



**Focus
ABRUZZO**

Analisi e mappatura del tessuto economico e delle infrastrutture strategiche per la ripresa economica

**Programma Infrastrutture
Fondo di perequazione 2019-2020**



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

PREMESSA

L'obiettivo del presente slide report è fornire alcuni primi elementi utili ad identificare, in chiave strategica, le **priorità di sviluppo infrastrutturale dell'Abruzzo** al fine di migliorare i livelli di mobilità e di trasporto delle imprese. Difatti, la dotazione di infrastrutture di trasporto rappresenta per il sistema produttivo un aspetto fondamentale per il rafforzamento e lo sviluppo del tessuto imprenditoriale, in quanto è in grado di agevolare l'attività delle aziende già presenti in un'area e, allo stesso tempo, incide sulle scelte di insediamento di nuove attività produttive nonché sulle necessità logistiche delle imprese.

La prima parte del report è dedicata all'**inquadramento del tessuto economico e delle principali filiere produttive**. In particolare, dopo una sintetica descrizione delle dimensioni socio-demografiche ed economiche della regione, si entra nel dettaglio dell'analisi con l'individuazione dei settori produttivi e dei distretti economici presenti sul territorio.

La seconda parte descrive lo **«stato dell'arte» delle infrastrutture di trasporto e mobilità** dell'Abruzzo anche mediante un **indice sintetico di valutazione** per ciascuna tipologia di infrastruttura di trasporto (strade, ferrovie, porti, aeroporti, nodi logistici), che quota la performance infrastrutturale delle singole province, per poi proseguire con l'analisi del **contesto europeo e dei piani di sviluppo sovranazionali dei Corridoi TEN-T**.

La disamina degli interventi infrastrutturali presenti a livello regionale, oggetto della terza parte, comprende l'**analisi dei documenti programmatici** quali gli allegati al *Documento di Economia e Finanza 2015, 2017 e 2019*, l'Allegato infrastrutture al Programma Nazionale di Riforma (*Italia Veloce 2020*), lo schema di *DPCM di individuazione degli interventi infrastrutturali da sottoporre a commissariamento*, gli ultimi *Contratti di programma tra ANAS e RFI* ed il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (attuale MIMS), il *Piano Commerciale* edizioni febbraio 2021 e quello edizione speciale PNRR di agosto 2021 di RFI, nonché, per ultimi, il *PNRR* e le schede di lettura aggiornate a luglio 2021, ed il DM 330 del 1° settembre 2021 relativo agli interventi in ambito portuale che individuano le infrastrutture prioritarie per il territorio e le risorse a disposizione.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Mappatura del tessuto economico e delle principali filieri produttive

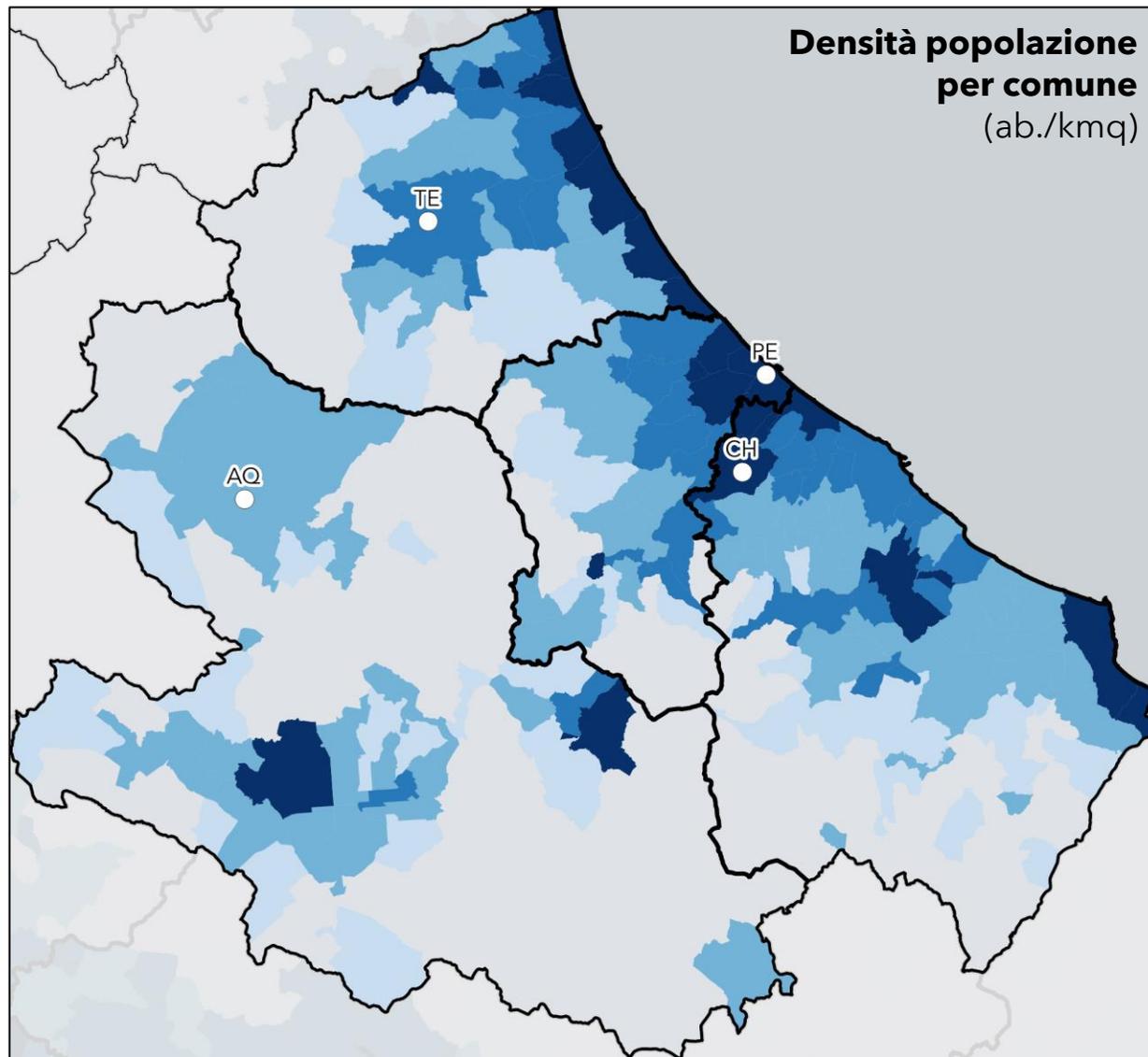


UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

INQUADRAMENTO DEMOGRAFICO



La regione Abruzzo si estende per 10.831 kmq e conta circa 1,3 milioni di abitanti (6% della macro area del Sud e Isole).

Il territorio è suddiviso in 305 comuni distribuiti in 4 province. Quasi il 30% della popolazione si concentra nella provincia di Chieti.

Provincia	Popolazione 2020	% pop. Abruzzo	Numero comuni	Densità pop. ab./kmq
CHIETI	376.397	29,3%	104	144,8
L'AQUILA	292.356	22,7%	108	57,9
PESCARA	314.689	24,5%	46	255,8
TERAMO	301.814	23,5%	47	154,4
ABRUZZO	1.285.256	100%	305	118,7
SUD E ISOLE	20.052.901	-	2.550	162,1

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat al 01/01/2021
(stima popolazione al 17/05/21)

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

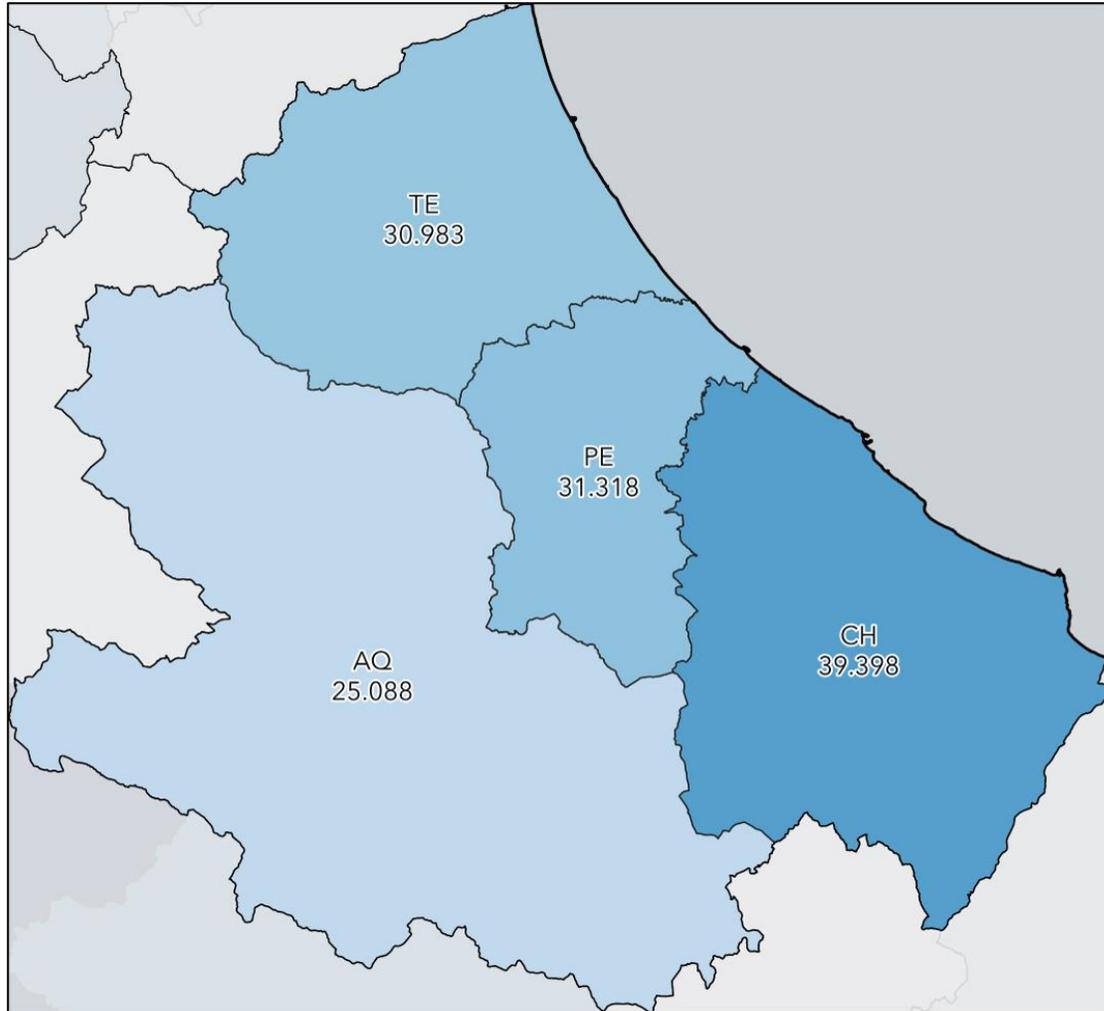
L'Abruzzo è una delle principali regioni manifatturiere d'Europa. Nel 2019 il suo sistema produttivo ha realizzato un prodotto interno lordo di oltre 30 miliardi di euro e si colloca settimo in Italia per specializzazione industriale e per incidenza delle esportazioni sul PIL.

Variabile	Anno	Valore assoluto	Var. % anno precedente
PIL (M€)	2019	32.898	0,40%
Quota su PIL Italia	2019	1,8%	-
PIL pro capite (€)	2019	25.125	0,77%
Imprese attive	2020	126.787	0,26%
Imprese artigiane	2020	29.011	-0,95%
Iscriette	2020	6.939	4,67%
Cessate	2020	6.606	4,44%
Export (M€)	2020	8.117	-6,20%
% export su PIL	-	24,8%	-

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, Movimprese, 2020

L'Abruzzo ha il primato nella filiera dell'**elettronica** che ha una forte centralità nella provincia dell'Aquila che si candida a diventare polo nazionale e internazionale d'innovazione e ricerca sulle nuove tecnologie, a partire dalla sperimentazione del 5G e dei progetti incentrati sui principi di Smart City. La regione è tra le più specializzate d'Italia nell'**automotive**, con imprese globalizzate operanti nella produzione di veicoli, nella componentistica e nell'engineering con oltre 30.000 addetti e una forte concentrazione nella Val di Sangro in provincia di Chieti. Settore di rilievo è quello **farmaceutico** con colossi nazionali e internazionali dell'imprenditoria di settore, università e centri di ricerca. Nella provincia di Pescara si concentra una **filiera tra le più competitive del mondo**: quella dei prodotti igienici in carta e ovatta, **l'industria del pannolino**. In Abruzzo si trova **una delle capitali mondiali della pasta a Fara San Martino**. Il settore tessile-abbigliamento produce beni per i principali marchi internazionali dell'abbigliamento.

