

Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali dell'Abruzzo

Le opere indifferibili per il sistema
economico abruzzese



UNIONTRASPORTI



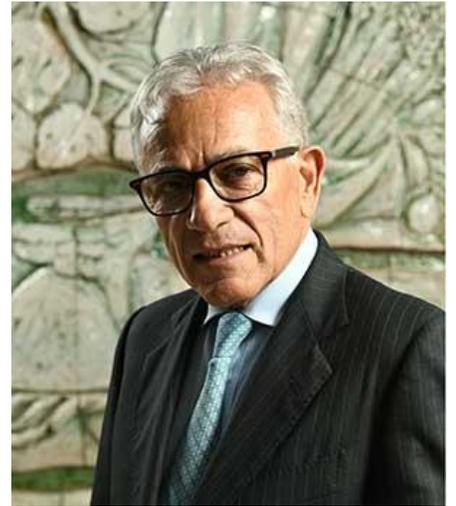
PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE
Fondo di Perequazione
2019-2020



- | **Prefazione.....3**
- | **Premessa.....7**
- | **Obiettivi.....8**
- | **Il contesto regionale attuale.....9**
- | **Le priorità infrastrutturali dell’Abruzzo.....18**
- | **Temi complementari.....39**
- | **Infrastrutturazione a Banda Ultra Larga e 5G.....42**
- | **Conclusioni.....50**

E' ormai cosa nota che la ripresa passi per lo sviluppo infrastrutturale ma, nel novero delle opere da riqualificare o progettare, quali sono le più urgenti? Di cosa ha davvero bisogno l'Abruzzo per poter ripartire?

Le camere di commercio abruzzesi, coordinate da Uniontrasporti, intendono svolgere un ruolo di stimolo e raccordo, fornendo un contributo per una migliore strategia sulle infrastrutture e disegnando, insieme alle istituzioni competenti ed alle associazioni di categoria, una strategia di medio-lungo periodo sullo sviluppo della logistica, per supportare una più efficace pianificazione ed una veloce realizzazione degli interventi infrastrutturali e manutentivi necessari su strade, ferrovie, porti, aeroporti, città, fiere, interporti e connessioni digitali.



Dal Libro bianco dell'Abruzzo emerge che le province abruzzesi evidenziano una delle performance più carenti di Italia, posizionandosi tra il 74° e l'89° posto a livello nazionale. Una performance che non deve sorprenderci e che, di certo, non è frutto della sola pandemia. Scontiamo decenni di politica industriale fatta di attese, rallentamenti, permessi e vincoli burocratici.

Basti pensare che una azienda di trasporto, oggi, per poter spedire la merce potrebbe aver bisogno di confrontarsi con ben 17 amministrazioni. Si stima, inoltre, che la sola burocrazia incida per il 4% sul fatturato di una piccola impresa. Numeri che pesano, troppo, e che non danno il via libera a reti infrastrutturali veloci, intelligenti, sostenibili e frutto di una visione imprenditoriale ad ampio raggio.

In questo contesto, in cui si parla tanto di innovazione e competenze digitali, non si è ancora riusciti a sviluppare la rete a banda larga, che rimane, nonostante siano passati decenni, l'intervento più urgente per tutte le imprese abruzzesi ascoltate.

Per non parlare della viabilità su strada disponibile: la Val di Sangro, arteria mai finita, ha un ponte in disuso che comporta una variante da circa 30 anni.

Per lo sviluppo del territorio è indispensabile progettare e realizzare un collegamento a quattro corsie che consenta di connettere l'autostrada A14 alla A1 tra i caselli di Vasto Sud e Caianello, al fine di facilitare il collegamento trasversale tra Tirreno ed Adriatico, infrastruttura che consentirebbe alle multinazionali Sevel, Honda, Pilkington e Denso che, insieme, rappresentano ben oltre il 50% del PIL della nostra regione, di movimentare agevolmente le merci verso i porti di Napoli e Salerno.

E ci sarebbe ancora tanto da far notare con particolare riferimento alle strade provinciali interne che sono quasi in totale abbandono e pericolose.

Non possiamo continuare ad accumulare ritardi: il treno del PNRR sta passando adesso ed è inutile dire che non tornerà.

La Camera di Commercio Chieti Pescara ha voluto fortemente la realizzazione di questo Libro bianco affinché possa definire, nero su bianco appunto, quali siano le emergenze da risolvere, sollecitando gli stakeholder e la governance politica al raggiungimento degli obiettivi, senza accumulare ulteriori ritardi.

Per conto del sistema camerale che rappresento, mi impegnerò e ci impegneremo per diventare un'amministrazione ancora più snella e a servizio delle imprese e dei cittadini ma mi aspetto, anche, un lavoro di squadra che vada oltre i propri ruoli, nel bene dell'intero Abruzzo.

Gennaro Strever

Presidente CCIAA Chieti-Pescara

Il processo di globalizzazione economica, i cambiamenti climatici, la crisi energetica impongono di collocare al centro del dibattito sulle strategie da adottare per i prossimi decenni, le infrastrutture ed i sistemi di mobilità, in quanto rivestono un ruolo cruciale nella trasformazione del sistema socio-economico all'insegna della sostenibilità. Esse rappresentano un elemento decisivo dello sviluppo di un paese e sono direttamente connesse alle scelte quotidiane delle persone, delle imprese e delle pubbliche amministrazioni.

La dotazione infrastrutturale penalizza l'Italia nei confronti dei maggiori competitor mondiali e tale ritardo è ascrivibile soprattutto al forte gap infrastrutturale delle regioni meridionali, nell'ambito delle quali l'Abruzzo sta lavorando fattivamente per recuperare il ritardo.

Tale situazione ha stimolato il sistema camerale abruzzese a sviluppare una analisi di livello scientifico, supportato dal prezioso contributo di Uniontrasporti, per creare una base conoscitiva fondamentale per consentire scelte strategiche importanti, che consentano di interconnettere, sempre più, la nostra regione con i principali assi infrastrutturali nazionali ed internazionali.

Una crescita sostenibile a fronte dei cambiamenti climatici e della crisi energetica in corso necessita del rafforzamento della capacità di adattamento delle infrastrutture e dei sistemi di mobilità esistenti, che siano in grado di contribuire efficacemente alla mitigazione dell'impatto ambientale e tengano in considerazione le dinamiche demografiche relative all'invecchiamento della popolazione, all'incremento del lavoro a distanza, all'evoluzione delle tendenze insediative e di organizzazione delle città e dei centri produttivi e di servizio.



Una strategia per le infrastrutture e la mobilità sostenibili dovrà quindi essere incentrata sui bisogni sociali ed economici dei cittadini.

Un tema centrale relativo alla mobilità sostenibile è quello della pianificazione delle reti e delle infrastrutture di trasporto pubblico locale e regionale e della dotazione dell'Alta Velocità ferroviaria, con l'obiettivo non solo di connettere le principali città ma che possa fungere anche, da metropolitana veloce interna alla regione stessa.

E' necessario sviluppare un assetto delle reti di trasporto sempre più orientato alle esigenze odierne degli utenti, avendo uno sguardo all'intermodalità valido per il trasporto sia di persone che di merci (gomma/marittimo/aereo), promuovendo l'impiego di mezzi e modi di trasporto pubblici sostenibili, e con misure valide a rendere sempre più appetibile il sistema di trasporto pubblico stesso.

L'analisi realizzata ha individuato una serie di interventi prioritari, di diverso livello, di adeguamento/potenziamento delle infrastrutture di collegamento e di servizio strategiche per il rilancio dei territori abruzzesi, proposte che il sistema camerale si pregia di sottoporre all'attenzione della governance politica, per le opportune valutazioni come ulteriore strumento per la pianificazione territoriale.

Antonella Ballone

Presidente CCIAA Gran Sasso d'Italia

Il presente documento è stato promosso dalle CCIAA di Chieti Pescara e del Gran Sasso d'Italia e redatto da Uniontrasporti con l'obiettivo di raccogliere le **opere infrastrutturali indicate dal mondo associativo e imprenditoriale abruzzese** su cui occorre intervenire per supportare l'intero sistema economico regionale.

E' diventato di vitale importanza dotare il territorio abruzzese di un sistema infrastrutturale - materiale e immateriale - moderno, interconnesso e compatibile con l'ambiente, e recuperare il gap di performance rispetto alle altre regioni italiane e, in generale, rispetto agli altri Paesi europei.

La crisi innescata dalla pandemia e le incertezze dei mercati globali legate alla guerra in Ucraina hanno ulteriormente complicato lo scenario in cui ci muoviamo oggi e rappresentano ulteriori difficoltà da affrontare.

Il **contesto di lavoro è piuttosto ampio**. In seno al Fondo di Perequazione dedicato alle Infrastrutture promosso da Unioncamere italiana, il sistema camerale abruzzese ha inteso rafforzare il proprio ruolo strategico nello sviluppo infrastrutturale del territorio regionale, mediante una serie di azioni che vanno da momenti di confronto e concertazione all'individuazione delle opere strategiche per le proprie imprese, dallo sviluppo di iniziative progettuali specifiche rispondenti alle esigenze del mondo imprenditoriale abruzzese alla sensibilizzazione delle PMI sui temi della BUL, del 5G e del digitale a favore di una crescita della cultura digitale.

Il punto di partenza è la consapevolezza che un **sistema infrastrutturale competitivo e sicuro, assieme ad una mobilità dei passeggeri e delle merci efficiente e fluida, sia un elemento prioritario per lo sviluppo economico dei territori e per la competitività delle imprese**. Le dinamiche dei mercati - sia globali che locali - impongono una visione strategica sui principali sistemi infrastrutturali, orientata a sfruttare la vantaggiosa posizione geografica del nostro Paese, potenziandone la dotazione e l'accessibilità delle infrastrutture, al fine di rendere veloce e funzionale il transito delle merci, delle persone e delle informazioni.

Il Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali dell'Abruzzo vuole essere uno **strumento di proposta** per far giungere agli enti di governo centrali e locali le richieste del sistema produttivo regionale circa le opere indifferibili e necessarie per tornare a competere sui mercati nazionali e internazionali, grazie ad una rete infrastrutturale completa ed estesa, ad una logistica efficiente e ad una connettività digitale performante, in grado di cogliere le opportunità dei cambiamenti del contesto socio-economico globale.

In quest'ottica, anche la banda ultralarga rappresenta una condizione essenziale per operare in un'economia moderna basata sulla connettività e per abilitare la semplificazione della Pubblica amministrazione, rendendo più utile ed efficace il suo contributo al Paese, e più fluido e snello il dialogo con le imprese.

In tale contesto, il sistema camerale abruzzese intende svolgere un **ruolo di raccordo tra il sistema economico che rappresenta e gli interlocutori preposti alla programmazione**, alla progettazione, al finanziamento, alla realizzazione e al controllo della infrastrutturazione del territorio.

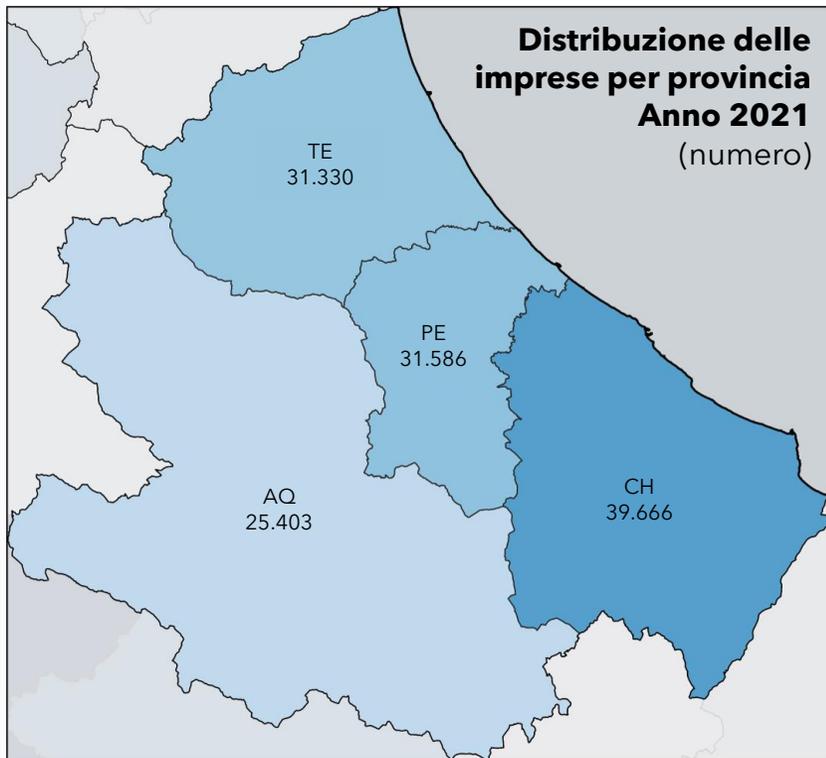
A partire dal punto di vista delle imprese, mediante una **vision regionale - green e sintetica** - si giunge a definire un elenco delle opere irrinunciabili di chi produce e di chi muove la merce, quale valido contributo per migliorare la strategia sulle infrastrutture e aumentare il livello di servizio fornito a residenti, turisti e merci.



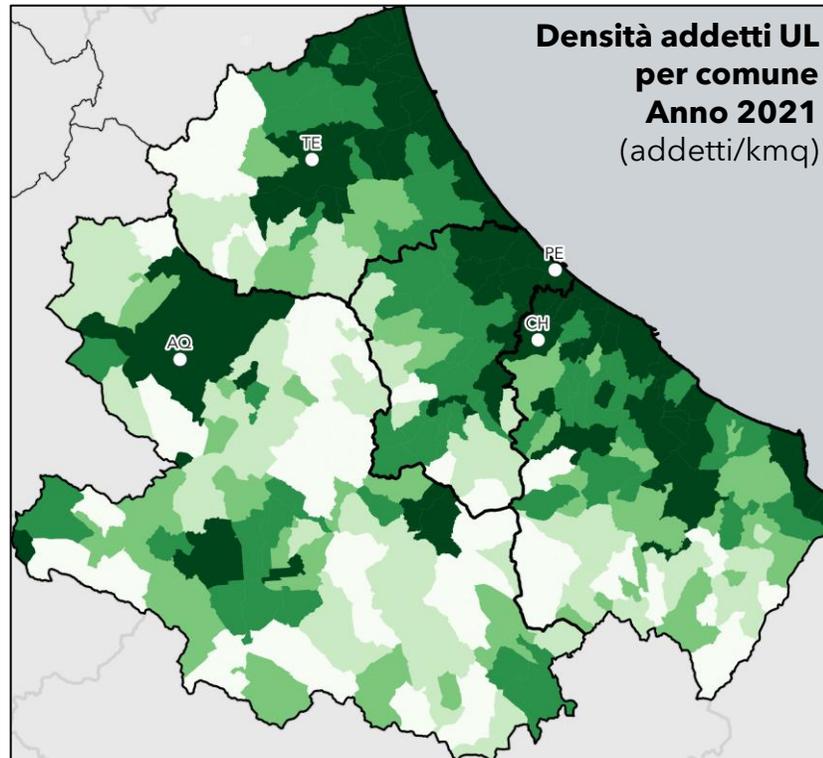
Il contesto regionale attuale

- **Quadro economico**
- **Commercio estero**
- **Specializzazioni economiche**
- **Il sistema infrastrutturale**
- **L'Abruzzo nel contesto dei corridoi europei**

Il quadro economico



127.985 imprese attive
(7,3% Sud e Isole)



403.826 addetti alle unità locali
(8,7% Sud e Isole)

Il sistema imprenditoriale abruzzese è costituito per il **95,8%** da **micro imprese** (fino a 9 addetti) e per il **3,8%** da **piccole imprese** (10-49 addetti). Lo 0,3% sono medie imprese e il restante 0,1% grandi imprese.

