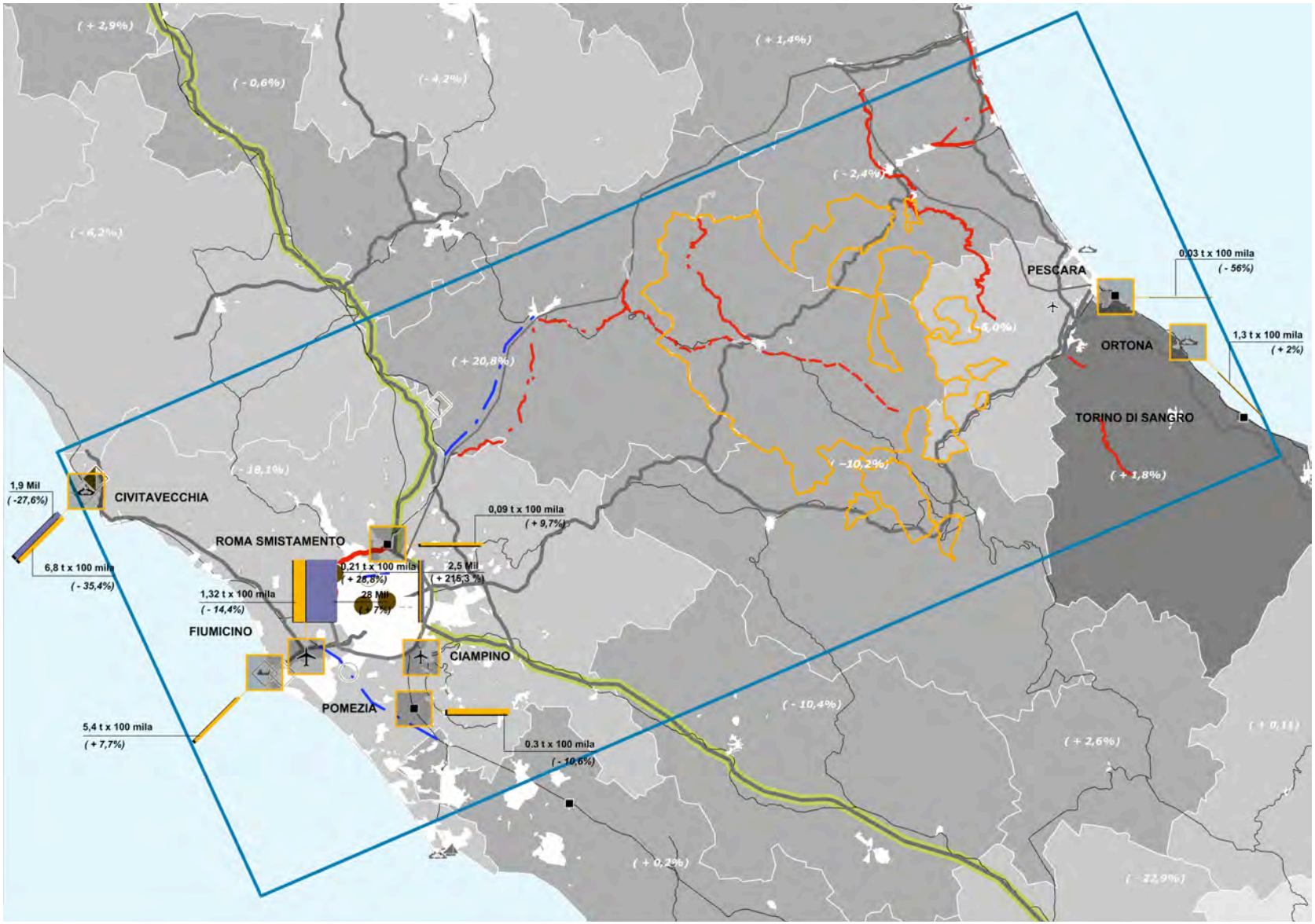

Legenda
Ferrovie
Autostrade
Corridoi transeuropei
Porti
Aeroporti
Interporti ex primo livello
Scali merci
Piattaforma interregionale
Asse trasversale
Aree urbane
Confine territori
del Cratere
Interventi programmati in Legge Obiettivo
Corridoi Transeuropei
Direttrici Principali
Direttrici Secondarie
Ambito di riferimento
del territorio snodo
Rilevanza dei nodi
Alta
Media
Basso
Rilevanza dei flussi
Portuali
Ferroviari
Aereoportuali
Alta
Media
Bassa

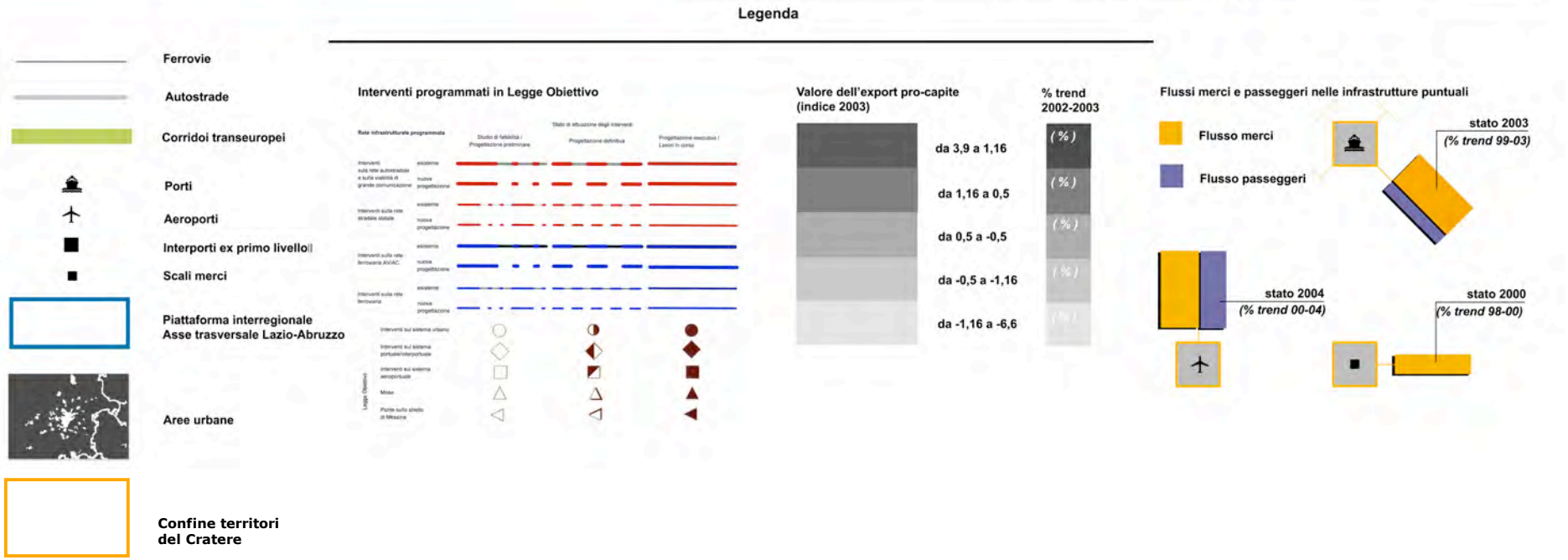
**Tav. 2. Strutture partenariali attivate nell'ambito dei principali programmi di trasformazione urbana**