LE IMPRESE ATTIVE



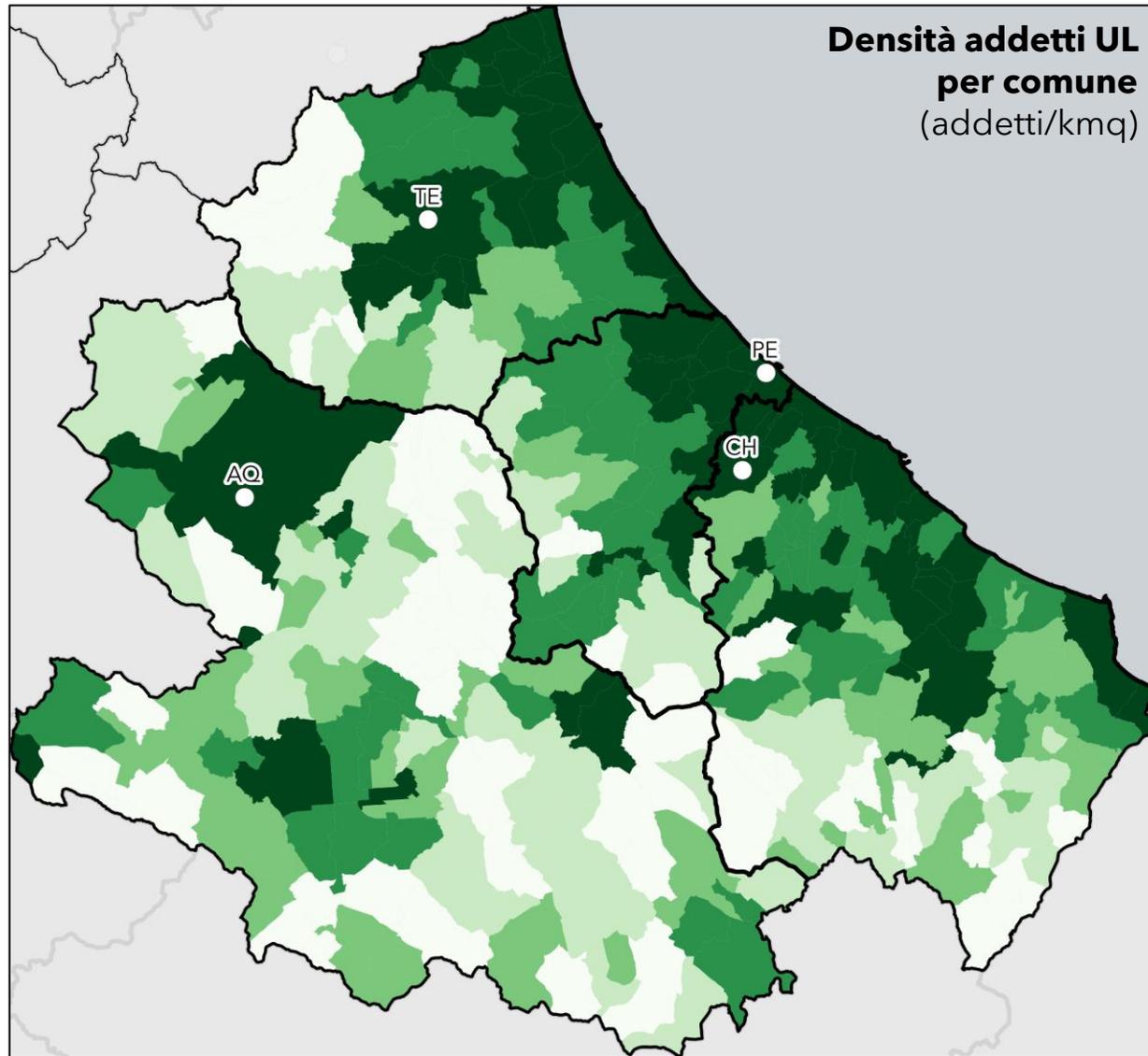
In Abruzzo è localizzato il 7,3% delle imprese attive del Sud e Isole. L'incidenza delle imprese artigiane sul totale regionale è circa il 23%. La distribuzione dimensionale delle imprese registra in Abruzzo una più marcata presenza delle micro e piccole imprese.

Provincia	Imprese attive	Imprese artigiane	Imprese/100 ab.	Imprese/kmq
L'AQUILA	25.088	6.547	8,6	5,0
TERAMO	30.983	7.519	10,3	15,9
PESCARA	31.318	6.836	10,0	25,5
CHIETI	39.398	8.109	10,5	15,2
ABRUZZO	126.787	29.011	9,9	11,7
SUD E ISOLE	1.716.294	318.457	8,6	13,9

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Movimprese, 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

ADDETTI E UNITÀ LOCALI



La regione Abruzzo conta oltre 155 mila Unità Locali e circa 390 mila addetti (8,4% del Sud e Isole). Quasi il 31% delle Unità Locali si concentra nella provincia di Chieti.

A livello dimensionale, il 91% delle Unità Locali sono micro (0-9 addetti) e il 6% piccole (10-49 addetti).

Provincia	UL IV° 2020	% UL Abruzzo	Addetti UL	Addetti UL/kmq
CHIETI	47.491	30,6%	123.733	47,6
L'AQUILA	31.760	20,5%	76.531	15,2
PESCARA	38.139	24,6%	89.705	72,9
TERAMO	37.835	24,4%	99.604	51,0
ABRUZZO	155.225	100,0%	389.573	36,0
SUD E ISOLE	2.069.541	-	4.626.929	37,4

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

IL COMMERCIO ESTERO

Il 2020 è segnato inevitabilmente dalla pandemia, si chiude con un -6,5% per l'export dei distretti industriali abruzzesi, l'andamento è in linea con quanto registrato per l'export regionale (-6,2%), fortemente legato all'evoluzione sui mercati esteri del **settore automotive**, che rappresenta oltre il 50% in termini di valori esportati ed è tra i più colpiti dalla crisi. Il distretto della Pasta di Fara, unico in regione, chiude il 2020 con bilancio positivo realizzando un +13,3%. Le vendite all'estero della **pasta e dei prodotti da forno** delle aziende distrettuali abruzzesi hanno quasi raggiunto la cifra record di 165 milioni di euro, in crescita di oltre 19 milioni rispetto all'anno precedente. Tra i mercati più performanti spiccano Stati Uniti (+33%), Germania (+47%) e Regno Unito (+37%). I **Vini del Montepulciano d'Abruzzo** hanno delle performance molto positive verso Stati Uniti (+8%) e Svizzera (+22%), che non riescono tuttavia a compensare il leggero calo verso la prima destinazione, la Germania (-4%), e quelli più marcati verso Canada (-12%) e Belgio (-20%). Il **settore farmaceutico** rappresenta un fiore all'occhiello industriale della regione, soprattutto grazie ad un'alta propensione alla ricerca, alla produttività e alla competitività: negli ultimi dieci anni il settore è cresciuto in termini di esportazioni del 140%.

Anno	MONDO			Unione europea 28		
	import	export	totale	Import	export	totale
2020	3.863	8.171	12.034	2.775	5.716	8.491
2019	4.174	8.712	12.886	2.982	6.491	9.474
var 20/19	-7,4%	-6,2%	-6,6%	-6,9%	-11,9%	-10,4%

**Per agevolare il confronto tra i risultati degli anni 2019 e 2020 si è scelto di considerare ancora l'area geografica Ue a 28 membri, in ragione anche del regime transitorio ancora in vigore per il Regno Unito fino al 31 dicembre 2020.*

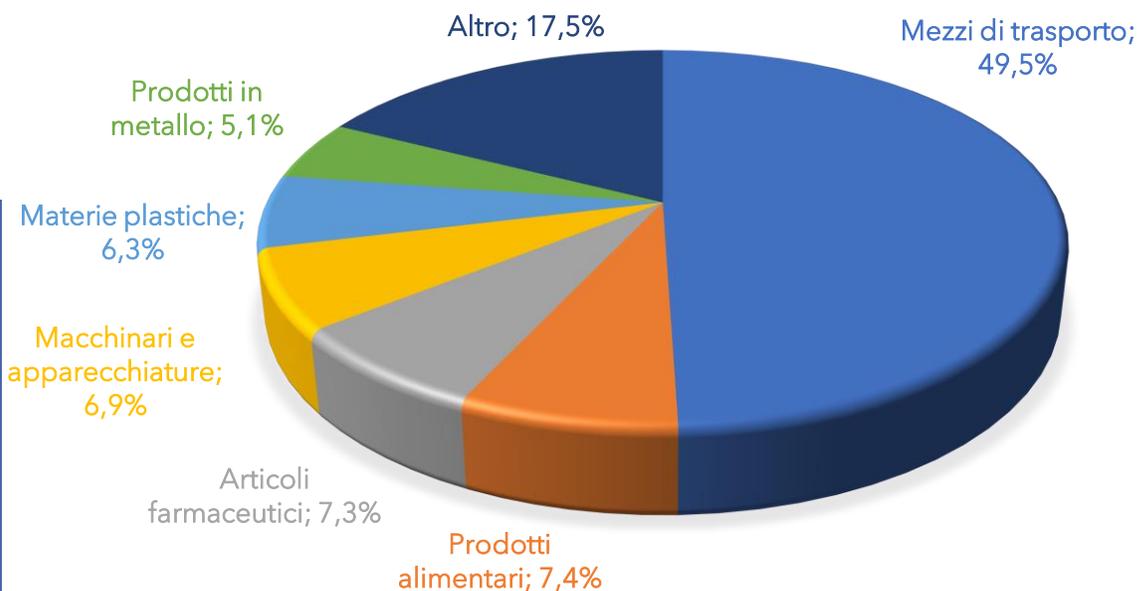
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, valori in milioni di euro

Primo partner commerciale che assorbe un quarto delle esportazioni del **distretto del mobilio** (+42%) sono gli Stati Uniti, mentre i due distretti dell'abbigliamento chiudono il 2020 in forte contrazione sui mercati esteri. Nel complesso le **esportazioni distrettuali abruzzesi** registrano una performance molto positiva nel 2020 nei confronti del principale mercato di destinazione gli Stati Uniti (+23,5%), seguono Germania (+2,6%) e Regno Unito (+4,3%).

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



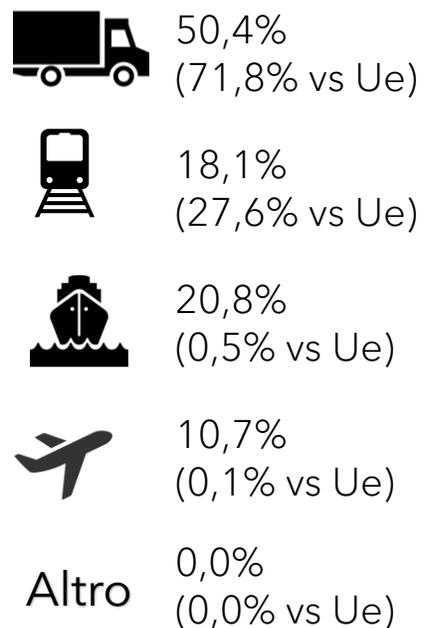
IL COMMERCIO ESTERO: FOCUS SULL'EXPORT



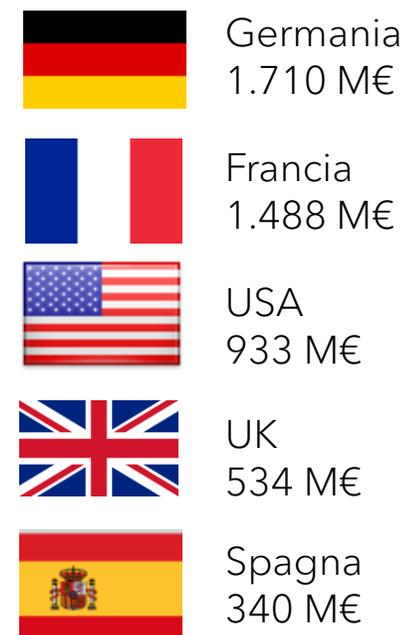
Nel 2020 i **mezzi di trasporto** realizzati nell'area della Val di Sangro hanno pesato per il 49,5% sul valore delle esportazioni abruzzesi. Al secondo posto ci sono i **prodotti alimentari** con il 7,4% che fanno riferimento alle aree del teramano, del chietino e dell'aquilano. Di seguito gli **articoli farmaceutici** con il 7,3% prodotti principalmente nell'aquilano e nel pescarese.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, anno 2020

Modo di trasporto (export)



Destinazioni principali (2020)

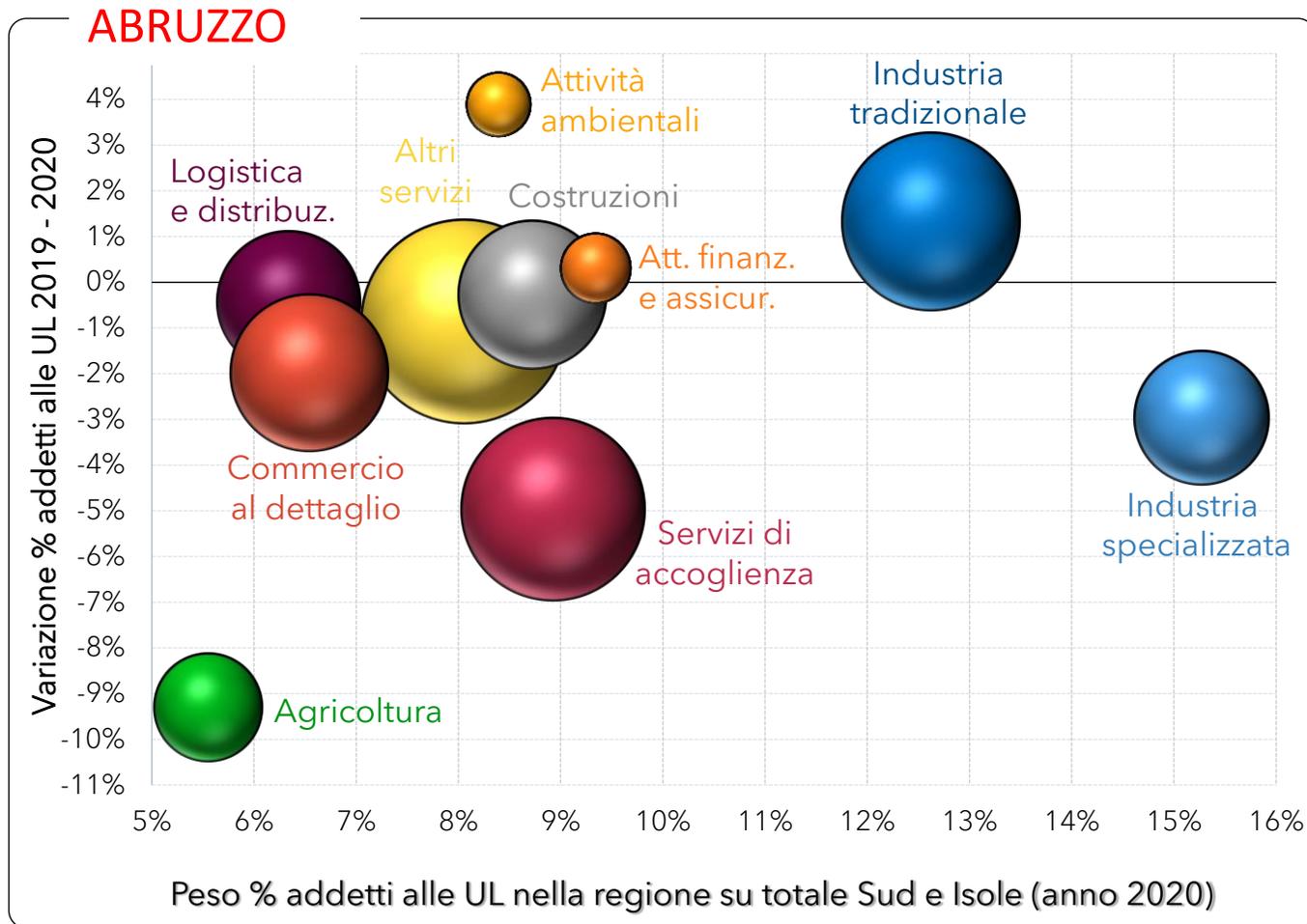


La **modalità stradale** è la prima scelta per le esportazioni nel resto del mondo, con il 50,4% (71,8% in Ue). Seguono il **trasporto marittimo** con il 20,8% e **ferroviario** con il 18,1%, ma con un peso del 27,6% verso l'Ue. Anche l'**aereo** ha una quota significativa con il 10,7%.