Il **31%** delle **imprese attive** si concentra **nella provincia di Chieti**, il **25%** in quella di **Pescara**, il **24%** in quella di **Teramo** e il **20%** nella provincia **dell'Aquila**.

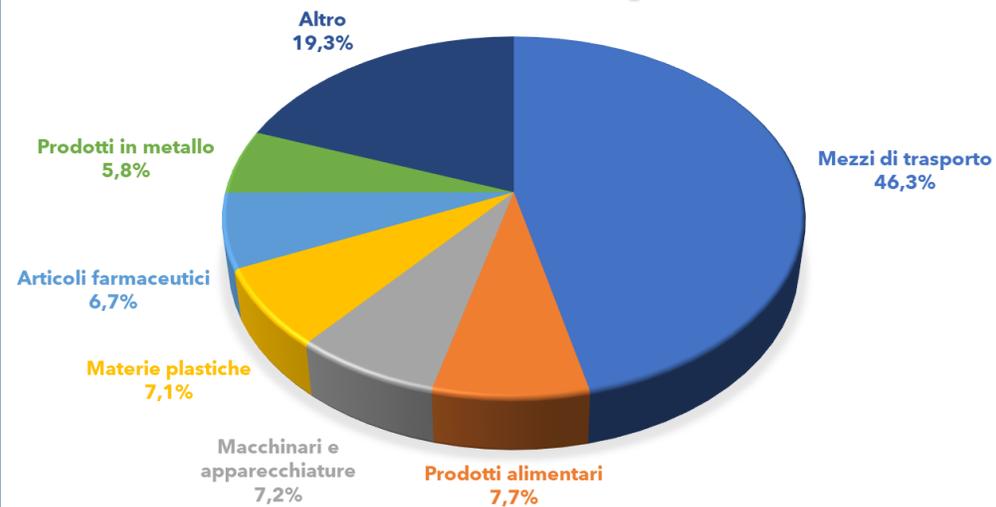
- L'Abruzzo è la **16^a regione in Italia per ricchezza prodotta**.
- Nel 2020 il **PIL dell'Abruzzo** è stato pari a 30,7 miliardi di euro, l'**1,9% del PIL nazionale e l'8,3% del PIL del Mezzogiorno, -6,8% rispetto al 2019** (PIL Italia -7,9%, PIL Mezzogiorno -7,4%)
- Il **PIL pro capite nel 2020** (23.815 euro vs 18.289 media Mezzogiorno) **si è ridotto del -6,1% rispetto al 2019**
- Il numero di **imprese attive** nel 2021 è cresciuto del **+0,9% rispetto al 2020** (+1,3% AQ, +1,1% TE, +0,9 PE, +0,7% CH). Il **22%** delle **imprese attive** sono **artigiane**
- Il numero di **addetti alle unità locali** nel 2021 ha registrato un **+3,7% rispetto al 2020**

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat e Infocamere, 2021

Il commercio estero

- Le esportazioni contribuiscono per circa il **27%** alla formazione del PIL regionale
- Nel 2021 il commercio estero dell'Abruzzo ha totalizzato **13,4 miliardi di euro** (1,4% del totale nazionale e 19,4% dell'Italia Meridionale) con un saldo positivo di circa 3,9 miliardi
- La **provincia di Chieti** forma il 65% dell'export regionale, seguita da Teramo (17%), L'Aquila (12%) e Pescara (6%)
- Nel 2021 le esportazioni abruzzesi hanno registrato una crescita del **+5% rispetto al 2020 e una diminuzione del 1,0% rispetto al 2019**. Rispetto al 2020, l'export è aumentato in tutte le province, in particolare a Teramo (+23,0%) e Pescara (+5,9%).
- Il 63% delle esportazioni sono dirette verso l'UE27 (post Brexit)
- La modalità di trasporto maggiormente utilizzata nelle esportazioni è il trasporto su strada (48%), seguita dal trasporto marittimo (28%). Al terzo posto si posiziona la modalità ferroviaria (13%) ed infine il trasporto aereo (11%). Verso i Paesi Ue, il trasporto stradale sale al 75%.
- A livello mondiale i primi 5 Paesi destinatari delle esportazioni abruzzesi sono: Francia (18,8%), Germania (18,5%), Stati Uniti (10,5%), Regno Unito (6,5%) e Spagna (4,8%).
- La voce più consistente delle esportazioni abruzzesi è costituita dai **mezzi di trasporto (46,3%)**.

Focus sull'export



Modo di trasporto

	48% (75% vs Ue)
	28% (2% vs Ue)
	11% (0,1% vs Ue)
	13% (23% vs Ue)

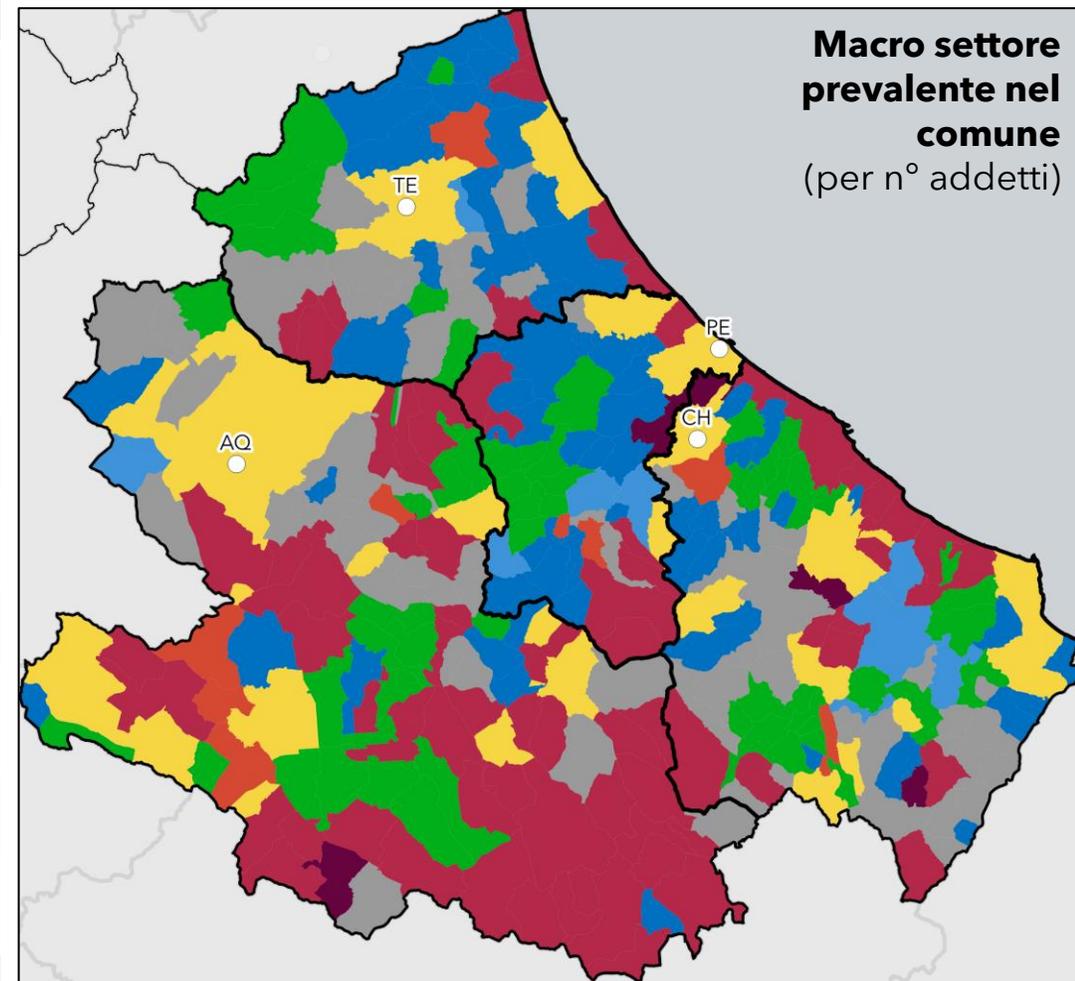
Destinazioni principali

	Francia 1.619 mln € (18,8%)
	Germania 1.597 mln € (18,5%)
	USA 906,5 mln € (10,5%)
	Regno Unito 564,3 mln € (6,5%)
	Spagna 417,8 mln € (4,8%)

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, 2021

Le specializzazioni economiche

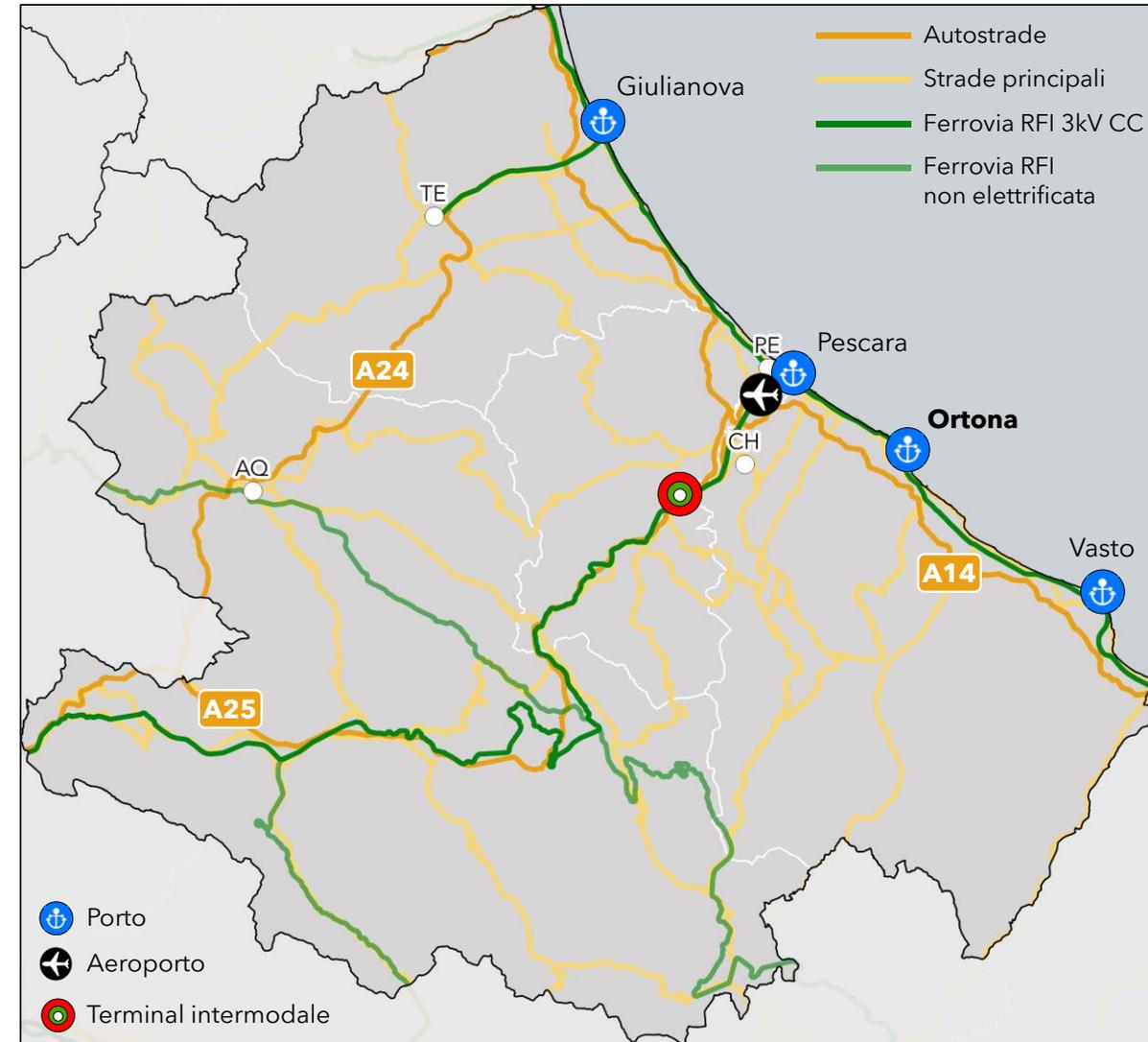
MACRO SETTORE	PESO %	CH	AQ	PE	TE	ABRUZZO
AGRICOLTURA Attività di coltivazione di prodotti agricoli, silvicoltura, pesca e acquacoltura	5,5%	32,3%	27,1%	15,4%	25,2%	100%
INDUSTRIA TRADIZIONALE Agroalimentare, tessile abbigliamento, arredamento, ecc.	14,8%	30,8%	10,4%	17,6%	41,2%	100%
INDUSTRIA SPECIALIZZATA Chimica, elettronica, macchine, mezzi di trasporto, ecc.	8,5%	53,3%	16,6%	12,0%	18,2%	100%
COSTRUZIONI Edilizia, servizi di ingegneria	10,3%	28,2%	26,7%	19,7%	25,4%	100%
LOGISTICA E DISTRIBUZIONE Attività di trasporto e magazzinaggio	9,5%	32,1%	17,5%	29,6%	20,9%	100%
SERVIZI DI ACCOGLIENZA Servizi di alloggio e ristorazione, agenzie di viaggio, ecc.	15,7%	25,4%	21,4%	25,5%	27,7%	100%
COMMERCIO AL DETTAGLIO Vendita di beni al dettaglio escluso veicoli	11,7%	29,3%	21,0%	26,5%	23,1%	100%
ATTIVITÀ FINANZIARIE E ASSICURATIVE Banche e assicurazione	2,4%	35,8%	17,3%	26,3%	20,6%	100%
ATTIVITÀ AMBIENTALI Attività di estrazione, trattamento rifiuti, energia	2,0%	26,6%	30,2%	21,0%	22,1%	100%
ALTRI SERVIZI Attività editoriali e cinematografiche, riparazioni, istruzione, altre attività di servizi	20%	31,4%	20,2%	28,3%	20,1%	100%
TOTALE	100%	31,8%	19,6%	23,0%	25,6%	100%



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, 2021

Il sistema infrastrutturale: dotazione fisica

- **7.400 Km** di **rete stradale** di cui il 5% sono di categoria autostradale e il 20% sono strade di rilevanza nazionale in gestione Anas
- **542 Km** di **rete ferroviaria RFI**, di cui il 61% elettrificata (3kV CC) e il 23% a doppio binario
- **4 porti**: **Ortona**, principale porto della regione, nel 2021 ha movimentato 1.141.278 ton, **Vasto** (commerciale di rilevanza regionale), **Pescara** (turistico), **Giulianova** (peschereccio).
- **1 aeroporto**: **Pescara**, Aeroporto internazionale d'Abruzzo «Pasquale Liberì», 381.241 nel 2021 (-45% rispetto ai 703.386 del 2019) inserito nel Comprehensive Network europeo
- **1 terminal intermodale**: **Interporto Val Pescara**, inserito nel Comprehensive Network europeo, localizzato lungo la linea Pescara-Sulmona dalla quale si accede, tramite il nodo di Pescara, alla linea Adriatica, Ancona-Foggia.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

Il sistema infrastrutturale: indicatore di performance

L'elaborazione di un insieme di indici, che tengono conto delle specificità di ciascuna tipologia infrastrutturale, ha permesso di trarre delle **valutazioni di sintesi sulle performance del sistema infrastrutturale regionale**, evidenziando i possibili margini di intervento.