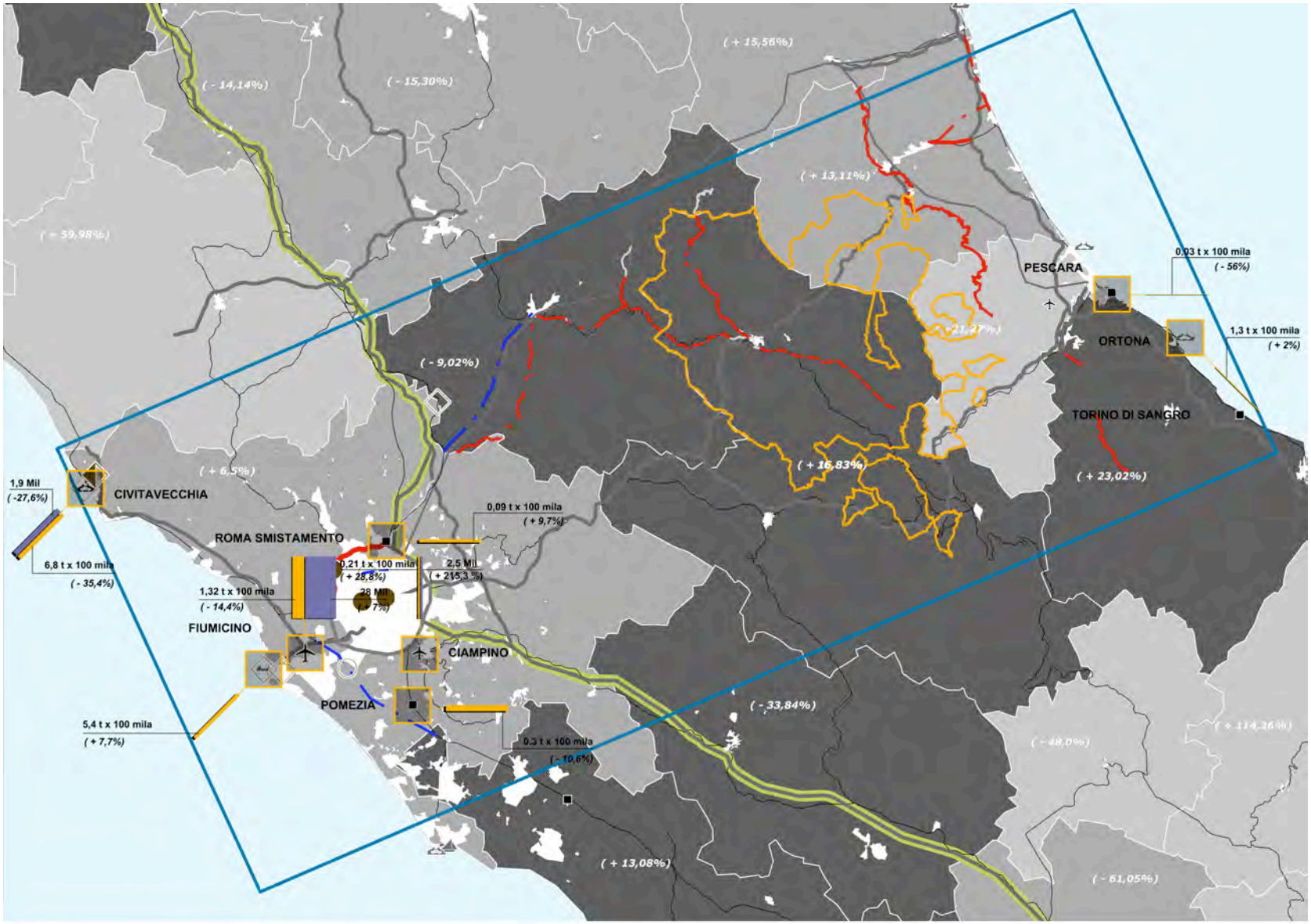

Legenda
Confine nazionale
Confine regionale
Confine provinciale
Ferrovie
Autostrade
Corridoi transeuropei
Piattaforma interregionale
Asse tresversale Lazio-Abruzzo
Aree urbane
Confine territori
del Cratere
Programmazione
Piani Strategici e Piani della Mobilità
P.R.U.
P.R.U.S.S.T.
Porti e Stazioni
Programmi Urban
S.I.S.Te.M.A.
S.T.U.
Sovrapposizione territoriale
della programmazione
Soggetti coinvolti
nel partenariato

**Tav. 3A. Schema dei flussi nodali (merci e persone) e dei flussi di export pro-capite totali**




Legenda
Ferrovie
Autostrade
Corridoi transeuropei
Porti
Aeroporti
Interporti ex primo livello
Scali merci
Piattaforma interregionale
Asse trasversale Lazio-Abruzzo
Aree urbane
Confine territori
del Cratere
Interventi programmati in Legge Obiettivo
Valore dell'export pro-capite
(indice 2003)
da 3,9 a 1,16
da 1,16 a 0,5
da 0,5 a -0,5
da -0,5 a -1,16
da -1,16 a -6,6
% trend
2002-2003
( % )
Flussi merci e passeggeri nelle infrastrutture puntuali
Flusso merci
Flusso passeggeri
stato 2003
(% trend 99-03)
stato 2004
(% trend 00-04)
stato 2000
(% trend 98-00)

**Tav. 3B. Schema dei flussi nodali (merci e persone) e dei flussi di export pro-capite nei settori hi-tech**



## Legenda

Ferrovie

Autostrade

Corridoi transeuropei

Porti

Aeroporti

Interporti ex primo livello

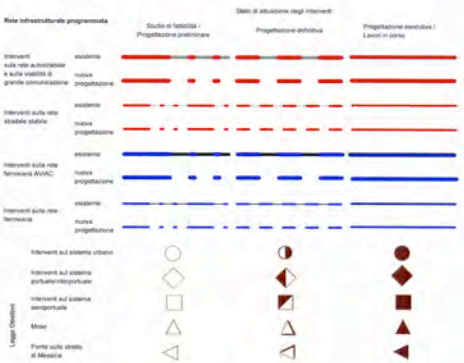
Scali merci

Piattaforma interregionale
Asse trasversale

Aree urbane

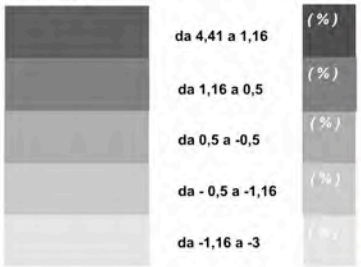
**Confine territori del Cratere**

**Interventi programmati in Legge Obiettivo**

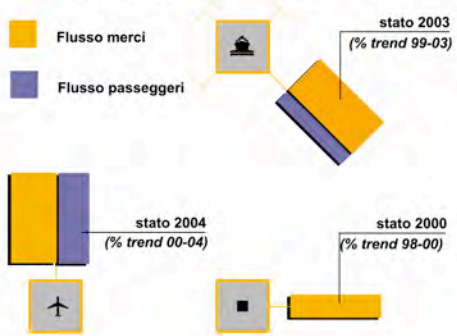


**Valore dell'export hi-tech pro-capite (indice 2004)**

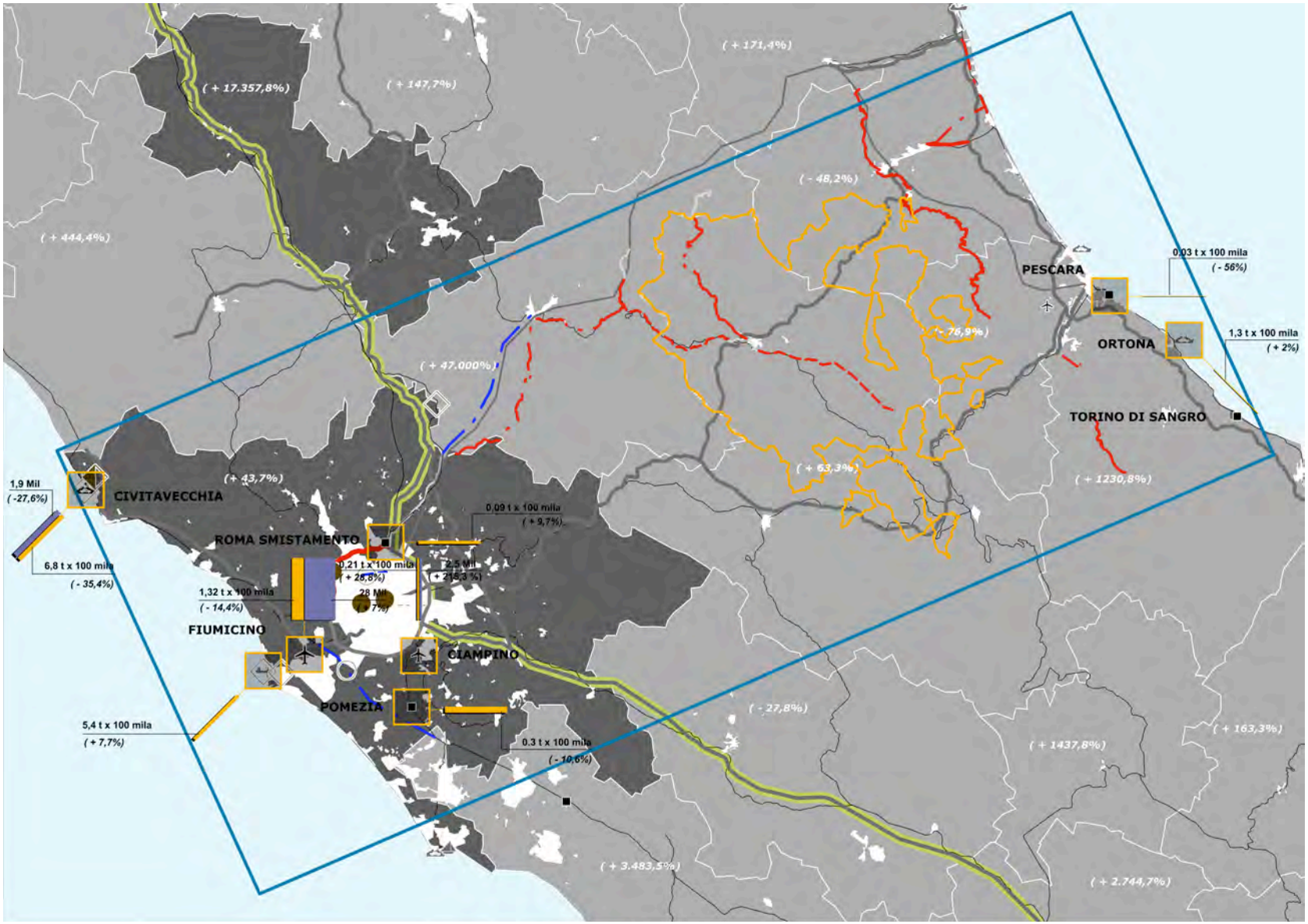
**% trend 2001-2004**




**Flussi merci e passeggeri nelle infrastrutture puntuali**



**Tav. 3C. Schema dei flussi nodali (merci e persone) e dei flussi di investimenti diretti (IDE) provenienti dall'estero**