Il principale mercato delle esportazioni totali abruzzesi è la Germania (20,9%). Tra le prime 5 destinazioni ci sono anche **Francia** (18,2%), **USA** (11,4%), **UK** (6,5%) e **Spagna** (4,2%).

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

I SETTORI PRODUTTIVI IN ABRUZZO RISPETTO AL SUD E ISOLE



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.

In Abruzzo il settore relativo all'**industria specializzata** (chimica, elettronica, macchine, mezzi di trasporto, ecc.) occupa il **15,3% degli addetti** nelle unità locali dello **stesso settore** presenti **nel Sud e Isole**, seguita dall'**industria tradizionale** (agroalimentare, tessile abbigliamento, arredamento, ecc.) con un peso del **12,6%** nella macroarea.

Nel 2020, quasi tutti i settori hanno subito una flessione del numero di addetti, in particolare: l'agricoltura **-9,3%**, i servizi di accoglienza **-5,0%**, l'industria specializzata **-3,0%** e il commercio al dettaglio **-2,0%**.

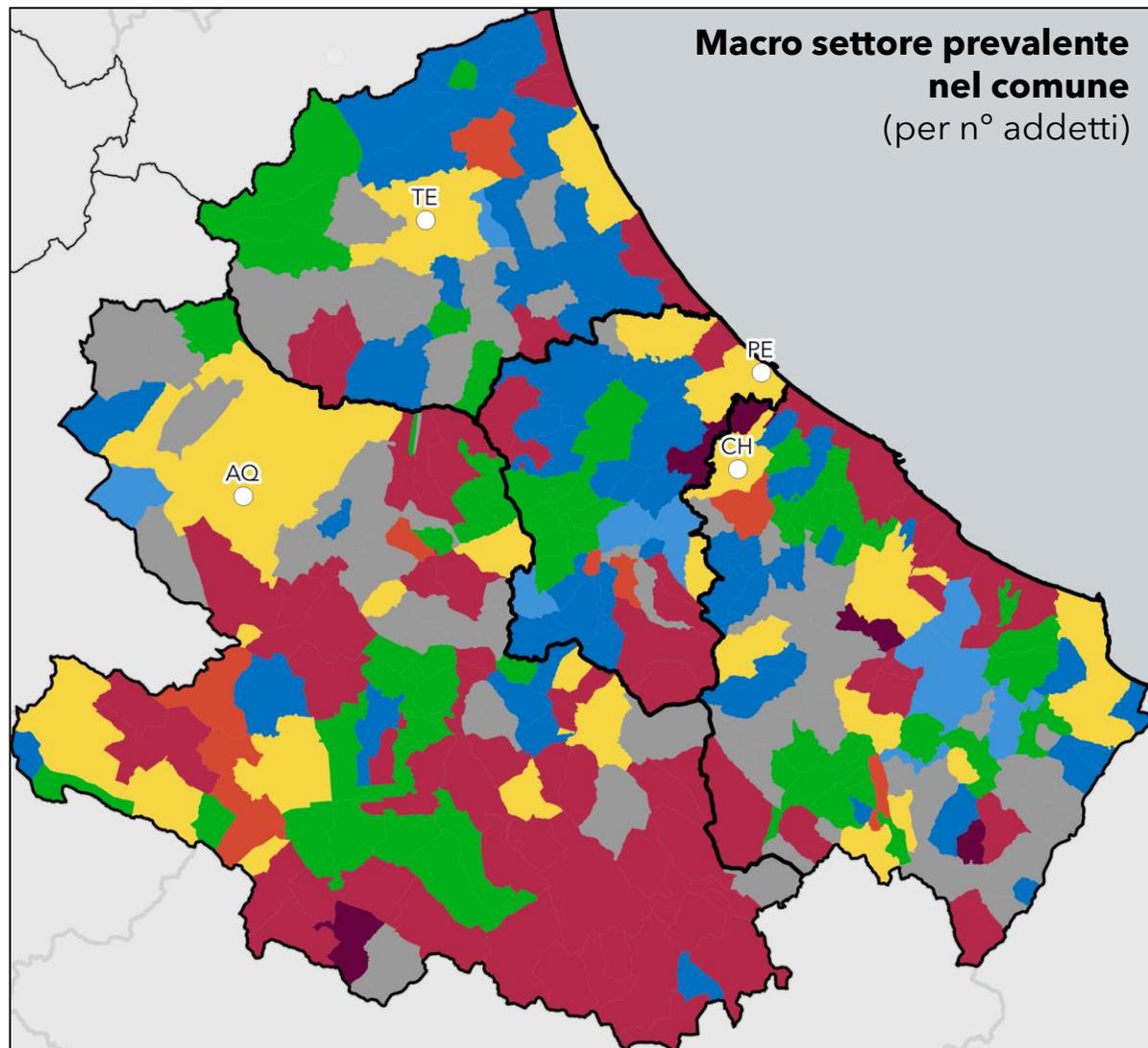
I settori che, invece, sono cresciuti in misura più significativa sono: le attività ambientali **+3,9%** e l'industria tradizionale **+1,3%**.

Il numero di addetti negli altri 4 settori si è mantenuto sostanzialmente stabile, con variazioni tra -0,9% (altri servizi) e +0,3% (attività finanziarie e assicurative).

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

I SETTORI PRODUTTIVI IN ABRUZZO - DISTRIBUZIONE ADDETTI PER PROVINCIA

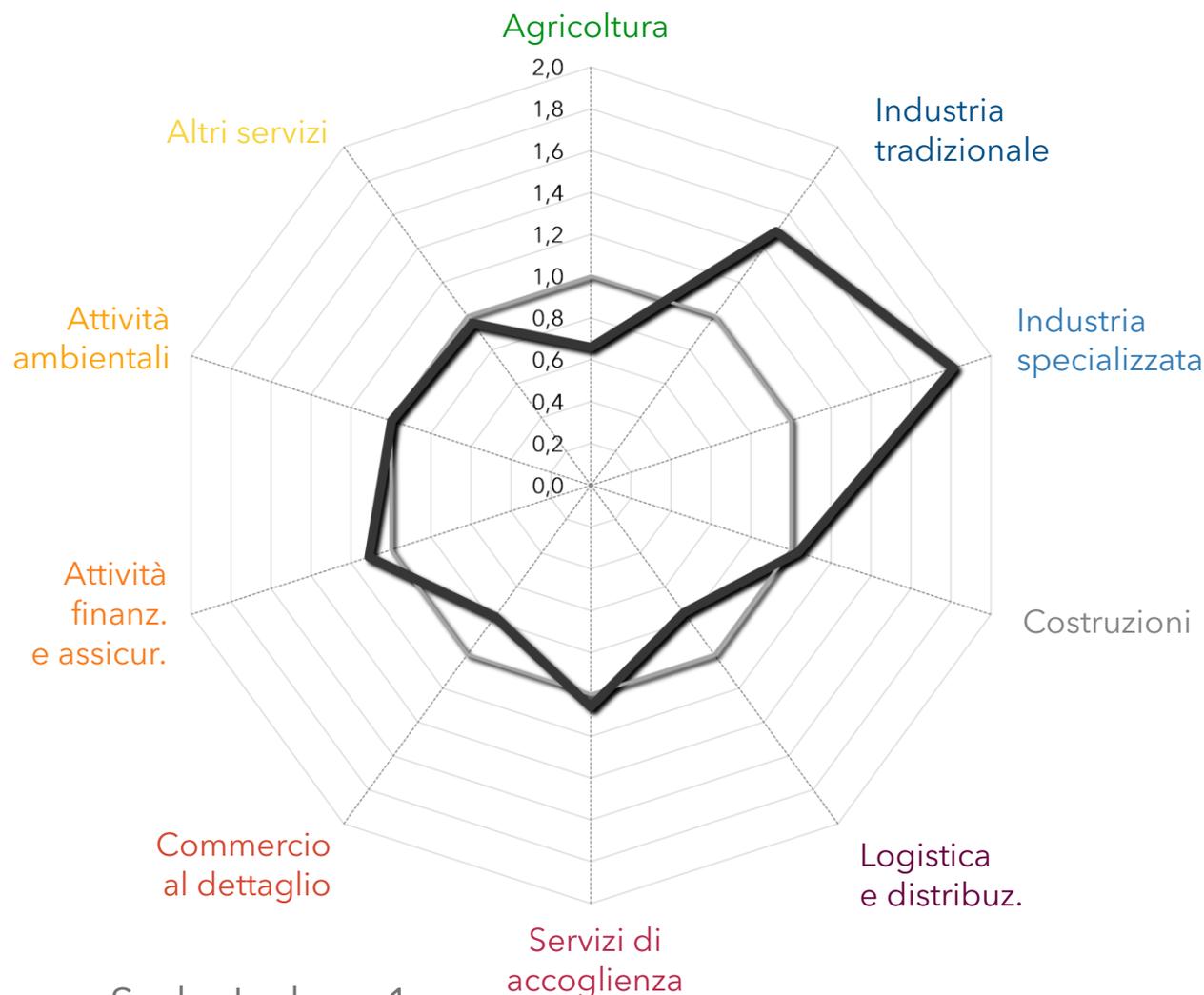


Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

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%

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA DELL'ABRUZZO



Sud e Isole = 1

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

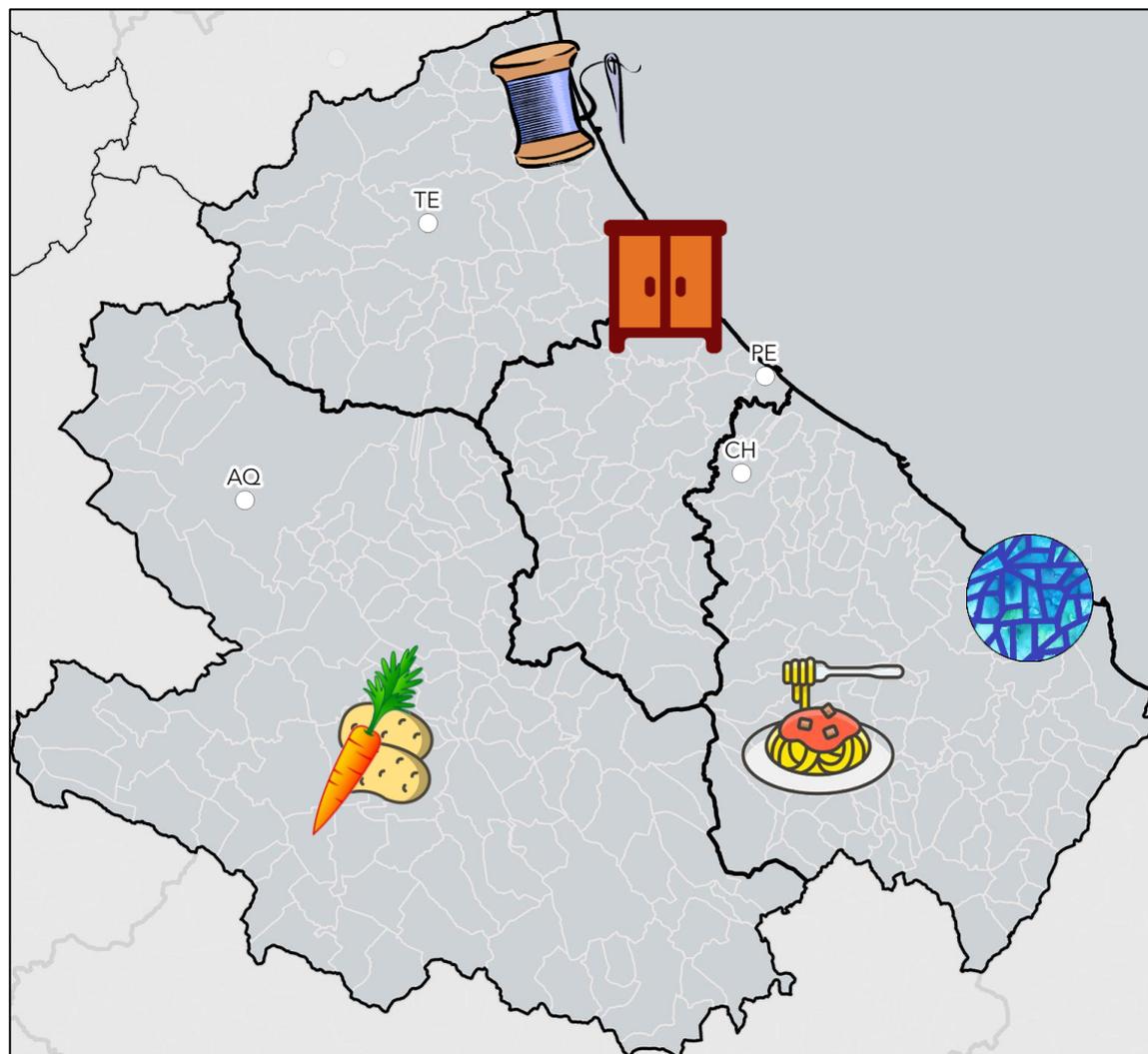
L'**indice di specializzazione** è stato calcolato confrontando le percentuali regionali di addetti nelle singole attività economiche alle percentuali globali nella macroarea del Sud e Isole. Un valore superiore a 1 segnala la presenza di un'attività specifica e la relativa specializzazione del territorio regionale.