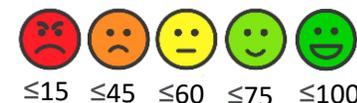
										INDICE DI SINTESI	
PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE								
TE (38°)		CH (59°)		TE (69°)		AQ (75°)		PE (60°)		CH (74°)	
CH (53°)		TE (73°)		CH (72°)		TE (80°)		CH (68°)		TE (77°)	
PE (59°)		PE (76°)		PE (73°)		PE (87°)		TE (72°)		PE (80°)	
AQ (74°)		AQ (95°)		AQ (88°)		CH (90°)		AQ (76°)		AQ (89°)	

Nella classifica nazionale, le province abruzzesi si posizionano tra il 74° e l'89° posto, evidenziando una **performance della regione nel suo complesso molto carente** rispetto a tutte le tipologie infrastrutturali considerate.

Tutte le province presentano un potenziale importante che potrebbe essere valorizzato attraverso un'azione di coordinamento territoriale che tenga conto di **una visione non solo regionale, ma anche di macroarea**.



L'Aquila risulta la provincia con il **gap infrastrutturale** più ampio (all'89° posto nella classifica nazionale), soprattutto rispetto alle **infrastrutture ferroviarie** (95°).



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

Il sistema infrastrutturale: indicatore di performance

Nel caso delle **infrastrutture di rete** (strade e ferrovie), l'analisi si è basata sulla «territorialità», consistente nell'attribuire a ciascuna provincia le sole opere in essa materialmente ubicate (tenendo conto dei confini amministrativi).



Infrastrutture stradali: tutte le province presentano un indicatore sintetico inferiore alla soglia di 50 punti (valore medio tra 0 e 100), evidenziando una **performance** del territorio abruzzese nel suo complesso **carente**. Gli elementi più penalizzanti sono indentificabili nel **contesto** (essendo un territorio con una rilevante incidenza di aree montane, particolarmente elevata in provincia dell'Aquila, e di zone rurali/scarsamente popolate, una limitata presenza di accessi autostradali e non essendo attraversato da assi del Core Network europeo) e nella **dotazione** (scarsa consistenza della rete stradale, soprattutto di categoria autostradale e assenza di assi autostradali a 3 o più corsie). In termini di funzionalità e strategia, il quadro risulta meno allarmante, se si considera, da un lato, il numero di incidenti stradali per km di strada, dall'altro gli interventi programmati in opere viarie, ma azioni migliorative sono auspicabili. **L'Aquila** è la provincia che **registra la peggiore performance**, al 74° posto nella classifica nazionale e al 21° nella macroarea del Sud e Isole.



Infrastrutture ferroviarie: tutte le province presentano un indicatore sintetico inferiore alla soglia di 50 punti (valore medio tra 0 e 100), evidenziando una **performance** del territorio abruzzese nel suo complesso **molto carente**. In particolare, l'Abruzzo risulta deficitario sotto gli aspetti del **contesto** (essendo un territorio con una rilevante incidenza di aree montane e di zone rurali/scarsamente popolate, una limitata presenza di stazioni, anche in termini prestazionali dato che l'unica stazione Gold è quella di Pescara, assenza di linee AV, assenza di assi del Core Network europeo), la **dotazione** (scarsa consistenza della rete ferroviaria e un'elevata percentuale di rete a singolo binario, in provincia dell'Aquila non sono presenti linee a doppio binario), la **funzionalità** (numero di treni in arrivo/partenza dai capoluoghi provinciali, bassa copertura GSM-R soprattutto in provincia dell'Aquila, sistema ERTMS assente, presenza limitata di servizi di mobilità integrata in stazione come TPL, taxi, metropolitana, posteggio bici, ecc.), la **strategia** (limitata spesa per interventi strategici sulle linee ferroviarie, soprattutto nella provincia di Teramo). Rispetto a quest'ultimo ambito, si evidenzia, inoltre, che l'età media della flotta in Abruzzo è di 18,4 anni (vs 15,4 anni in Italia) e i convogli di età superiore a 15 anni incidono per il 51% (la media tra le regioni italiane è del 42%). **L'Aquila** è la provincia che **registra la peggiore performance**, al 95° posto nella classifica nazionale e al 30° nella macroarea del Sud e Isole.

Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

Il sistema infrastrutturale: indicatore di performance

Nel caso delle **infrastrutture di nodo**, la performance portuale, aeroportuale e logistica dei territori provinciali è stata valutata tenendo conto della dislocazione dei principali porti, aeroporti e interporti sul territorio nazionale e considerando l'estensione della loro influenza su territori limitrofi.



Infrastrutture portuali: nonostante i suoi 150 km di costa e la presenza di alcuni scali portuali, emerge **una scarsa valorizzazione dei porti regionali**, in termini dotazionali e funzionali, che ne vanificano le potenzialità. Per quanto si voglia estendere l'effetto gravitazione di un'infrastruttura puntuale, nel caso dei porti le province abruzzesi non rientrano nei bacini di influenza di altri porti commerciali fuori regione. I porti commerciali più vicini sono quello di Ancona (per le province di Teramo, Pescara e Chieti) e il porto di Civitavecchia (per la provincia dell'Aquila), che però, ai fini dell'indicatore, non producono nessun beneficio essendo distanti oltre 90 minuti dai capoluoghi provinciali.



Infrastrutture aeroportuali: tutte le province presentano un indicatore sintetico inferiore alla soglia di 50 punti (valore medio tra 0 e 100), evidenziando **una scarsa performance a livello regionale**. Nonostante il contesto sia discretamente favorevole viene sbilanciato da carenze dotazionali (area sedime, area parcheggio aerei, n° piste, n° banchi check-in, ecc.), funzionali (traffici, intermodalità, connettività nel network europeo, ecc.) e strategiche (spesa per interventi in opere aeroportuali). In questo caso la **provincia dell'Aquila** occupa il **1° posto in regione** (il 19° nel Sud e Isole e il 75° in Italia) grazie all'effetto gravitazione di 2 aeroporti raggiungibili entro i 90 minuti dal capoluogo provinciale (Roma Ciampino e Pescara). La provincia più penalizzata risulta quella di Chieti, ultima a livello regionale, 27^a nel Sud e Isole e 90^a in Italia, infatti solo l'aeroporto di Pescara è raggiungibile dal capoluogo provinciale in meno di 90 minuti.



Infrastrutture logistiche: tutte le province presentano un indicatore sintetico inferiore alla soglia di 50 punti (valore medio tra 0 e 100), evidenziando complessivamente **una scarsa performance** rispetto ad altre realtà nazionali. Tuttavia, si riscontra il ruolo strategico dell'Interporto Val Pescara, unico interporto presente in regione e raggiungibile, entro i 90 minuti, da tutti e quattro i capoluoghi di provincia. Le principali carenze sono identificabili nella dotazione (disponibilità di superfici, area logistica e intermodale, capacità magazzini, numero binari), nella funzionalità (coppie treni/anno, specializzazione manifatturiera dell'area di influenza, n° operatori, integrazione modale, posizionamento nel ranking europeo) e nella strategia (spesa per interventi di rilievo).

Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

Posizionamento nella rete centrale transeuropea

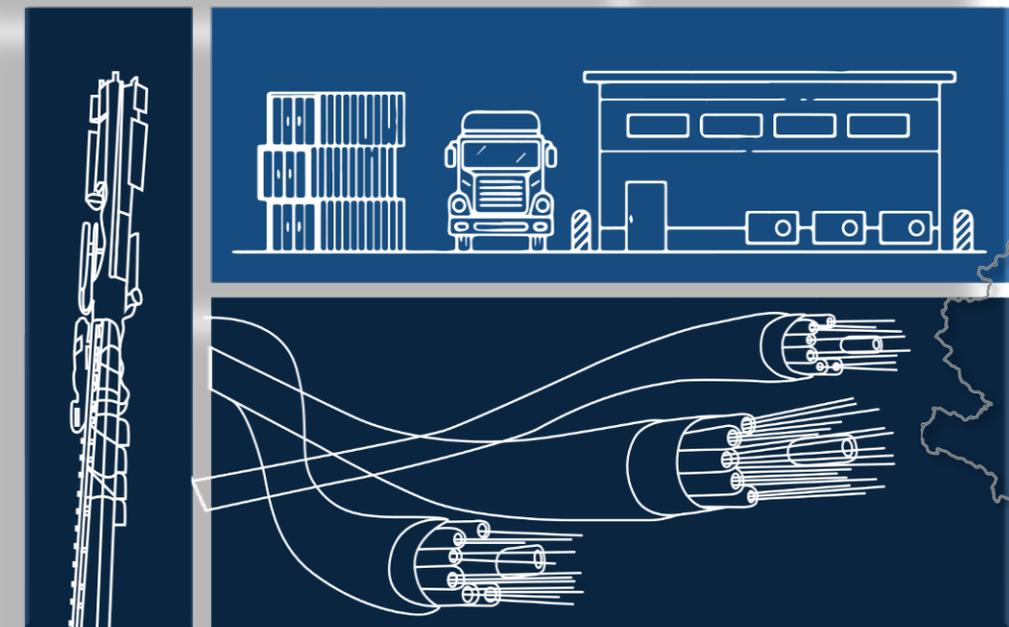


CORRIDOIO BALTICO-ADRIATICO: sulla base della proposta di revisione del Regolamento UE sulla reti di trasporto transeuropee TEN-T (14 dicembre 2021), l'Abruzzo risulta attraversato dal Corridoio Baltico Adriatico grazie all'inserimento nella rete Extended Core del tratto ferroviario da Ancona a Foggia (**dorsale adriatica Bologna-Bari**).

NODI: l'aeroporto di Pescara risulta inserito nel Comprehensive Network europeo.

Sono stati inoltre proposti l'upgrade del terminal di Pescara-Manoppello dal Comprehensive al Core Network e l'inserimento del **porto di Ortona** nel Comprehensive Network.

CORRIDOIO SCANDINAVO-MEDITERRANEO: anche se non è attraversato dal Corridoio, il territorio regionale potrebbe trarne beneficio attraverso interventi di adeguamento e potenziamento delle reti stradale e ferroviaria di connessione tra il mar Tirreno e il mar Adriatico.



Le priorità infrastrutturali dell'Abruzzo

- **Quadro degli interventi programmati a livello nazionale**
- **Approccio metodologico**
- **I macro obiettivi**
- **La selezione delle priorità**
- **Le schede di dettaglio delle opere di Priorità 1**

- Attraverso l'**attività di concertazione con il territorio**, è stata delineata una lista di opere prioritarie per il sistema imprenditoriale che parte dal **quadro degli interventi programmati a livello nazionale** di interesse per la regione Abruzzo, per poi entrare nel merito degli esiti dei tavoli di concertazione attraverso un **focus sulle esigenze emerse a livello territoriale**.
- Il **Libro Bianco dell'Abruzzo** tiene conto di una «**vision regionale**», da cui nasce l'esigenza di contemplare **un numero limitato di opere** per singolo territorio su cui il sistema camerale possa fare leva nei tavoli istituzionali attraverso un'**analisi per macro obiettivi di valenza regionale**.
- L'attività di **selezione delle priorità infrastrutturali** è avvenuta tenendo in considerazione alcuni criteri oggettivi minimi di priorità a cui si sommano necessariamente altri criteri più qualitativi dettati dal sentiment del territorio.
- Tra i **criteri oggettivi minimi di priorità** considerati si annoverano: scopo e rilevanza territoriale dell'opera (locale, provinciale, regionale, nazionale, internazionale); orizzonte temporale di azione (breve, medio, lungo periodo); stato progettuale (nuova proposta, progettazione, lavori in corso); eventuali criticità (tecniche, finanziarie, politiche); esigenze di trasporto cui assolverebbe l'opera ed eventuali risvolti di un mancato avanzamento o completamento.
- Sono stati individuati **3 gradi di priorità**:
 - **Priorità 1** di rilevanza almeno regionale e possibilità di azione nel breve periodo
 - **Priorità 2** di rilevanza almeno provinciale e possibilità di azione del medio periodo
 - **Priorità 3** di rilevanza locale e/o con possibilità di azione del lungo periodo
 concentrando poi l'analisi di dettaglio solo sulle opere con grado di **Priorità 1**, di maggiore rilevanza a livello regionale, per le quali sono state sviluppate delle **schede di dettaglio**.

Il quadro degli interventi programmati a livello nazionale rappresenta una fotografia delle **opere di interesse per il territorio abruzzese che beneficiano di investimenti pubblici coordinati a livello nazionale** e che, in quanto tali, sono ritenute indispensabili e strategiche per lo sviluppo e la competitività del territorio a prescindere.

Tra le principali fonti consultate per la realizzazione del quadro di sintesi (di seguito riportato sotto forma di tabella) si evidenziano:

- **Sistema SILOS** (sistema informativo delle opere strategiche e prioritarie che nel corso degli anni sono state inserite nei documenti di programmazione, a partire dalla Legge Obiettivo del 2001) curato dall'ufficio studi della Camera dei Deputati e aggiornato annualmente (l'ultimo aggiornamento risale al 31/12/2020)
- **Allegato al Documento di Economia e Finanza 2022 «Dieci anni per trasformare l'Italia»**
- **Contratti di Programma** tra gestori della rete, ferroviaria e stradale, e Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (CdP RFI 2017-2021 parte investimenti agg. 2020-2021 e CdP Anas 2016-2020)
- **PNRR** - Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (approvato il 13 luglio 2021)
- **DPCM Opere Commissariate** (complessivamente, nell'anno 2021*, sono stati adottati 49 decreti del Presidente del Consiglio dei ministri che individuano 102 opere e nominano 39 Commissari straordinari. È in corso di valutazione la proposta di commissariamento da parte del MIMS di ulteriori 15 opere che conclude la fase dei commissariamenti prevista dal decreto legge cosiddetto «Sblocca cantieri»).