## Legenda

Ferrovie

Autostrade

Corridoi transeuropei

Porti

Aeroporti

Interporti ex primo livello

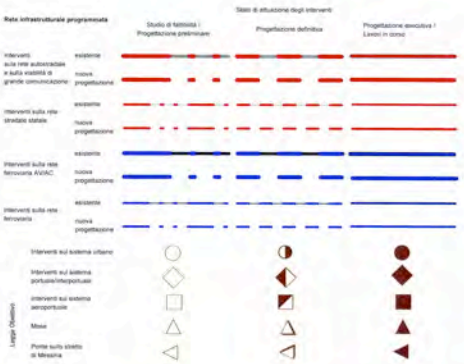
Scali merci

Piattaforma interregionale
Asse trasversale Lazio-Abruzzo

Aree urbane

**Confine territori del Cratere**

**Interventi programmati in Legge Obiettivo**



**Valore IDE pro-capite in ingresso (indice 2003)**

da 7,23 a 1,16

da 1,16 a 0,5

da 0,5 a -0,5

da - 0,5 a -1,16

da -1,16 a -3

**% trend 2000-2003**

( % )

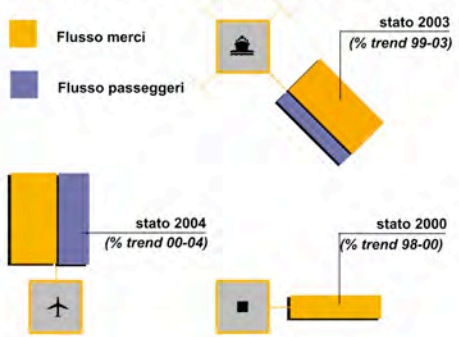
( % )

( % )

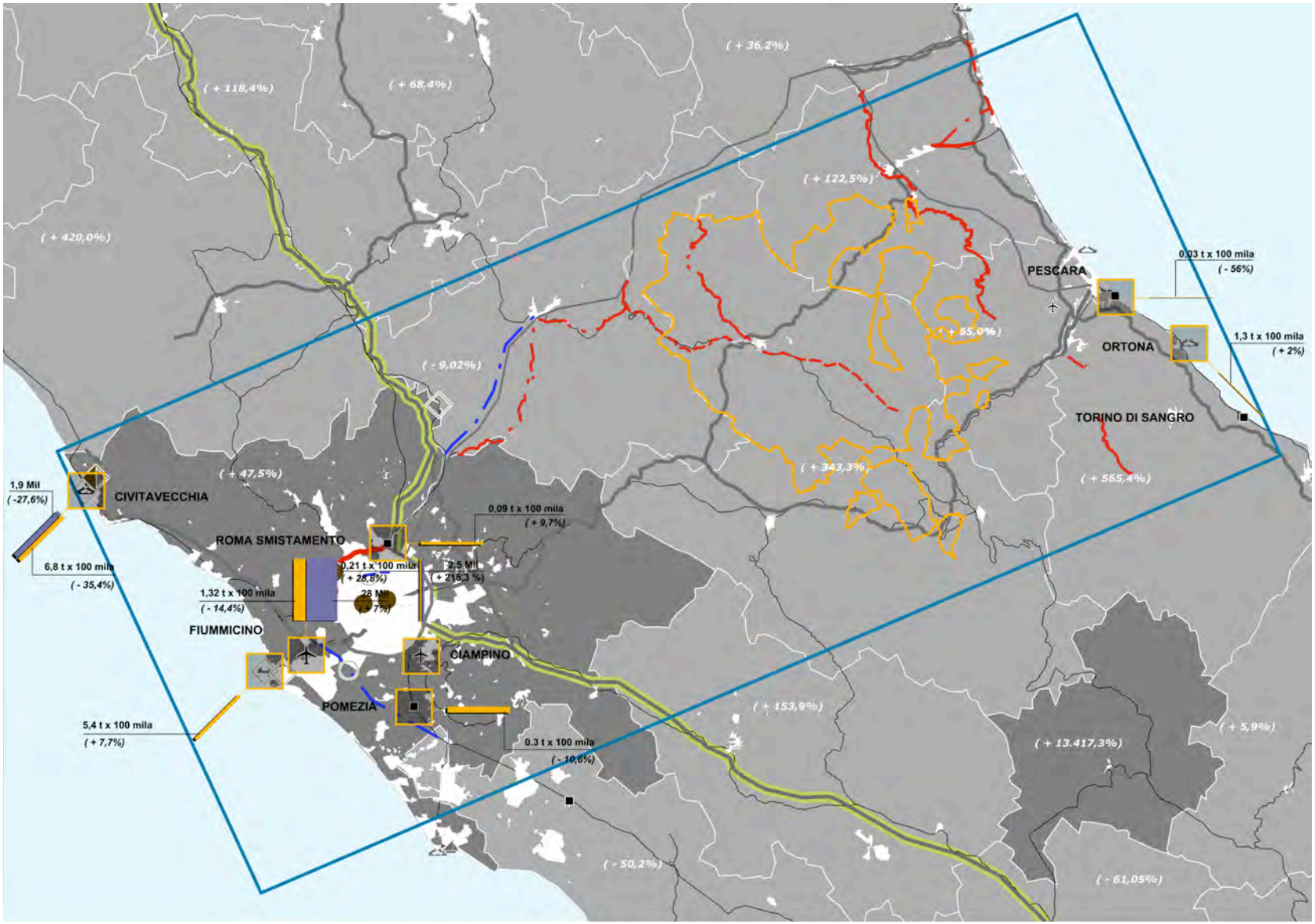
( % )

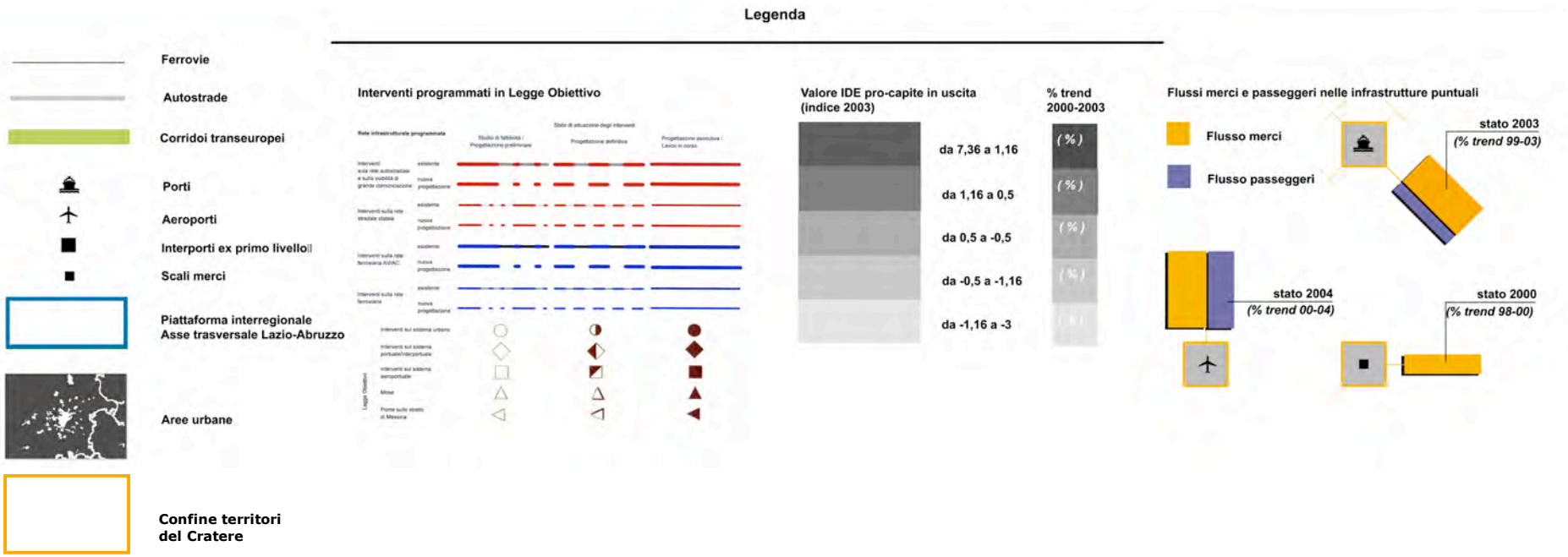
( % )