L'analisi evidenzia ulteriormente la predominanza, rispetto alla macroarea di riferimento, dell'**industria** sia tradizionale che specializzata (nella regione si contano 5 distretti industriali), mentre risultano meno presenti i settori dell'agricoltura, della logistica e distribuzione e del commercio al dettaglio.

Osservando il peso delle singole province nel tessuto economico-produttivo regionale (cfr. slide precedente) si evince il ruolo più rilevante della provincia di **Chieti**, dove si concentra quasi un terzo degli addetti presenti in regione.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

I DISTRETTI INDUSTRIALI IN ABRUZZO

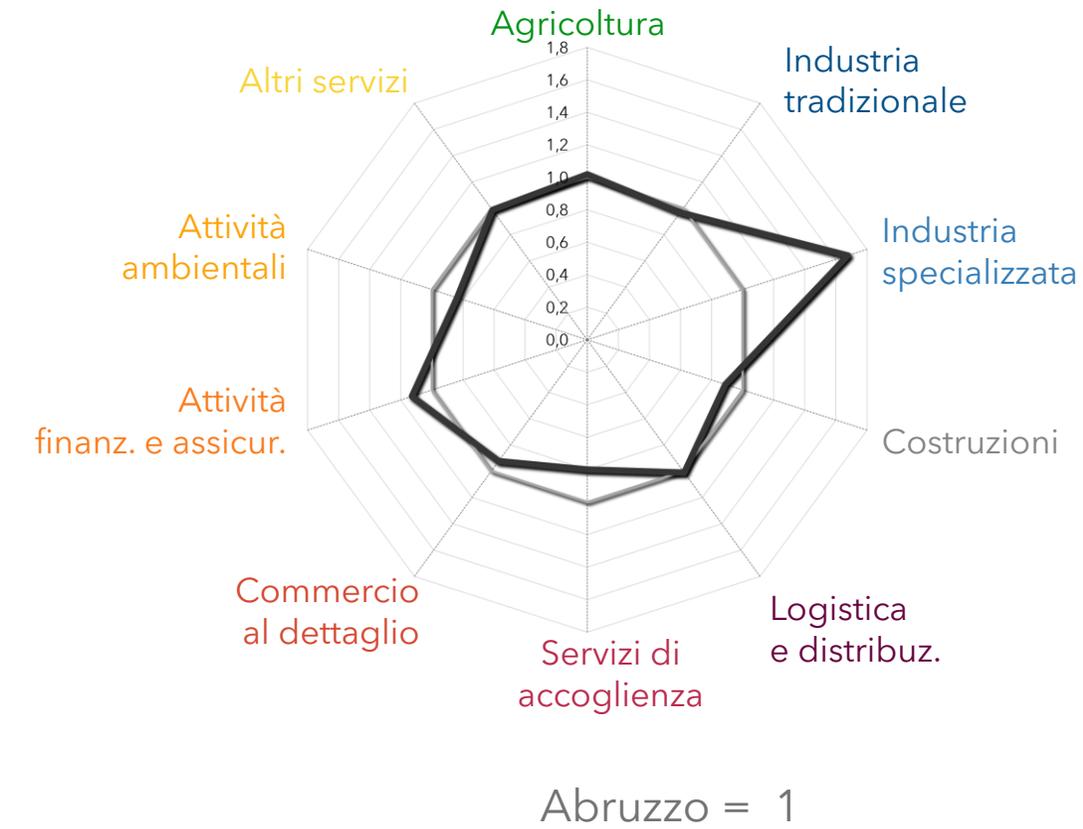
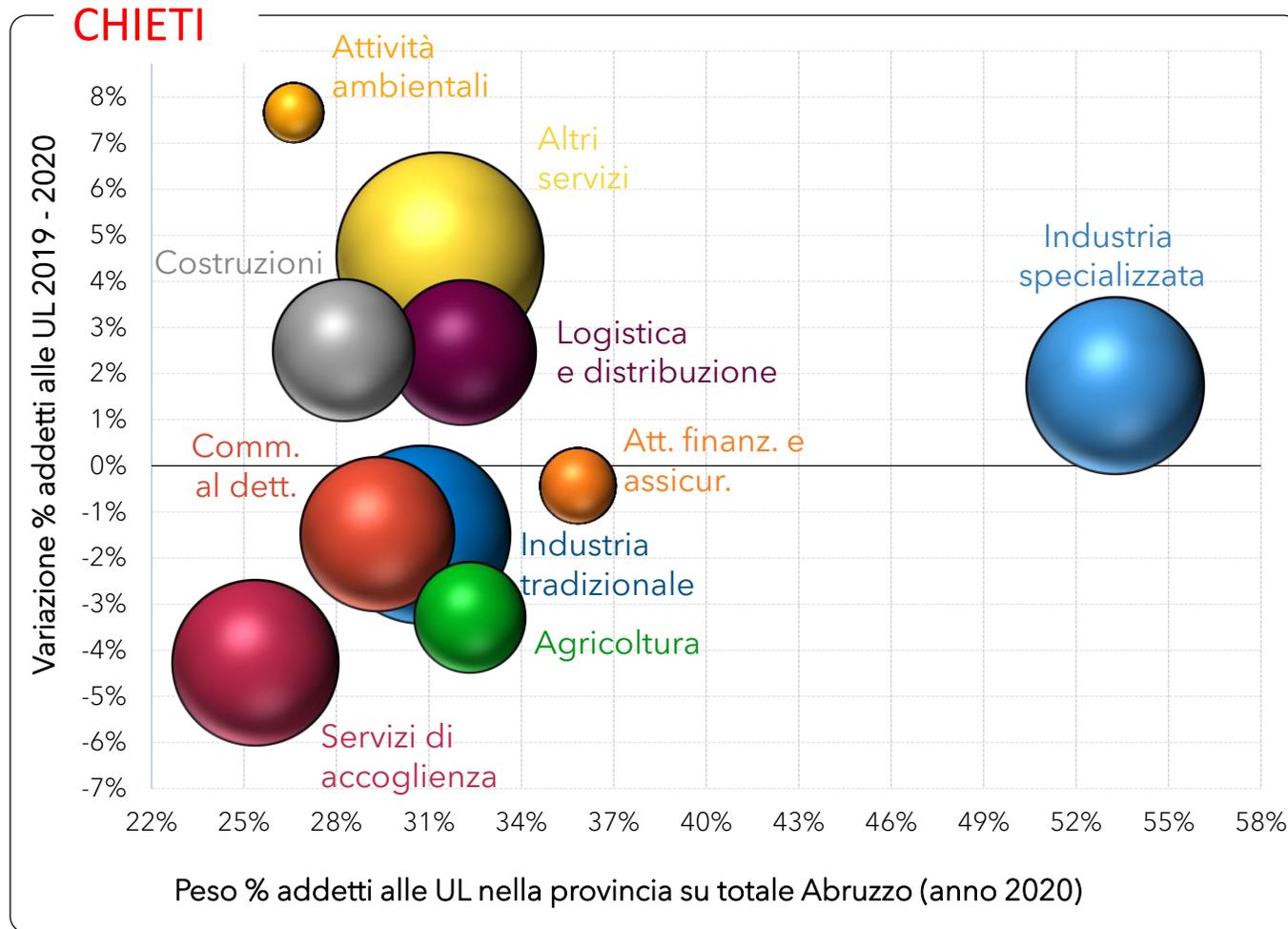


DISTRETTO		PROVINCIA
	Distretto agroalimentare della Marsica	AQ
	Distretto della pasta di Casoli - Fara San Martino	CH
	Distretto del vetro di Vasto - San Salvo - Gissi - Atesa	CH
	Distretto del mobile dell'Abruzzo centro-settentrionale	TE, PE
	Distretto tessile di Vibrata - Tordino Vomano	TE

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Unioncamere Abruzzo - BIRTT Abruzzo e Distretti Blog Network

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE



- ### 2 distretti industriali
- Distretto della pasta di Casoli - Fara San Martino
 - Distretto del vetro di Vasto - San Salvo - Gissi - Atesa

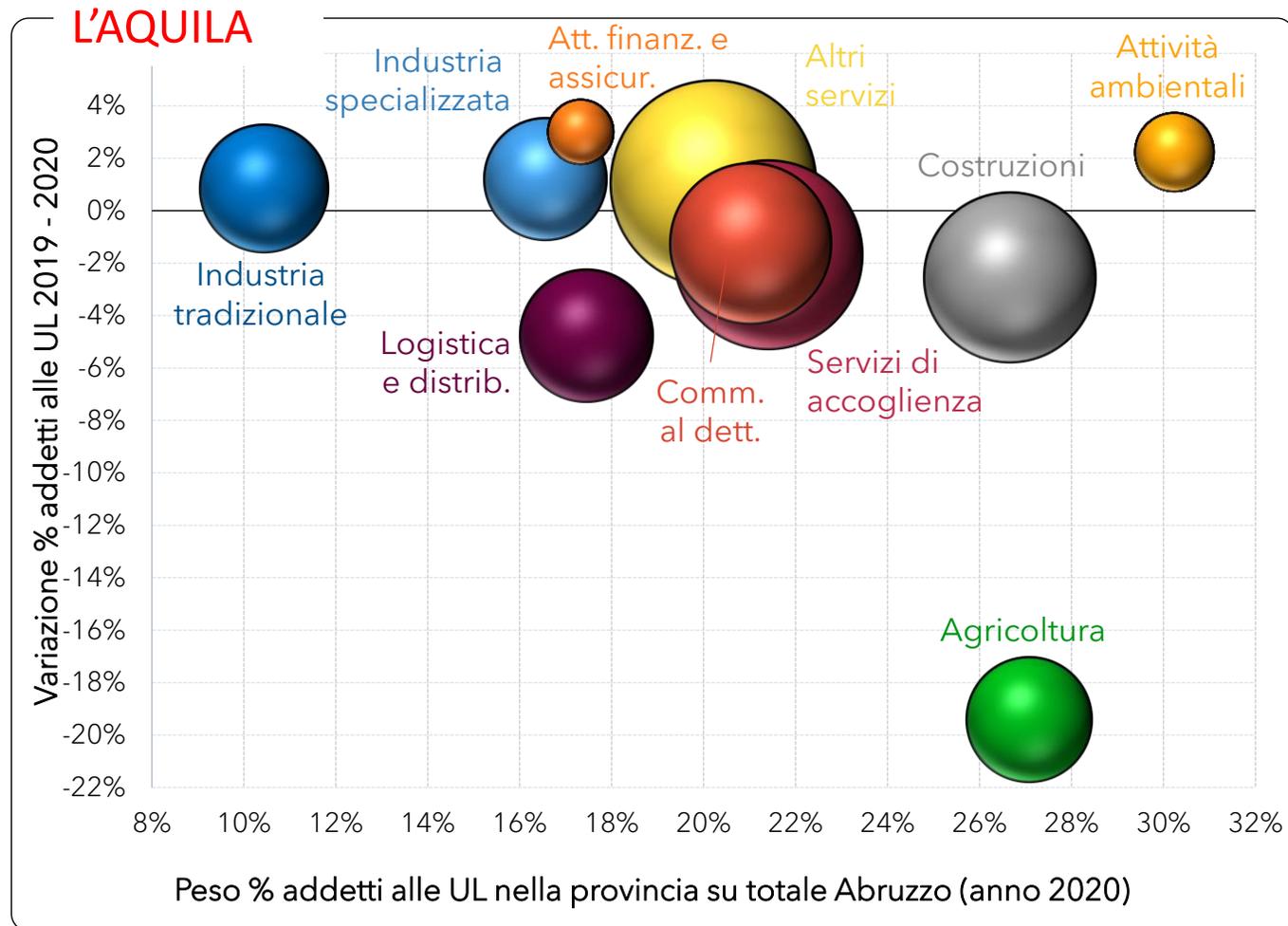
Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.