Oltre a riportare alcune informazioni descrittive dell'intervento (stato progettuale, costo, risorse finanziarie disponibili e anno di fine lavori previsto), nella colonna «nota», della tabella di sintesi, **vengono messi in evidenza 3 aspetti:**

- le opere da «**MONITORARE**», benché il focus del presente documento sia sulle nuove opere, dando per certe quelle già programmate a livello nazionale, è anche vero che alcune di esse necessitano di maggiore attenzione, di una «spinta» ulteriore da parte del territorio (come emerso nei tavoli di concertazione), perché presentano elementi di criticità (di tipo politico/finanziario/tecnico) e quindi di incertezza sui tempi di realizzazione, oppure necessitano di maggiori approfondimenti sulla reale funzionalità una volta che i lavori saranno completati (per es. il futuro programma di esercizio di una linea ferroviaria);
- le opere nel paniere di risorse del «**PNRR**», quindi le opere attenzionate nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza;
- le opere con «**COMMISSARIO**», contenute nel relativo DPCM sopra menzionato, alle quali è stato assegnato un commissario per accelerarne l'iter progettuale e/o realizzativo;

Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale

INTERVENTO	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE	NOTA
 <p>Roma-Pescara opere prioritarie:</p> <ul style="list-style-type: none"> Realizzazione del terzo binario tra la stazione di Pescara Centrale e Pescara Porta Nuova Raddoppio Pescara Porta Nuova-S. Giovanni Teatino - Lotto 1 Raddoppio S. Giovanni Teatino-Chieti - Lotto 2 Raddoppio Chieti-Interporto d'Abruzzo (Manoppello) 	Prog. definitiva	602	87%	● ●
 <p>Roma-Pescara:</p> <ul style="list-style-type: none"> Raddoppio tratta Manoppello-Interporto - Lotto 1 Raddoppio tratta Scafa-Manoppello - Lotto 2 Raddoppio tratta Sulmona-Pratola Peligna - Lotto 3 Raddoppio tratta Tagliacozzo-Avezzano - Lotto 4 	Prog. preliminare	720	100%	● ● ●
 <p>Roma-Pescara completamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> Nuova linea Roma-Tagliacozzo Raddoppio tratte Avezzano-Sulmona e Pratola Peligna-Scafa 	Prog. preliminare	5230	n.d.	● ●

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale

INTERVENTO	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE	NOTA
 <p>Linea Sulmona-Carpinone</p> <ul style="list-style-type: none"> • Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona 	Prog. preliminare / Studio di fattibilità	442	86%	●
 <p>Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Upgrading linea adriatica - impianti di sicurezza e segnalamento Pescara-Lecce 	Lavori in corso	350	100%	● ●
 <p>Raddoppio Pescara-Bari:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1^ fase - completamento raddoppio tratte Ortona-Casalbordino, Vasto-Vasto S. Salvo e Lesina-San Severo (opere già in esercizio) • Raddoppio tratta a nord della stazione di Ortona • PRG e ACC Foggia 	n.d.	318	98%	● ●
 <p>Ammodernamento e potenziamento rete ferroviaria Regione Abruzzo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bretella Sulmona • Collegamento al porto di Vasto • Altri interventi minori 	Prog. definitiva / Studio di fattibilità / Lavori in corso	51	100%	●

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie



PNRR



COMMISSARIO



MONITORARE

Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale

INTERVENTO	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE	NOTA
 SS 260 Picente (Amatrice - Montereale - L'Aquila)	Prog. preliminare	84	100%	-
 SS 684 Tangenziale Sud de L'Aquila	Prog. preliminare	36	7%	-
 SS 80 del Gran Sasso d'Italia: <ul style="list-style-type: none"> Tratta stradale Teramo-mare - variante alla SS 80 dalla a14 (Mosciano S. Angelo) alla SS16 (Giulianova) - 4° lotto (AQ16) 	Prog. definitiva	200	91%	
 Autostrade A24 e A25: <ul style="list-style-type: none"> Adeguamento sismico viadotti, adeguamento gallerie e interventi adeguamento infrastruttura 	Prog. preliminare	3.990	100%	
 Strada Statale 17 Appennino Abruzzese e Appulo-Sannitico	Prog. definitiva / Prog. preliminare	421	68%	-

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale

INTERVENTO	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE	NOTA
 Pedemontana Abruzzo-Marche	Prog. definitiva / Prog. preliminare	n.d.	n.d	-
 Porto di Pescara: <ul style="list-style-type: none"> Deviazione del porto canale e suo prolungamento oltre l'attuale diga foranea 	Prog. definitiva	60	52%	●
 Porto di Pescara: <ul style="list-style-type: none"> Elettificazione della banchina commerciale per fornire energia elettrica a navi passeggeri o di servizio di limitate dimensioni 	Prog. preliminare	0,5	100%	●
 Porto di Ortona: <ul style="list-style-type: none"> Elettificazione delle banchine d'ormeggio per la fornitura di energia alle gru semoventi Elettificazione della banchina di Molo Martello per fornire energia elettrica a navi passeggeri o di servizio di limitate dimensioni 	Prog. preliminare	2,5	100%	●
 Porto di Ortona: <ul style="list-style-type: none"> Collegamento ultimo miglio con il porto e potenziamento delle relative infrastrutture Riattivazione del tratto ferroviario del molo nord Approfondimento del fondale 	Prog. preliminare	20	100%	●

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale

INTERVENTO	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITA' RISORSE	NOTA
 Porto di Ortona: <ul style="list-style-type: none"> Interventi di potenziamento ed ampliamento del porto di Ortona. I° stralcio in attuazione al P.R.P. portuale Interventi di potenziamento del porto Intervento rifacimento molo Martello 	Prog. preliminare	40	100%	-
 Porto di Vasto: <ul style="list-style-type: none"> Interventi di potenziamento ed ampliamento - Fase 1 - Banchina levante/molo martello/molo sopraflutto Miglioramento dell'accessibilità stradale 	Prog. preliminare	9	100%	-
 Interporto d'Abruzzo di Manoppello: <ul style="list-style-type: none"> Potenziamento della rete logistica e dell'hub interportuale 	Prog. preliminare	10	100%	●
 Piattaforma logistica di Saletti: <ul style="list-style-type: none"> Completamento e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria Fossacesia-Castel di Sangro e della piastra logistica di Saletti 	Prog. preliminare	24	100%	●
 Aeroporto dell'Abruzzo: <ul style="list-style-type: none"> Adeguamento e messa a norma dell' aeroporto d'Abruzzo 	Prog. definitiva	8	100%	-

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie



PNRR



COMMISSARIO



MONITORARE

I macro obiettivi (MO)

- **MO1 - Migliorare la connettività con le altre regioni e con le reti TEN-T.** È di fondamentale importanza per lo sviluppo del territorio abruzzese rafforzare l'inserimento all'interno delle reti europee e i collegamenti con le regioni limitrofe.
- **MO2 - Potenziamento collegamenti tra aree interne e costa.** Le aree interne registrano maggiori difficoltà rispetto a quelle costiere per quanto riguarda i collegamenti infrastrutturali e i livelli occupazionali.
- **MO3 - Sviluppare una mobilità sicura e sostenibile.** È necessario potenziare gli assi ferroviari, modernizzare e mettere a norma le autostrade e garantire opzioni di trasporto sostenibili.
- **MO4 - Potenziamento dei nodi (porti, poli industriali).** La crescita della Regione passa anche dal rafforzamento dei nodi e dalla sinergia tra porti e interporti.

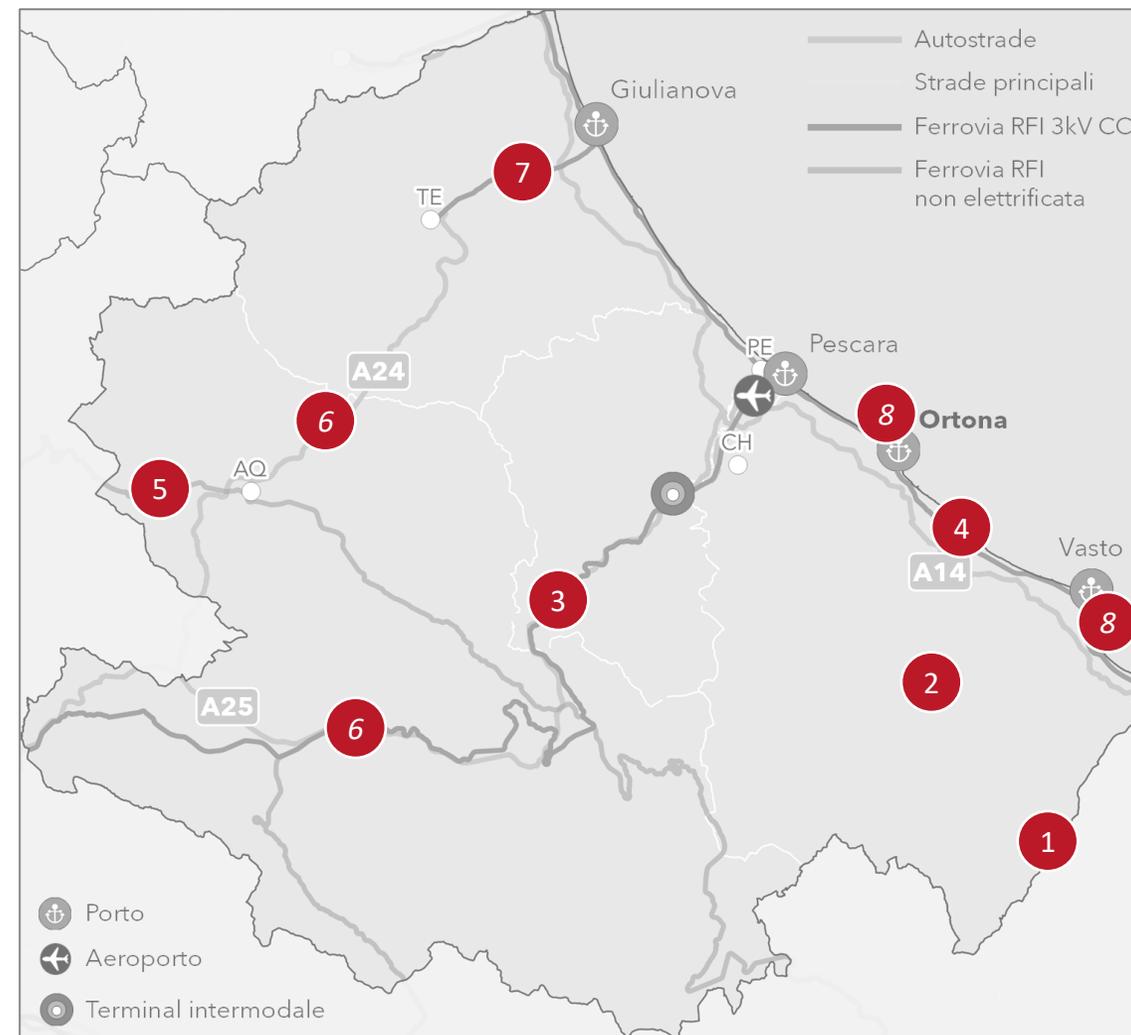


La selezione delle priorità - Livello 1

Sono state individuate **8 opere di Priorità 1 in Abruzzo** che rispondono ai 4 macro obiettivi precedentemente evidenziati e che rappresentano **le opere più attese e strategiche per il rilancio dei territori abruzzesi**:

MO	Tipologia	Intervento	N° rif. mappa
1, 2		Progettazione e realizzazione strada a 4 corsie Fondo Valle Trigno (collegamento A14-A1)	1
1, 2		Potenziamento SS652 Val di Sangro	2
1, 3		Potenziamento infrastrutturale e raddoppio Pescara-Roma	3
1, 3		Potenziamento linea adriatica e raddoppio Pescara-Bari	4
1, 3		Potenziamento collegamenti ferroviari: L'Aquila-Rieti-Roma	5
1, 3		Autostrade A24 e A25: adeguamento sismico viadotti, adeguamento gallerie e interventi adeguamento infrastruttura	6
2		Prolungamento tratto stradale Teramo-mare (SS 80)	7
4		Potenziamento dei porti di Ortona e Vasto	8

Fonte: elaborazione Uniontrasporti

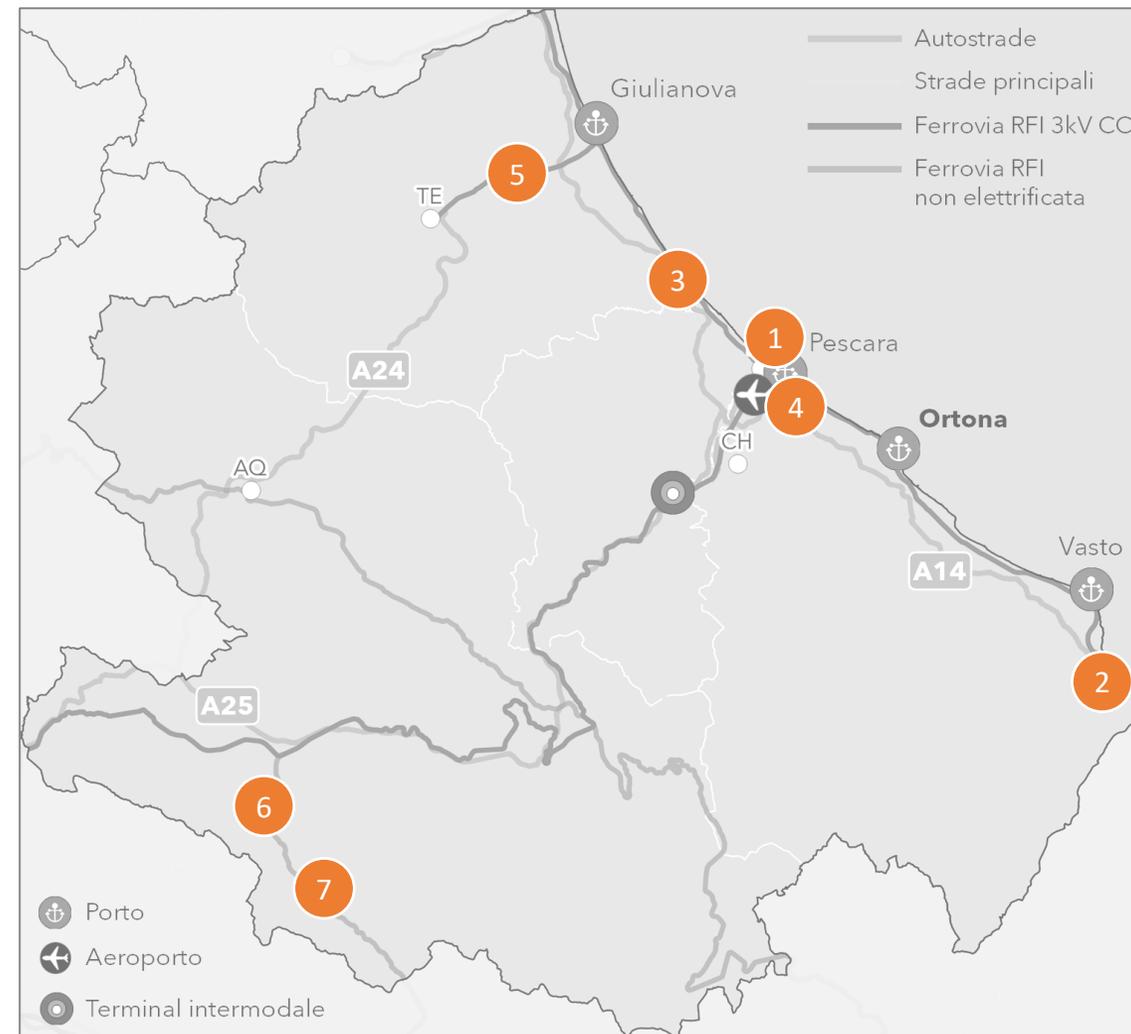


La selezione delle priorità - Livello 2

Sono state individuate **7 opere di Priorità 2 in Abruzzo** che rispondono ai 4 macro obiettivi precedentemente evidenziati e che rappresentano **le opere più attese e strategiche per il rilancio dei territori abruzzesi**:

MO	Tipologia	Intervento	N° rif. mappa
4		Potenziamento ed adeguamento porto Pescara	1
1, 3		Variante statale 16 nel tratto Vasto-San Salvo	2
1, 3		Allargamento A14 - Terza Corsia	3
4		Aeroporto dell'Abruzzo: adeguamento e messa a norma dell'aeroporto d'Abruzzo	4
2		Potenziamento ferrovia Teramo-mare	5
1, 2		Superstrada del Liri (Avezzano-Sora)	6
1, 2		Ferrovia Avezzano-Sora-Roccasecca-Cassino	7

Fonte: elaborazione Uniontrasporti

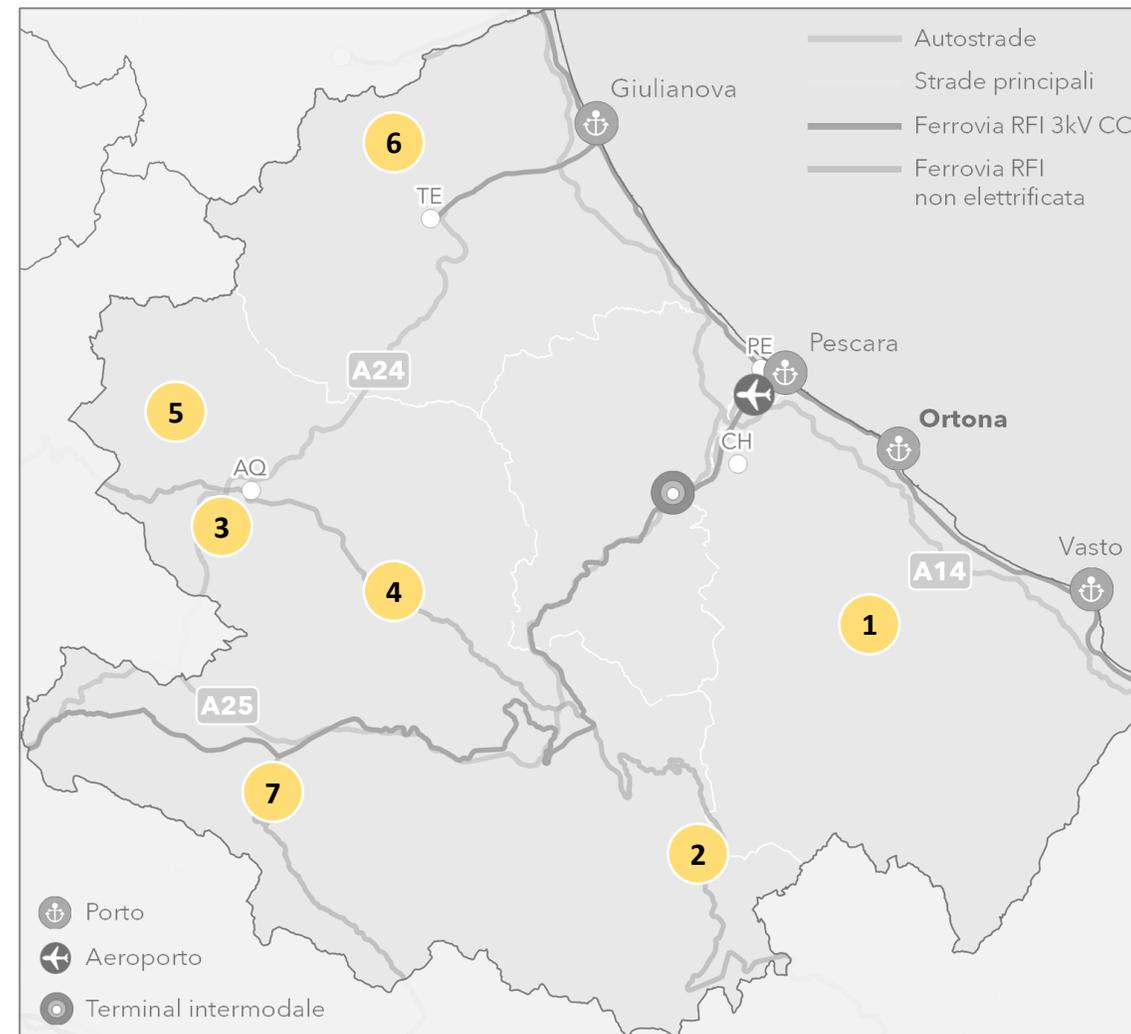


La selezione delle priorità - Livello 3

Sono state infine individuate **7 opere di Priorità 3 in Abruzzo** che rispondono ai 4 macro obiettivi precedentemente evidenziati e che rappresentano **le opere più attese e strategiche per il rilancio dei territori abruzzesi**:

MO	Tipologia	Intervento	N° rif. mappa
3		Potenziamento rete ferroviaria Val di Sangro	1
3		Linea Sulmona-Carpinone	2
2		SS 684 Tangenziale Sud de L'Aquila	3
2		Strada Statale 17 Appennino Abruzzese e Appulo-Sannitico	4
2		SS 260 Picente (Amatrice - Montereale - L'Aquila)	5
2		Pedemontana Teramo-Ascoli	6
4		Interporto di Avezzano	7

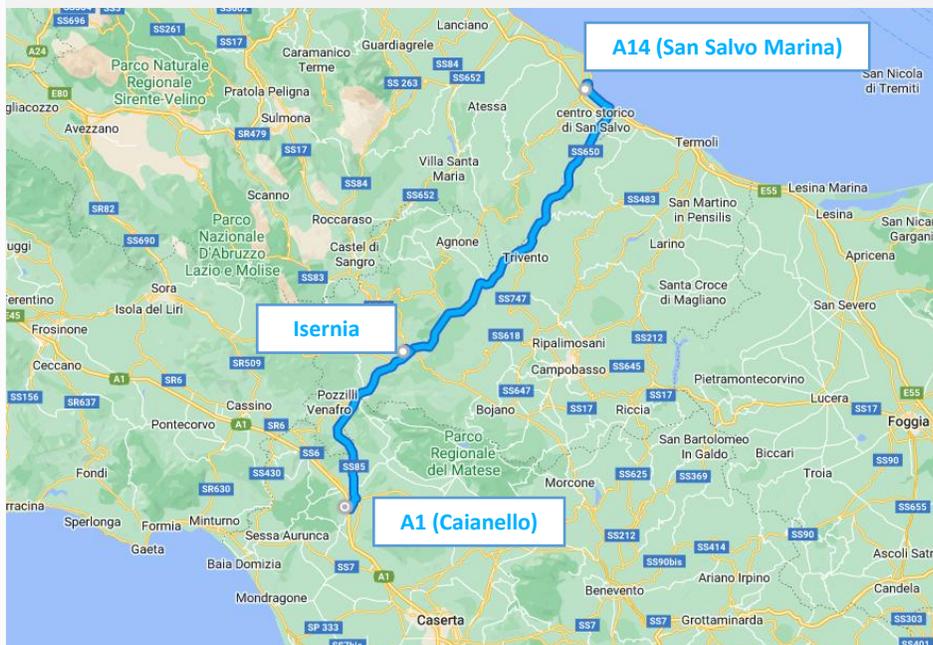
Fonte: elaborazione Uniontrasporti



N° 1



OPERA
PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE
STRADA A 4 CORSIE FONDO VALLE
TRIGNO (COLLEGAMENTO A14-A1)



Costo	n.d.	M€
Copertura	n.d.	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	-	
Doc. programmazione	-	
Note	-	

Rilevanza
INTERREGIONALE

Stato
NUOVA PROPOSTA

- Macro obiettivi**
- **Connettività verso le altre regioni e con reti TEN-T**
 - **Collegamenti tra aree interne e costa**

Descrizione

Attualmente il collegamento tra A14 e A1 è in gran parte garantito dalla SS 650 di Fondo Valle Trigno, nota come Trignina, che collega la SS 17 nei pressi di Isernia con la SS 16 nei pressi di San Salvo Marina, costeggiando il fiume Trigno. Questa direttrice svolge una importante funzione di collegamento con il Tirreno e i porti campani ed è percorsa da un flusso merci di notevole rilevanza grazie alla presenza delle aree produttive dell'area industriale di San Salvo (oltre il 50% del PIL della regione viene prodotto in questa zona). La SS 650 risulta oggi obsoleta e con elevati tassi di mortalità. È quindi necessario ripensare questo collegamento e progettare un nuovo asse stradale adeguato rispetto alla funzione strategica che ricopre. Questa infrastruttura deve essere in grado di supportare maggiormente le operazioni delle aziende del territorio e collegare i due assi autostradali della A14 e A1 (ad esempio dal casello della A14 a Vasto Sud al casello dalla A1 a Caianello).

Benefici

- Potenziamento connessione tra asse adriatico e tirrenico;
- Supporto alle aziende del territorio;
- Incremento livello di servizio;
- Maggiore sicurezza per gli utenti.

Azioni

- Avvio di una puntuale e trasparente comunicazione verso il territorio, al fine di favorire l'accettazione dell'intervento;
- Realizzare uno studio di fattibilità e cost-benefit analysis;
- Monitorare l'iter realizzativo per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche per il completamento dell'intervento.

N° 2



OPERA
POTENZIAMENTO STRADA STATALE
652 DI FONDO VALLE SANGRO



Costo	n.d.	M€
Copertura	n.d.	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	-	
Doc. programmazione	-	
Note	-	

Rilevanza
INTERREGIONALE

Stato
NUOVA PROPOSTA

- Macro obiettivi**
- **Connettività verso le altre regioni e con reti TEN-T**
 - **Collegamenti tra aree interne e costa**

Descrizione

La SS 652 di Fondo Valle Sangro è una strada a carreggiata unica e a due corsie complessive che collega la costa adriatica all'interno del Molise attraversando la val di Sangro.

La val di Sangro è sede di una importante zona industriale (con imprese come Sevel e Honda) ed è chiaro come la potenzialità dell'area sia strettamente legata all'efficienza del sistema infrastrutturale. La SS 652 svolge infatti una importante funzione di collegamento con il Tirreno ed è percorsa da un flusso merci di notevole rilevanza. Ad oggi presenta rilevanti problemi di viabilità e sicurezza per gli utenti.

Si rendono quindi necessari, oltre al completamento dei lavori in corso, interventi di potenziamento come ad esempio: raddoppio (almeno su alcuni tratti), illuminazione svincoli e adeguamento delle rampe di accesso e di uscita.

Benefici

- Incremento livello di servizio
- Maggiore sicurezza per gli utenti
- Potenziamento connessione tra asse adriatico e tirrenico

Azioni

- Avvio di una puntuale e trasparente comunicazione verso il territorio, al fine di favorire l'accettazione dell'intervento;
- Monitorare l'iter realizzativo per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche per il completamento dell'intervento.

N° 3



OPERA
POTENZIAMENTO
INFRASTRUTTURALE E RADDOPPIO
PESCARA-ROMA



Costo	6.564	M€
Copertura	n.d.	%
Fine lavori	Oltre 2030	
Criticità	-	
Doc. programmazione	CdP RFI 2017-202; PNRR	
Note	-	

Rilevanza
NAZIONALE

Stato
PROGETTAZIONE
PRELIMINARE

- Macro obiettivi**
- **Connettività verso le altre regioni e con reti TEN-T**
 - **Sviluppare una mobilità sicura e sostenibile**

Descrizione

L'opera di potenziamento (attraverso interventi di velocizzazione e raddoppio) punta a incrementare il traffico ferroviario, realizzando un efficiente collegamento trasversale appenninico, e favorire le modalità di trasporto meno inquinanti, supportando il passaggio dal trasporto delle merci su gomma a quello su rotaia. Gli obiettivi primari dell'intervento sono:

- Velocizzare il collegamento lungo l'intero asse transappenninico, con tempo di percorrenza Pescara-Roma di circa 2 ore;
- Incrementare la capacità con possibilità di rendere «metropolitano» il servizio tra Pescara e Chieti, sezione interessata anche da pendolarismo universitario;
- Soppressione dei passaggi a livello e alla realizzazione di nuovi sottopassi e viabilità;
- Migliorare i collegamenti con l'Aeroporto d'Abruzzo.

Benefici

- Potenziamento servizio e creazione di un orario più flessibile;
- Servizio di mobilità sostenibile e riduzione delle emissioni;
- Incremento dell'accessibilità dei territori e aumento dell'attrattività turistica;
- Nuove opportunità per la movimentazione merci su treno e sviluppo dell'inter-mobilità logistica.

Azioni

- Monitorare iter realizzativo degli interventi già previsti per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche di realizzazione delle opere;
- Monitorare che gli interventi siano svolti minimizzando i disagi per l'utenza in generale.

N° 4



OPERA
POTENZIAMENTO LINEA
ADRIATICA E RADDOPPIO
PESCARA-BARI



Costo	1.349	ME
Copertura	n.d.	%
Fine lavori	2026	
Criticità	-	
Doc. programmazione	CdP RFI 2017-202; PNRR	
Note	-	

Rilevanza
NAZIONALE

Stato
PROGETTAZIONE
PRELIMINARE

- Macro obiettivi**
- **Connettività verso le altre regioni e con reti TEN-T**
 - **Sviluppare una mobilità sicura e sostenibile**

Descrizione

Sulla direttrice ferroviaria adriatica sono previsti una serie di interventi infrastrutturali e tecnologici finalizzati alla velocizzazione della linea, prioritariamente sulle tratte Bologna-Ancona, Pescara-Bari, Foggia-Bari e Brindisi-Lecce.

L'intervento consiste in modifiche puntuali al tracciato ferroviario e alle stazioni e l'upgrade del sistema tecnologico di distanziamento dei treni che consentirà di raggiungere la velocità di 200 Km/h per circa 300 km di linea. Il progetto prevede inoltre microvarianti di tracciato, soppressione di passaggi a livello, interventi su opere d'arte e sull'armamento.