**Flussi merci e passeggeri nelle infrastrutture puntuali**

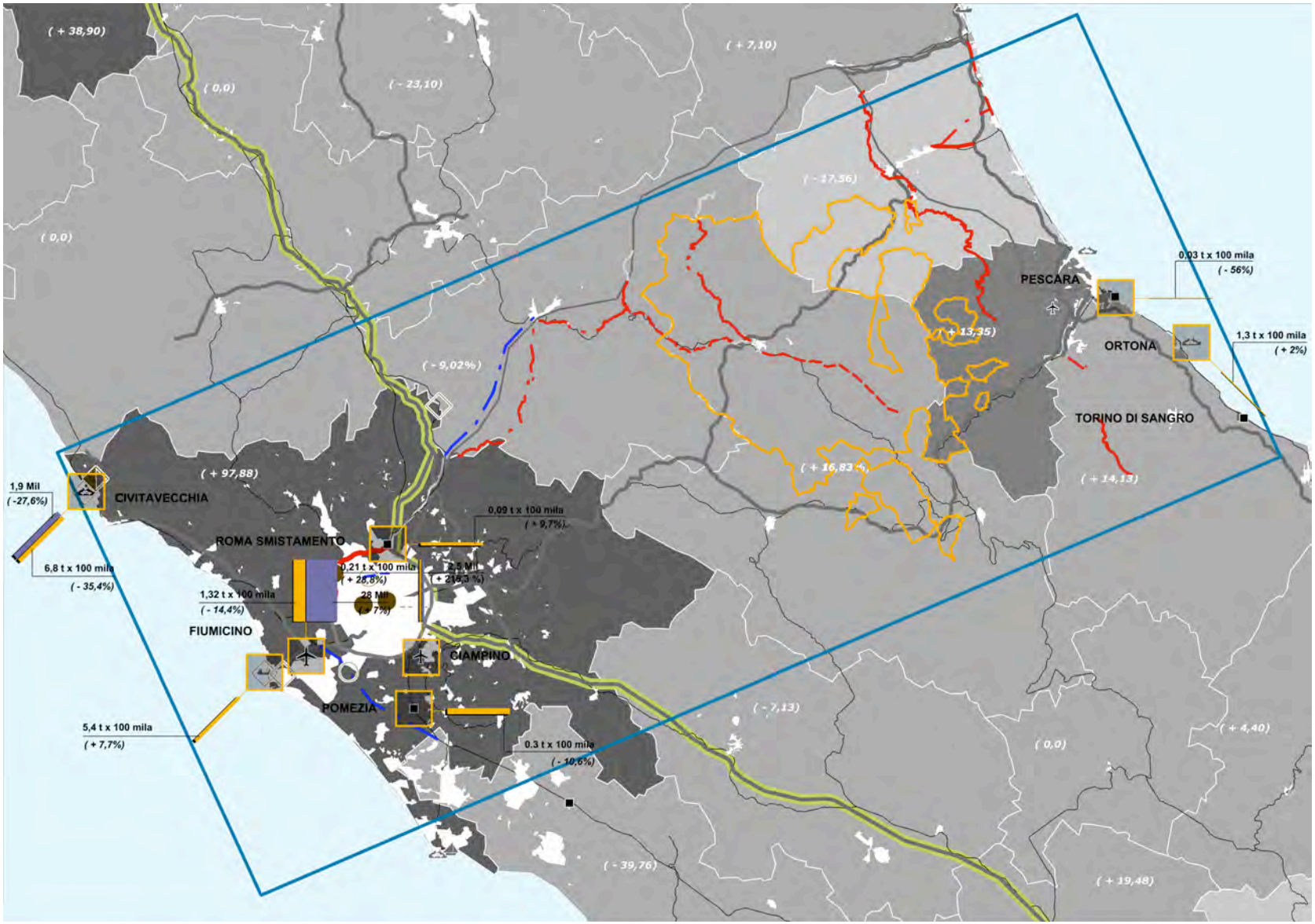


**Tav. 3D. Schema dei flussi nodali (merci e persone) e dei flussi di investimenti diretti (IDE) verso l'estero**




Legenda
Ferrovie
Autostrade
Corridoi transeuropei
Porti
Aeroporti
Interporti ex primo livello
Scali merci
Piattaforma interregionale
Asse trasversale Lazio-Abruzzo
Aree urbane
Confine territori
del Cratere
Interventi programmati in Legge Obiettivo
Valore IDE pro-capite in uscita
(indice 2003)
% trend
2000-2003
da 7,36 a 1,16
da 1,16 a 0,5
da 0,5 a -0,5
da -0,5 a -1,16
da -1,16 a -3
( % )
Flussi merci e passeggeri nelle infrastrutture puntuali
Flusso merci
Flusso passeggeri
stato 2003
(% trend 99-03)
stato 2004
(% trend 00-04)
stato 2000
(% trend 98-00)