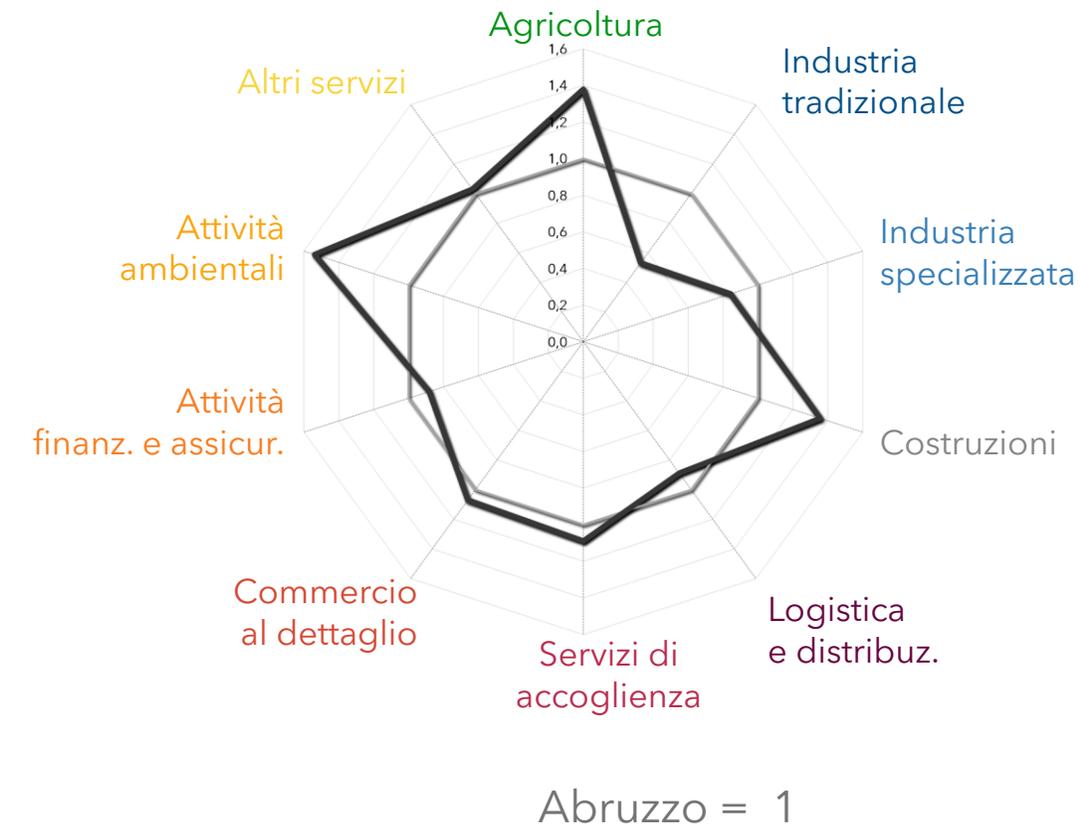
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



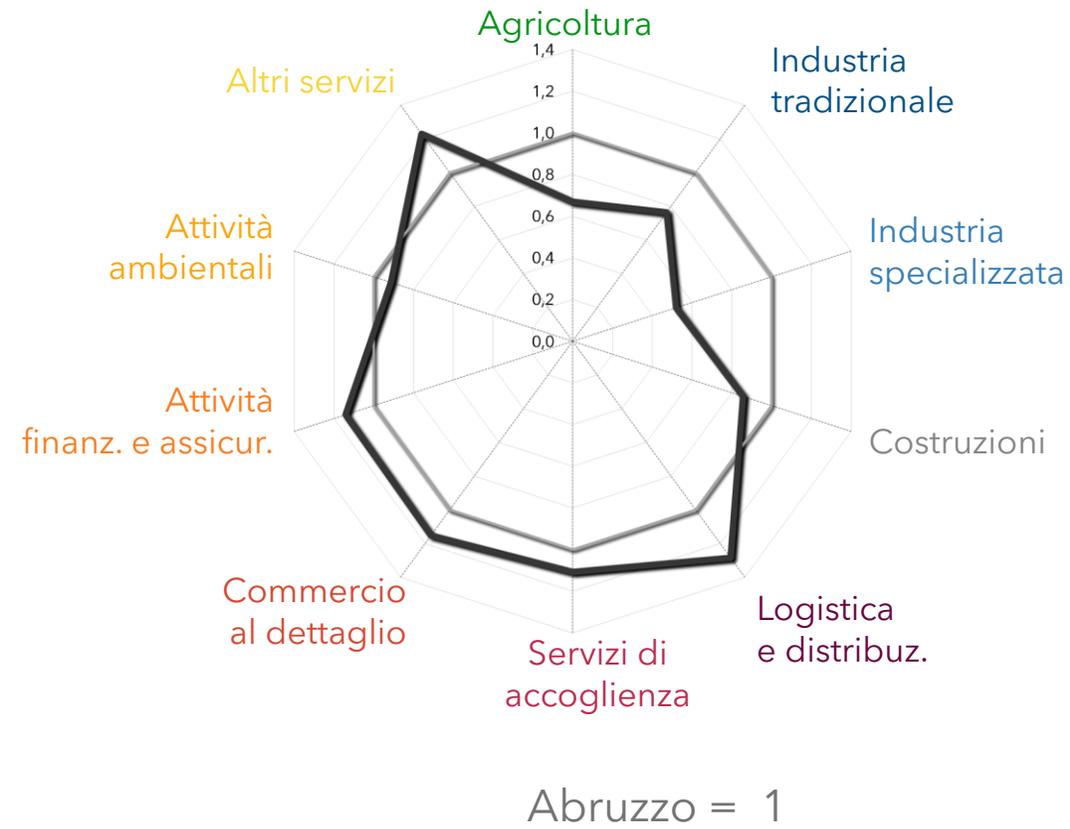
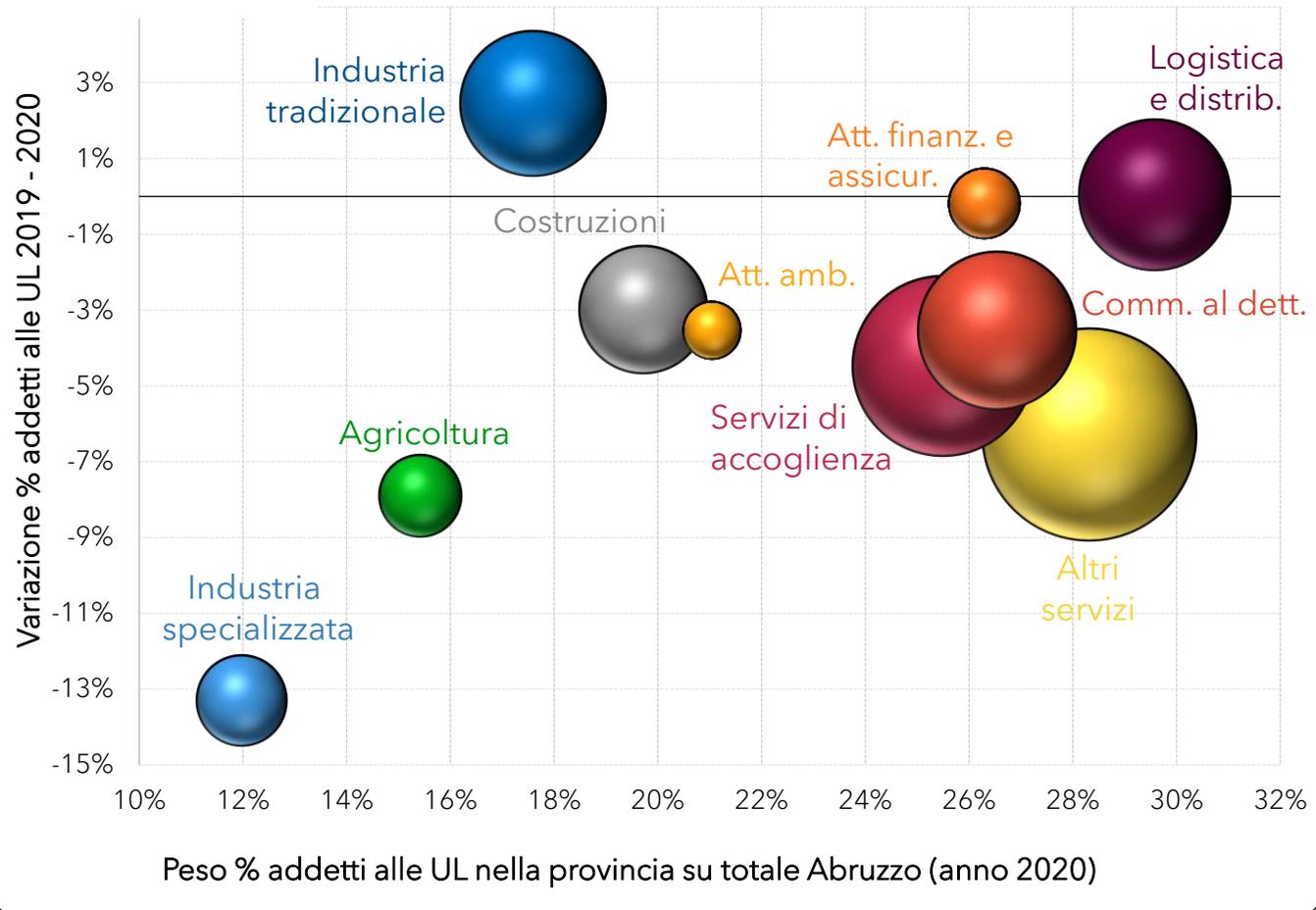
1 distretto industriale

Distretto agroalimentare della Marsica



LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE

PESCARA



1 distretto industriale



Distretto del mobile dell'Abruzzo centro-settentrionale

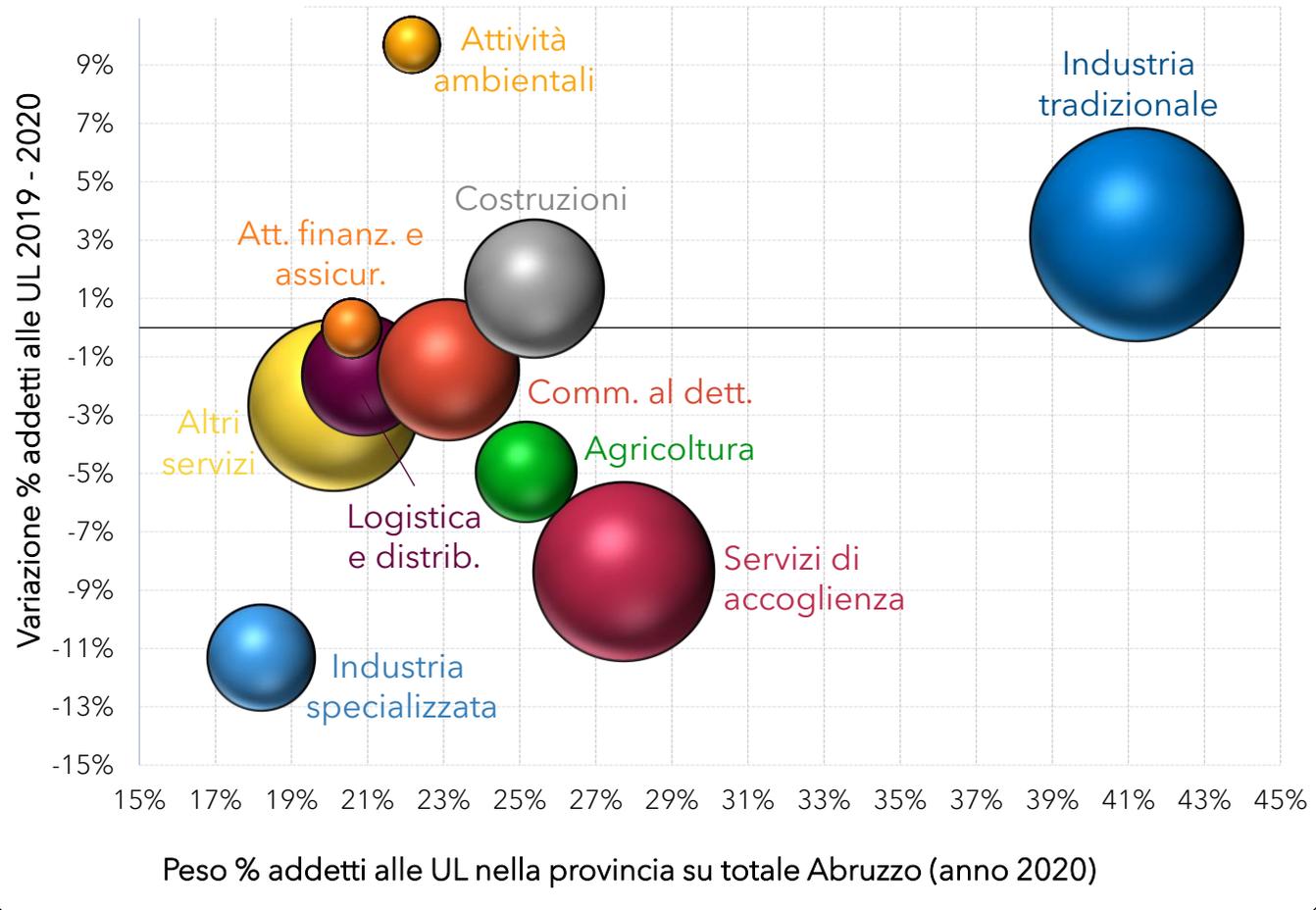
Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE

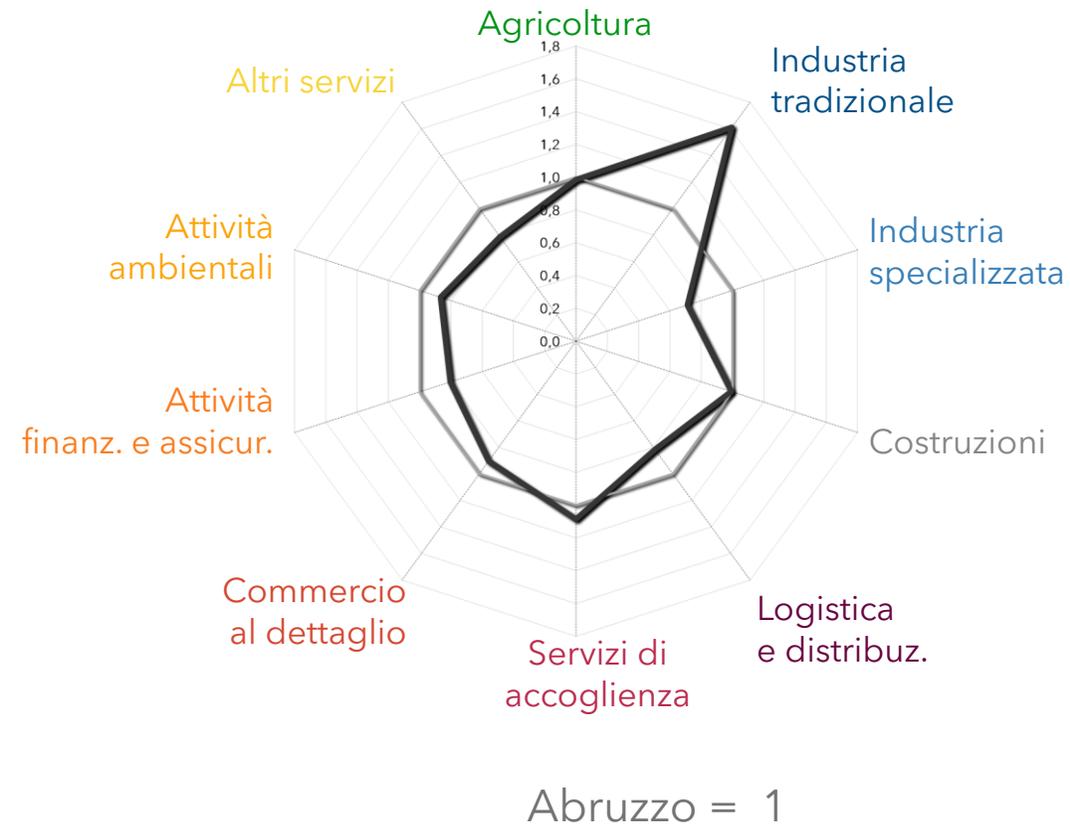
TERAMO



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



2 distretti industriali



Distretto del mobile dell'Abruzzo centro-settentrionale

Distretto tessile di Vibrata - Tordino Vomano

L'attuale sistema infrastrutturale dell'Abruzzo



UNIONCAMERE

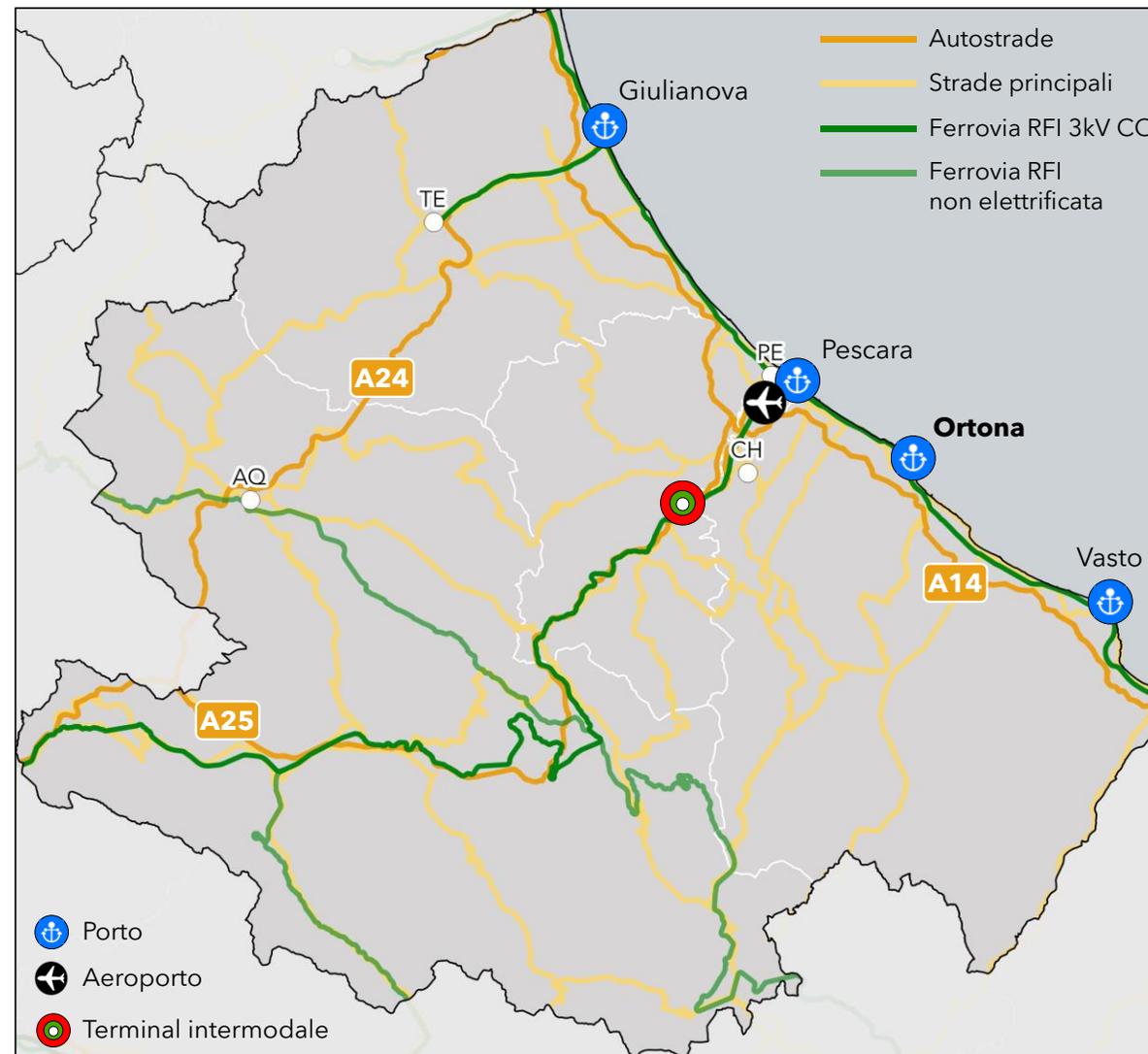


UNIONTRASPORTI

IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE ATTUALE

- **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 2019 ha movimentato 1.037.662 ton (34° in Italia), **Vasto** (commerciale di rilevanza regionale), **Pescara** (turistico), **Giulianova** (peschereccio). Nessun porto è inserito nel Network europeo (Core/Comprehensive)
- **1 aeroporto: Pescara**, Aeroporto internazionale d'Abruzzo «Pasquale Liberì», circa 703.400 passeggeri nel 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.

Nota: sono riportate le statistiche al 2019 in quanto ultimo anno non influenzato dagli effetti derivanti dalla pandemia da Covid-19.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

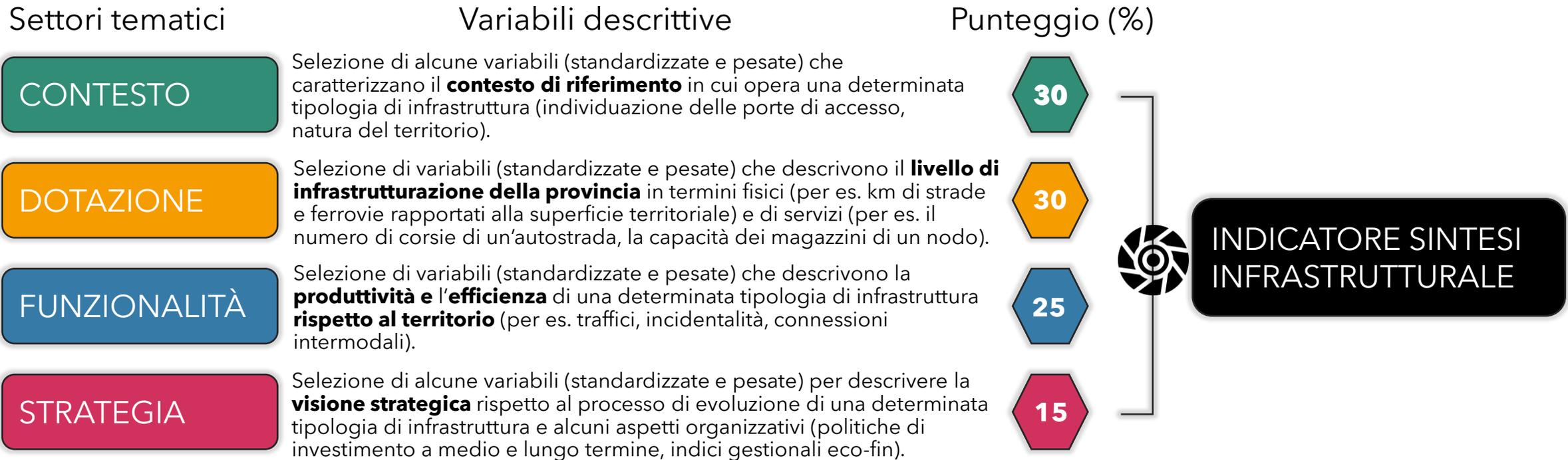
INDICATORI DI PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI: NOTA METODOLOGICA

Scala territoriale: PROVINCIA* **Anno di riferimento:** 2019

* L'analisi è stata svolta sul territorio nazionale con scala territoriale provinciale (in quanto considerare come riferimento le Camere di commercio avrebbe comportato considerare anche territori non confinanti). Fanno eccezione le regioni Sardegna e Puglia per le quali è stata considerata la seguente ripartizione «storica»: 4 territori per la Sardegna (Sassari, Nuoro, Oristano, Cagliari); 5 per la Puglia (Foggia, Bari, Taranto, Brindisi, Lecce). In totale sono quindi stati considerati 105 territori sul territorio nazionale.

Tipologia di infrastruttura: STRADALE, FERROVIARIA, PORTUALE, AEROPORTUALE, LOGISTICA

4 SETTORI TEMATICI PER OGNI TIPOLOGIA DI INFRASTRUTTURA



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

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

INDICATORI DI PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI: NOTA METODOLOGICA

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).

Nel caso delle **infrastrutture di nodo (porti, aeroporti e interporti)**¹, è stata svolta un'analisi più articolata che potesse esprimere le potenzialità di accesso alle infrastrutture portuali, interportuali e aeroportuali indipendentemente dalla «territorialità». Si è quindi tenuto conto della **capacità di attrazione del singolo nodo infrastrutturale non solo all'interno della provincia, ma anche nei riguardi delle province limitrofe**. Questo approccio esprime le potenzialità dotazionali di un territorio riflettendo più realisticamente la distribuzione territoriale dell'utenza e la maggiore o minore convenienza che essa ha di usufruire dei servizi resi dall'infrastruttura. Per quanto riguarda i nodi, quindi, si è operato nel modo seguente: partendo da una selezione dei nodi più significativi sul territorio nazionale, **per ciascun capoluogo di provincia sono stati rilevati i nodi infrastrutturali raggiungibili entro 90 minuti, con coefficienti di «assorbimento» inversamente proporzionali alla distanza temporale (≤30 minuti, 30-60 minuti, 60-90 minuti)**. Lo spazio che intercorre tra il capoluogo di provincia e il luogo in cui sorge l'infrastruttura è una distanza stradale misurata in termini di tempo di percorrenza, considerando il percorso stradale minimo, ipotizzando velocità medie di percorrenza diverse a seconda della tipologia di strada.

Le variabili descrittive per ciascuna infrastruttura (di rete e di nodo) e per ciascun settore tematico (Contesto, Dotazione, Funzionalità, Strategia) sono state normalizzate a livello nazionale (ridimensionamento tra 0 e 1, poi riportato tra 0 e 100) e quindi il calcolo dell'indicatore di sintesi risulta dalla combinazione dei valori adimensionati rispetto al peso che è stato loro assegnato.

¹ Sono stati considerati 24 porti marittimi, 35 aeroporti e 24 interporti sul territorio nazionale. Per quanto riguarda la valutazione delle infrastrutture portuali, non vengono riportati i risultati di dettaglio dell'Abruzzo, in quanto i quattro capoluoghi provinciali non beneficiano della presenza di un porto commerciale di rilevanza nazionale che sia raggiungibile entro i 90 minuti.

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

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

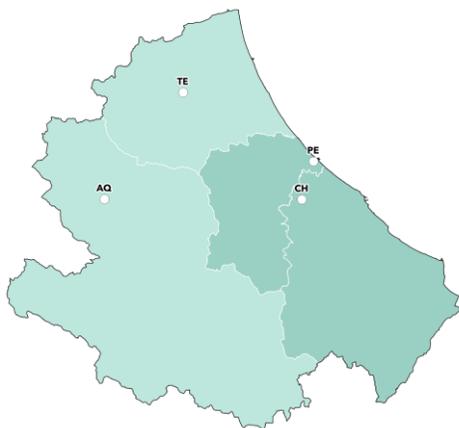
LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: OUTPUT