Benefici

- Miglioramento sicurezza, regolarità e qualità dell'esercizio ferroviario;
- Servizi di mobilità sostenibile sia per gli spostamenti quotidiani che occasionali/turistici;
- Il tratto tra Bologna e Bari sarà coperto con circa 40 minuti in meno rispetto a quello attuale (5h e 40 minuti) e quello fra Bologna e Lecce con un risparmio di circa un'ora rispetto alla percorrenza attuale (7 ore e 7 minuti).

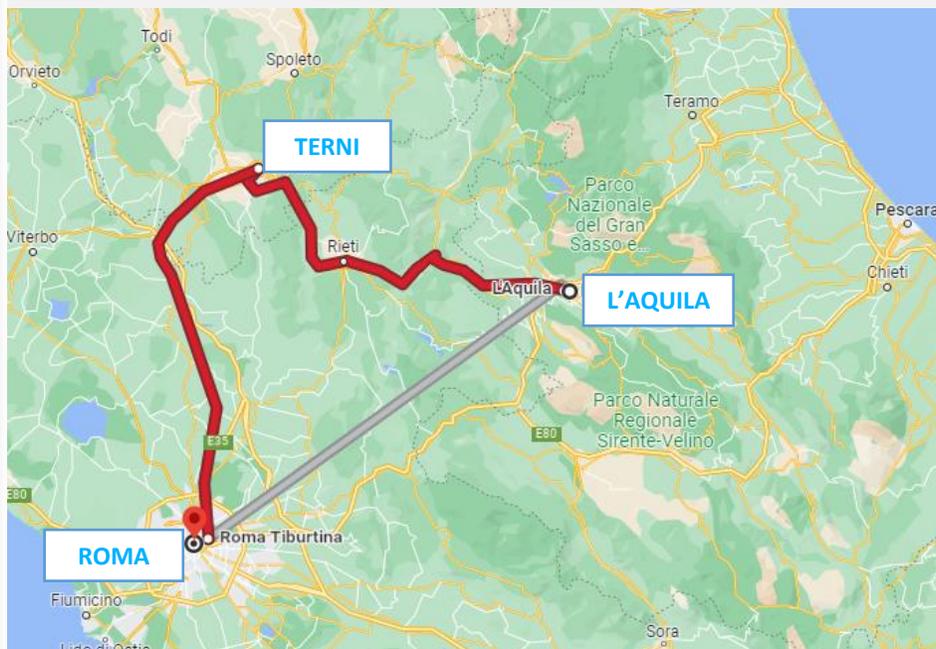
Azioni

- Monitorare iter realizzativo degli interventi già previsti per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche di realizzazione delle opere;
- Monitorare che gli interventi siano svolti minimizzando i disagi per l'utenza in generale.

N° 5



OPERA
POTENZIAMENTO COLLEGAMENTI
FERROVIARI: L'AQUILA-RIETI-TERNI-
ROMA



Costo	n.d.	M€
Copertura	n.d.	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	-	
Doc. programmazione	-	
Note	-	

Rilevanza
NAZIONALE

Stato
NUOVA PROPOSTA

- Macro obiettivi**
- **Connettività verso le altre regioni e con reti TEN-T**
 - **Sviluppare una mobilità sicura e sostenibile**

Descrizione

Parallelamente al rinnovamento del collegamento ferroviario tra Roma e Pescara occorre potenziare il collegamento ferroviario tra la città dell'Aquila e Roma. Infatti oltre alla necessità di collegamenti veloci con Pescara per accedere ai servizi della lunga percorrenza sull'asse Bologna-Lecce, è richiesto un potenziamento dei livelli di servizio lungo l'itinerario che parte dall'Aquila per giungere a Roma.

Ad oggi, L'Aquila si inserisce sulla linea che va da Sulmona a Terni, dove intercetta la linea Roma-Ancona. Sono necessari interventi infrastrutturali e tecnologici volti a potenziare il servizio di trasporto riducendo gli oneri in termini di tempo di viaggio per i passeggeri.

Benefici

- Sviluppo economico armonioso di aree interne e costiere
- Riduzione dei tempi di viaggio
- Sviluppo del turismo culturale/artistico e naturalistico
- Sviluppo delle importanti realtà accademiche e culturali (Università, musei, ecc.)
- Consolidamento delle attuali aziende farmaceutiche e di elettronica altamente specializzata

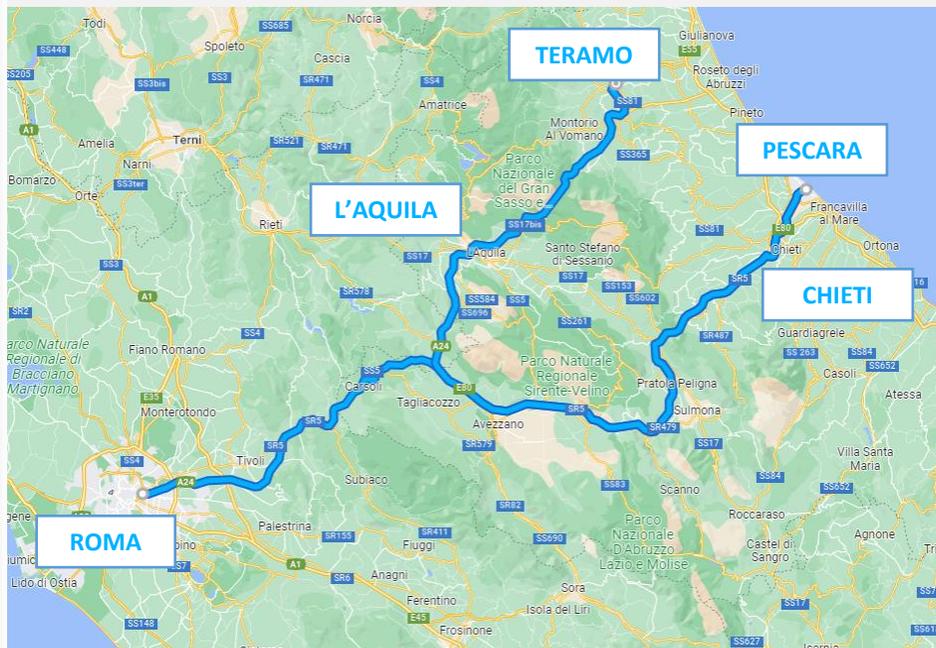
Azioni

- Avvio di una puntuale e trasparente comunicazione verso il territorio, al fine di favorire l'accettazione dell'intervento;
- Monitorare l'iter realizzativo per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche per il completamento dell'intervento.

N° 6



OPERA
A24 E A25: ADEGUAMENTO SISMICO VIADOTTI, ADEGUAMENTO GALLERIE E INFRASTRUTTURA



Costo	3.140	M€
Copertura	63	%
Fine lavori	-	
Criticità	-	
Doc. programmazione	-	
Note	-	

Rilevanza NAZIONALE

Stato PROGETTAZIONE PRELIMINARE

Macro obiettivi

- **Connettività verso le altre regioni e con reti TEN-T**
- **Sviluppare una mobilità sicura e sostenibile**

Descrizione

La coppia di autostrade A24 e A25 costituisce un collegamento fondamentale tra Lazio e Abruzzo ed, in particolare, tra Roma e i capoluoghi abruzzesi. Si sviluppa su un territorio dall'orografia complessa, quasi completamente collinare e montano, e presenta numerosi viadotti e gallerie. Il territorio è particolarmente vulnerabile, specie nella parte appenninica, a rischi sismici. Inoltre, le due autostrade presentano criticità statiche significative anche a causa dell'usura e del deterioramento nel tempo. Ad oggi sono necessarie attività di monitoraggio, messa in sicurezza sismica e tempestivi interventi di manutenzione. Sono inoltre necessari interventi di modernizzazione e digitalizzazione.

Benefici

- Incremento livello di servizio
- Maggiore sicurezza per gli utenti
- Miglioramento collegamenti tra costa e aree interne e con la regione Lazio

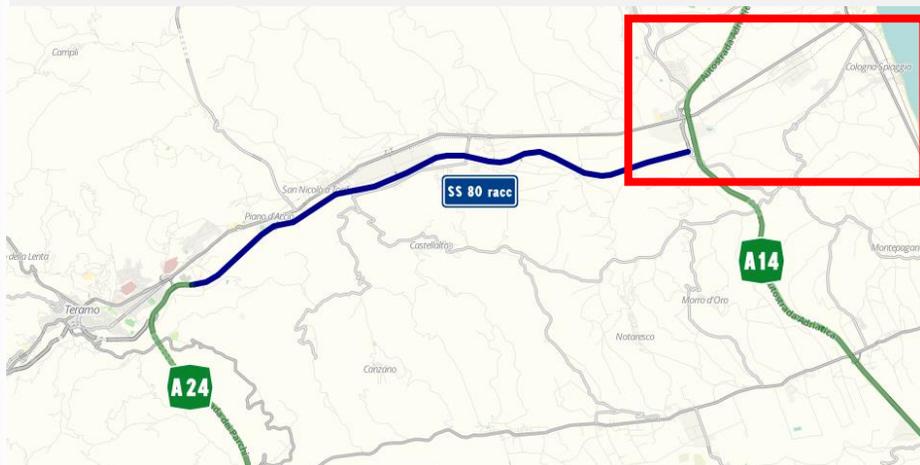
Azioni

- Monitorare iter realizzativo degli interventi già previsti per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche di realizzazione delle opere;
- Monitorare che gli interventi siano svolti minimizzando i disagi per l'utenza in generale.

N° 7



OPERA
PROLUNGAMENTO TRATTO
STRADALE TERAMO-MARE (SS 80)



Costo	182	M€
Copertura	100	%
Fine lavori	2023	
Criticità	-	
Doc. programmazione	CdP Anas 2016 - 2020	
Note	-	

Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROG. DEFINITIVA

Macro obiettivi
 • **Collegamenti tra aree interne e costa**

Descrizione

L'intervento consiste nel prolungamento della superstrada Teramo-Mare (SS 80 racc) lungo la direttrice est-ovest verso il mare by-passando la SS 80 che è interessata da numerosi accessi di aree industriali/artigianali/commerciali e risulta avere livelli di servizio non più idonei a sopportare i flussi di traffico rilevati.

Nel complesso, l'intervento rappresenta la prosecuzione dei primi tre lotti della SS 80 Racc. Teramo-Mare.

La nuova infrastruttura stradale si localizza nel tratto compreso tra la rotonda sulla SP 22 al km 17+341 ed il km 41+500 circa della SS 16 Adriatica nel comune di Giulianova.

Benefici

- Aumento della sicurezza stradale
- Riduzione intensità del traffico ed eliminazione dei colli di bottiglia

Azioni

- Monitorare iter realizzativo degli interventi già previsti per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche di realizzazione delle opere;
- Monitorare che gli interventi siano svolti minimizzando i disagi per l'utenza in generale.

N° 8



OPERA
POTENZIAMENTO DEI PORTI DI
ORTONA E VASTO



Costo	71	M€
Copertura	100	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	-	
Doc. programmazione	PNRR	
Note	-	

Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROGETTAZIONE
PRELIMINARE

Macro obiettivi
• **Potenziamento nodi**

Descrizione

I porti di Ortona e Vasto costituiscono i due principali porti della regione. In particolare, il porto di Ortona rappresenta un nodo strategico per l'intero sistema produttivo abruzzese ed è stato inserito anche nel Comprehensive Network europeo.

Alla luce dell'incremento dei traffici, il porto di Ortona non riesce però a garantire livelli adeguati di servizio ed efficienza a causa del numero ridotto di banchine e del limitato livello di pescaggio. Nel 2021, il porto ha movimentato più di un milione di tonnellate di merce.

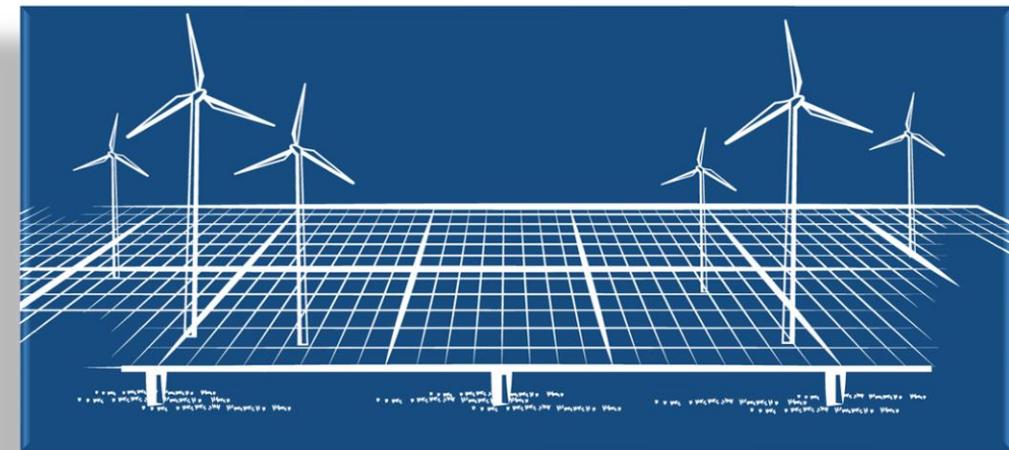
L'aumento dei traffici e la presenza di navi sempre più grandi hanno reso necessario il potenziamento delle infrastrutture sia ad Ortona sia a Vasto. Gli interventi richiesti riguardano principalmente: escavazione dei fondali, aggiunta di nuove banchine, elettrificazione delle banchine, potenziamento viabilità di accesso e delle infrastrutture di collegamento annesse.

Benefici

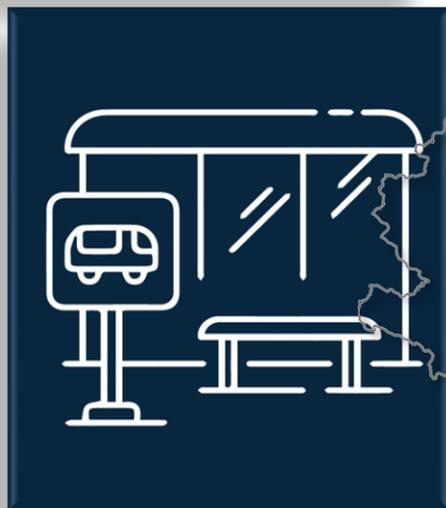
- Miglioramento servizi logistici;
- Facilitazione operazioni;
- Incremento efficienza e produttività;
- Migliore attrattività per le operazioni delle imprese.

Azioni

- Monitorare iter realizzativo degli interventi già previsti per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche di realizzazione delle opere;
- Monitorare che gli interventi siano svolti minimizzando i disagi per l'utenza in generale.