**Tav. 3E. Schema dei flussi nodali (merci e persone) e dei flussi di laureati**



## Legenda

Ferrovie

Autostrade

Corridoi transeuropei

Porti

Aeroporti

Interporti ex primo livello

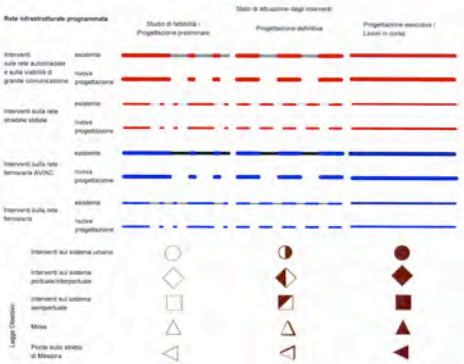
Scali merci

Piattaforma interregionale
Assa trasversale Lazio-Abruzzo

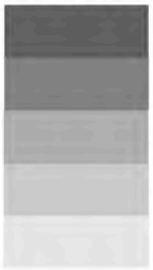
Aree urbane

**Confine territori del Cratere**

**Interventi programmati in Legge Obiettivo**



**Laureati iscritti per 100 laureati cancellati (indice 2003)**



da 2,97 a 1,16

da 1,16 a 0,5

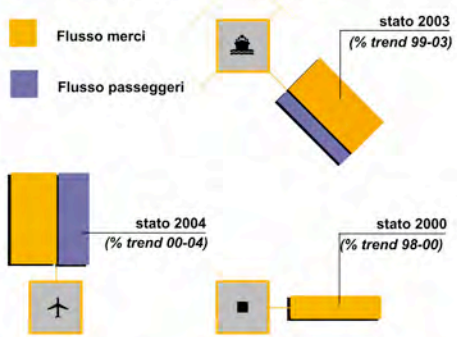
da 0,5 a -0,5

da - 0,5 a -1,16

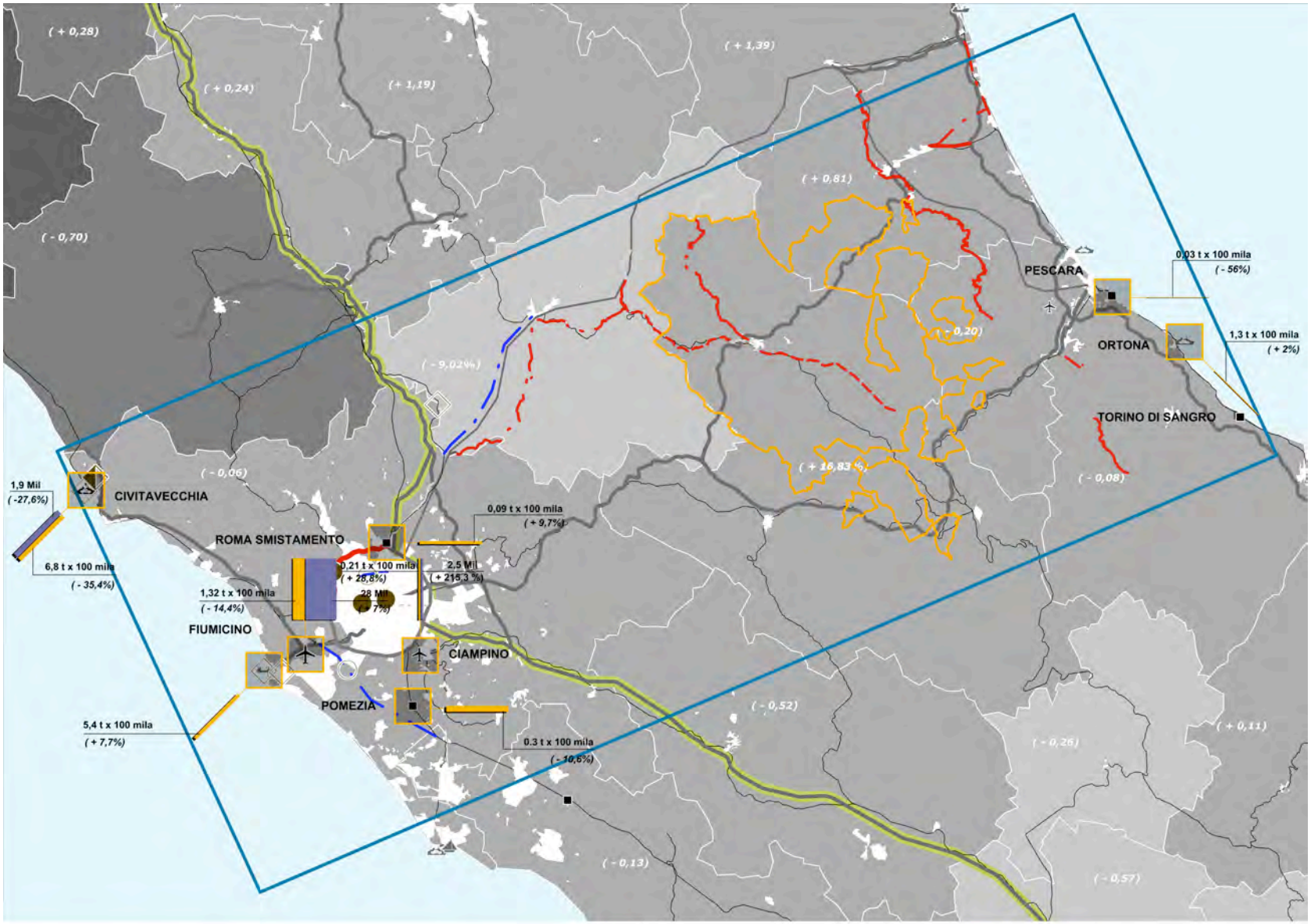
da -1,16 a -1,87

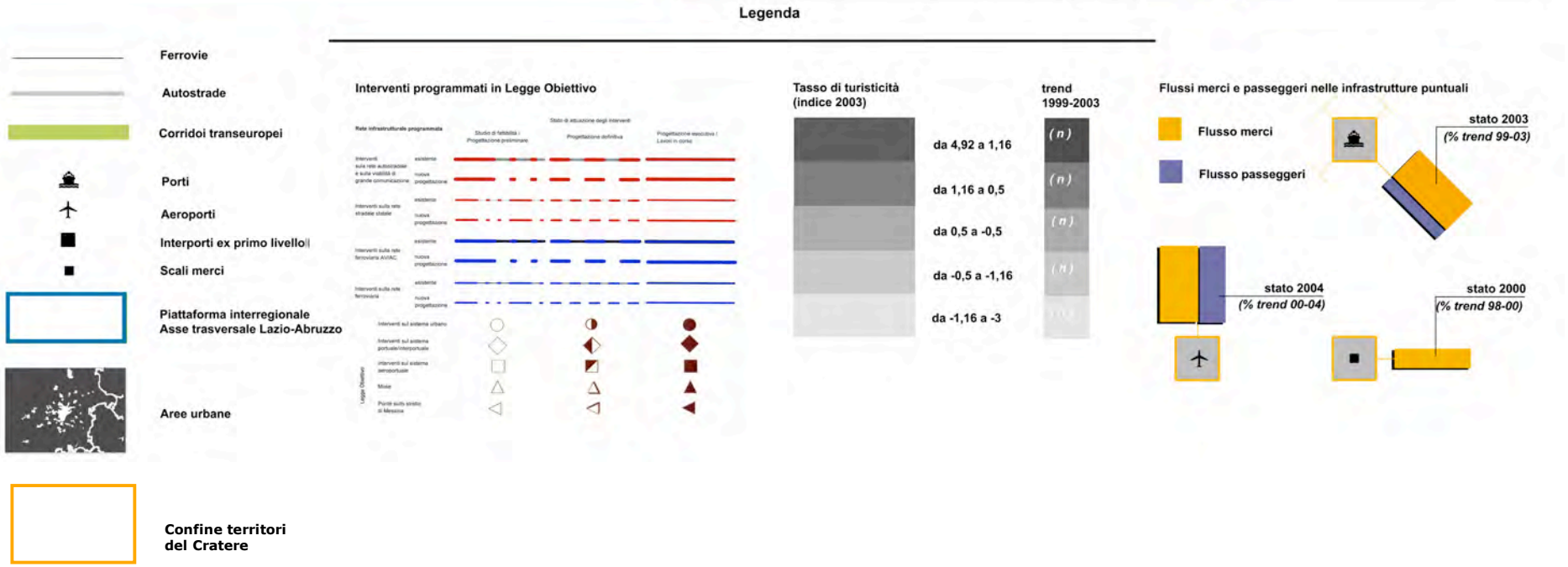
**trend 2000-2003**

**Flussi merci e passeggeri nelle infrastrutture puntuali**

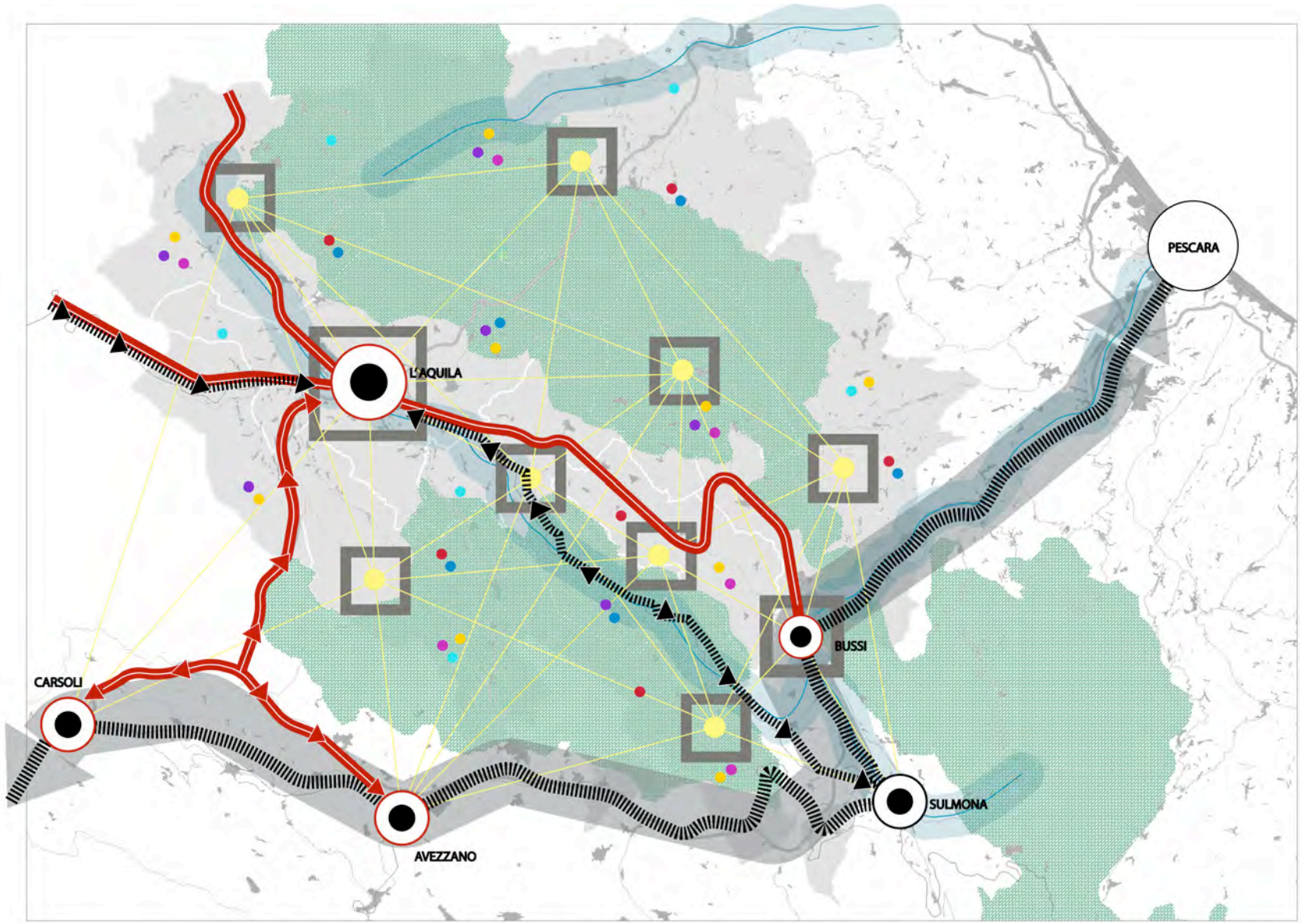


**Tav. 3F. Schema dei flussi nodali (merci e persone) e dei flussi turistici**




Legenda
Ferrovie
Autostrade
Corridoi transeuropei
Porti
Aeroporti
Interporti ex primo livello
Scali merci
Piattaforma interregionale
Asse trasversale Lazio-Abruzzo
Aree urbane
Confine territori
del Cratere
Interventi programmati in Legge Obiettivo
Tasso di turisticità
(indice 2003)
da 4,92 a 1,16
da 1,16 a 0,5
da 0,5 a -0,5
da -0,5 a -1,16
da -1,16 a -3
trend
1999-2003
Flussi merci e passeggeri nelle infrastrutture puntuali
Flusso merci
Flusso passeggeri
stato 2003
(% trend 99-03)
stato 2004
(% trend 00-04)
stato 2000
(% trend 98-00)

**av. 4. Schema strutturale del territorio del Cratere**



**LEGENDA**

direttrice tirreno-adriatica (Roma-Pescara)
velocizzazione linea ferroviaria Roma-Pescara
interventi stradali
potenziamento servizio trasporto pubblico ferroviario (metropolitana leggera)
potenziamento servizio trasporto pubblico su gomma
nodo di scambio intermodale (ferro/gomma)
nodo di scambio intramodale (ferro/ferro)
ambiti omogenei
polarità per ogni ambito omogeo
rete di polarità
concentrazione urbana in aree già urbanizzate
servizi di vicinato
parchi nazionali e regionali
aste fluviali

# CAP. 5: MISURE DI ACCOMPAGNAMENTO E RACCOMANDAZIONI

## 5.1 L'attuazione delle Linee di indirizzo strategico

Le *Linee di indirizzo strategico per la ripianificazione* hanno individuato un certo numero di obiettivi e una serie di indirizzi d'azione finalizzati al loro conseguimento. Sia gli obiettivi che gli indirizzi per l'azione devono essere condivisi dalle Istituzioni impegnate nel partenariato orizzontale e verticale richiesto dal governo della Ricostruzione.

L'attuazione delle *Linee di indirizzo strategico* dipende fortemente dalla strategia d'insieme seguita dagli attori locali e dalla complementarietà delle loro azioni. Lo stesso può dirsi delle Amministrazioni di livello territoriale superiore: Province, Regione, Stato. L'efficacia delle *Linee di indirizzo strategico* si fonda sull'assunzione diffusa di un approccio partenariale, contrattuale e di governance, che sia di beneficio all'azione di ciascuno.

Il conseguimento degli obiettivi delle *Linee di indirizzo strategico* dipende dalle modalità con le quali gli *Indirizz*i sono attuati attraverso l'insieme degli atti che conformano il territorio del Cratere.

Da un lato, il Commissario delegato alla Ricostruzione si impegna affinché le *Linee di indirizzo strategico*:

- siano argomento di una specifica linea di comunicazione finalizzata a diffonderne la conoscenza a tutti i livelli;
- siano di riferimento all'azione degli Organi centrali dello Stato impegnati nella Ricostruzione nonché delle Agenzie tecniche nazionali;
- siano di supporto alle azioni di programmazione delle risorse mobilitate dalle politiche di sviluppo regionale.
- siano di base alle istruttorie tecniche finalizzate alla sottoscrizione, da parte del Commissario delegato alla Ricostruzione, delle intese richieste dalla normativa sulla Ricostruzione.