INFRASTRUTTURE STRADALI

CONTESTO

CH	33,8
PE	33,1
TE	32,7
AQ	20,1

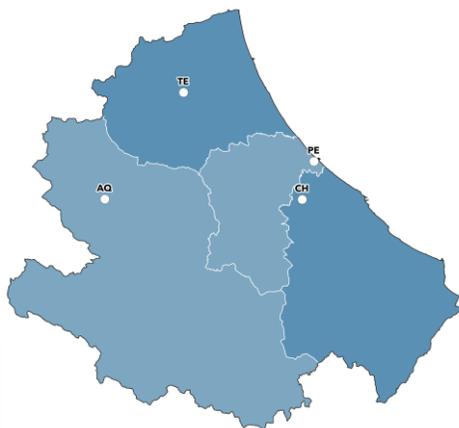


SUD E ISOLE

Max	
BA	68,4
Min	
IS	17,8

FUNZIONALITÀ

TE	69,8
CH	68,8
AQ	67,9
PE	67,2



SUD E ISOLE

Max	
NA	74,0
Min	
AG	57,1

SINTESI

TE	45,4
CH	42,5
PE	41,8
AQ	39,8

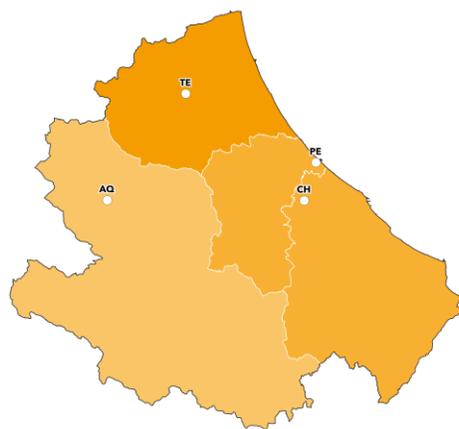


SUD E ISOLE

Max	
NA	58,8
Min	
AG	34,2

DOTAZIONE

TE	36,0
CH	31,6
PE	29,1
AQ	28,9

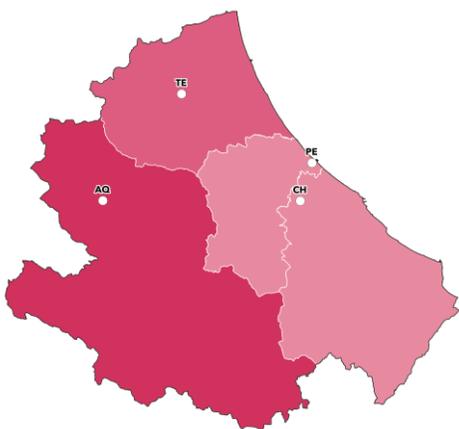


SUD E ISOLE

Max	
NA	46,3
Min	
CS	9,6

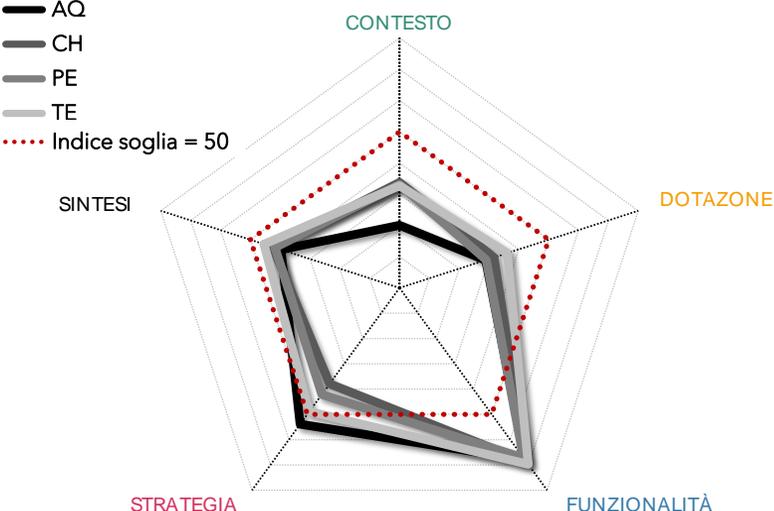
STRATEGIA

AQ	53,9
TE	48,9
PE	42,1
CH	37,9



SUD E ISOLE

Max	
AQ	53,9
Min	
BR	19,0



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

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



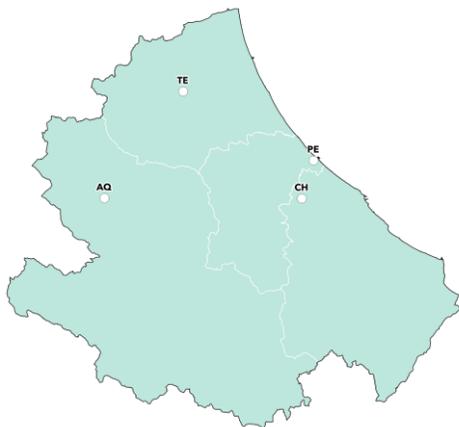
LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: OUTPUT



INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

CONTESTO

PE	13,6
CH	13,4
TE	13,2
AQ	6,4

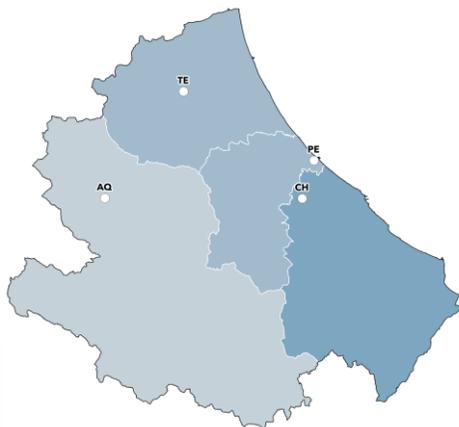


SUD E ISOLE

Max	
CE	59,0
Min	
IS	3,5

FUNZIONALITÀ

CH	55,7
TE	48,2
PE	39,9
AQ	23,9

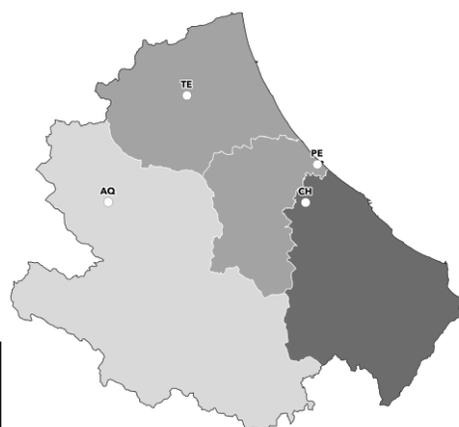


SUD E ISOLE

Max	
NA	71,8
Min	
NU, RA	9,1

SINTESI

CH	34,1
TE	29,8
PE	28,7
AQ	18,7

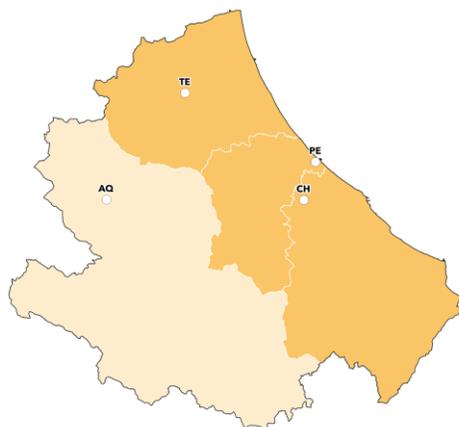


SUD E ISOLE

Max	
NA	56,9
Min	
IS	11,6

DOTAZIONE

CH	36,9
TE	35,6
PE	31,0
AQ	18,2

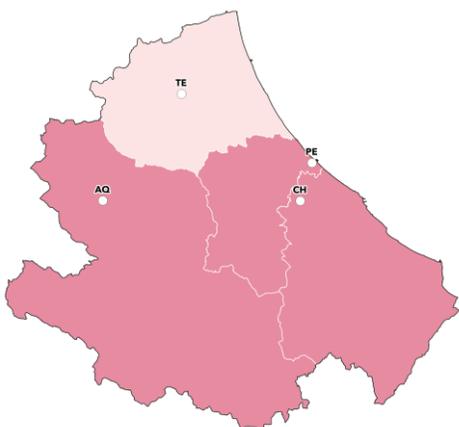


SUD E ISOLE

Max	
NA	57,9
Min	
NU	0,9

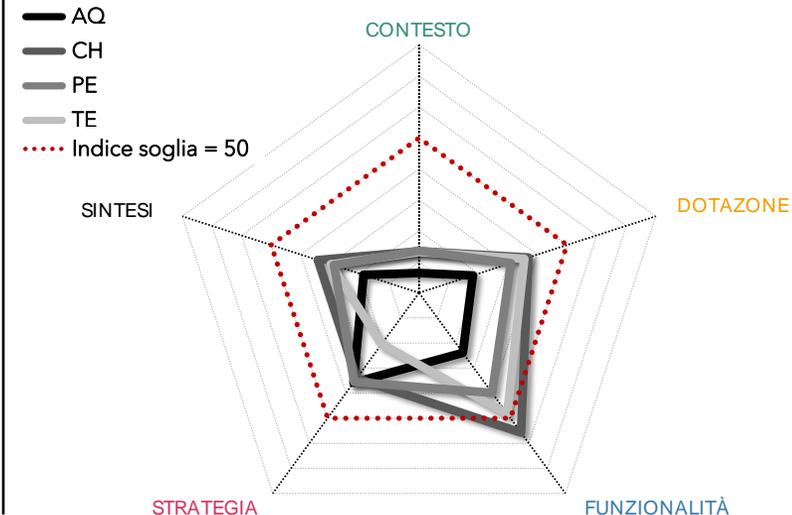
STRATEGIA

AQ	35,9
PE	35,5
CH	34,1
TE	20,5



SUD E ISOLE

Max	
NU	57,2
Min	
MT	0,0



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

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



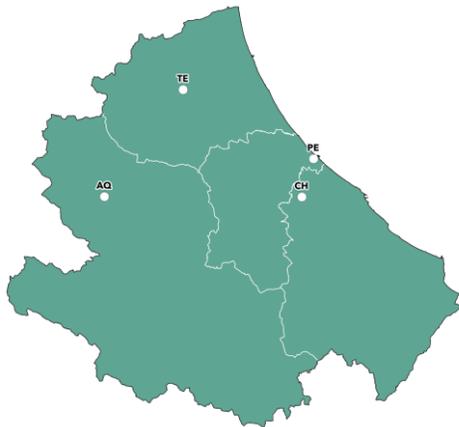
LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: OUTPUT



INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

CONTESTO

TE	68,0
CH	67,2
PE	67,2
AQ	64,3



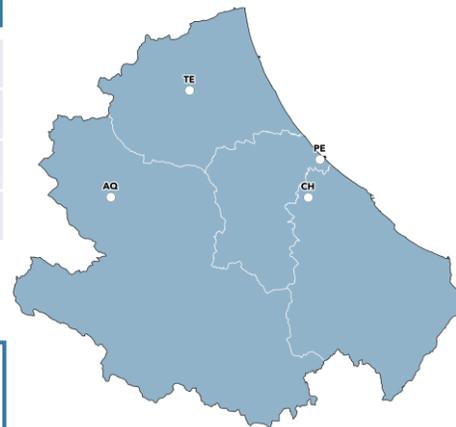
SUD E ISOLE

Max	
BA	73,0
Min	
CB..*	0,0

* Insieme a PZ, AG, CL

FUNZIONALITÀ

AQ	33,9
CH	27,2
PE	27,2
TE	27,1



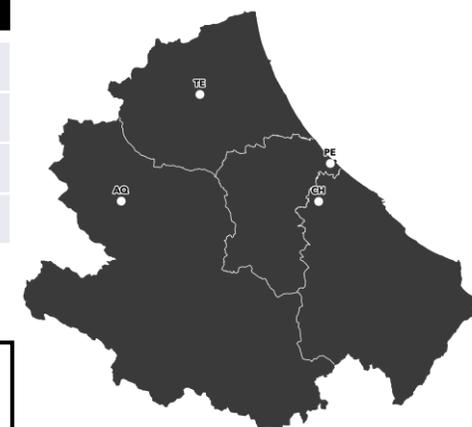
SUD E ISOLE

Max	
NA	49,8
Min	
CL..*	0,0

* Insieme a PZ, CB, AG

SINTESI

AQ	39,5
TE	38,6
PE	36,3
CH	35,3

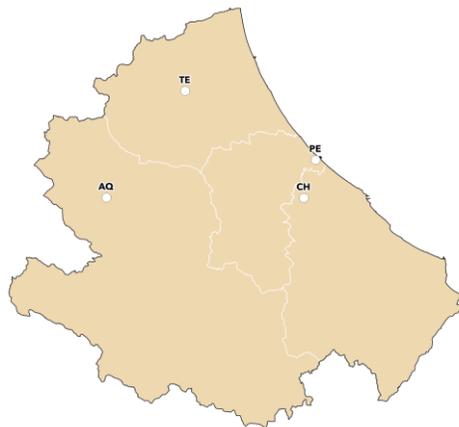


SUD E ISOLE

Max	
CT	47,6
Min	
CB, AG	0,0

DOTAZIONE

AQ	27,9
TE	26,1
CH	17,6
PE	17,0

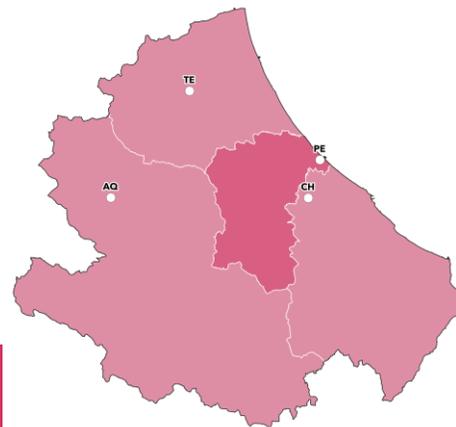


SUD E ISOLE

Max	
FG	41,4
Min	
CB, AG	0,0

STRATEGIA

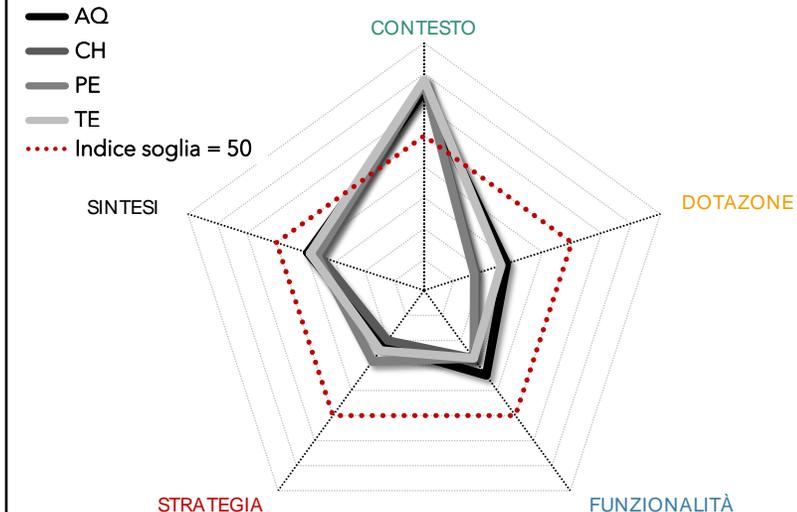
PE	28,3
TE	24,0
AQ	22,0
CH	20,1



SUD E ISOLE

Max	
CT	55,7
Min	
CL..*	0,0

* Insieme a PZ, CB, AG



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

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



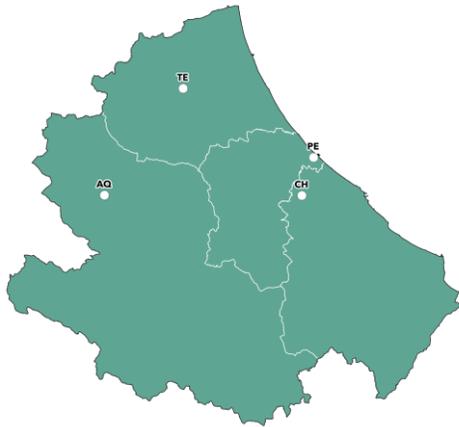
LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: OUTPUT