Tematiche complementari

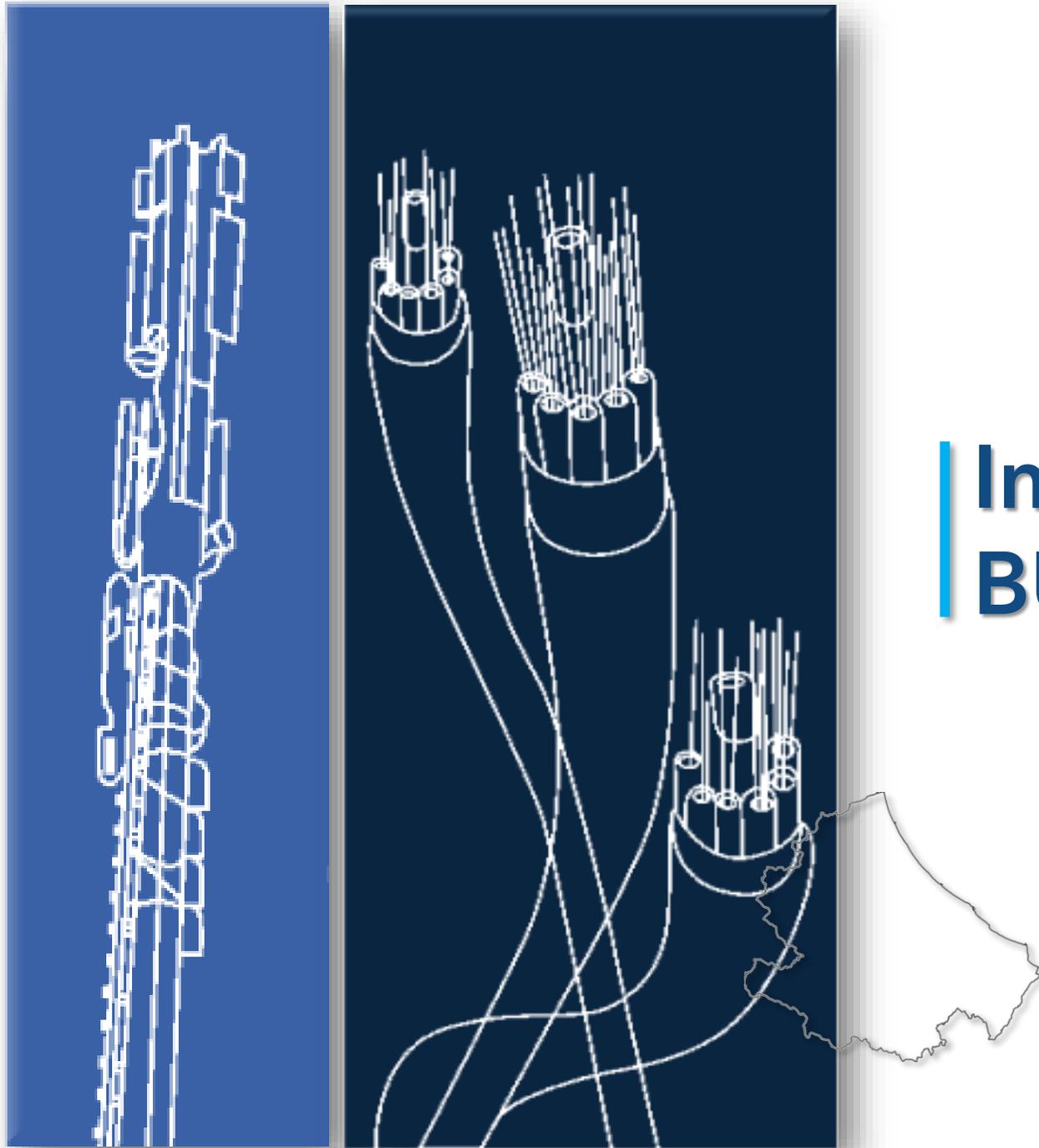


Verso una rete infrastrutturale efficiente

- Nonostante sia collocata geograficamente al centro dell'Italia, la regione sconta un **deficit infrastrutturale** che rende difficili i collegamenti con le altre regioni e, più in generale, con il network infrastrutturale europeo.
- L'Abruzzo necessita di una rete infrastrutturale adeguata a **supportare il sistema produttivo industriale**, il quale rappresenta uno dei punti di forza della regione.
- Ad oggi, le industrie del Vastese e della Val di Sangro, che sostengono una grande parte del PIL della regione, sono costrette a movimentare le merci attraverso porti di altre regioni, ad esempio quelli campani. Sono quindi necessari interventi di **potenziamento ed efficientamento**, oltre che delle reti (stradale e ferroviaria), anche **dei nodi regionali** (porti, aeroporti e poli logistici).
- Il potenziamento dei nodi va accompagnato alla valorizzazione dei **due principali corridoi di collegamento**: quello adriatico (in particolare l'asse Ancona-Pescara-Brindisi) e quello tirrenico (mediante l'asse trasversale Civitavecchia-Avezzano-Pescara), il quale si inserisce sulla corsia che attraversa il Mar Mediterraneo partendo dalla Spagna, attraversando poi il porto di Civitavecchia e l'Abruzzo e proseguendo fino ai Balcani.
- Le **aree interne** della regione necessitano di collegamenti rapidi ed efficienti verso le zone già maggiormente servite sulla costa.
- **Il monitoraggio delle opere** deve essere effettuato in maniera costante in modo da consentire una **manutenzione** ordinaria e straordinaria delle risorse in essere, da effettuare in maniera **programmata, innovativa e coordinata**, in modo da incidere il meno possibile sulla normale circolazione. È importante sottolineare che un appropriato sistema di gestione della manutenzione è necessario anche con riferimento alle reti stradali locali.

Sostenibilità e digitalizzazione

- È necessario migliorare i servizi di **trasporto pubblico**, sia in ambito urbano che extraurbano, per ridurre l'uso dei mezzi privati e i volumi della congestione. È quindi fondamentale rafforzare **collegamenti strategici** come quello tra L'Aquila e l'aeroporto di Pescara.
- In tema di mobilità sostenibile va sottolineato l'investimento nella **ciclovia Adriatica**, che coinvolge le regioni Abruzzo, Molise, Marche, Emilia-Romagna e Veneto; il progetto, a cui sono stati destinati 74 milioni di euro, ricade all'interno del piano di realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche (contenuto nel PNRR).
- La transizione verso una mobilità sostenibile passa anche dal rinnovo del parco veicolare, con il passaggio da motori endotermici a motori elettrici, e dalla diffusione capillare di punti di ricarica, anche ad induzione, per veicoli a batteria e ad idrogeno. Si può inoltre favorire il trasporto dell'ultimo miglio con veicoli a basso impatto ambientale.
- **È necessario monitorare** in maniera progressiva lo **stato di avanzamento dei lavori**, per intervenire in maniera tempestiva sulle criticità riscontrate, siano esse finanziarie o tecniche. Inoltre, **è importante snellire le procedure di approvazione dei progetti**, apportando innovazioni organizzative e autorizzative, eliminando le frammentazioni e sovrapposizioni delle responsabilità del sistema pubblico, le possibili controversie e le regole poco chiare per giungere ad una cantierizzazione rapida delle opere.
- Occorre, infine, **aumentare la capillarità delle infrastrutture digitali** (anche nelle aree rurali, vallive, interne), favorendo la connettività per imprese e cittadini, che si traduce in nuovi servizi e maggiore attrattività dei territori.



Infrastrutturazione BUL e 5G

«Verso la Gigabit Society»

La Strategia italiana per la Banda Ultralarga - «Verso la Gigabit Society» che si pone in continuità con la Strategia varata dal Governo nel 2015, definisce le azioni necessarie al raggiungimento degli obiettivi di trasformazione digitale indicati dalla Commissione europea nel 2016 e nel 2021 - rispettivamente con la Comunicazione sulla Connettività per un mercato unico digitale europeo (cd. «Gigabit Society») e la Comunicazione sul decennio digitale (cd. «Digital compass») con la quale ha presentato la visione, gli obiettivi e le modalità per conseguire la trasformazione digitale dell'Europa entro il 2030.

Tali obiettivi europei di trasformazione digitale si sviluppano intorno a 4 punti cardinali: (1) le competenze digitali; (2) la digitalizzazione dei servizi pubblici; (3) la trasformazione digitale delle imprese; (4) la realizzazione di infrastrutture digitali sicure e sostenibili.

Per quanto riguarda queste ultime, uno degli obiettivi fissati dalla Commissione europea è permettere entro il 2030 che tutte le famiglie dell'UE possano beneficiare di una connettività Gigabit e che tutte le zone abitate siano coperte dalle reti 5G.

La Strategia, oltre ad avere come obiettivo il completamento del Piano di copertura delle aree bianche e delle misure a sostegno della domanda già avviate (c.d. voucher), prevede cinque ulteriori Piani di intervento pubblico per coprire le aree geografiche in cui l'offerta di infrastrutture e servizi digitali ad altissima velocità da parte degli operatori di mercato è assente o insufficiente, e si prevede lo sarà anche nei prossimi anni, utilizzando le parte delle risorse destinate alla transizione digitale nel **Piano nazionale di ripresa e resilienza** italiano (PNRR).

L'obiettivo concreto della Strategia, così come indicato nel PNRR, è di portare la connettività a 1 Gbit/s su tutto il territorio nazionale entro il 2026, in anticipo rispetto agli obiettivi europei fissati al 2030.

L'investimento sarà accompagnato da un percorso di semplificazione dei processi autorizzativi per velocizzare la diffusione delle infrastrutture sul territorio e da aggiornamenti della normativa che riconoscano le infrastrutture ad altissima velocità fisse e mobili come strategiche.

«Verso la Gigabit Society»

La Strategia definita dal Governo nel documento *Strategia italiana per la Banda Ultralarga - «Verso la Gigabit Society»* approvato il 25 maggio 2021 (Ministeri di riferimento: Ministero per l'Innovazione Tecnologica e la Transizione Digitale e Ministero dello Sviluppo Economico), si compone di sette interventi, due in corso e previsti dalla Strategia del 2015 (Piano aree bianche e Piano voucher) e cinque Piani approvati dal Consiglio dei Ministri il 29 aprile 2021 nel PNRR.

Piano	AREE DI INTERVENTO	Fondi PNRR (Mio €)
Italia 1 Giga	<i>Aree nere e grigie NGA</i>	3.863,5
Italia 5G	<i>Corridoi 5G 5G-ready strade extra urbane Aree No 5G/4G</i>	2.020,0
Scuole connesse		261,0
Sanità connessa		501,5
Isole minori	<i>Aree bianche NGA</i>	60,5
TOTALE		6.706,5

Strategia italiana per la Banda Ultralarga: Abruzzo

Intervento	Stato intervento	Chiusura fase in corso	Chiusura intervento	Investimento previsto (Mio €)	Note	
Piano di cablaggio delle aree bianche	In corso di realizzazione	Vedi "chiusura intervento"	31.12.2022	≈ 70,573 *	UI "vendibili": 107.725 (31.03.2022)	UI previste: 219.199
	In corso erogazione voucher	Vedi "chiusura intervento"	15.12.2022 (o esaurimento risorse)	≈ 28,026	Attivato: 909.937 € (20.05.2022: ore 18:15)	Prenotato: 1.813.800 € (20.05.2022: ore 18:15)
Piano voucher alle imprese	Valutazione offerte (31.03.2022 - scaduti i termini presentazione offerte)	30.06.2022	30.06.2026	≈ 305,867 ** (base gara)	-	N° civici previsti 609.520 **
Italia 1 Giga	Valutazione offerte (09.05.2022 - scaduti i termini presentazione offerte)	30.06.2022	30.06.2026	≈ 176,163 *** (base gara)	N° min. siti da rilegare: 1.867 ***	N° siti facoltativi: 207 ***
Italia 5 G	Termini presentazione offerte scaduti: 09.05.2022 <i>NESSUNA OFFERTA RICEVUTA</i>	30.06.2022	30.06.2026	≈ 87,683 *** (base gara)	N° min aree da coprire: 198 ***	-
Scuole connesse	Valutazione offerte (11.04.2022 - scaduti i termini presentazione offerte)	30.06.2022	30.06.2026	≈ 23,216 **** (base gara)	-	Sedi previste: 1.217 ****
Sanità connessa	Valutazione offerte (11.04.2022 - scaduti i termini presentazione offerte)	30.06.2022	30.06.2026	≈ 44,387 **** (base gara)	-	Sedi previste: 1.164 ****

UI: unità immobiliari

* Complessivo tra Abruzzo e Molise

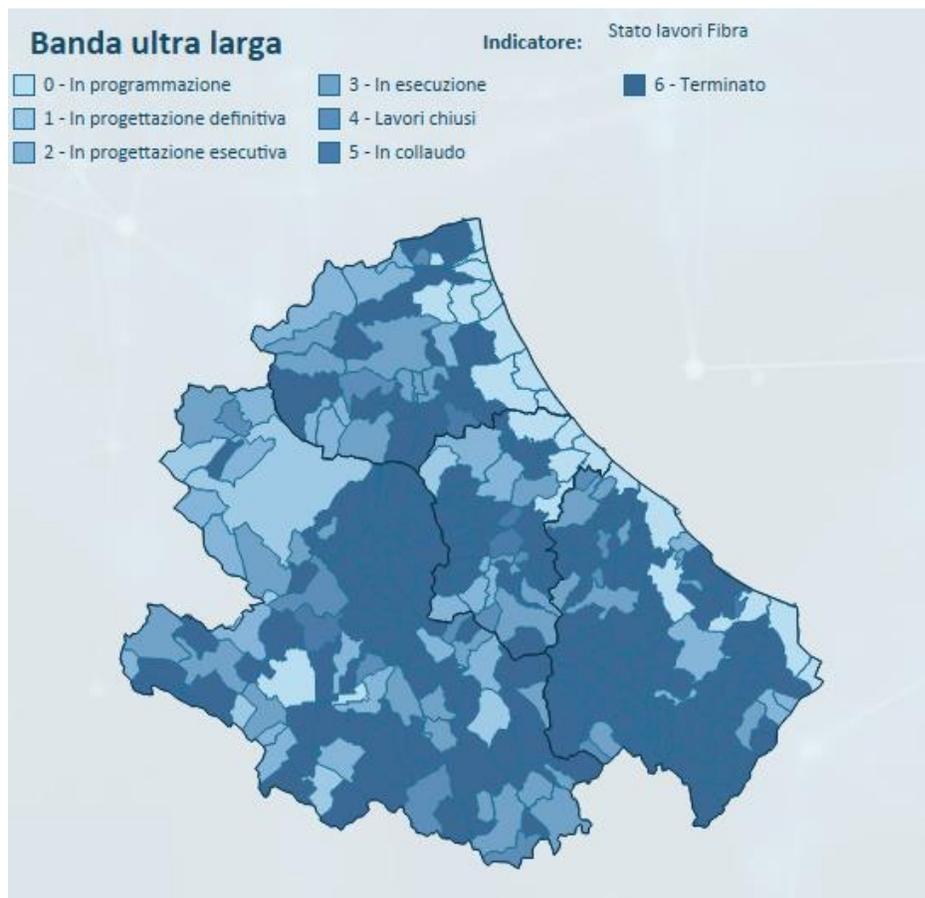
*** Complessivo tra Abruzzo, Basilicata, Campania, Molise e Puglia