D'altra parte, il Commissario delegato alla Ricostruzione promuove la costituzione di un'istanza permanente di discussione e di concertazione per accompagnare l'attuazione delle *Linee di indirizzo strategico* e la progressiva realizzazione della visione territoriale ad esse sottesa, al fine di:

- elaborare una visione complessiva e condivisa dell'insieme delle iniziative volte alla trasformazione del territorio del Cratere;
- seguire lo stato di avanzamento della pianificazione urbanistica locale, in primo luogo la formazione e l'attuazione dei Piani di ricostruzione, verificandone la congruenza e la coerenza rispetto ai grandi obiettivi della Ricostruzione;
- definire, nel tempo, un sistema di indicatori e di procedure finalizzate alla valutazione in itinere dello stato di attuazione della Ricostruzione;
- conservare, nel tempo, la centralità del tema della Ricostruzione in seno alle politiche pubbliche generali e settoriali promosse ai diversi livelli territoriali e aventi ricadute sul territorio del Cratere.

Gli obiettivi e le azioni previsti dalle *Linee di indirizzo strategico* devono essere recepiti nei piani urbanistici e nei programmi di sviluppo locale.

Gli strumenti di pianificazione urbanistica, in particolare, hanno il compito di precisare, territorializzare e declinare localmente i contenuti delle *Linee di indirizzo strategico*, nonché di promuovere, nel territorio di riferimento e alla scala pertinente, una politica territoriale che sia compatibile con quella elaborata dalle *Linee di indirizzo strategico* alla scala del Cratere e nelle relazioni intrattenute con le reti sovralocali.

Gli obiettivi e gli orientamenti delle *Linee di indirizzo strategico* sono declinate dalle Amministrazioni statali, regionale, provinciali e locali nelle politiche settoriali di loro competenza aventi interesse e rilievo per il territorio del Cratere:

- l'Intesa Stato-Regione e gli Accordi di programma quadro;

- la programmazione delle risorse per la politica regionale, comunitaria e nazionale;

- i piani e i programmi settoriali, in particolare nei settori della protezione civile, dell'ambiente, dell'infrastrutturazione del territorio, del turismo, della tutela delle attività agricole e della pastorizia;

- la gestione delle trasformazioni dello spazio fisico, con particolare riguardo per il patrimonio pubblico, per il patrimonio avente carattere storico monumentale, per i tessuti urbani, per gli spazi naturali e per quelli agricoli;

- le politiche abitative e dei servizi alla persona.

Sarà compiuto ogni sforzo per promuovere, da parte di tutte le Istituzioni coinvolte, l'approccio contrattuale, ampliando la rete partenariale, laddove necessario e utile, ai privati e al terzo settore, favorendo e sviluppando il principio della sussidiarietà.

## 5.2 Governance e scale territoriali

Per meglio raggiungere gli obiettivi individuati nelle *Linee di indirizzo strategico* e per attuare efficacemente gli orientamenti all'azione in esse contenuti, è indispensabile che gli attori istituzionali sviluppino riflessioni, iniziative e progetti in comune, alla scala funzionale e territoriale giudicata più pertinente.

I livelli di strutturazione della scala intercomunale e le scale geografiche di riflessione o di azione non sempre si adattano facilmente ai perimetri del funzionamento reale delle agglomerazioni o degli spazi urbani, in termini di dinamiche urbanizzative, di sviluppo economico o di mobilità. Garantire sia lo sviluppo equilibrato e sostenibile degli insediamenti urbani e periurbani del Cratere sia una pianificazione coerente richiede che la cooperazione interistituzionale si misuri con i differenti ambiti funzionali: bacino di vita, mercato del lavoro, habitat, offerta turistica ecc. Solo l'impegno effettivo degli organismi preposti alle competenze settoriali – ai diversi livelli territoriali in cui la singola materia si articola – può consentire che gli strumenti di pianificazione di settore – urbanistica, habitat, mobilità, sviluppo economico - perseguano una reale coerenza di sistema.

Il Cratere, se ha l'ambizione di affermarsi come sistema urbano complesso, ha la necessità di disporre d'una strutturazione e di un'organizzazione istituzionale e funzionale che sia coerente con tali ambizioni. Il Progetto "Città-Territorio" rappresenta una valida anticipazione di tale disegno; appare oggi necessario imegnarsi per darne concreta attuazione. Solo così il Cratere può rivendicare la sua identità in sede sia nazionale che europea. Il consolidamento e lo sviluppo della collaborazione interistituzionale sono la premessa all'esercizio di una autentica funzione di governance sovralocale, che sappia prendere in carico sia gli scambi tra insediamenti urbani e aree rurali sia un più equilibrato rapporto tra la città capoluogo e gli altri centri abitati del Cratere.

Uno dei problemi nodali della ripianificazione del territorio del Cratere è, classicamente, il rapporto tra città e campagna. Il raggio di influenza dei processi di urbanizzazione si estende sempre più nel profondo degli spazi rurali, seguendo le linee di forza della rete stradale, degli insediamenti produttivi e commerciali, delle staziioni turistiche. Strutture di cooperazione tra aree urbane e rurali sono necessarie e devono svilupparsi intorno a progetti comuni che sappiano valorizzare la complementarietà tra questi diversi tipi di spazio. È necessario incoraggiare la solidarietà e la sinergia tra i centri urbani e le aree rurali. I temi più rilevanti su cui esercitare la comune volontà di sviluppo sono l'economia del tempo libero, il turismo, la mobilità, l'energia, le filiere agroalimentare.

## 5.3 Il contesto dello sviluppo

Quale futuro attende l'economia e la società del Cratere? Cosa succederà da qui al 2020 e oltre? Quale è l'idea di futuro che questo territorio vuole che si realizzi? Come il territorio può divenire l'"infrastruttura di contesto" alla rinascita economica e sociale delle aree devastate dal sisma del 6 aprile?

Rispondere a questi interrogativi presuppone l'esistenza di un disegno strategico ancora in corso di elaborazione, da parte delle Istituzioni, delle società locali, delle forze economiche e del lavoro. È una strategia plurale e collettiva che può e deve trovare nell'assetto dello spazio fisico qualcosa di più di un mero contenitore. Certo è che alcune visioni trovano, più di

altre, un alleato prezioso nell'offerta territoriale, in quel insieme di dotazioni di contesto che tolgono un'azienda o una comunità locale dalla condizione di solitudine di fronte alle sfide della competizione allargata.

Nessuna azienda e probabilmente nessun centro di ricerca ha da solo l'opportunità di disporre dell'insieme delle risorse scientifiche e tecnologiche di cui ha bisogno. I *poli di competitività* sono una risposta a questa esigenza di una migliore mobilitazione delle risorse rare e costose.

Un polo di competitività si definisce come la combinazione, in uno spazio geografico dato, di imprese, di centri di formazione e di centri di ricerca pubblici e privati, impegnati in un approccio partenariale destinato a suscitare sinergie grazie a progetti comuni di carattere innovativo. Questo partenariato sarà organizzato intorno a un mercato e un settore scientifico e tecnologico e dovrà ricercare la massa critica sufficiente ad esprimere competitività e visibilità a livello internazionale.

Queste tre componenti principali – impresa, alta formazione, ricerca/innovazione – unite dalle tre priorità: partenariato, progetti in comune, visibilità internazionale – costituiscono i criteri chiave di riconoscibilità di un polo di competitività.

Nella pratica, questi poli si articolano attorno a uno o più progetti cooperativi di ricerca e sviluppo, con l'obiettivo di pervenire, in termini relativamente brevi, alla messa a punto di innovazioni capaci di innescare una nuova produzione industriale ovvero di migliorare i processi di produzione esistenti, abbreviando la "catena del valore" e migliorandone gli effetti.

La messa in rete delle parti coinvolte nel polo richiede un elevato livello di collaborazione reciproca, che non si ottiene attraverso il solo accostamento tra attori ed iniziative, bensì tramite la partecipazione e lo sviluppo di un progetto comune, costruito su una diagnosi condivisa dei punti di forza e delle risorse che esprimono, in sinergia irrinunciabile, un territorio e un settore di attività .

Il principio della cooperazione, in determinate circostanze e su profili molto specifici (ad es. il testing di un brevetto), può anche prescindere dalla prossimità geografica. Tuttavia, è all'interno di un territorio dato, e nella produzione di un effetto-rete percepibile anche nella fisicità di luoghi, strutture e persone, che una politica attiva può intervenire con più immediatezza, efficacia e misurabilità di effetti, al fine di intensificare gli scambi tra attitudini industriali e capacità di ricerca e sviluppo.

Nella parte di diagnosi, sono state messi in evidenza gli elementi di base che possono far pensare al Cratere come il luogo per la sperimentazione della strategia dei "poli di competitività". Spetta alla programmazione per lo sviluppo e alla pianificazione strategica individuare il sistema delle azioni e delle risorse da mobilitare a tal fine. In questa sede c'è da chiedersi cosa la ripianificazione può fare – se può fare qualcosa – a supporto di tale strategia di sviluppo economico.

I due termini del problema – pianificazione del territorio e competitività economica – hanno rapporti controversi. Pochi sono anche gli studi empirici. [60]

In generale, si può sostenere che le politiche di pianificazione territoriale non hanno fornito contributi significativi alla crescita dei clusters. È mancata la consapevolezza del contributo che avrebbe potuto arrecare, alla crescita dei clusters, l'integrazione tra politiche abitative, politiche infrastrutturali e politiche economiche. L'assenza di proattività del territorio ha rappresentato uno dei limiti più gravi alla piena espressione delle potenzialità presenti nei poli di competitività

Le nuove politiche per la competitività recepiscono, in tale contesto, nuovi ed originali impulsi:

- La crescita dei luoghi dell'eccellenza competitiva ha forti relazioni con le politiche territoriali e le scelte di pianificazione degli usi del suolo possono influenzare in misura sensibile l'evoluzione dei clusters. La crescita di alcuni clusters dell'high tech deve molto alle scelte compiute in materia urbanistica ed ambientale, così come nel settore residenziale e dei servizi alla persona.

[60] Uno dei più analitici ha mostrato la profonda debolezza delle relazioni esistenti, in Gran Bretagna, tra politiche territoriali e crescita dei settori avanzati dell'economia. I clusters sono fenomeni "business driven", la loro evoluzione è stata condizionata dalle evoluzioni dei mercati e dalla capacità di azione / reazione degli attori economici. Nel maggior numero dei casi presi in esame, i contenuti della pianificazione territoriale sono stati giudicati irrilevanti rispetto alle decisioni prese dagli operatori. Maggior peso hanno avuto i fattori localizzativi connessi alla dotazione di infrastrutture di trasporto. Quando il rapporto tra il cluster e il territorio ha mostrato difficoltà, secondo il giudizio espresso dagli operatori, le responsabilità sono da attribuire soprattutto alla lentezza delle decisioni amministrative, all'assenza di un efficace approccio alla pianificazione territoriale (eccesso burocratico di normative generali e settoriali a fronte della debolezza delle "visioni guida" espresse nei master plan), alle criticità insorte nel sistema della mobilità.

- Occorre suscitare l'interesse e sviluppare le competenze, a livello regionale e locale, affinché l'intero sistema di pianificazione, e gli uffici preposti, manifestino una conoscenza effettiva delle problematiche inerenti lo sviluppo di queste aree. Ancora troppo debole è l'attenzione rivolta ai meccanismi di formazione, allo sviluppo, alle dinamiche e alle esigenze dei luoghi della competitività.

- Gli operatori economici sono pienamente consapevoli del valore che possono assumere le politiche territoriali quando si pongono l'obiettivo di conservare la "qualità" di un contesto, preservandone i caratteri propri e contrastando i fenomeni di congestione ed inquinamento. Difendere attivamente i valori di un territorio significa anche, ad esempio, difendere la qualità della vita di una forza lavoro dalle competenze rare e costantemente sottoposta al richiamo della concorrenza.

- L'immagine di un'area è un fattore cruciale nello sviluppo di un cluster. Una azienda può scegliere una localizzazione sia perché quell'area rappresenta la punta avanzata del proprio settore di appartenenza, sia in ragione dei livelli di qualità della vita che vi sono espressi. Le politiche territoriali, in questo contesto, possono svolgere un ruolo importante, difendendo e migliorando i fattori che rendono un ambiente locale un posto dove è piacevole vivere e lavorare. Al cuore delle politiche pubbliche per la competitività vi è la ricerca dell'equilibrio tra l'espansione dei poli di eccellenza e la difesa degli elementi che hanno reso attraente un luogo.

Le modalità costitutive di un cluster, se lasciate a comportamenti "business driven", portano alla definizione di tante vie individuali alla crescita e alla affermazione. Ciò che si esprime, anche da queste visuali, non è tanto la molteplicità dei "percorsi locali" dello sviluppo, peraltro una ricchezza da difendere, quanto la dimostrazione di molte opportunità non colte, forse per miopia, forse perché la visione aziendale oltre certe soglie non può andare.

Incorporare questi elementi in una visione di sistema è una azione che non è possibile ipotizzare gli operatori economici compiano spontaneamente, come riconoscono le politiche avviate in paesi come la Gran Bretagna. Il salto di scala e l'affermazione di una competitività di nuovo e più elevato rango divengono obiettivi possibili valorizzando elementi originali, estranei ai comportamenti micro economici, espressione delle risorse che la mobilitazione delle politiche pubbliche, ai diversi livelli e nei diversi settori, può conferire ad una strategia di affermazione finalmente di sistema.

## 5.4 La sfida della mobilità

La mobilità è la sfida più importante, sia alla scala globale del Cratere sia in ambiti più specifici. Non di minore importanza, ai fini della strategia di ripianificazione promossa dalle *Linee di indirizzo strategico*, risultano essere l'accessibilità e la mobilità alle scale territoriali di rango superiore: regionale, nazionale, transnazionale.

Le autorità titolari del trasporto pubblico dovranno sviluppare la collaborazione reciproca al fine di potenziare in particolare i collegamenti tra le diverse polarità del Cratere e tra queste e i poli regionali e nazionali. Parimenti, è necessario rafforzare le connessioni tra i poli urbani e le località turistiche, in particolare le stazioni per gli sport invernali, con un'attenzione peculiare e risolutrice ai problemi posti dall'"ultimo miglio". Dovranno essere compiuti sforzi mirati per migliorare l'interfaccia tra le differenti modalità di trasporto, elevando l'efficacia complessiva della catena intermodale.

La cooperazione tra le autorità preposte al trasporto collettivo deve mirare al miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico, non solo in termini di estensione della rete, ad esempio sviluppando nuovi servizi di navetta efficiente da e per le stazioni turistiche. Andrebbero potenziate anche le modalità di erogazione e di gestione del servizio: informazioni, prenotazione, pricing, da adattare alle esigenze degli utenti.

## 5.5 Per la gestione di sistema dell'offerta turistica

Secondo l'OCSE, il cambiamento climatico minaccia l'industria degli sport invernali in Europa. A titolo di esempio, si consideri il caso dell'arco alpino. Un aumento di 1, 2 o 4 gradi centigradi, potrebbe in futuro ridurre il numero delle località sciistiche ad innevamento naturale dalle attuali 666, rispettivamente, a 500, 400 o 200. il Gruppo intergovernativo sui cambiamenti climatici (IPCC) delle Nazioni Unite, a febbraio 2007 ha previsto che la temperatura globale del pianeta potrà aumentare tra i 2 e i 4,5 gradi nel corso del secolo ventunesimo.

In queste circostanze, è chiaro che l'innevamento artificiale non può essere una soluzione sostenibile, né sul piano economico né su quello ambientale. Va ripensato l'intero sistema dell' offerta turistica basata sugli sport invernali. Una nuova modalità di sviluppo deve essere incoraggiata. Va avviata la transizione verso un diverso assetto sia dell'offerta turistica sia dell'offerta territoriale complessivamente a supporto della fruizione turistica: accessibilità, qualità patrimoniale, efficienza e versatilità degli impianti.

La stessa organizzazione del settore deve ripensarsi in termini sistematici. La collaborazione tra i centri di offerta appare la soluzione obbligata, se il Cratere vuole raggiungere quella massa critica di offerta senza la quale è impossibile qualificarsi come "destinazione" turistica. Autorità locali e imprenditori del settore hanno tutto l'interesse ad adottare delle strategie comuni intorno a problemi ricorrenti, impegnandosi attivamente e lealmente per lo sviluppo di un'offerta turistica complementare e non in concorrenza reciproca, da costruire alla scala di un unico bacino turistico: tutela dei paesaggi, delle risorse naturali ed idriche; garanzia di un sistema di trasporto efficace, multimodale ed eco sostenibile; tutela e valorizzazione del patrimonio abitativo storico: i borghi e l'edilizia rurale devono essere un asset patrimoniale da valorizzare, in primo luogo controllando le nuove espansioni; partenariato interistituzionale ed inclusivo per la gestione contrattuale e su progetti del patrimonio naturale, rurale e antropico.

Gestire le risorse energetiche ed idriche, i problemi di accessibilità e mobilità all'interno dei siti turistici, la gamma delle attività destagionalizzate, tutelare e valorizzare il patrimonio ereditato: questo disegno richiede che le stazioni turistiche sviluppino stretti legami di cooperazione, per meglio condividere loro attrezzature, sviluppare delle sinergie, migliorare la qualità del paesaggio e degli insediamenti urbani, evitare la concorrenza costosa e improduttiva.

## 5.6 I Parchi come luoghi di innovazione

I territori dei Parchi, vero polmone verde della regione, sono i luoghi ove mantenere la vita rurale, tutelare e valorizzare il patrimonio agricolo ed ecologico. Il potenziale economico di queste aree agricole è destinato ad essere rafforzato da attività complementari, il turismo, in primo luogo, di cui va tracciato uno sviluppo più qualitativo e maggiormente diffuso sul territorio.

Nella programmazione dei Parchi - che costituiscono un filone importantissimo di ogni futuro progetto di territorio - l'ambizione di uno sviluppo sostenibile potrebbe essere rafforzata attraverso la definizione di interventi più specifici per la protezione delle risorse idriche e delle risorse energetiche, lo sviluppo di un sistema di trasporto efficiente a modalità collettiva, un più efficace controllo dell'urbanizzazione e la minimizzazione dei rischi.

Inoltre, i differenziali di sviluppo tra una parte e l'altra del Cratere – misurati in particolare dalla distribuzione della domanda turistica – suggeriscono la necessità di rafforzare i legami di solidarietà tra le aree più dinamiche e quelle in cui ancora stenta ad affermarsi la valorizzazione delle risorse patrimoniali, naturali e antropiche.