** Complessivo tra Abruzzo, Marche, Molise e Umbria

**** Complessivo tra Abruzzo, Basilicata, Molise e Puglia

Piano di cablaggio delle aree bianche

Stato dei lavori (aggiornamento 30.06.2022)



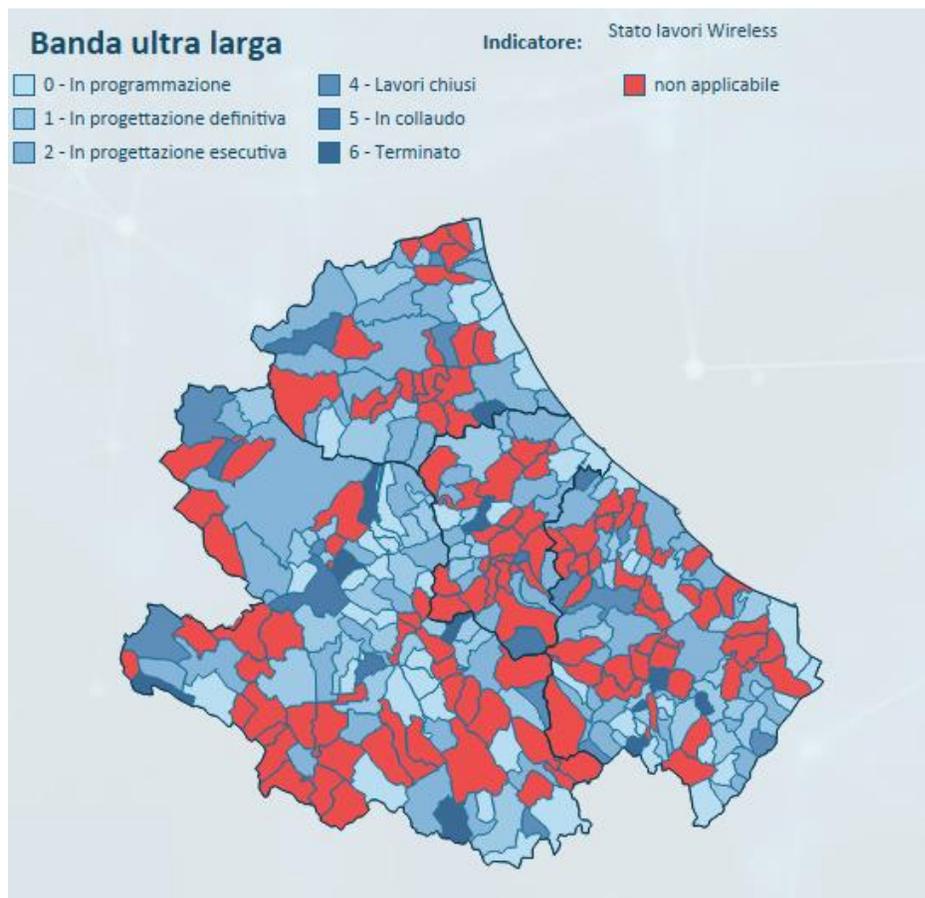
Stato lavori della rete **BUL in fibra** degli interventi previsti dal Mise (Progetto BUL aree bianche) a livello di comune nel territorio abruzzese.

PROVINCIA	STATO							N° comuni TOTALE
	0	1	2	3	4	5	6	
Chieti	6		8	10	3		77	104
L'Aquila	2	5	18	18	2	2	61	108
Pescara	5	1	7	5		2	26	46
Teramo	11		7	7	1	1	20	47
Abruzzo	24	6	40	40	6	5	184	305

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Mise/Infratel (<https://bandaultralarga.italia.it>)

Piano di cablaggio delle aree bianche

Stato dei lavori (aggiornamento 30.06.2022)

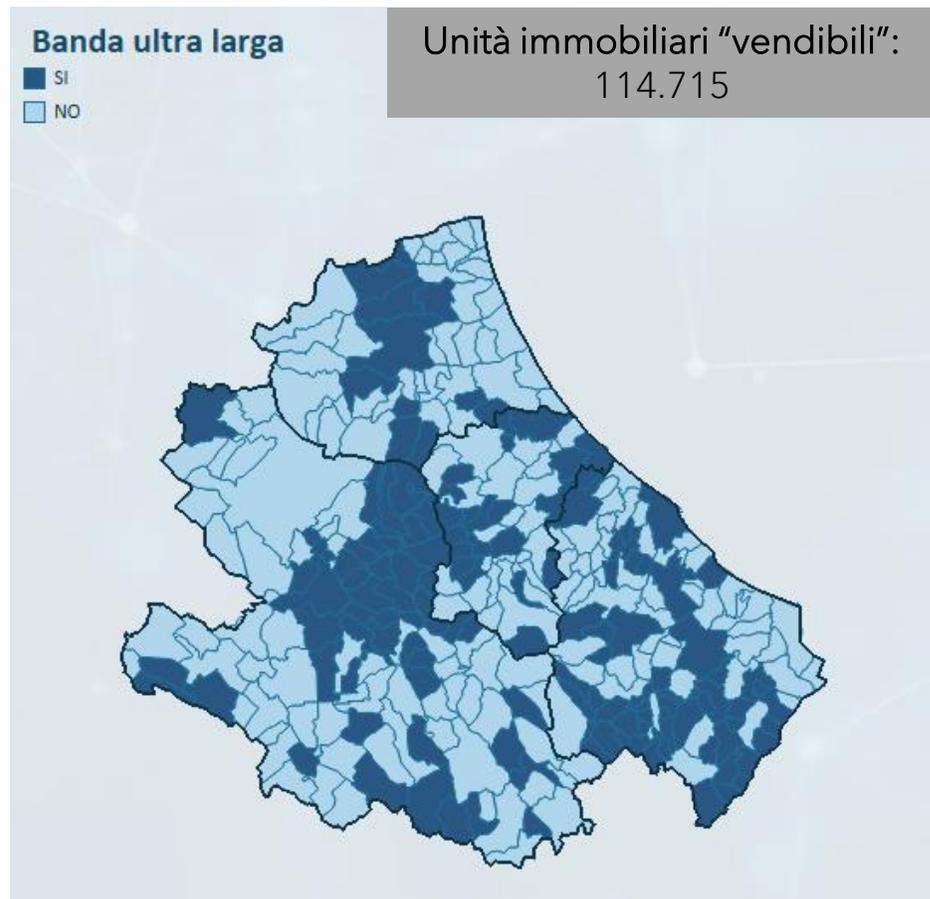


Stato lavori della rete **BUL radio (FWA)** degli interventi previsti dal Mise (Progetto BUL aree bianche) a livello di comune nel territorio abruzzese.

PROVINCIA	STATO								N° comuni	TOTALE
	0	1	2	3	4	5	6	n/a		
Chieti	13	22	22		5	1	4	37	104	
L'Aquila	20	20	17		9		4	38	108	
Pescara	4	7	12		1	1	1	20	46	
Teramo	6	4	16		2		1	18	47	
Abruzzo	43	53	67		17	2	10	113	305	

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Mise/Infratel (<https://bandaultralarga.italia.it>)

Piano di cablaggio delle aree bianche Comuni con UI in commercializzazione (30.06.2022)



Province	Unità Immobiliari "vendibili"
Chieti	43.280
Pescara	44.142
L'Aquila	12.278
Teramo	15.015

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Mise/Infratel (<https://bandaultralarga.italia.it>)

Voucher alle imprese e ai professionisti

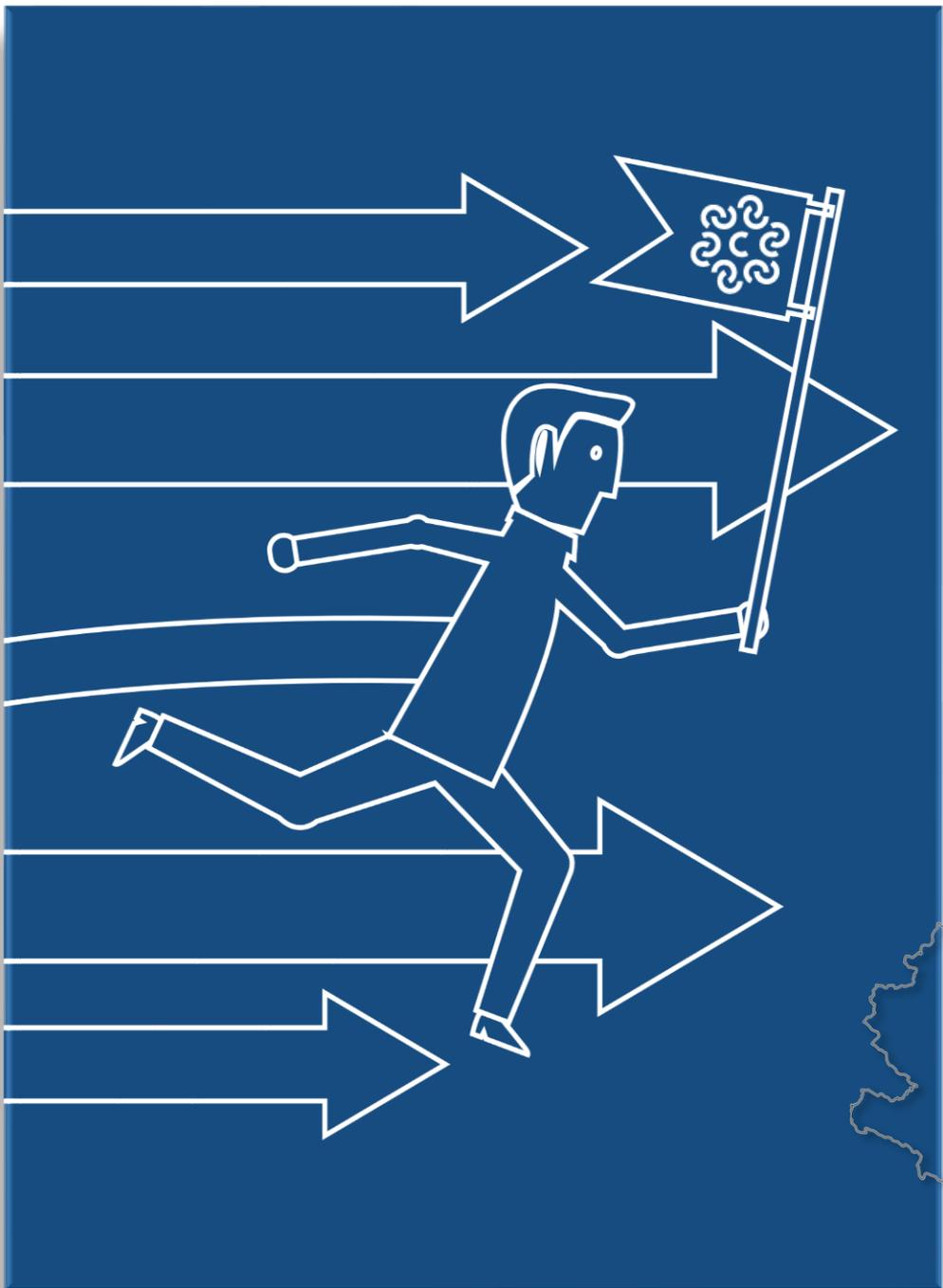
Dashboard voucher imprese (20 maggio 2022 ore 18:15)

Tipologia		Valore voucher (€)		Durata del voucher	Parametri nuovo contratto		Ripartizione risorse
		Contributo connettività	Contributo per eventuali costi di rilegamento		Velocità massima in download (V)	Banda Minima Garantita (BMG)	
Voucher A	Voucher A1	300 €	Non previsto	18 mesi	30 Mbits ≤ V < 300 Mbit/s	NO BMG	20%
	Voucher A2	300 €	fino a 500 € (solo se V=1 Gbit/s)	18 mesi	30 Mbits ≤ V ≤ 1 Gbit/s	NO BMG	5%
Voucher B		500 €	fino a 500 € (solo se V=1 Gbit/s)	18 mesi	30 Mbits ≤ V ≤ 1 Gbit/s	BMG ≥ 30 Mbit/s	50%
Voucher C		2.000 €	fino a 500 €	24 mesi	V > 1 Gbit/s	BMG ≥ 100 Mbit/s	25%



Regione	Tipologia Voucher			
Area	Prenotato (€)	Attivato (€)	Rimanente (€)	
Abruzzo	1.813.800	909.937	25.301.945	90,28%
Basilicata	296.400	218.000	21.752.308	97,69%
Calabria	722.300	850.636	41.452.932	96,34%
Campania	2.536.932	2.745.839	101.468.242	95,05%
Emilia-Romagna	401.780	38.700	13.012.064	96,73%

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Mise/Infratel (<https://bandaultralarga.italia.it>)



Conclusioni



Attraverso la redazione del presente documento è stato possibile rilevare quali siano le principali opere di cui il sistema economico abruzzese necessita per poter essere supportato nella sua crescita.

L'Abruzzo si distingue per un **sistema produttivo industriale molto competitivo** il quale però soffre da ormai troppo tempo di un **deficit infrastrutturale** che ne limita le potenzialità e rischia di allontanare potenziali nuovi investimenti.

È stato possibile individuare alcuni interventi prioritari per le imprese, come:

- la realizzazione di una nuova infrastruttura stradale nella **Valle del Trigno** e il potenziamento della Fondo Valle Sangro;
- il potenziamento delle **infrastrutture portuali** e delle relative infrastrutture di accesso in modo da semplificare il trasporto delle merci.

Allo stesso tempo, il territorio soffre di **collegamenti poco efficaci**, che rendono complessi gli spostamenti delle persone e delle merci sia tra aree interne e costa sia con le regioni confinanti.

A questo proposito, sono stati individuati diversi interventi di potenziamento della rete ferroviaria e della rete stradale regionale:

- potenziamento infrastrutturale e raddoppio delle linee ferroviarie Pescara-Roma e Pescara-Bari;
- potenziamento dei collegamenti ferroviari da/per L'Aquila;
- adeguamento delle autostrade A24 e A25;
- completamento della strada statale stradale Teramo-mare.

Il territorio abruzzese necessita quindi di interventi mirati che possano semplificare da un lato le operazioni delle imprese e dall'altro la vita dei privati.

È quindi fondamentale:

- Avviare un'**attività di comunicazione** verso il territorio, al fine di favorire gli investimenti per nuove infrastrutture necessarie per il territorio;
- **Monitorare** lo sviluppo degli interventi infrastrutturali già previsti;
- Provvedere urgentemente alla **manutenzione** ed ottimizzazione delle reti locali;
- Potenziare i **nodi logistici regionali** e migliorare **l'accessibilità di porti e aeroporti**;
- Investire nelle **infrastrutture digitali**, sia in quanto strumento indispensabile per le aziende sia come freno ai fenomeni di spopolamento delle aree interne;
- **Favorire gli spostamenti turistici sul territorio**, possibilmente, anche attraverso l'utilizzo modalità di trasporto alternative al veicolo privato.

Report realizzato dalle CCIAA di
Chieti Pescara e del Gran Sasso d'Italia
con il supporto tecnico scientifico di



UNIONTRASPORTI