In particolare, il patrimonio abitativo dei borghi potrebbe rappresentare un'offerta valida non solo rispetto alla domanda di seconde case. Un nuovo mercato abitativo primario – realizzato secondo le indicazioni fornite dalle *Linee di indirizzo strategico* – potrebbe rappresentare un valido presidio di tutela. I parchi devono ampliare la gamma delle attività compatibili con le basilari funzioni di tutela degli ecosistemi rurali e naturali. Politiche di re-ingresso di residenti stabili nei borghi potrebbero dare luogo ad interventi esemplari di residenzialità alternativa alla dispersione urbana e all'ulteriore consumo di suolo.

Gli spazi agricoli, al pari di quelli a vocazione ambientale, devono essere preservati in maniera rigorosa, insieme alle connessioni vitali che li connettono l'uno all'altro ( corridoi biologi, trame agricole). Le *Linee di indirizzo strategico* precisano alcuni orientamenti in materia di protezione, a ulteriore rafforzamento del quadro normativo in materia. La sfida è quella di superare il tradizionale antagonismo tra politiche di tutela e politiche di sviluppo.

La soluzione possibile è individuata nel ricorso strutturale a logiche di azione di tipo contrattuale, riferite a progetti integrati, sviluppati e condivisi dagli attori interessati, nel rispetto di alcuni criteri di fondo:

- strutturare intese formalizzate – dai protocolli preliminari ai programmi operativi impegnativi per i sottoscrittori – per dare attuazione a piani di sviluppo che coniughino gli obiettivi di tutela degli spazi naturali e le misure di sviluppo turistico, economico e residenziale delle aree sottoposte a tutela, in condizioni di rigoroso rispetto dei principi di sostenibilità;

- associare a dette intese la più ampia platea di attori pubblici e privati, rappresentativi delle molteplici dimensioni che assume la gestione di questi spazi: le istituzioni locali, gli enti di governo degli spazi protetti, gli operatori economici, i gestori degli impianti turistici, gli imprenditori della filiera agroalimentare, le associazioni per la protezione dell'ambiente, i proprietari del patrimonio edilizio tradizionale. Il carattere impegnativo e vincolante delle intese – insieme con la diffusione dell'approccio progettuale - richiede che l'inclusività dell'approccio non sia disgiunta dalla precisazione del ruolo e delle azioni spettanti ad ogni sottoscrittore. Va da sé che sarebbe auspicabile evitare adesioni meramente di "ruolo" o di testimonianza.

- verificare di volta in volta la congruenza ovvero le criticità tra la "geografia della tutela" e la "geografia dei progetti". Ferma restando la perimetrazione stabilita dai vigenti strumenti di tutela delle aree protette, è possibile se non probabile che un dato progetto di sviluppo disegni il suo proprio spazio di azione, autonomo e indipendente da quello amministrativo fissato dagli strumenti di pianificazione. In tale evenienza, uno degli oggetti dell'intesa deve riguardare i modi di governo e di superamento attivo di tale criticità.

## 5.7 Politiche territoriali e spazio pubblico

Una strategia contro la dispersione insediativa e il consumo di suolo: questa, in sintesi, è la missione che le *Linee di indirizzo strategico* assegnano alla ripianificazione.

Il successo delle strategia dipende dalla messa in atto di politiche territoriali pubbliche definite ed attuate alle diverse scale di intervento. E una politica territoriale non può essere veramente efficace se non è al servizio di un progetto di territorio, di un'idea del futuro di un dato territorio, fondata su una diagnosi pertinente dei fenomeni di trasformazione e sulla conoscenza piena delle dinamiche del mercato fondiario e immobiliare.

La dispersione insediativa, la crescita spontanea ed anarchica dell'urbanizzazione, è in parte conseguenza della mancata assunzione di una consapevole politica territoriale, che non può in alcun modo limitarsi alla mera attuazione delle previsioni degli strumenti urbanistici, sempre che ci siano ovvero sia coerenti con la realtà contemporanea dei luoghi. L'assenza fa sì che l'espansione si svolga spontaneamente, nei settori più facili da urbanizzare ovvero dove minore è il costo delle aree.

Al contrario, lo sviluppo di un'efficace politica territoriale estesa alla scala del Cratere - che dia la necessaria autorevolezza al recepimento pratico, in sede locale, degli indirizzi di ripianificazione - comporta, da parte delle amministrazioni locali, l'assunzione convinta di alcuni principi di fondo:

- l'individuazione delle direttrici preferenziali di sviluppo degli insediamenti, dando preferenza assoluta al riordino e alla rigenerazione delle parti di territorio già compromesse dall'urbanizzazione degli anni passati. Le eventuali nuove espansioni dovranno essere chiaramente funzionali e indispensabili all'attuazione del progetto di territorio, rispettando rigorosi principi di sostenibilità e di qualità insediativa;

- un ruolo di indirizzo forte sulle trasformazioni di ambito locale, intervenendo in maniera efficace nei processi, ricorrendo a strumenti di governo strategico delle complessità realizzative (valutazioni, analisi di impatto, verifica delle convenienze, project management ecc.), in grado di affermare il governo pubblico della trasformazione lungo l'intero ciclo di produzione;

- l''individuazione di istanze formali ove rendere efficace e impegnativo il ruolo dell'operatore pubblico come "attivatore" di sviluppo.

Uno dei cardini della Ricostruzione è la formazione di una politica unitaria dello spazio pubblico estesa all'intera area colpita dal sisma.

Sostenuta dai principi di solidarietà, contemporaneità, identità e unità, questa politica deve affermare il valore degli spazi pubblici come portatori di qualità urbana diffusa. Deve esemplificare una idea della Ricostruzione e dei suoi valori fondativi: sicurezza, efficienza energetica, bellezza, continuità con le storie e le identità narrate dal territorio.

La qualità deve essere un concetto comune a tutti i progetti. Riguarda la ricostruzione del tessuto grazie al quale vive lo "stare insieme" delle società locali colpite dalla catastrofe: le strade, le infrastrutture a rete, gli edifici pubblici piccoli e grandi, ma anche gli spazi aperti pubblici nei centri storici, la sistemazione di piazze, strade, giardini, parchi nelle aree periferiche, nei quartieri di edilizia economico-popolare.

Con la stessa ottica andrebbe vista la realizzazione dei nuovi quartieri, insediamenti destinati a diventare parte integrante degli insediamenti esistenti, sui quali incombe la minaccia di divenire dei futuri ghetti, di restare forse per sempre le "case dei terremotati" se non si opera coniugando urgenza e lungimiranza.

A tutti gli abitanti, qualunque sia il luogo di residenza, deve essere garantita la presenza di spazi pubblici di qualità a distanze ragionevoli dalla loro abitazione. Il criterio da adottare non è però solo quello quantitativo. Al disegno dello spazio pubblico va attribuita una nuova capacità di ricomposizione e riqualificazione urbana, il merito di contribuire a costruire una città solidale, nella quale sia piacevole vivere, ritrovare le radici delle esperienze anteriori al sisma, riannodare i fili di storie interrotte in maniera così traumatica.

La politica globale dello spazio pubblico da adottare nelle aree colpite dal sisma deve esprimere anche una ricerca di unità alla scala dell'intera agglomerazione. I progetti devono far emergere le qualità del luogo, devono realizzare degli spazi che abbiano una struttura contemporanea e, nello stesso tempo, un forte legame con il contesto.

La contemporaneità significa attenzione alle pratiche sociali, agli usi attuali dello spazio aperto, alle nuove possibilità offerte dalle tecnologie e dai materiali, ai nuovi linguaggi del progetto urbano. E' anche capacità di pensare la complessità della città, di realizzare spazi che integrano diverse funzioni, rappresentano le attese degli abitanti, esprimono innovazione e creatività. Senza dimenticare la storia e la memoria dei luoghi. La città cambia rispettando la propria identità. Il progetto dello spazio pubblico coniuga l'invenzione, il cambiamento a questa idea di rispetto. La conoscenza della storia consente di proporre soluzioni attente alla memoria, capaci di interpretare e di valorizzare le permanenze, le tracce, i segni del passato, di utilizzare i materiali storici e gli elementi naturali che, nel tempo, hanno dato forma e carattere al paesaggio.

Identità e contemporaneità sono principi di qualità dello spazio pubblico che non contrastano con il principio di unità. L'unità è la ricerca di un "filo conduttore" che indichi l'appartenenza di spazi, per quanto diversi, alla stessa città, allo stesso territorio. Ciò significa disporre di alcune "regole" comuni: ad esempio, liberare gli spazi aperti esistenti da quegli elementi, eterogenei, che li occupano in maniera confusa e ne impediscono la leggibilità e una fruizione adeguata; trovare criteri per il trattamento del suolo e delle superfici, per la scelta dei materiali, delle essenze arboree e degli elementi di arredo urbano; dare ampio spazio alla ricerca sull'efficienza energetica, alla bioedilizia, alla permeabilità dello spazio insediativo. Rispetto a questi obiettivi, la Ricostruzione rappresenta una opportunità straordinaria.

Le "regole" contribuiscono a formare il linguaggio della città, fattore della sua coerenza e della sua identità. In questo modo, poco a poco, è possibile prevedere la formazione di una cultura urbana che va oltre l'emergenza, che si misura concretamente con le urgenze più immediate ma subordina gli interventi – soprattutto i più pressanti: le strade, le reti, gli edifici collettivi ecc. – ad uno "stile", ovvero un modo proprio di questo territorio di trattare i materiali e le forme della città. Condiviso dai progettisti, apprezzato dagli abitanti, rappresentativo della storia e della cultura della città, il suo vocabolario urbano si basa sugli stessi valori fondamentali che hanno ispirato la politica degli spazi pubblici: semplicità, modernità, durabilità, riproducibilità, gestione semplificata e costi contenuti.