INFRASTRUTTURE LOGISTICHE

CONTESTO

CH	36,0
PE	36,0
TE	33,8
AQ	31,6



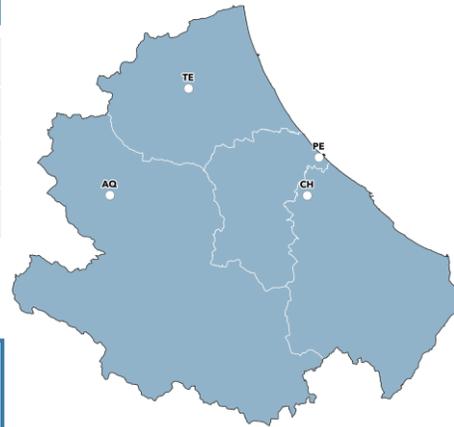
SUD E ISOLE

Max	
CT	46,2
Min	
CB..*	0,0

* Insieme a PA, SS, CA, CZ, CS, TP, PZ, RG, OR, VV, KR, CB, IS, NU, LE, AG

FUNZIONALITÀ

PE	25,2
CH	25,2
TE	24,7
AQ	24,3



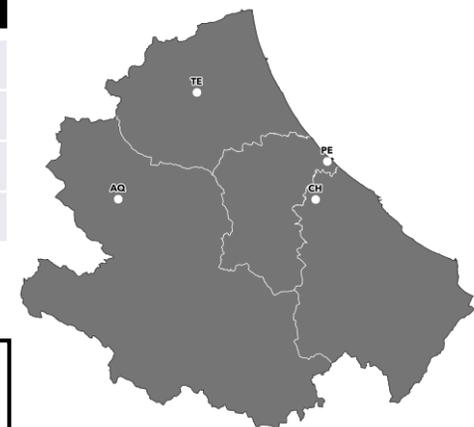
SUD E ISOLE

Max	
CE	55,8
Min	
RC..*	0,0

* Insieme a PA, SS, CA, CZ, CS, TP, PZ, RG, OR, VV, KR, CB, IS, NU, LE, AG

SINTESI

PE	28,4
CH	25,9
TE	23,3
AQ	22,2

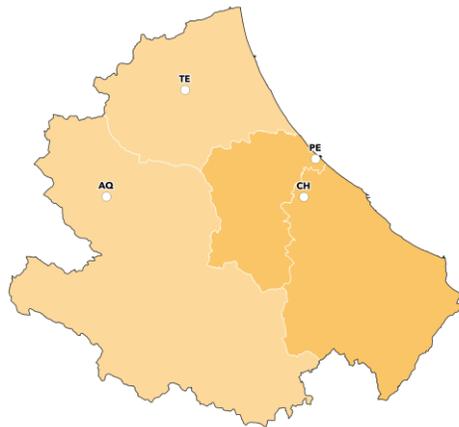


SUD E ISOLE

Max	
CE	50,5
Min	
AG	0,1

DOTAZIONE

PE	21,6
CH	21,3
TE	15,1
AQ	14,1

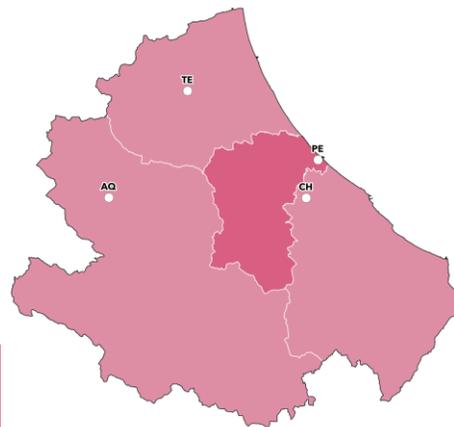


SUD E ISOLE

Max	
CE	66,0
Min	
AG	0,5

STRATEGIA

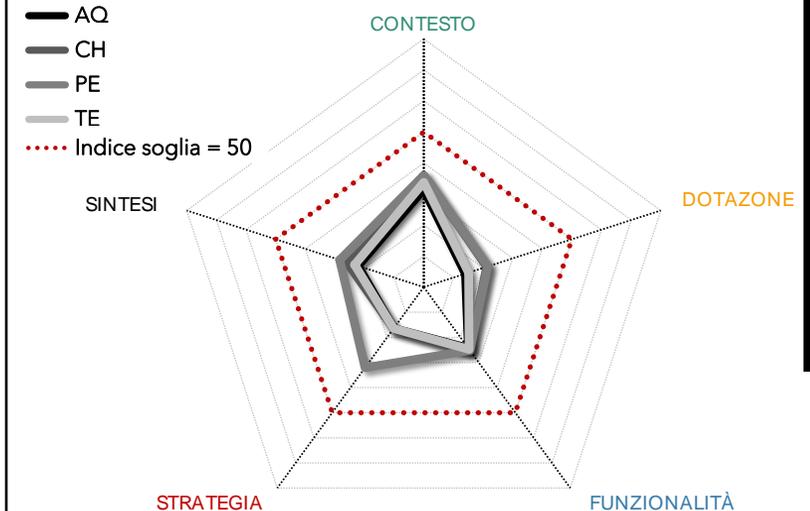
PE	32,1
CH	16,4
TE	16,4
AQ	16,4



SUD E ISOLE

Max	
CT	42,6
Min	
RC..*	0,0

* Insieme a SS, CA, CZ, CS, TP, PZ, RG, OR, VV, KR, CB, IS, NU, LE, AG



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

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: SINTESI

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	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE		
1°	TE (38°)		CH (59°)		TE (69°)		AQ (75°)		PE (60°)		CH (74°)	
2°	CH (53°)		TE (73°)		CH (72°)		TE (80°)		CH (68°)		TE (77°)	
3°	PE (59°)		PE (76°)		PE (73°)		PE (87°)		TE (72°)		PE (80°)	
4°	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

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: SINTESI

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

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: SINTESI

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

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

L'Abruzzo e i corridoi europei della rete Ten-t



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

IL CORE NETWORK DELLA RETE TRANSEUROPEA DI TRASPORTO (TEN-T)

© OpenStreetMap contributors, Credit: EC-GISCO, © EuroGeographics for the administrative boundaries | © European Commission - DG MOVE - 2018



Le reti TEN-T sono un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate rilevanti a livello comunitario. Il **Core Network** (Rete Centrale) è costituito da **9 Corridoi (di cui 4 attraversano l'Italia)**, da completare **entro il 2030**, che comprendono: i nodi urbani a maggiore densità abitativa, i nodi intermodali di maggiore rilevanza e le relative connessioni. Oggi la priorità a livello europeo è quella di **assicurare la continuità dei Corridoi**, realizzando i collegamenti mancanti, assicurando collegamenti tra le differenti modalità di trasporto, eliminando i colli di bottiglia esistenti.

Per l'Italia, questo si traduce in un importante **piano di potenziamento prestazionale e tecnologico** che prevede l'adeguamento agli standard europei (modulo, sagoma, peso assiale, lung. treni), l'interoperabilità attraverso l'implementazione del sistema ERTMS, la realizzazione di grandi opere di connessione all'Europa, l'efficientamento dei collegamenti ferroviari e stradali e il completamento dei collegamenti di «ultimo miglio» a porti e aeroporti della rete Core.

Gli Stati membri hanno concordato gli **obiettivi specifici (target) da raggiungere entro il 2030 per ciascun Corridoio**, per consentire la misurazione e il monitoraggio dello stato di conformità delle infrastrutture.

1 Corridoio del Core Network in prossimità dell'ABRUZZO

SCANDINAVO-MEDITERRANEO

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

© OpenStreetMap contributors, Credit: EC-GISCO, © EuroGeographics for the administrative boundaries | © European Commission - DG MOVE - 2018



Il **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo** è un asse cruciale per l'economia europea, collega Helsinki a La Valletta attraversando 8 Paesi: Finlandia, Svezia, Norvegia, Danimarca, Germania, Austria, Italia e Malta. È il più esteso tra i corridoi della rete centrale. Collega i maggiori centri urbani in Germania e in Italia alla Scandinavia.

I numeri del Corridoio	TOTALE	ITALIA	ABRUZZO
Km rete ferroviaria	9.600	3.000	-
Km rete stradale	6.300	2.400	-
N° porti	25	9	-
N° aeroporti	19	4	-
N° terminal intermodali	28	5	-

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea

In Italia parte dal valico del Brennero e collega Bolzano, Trento, Verona, Bologna, Ancona, Firenze, Livorno e Roma con i principali centri urbani del sud, tra cui: Napoli, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo.

ABRUZZO: 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.

Le infrastrutture strategiche per il territorio



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

Potenziamento infrastrutturale e raddoppio Roma-Pescara

1.906 M € (costo complessivo dell'intervento):

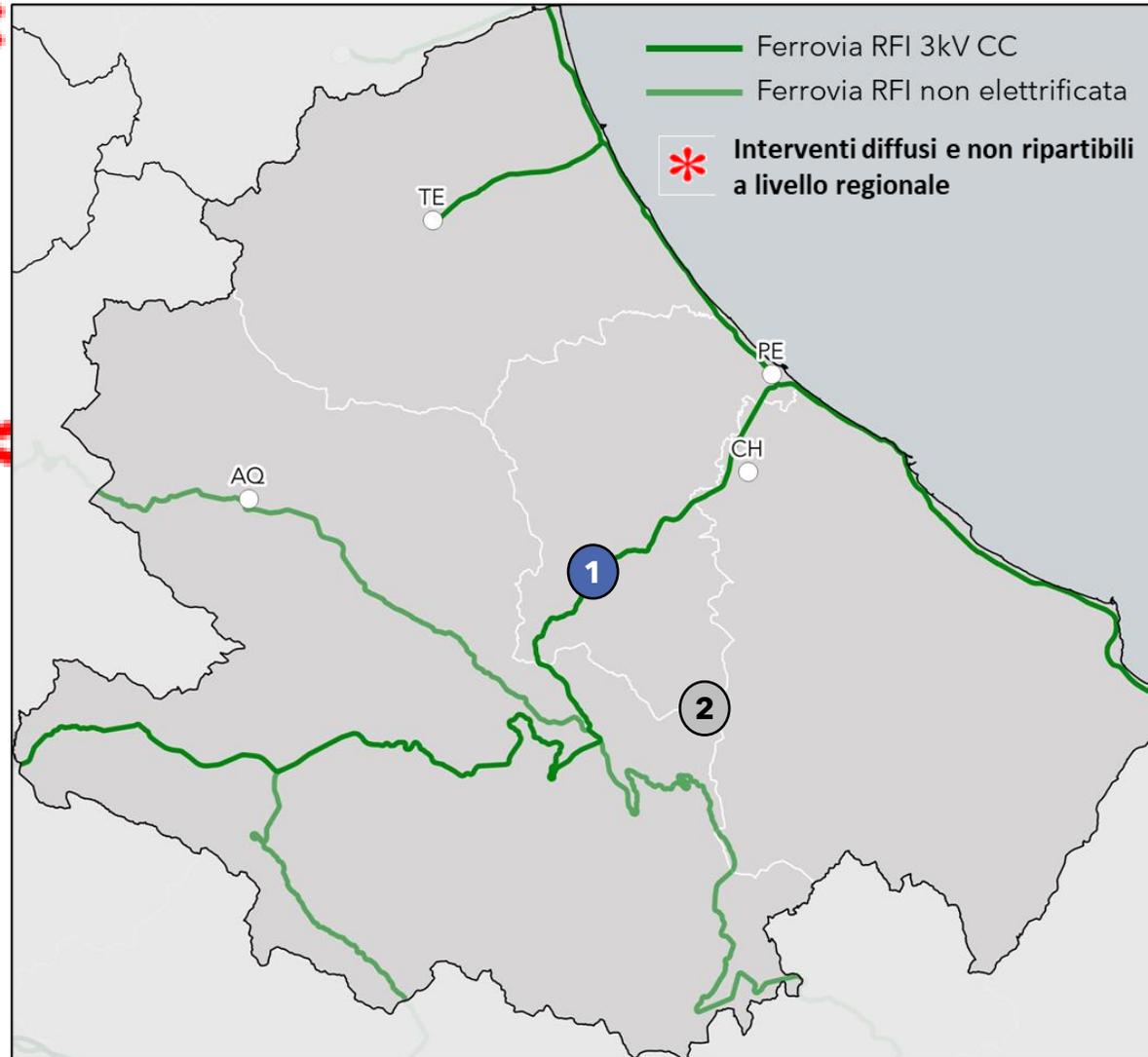
1 ROMA-PESCARA OPERE PRIORITARIE

- Costo intervento: 602 M €
- Finanziati: 58%
- Fase: progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **oltre 2026**

Potenziamento infrastrutturale e raddoppio Roma-Pescara

1.906 M € (costo complessivo dell'intervento):

- ROMA-PESCARA TRATTE GUIDONIA-TIVOLI-AVEZZANO, AVEZZANO-SULMONA E SULMONA-MANOPPELLO
- Costo intervento: 1.304 M €
- Finanziati: n.d.
- Fase: progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **oltre 2030**



Adeguamento e velocizzazione Bologna-Lecce e raddoppio Termoli-Lesina

1.349 M € (costo complessivo dell'intervento):

- UPGRADING LINEA ADRIATICA - IMPIANTI DI SICUREZZA E SEGNALAMENTO PESCARA-LECCE
- Costo intervento: 82 M € (costo complessivo dell'intervento)
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: **2022**

Adeguamento e velocizzazione Bologna-Lecce e raddoppio Termoli-Lesina

1.349 M € (costo complessivo dell'intervento):

- RADDOPPIO PESCARA-BARI
- Costo intervento: 999 M € (costo complessivo dell'intervento)
- Finanziati: 100%
- Fase: progettazione definitiva / Opere con esecutore individuato
- Fine lavori prevista: **2028 / 2025**

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

☑ Prioritarie DEF 2015 ☑ Italia Veloce 2020

☑ Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019 ☑ PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

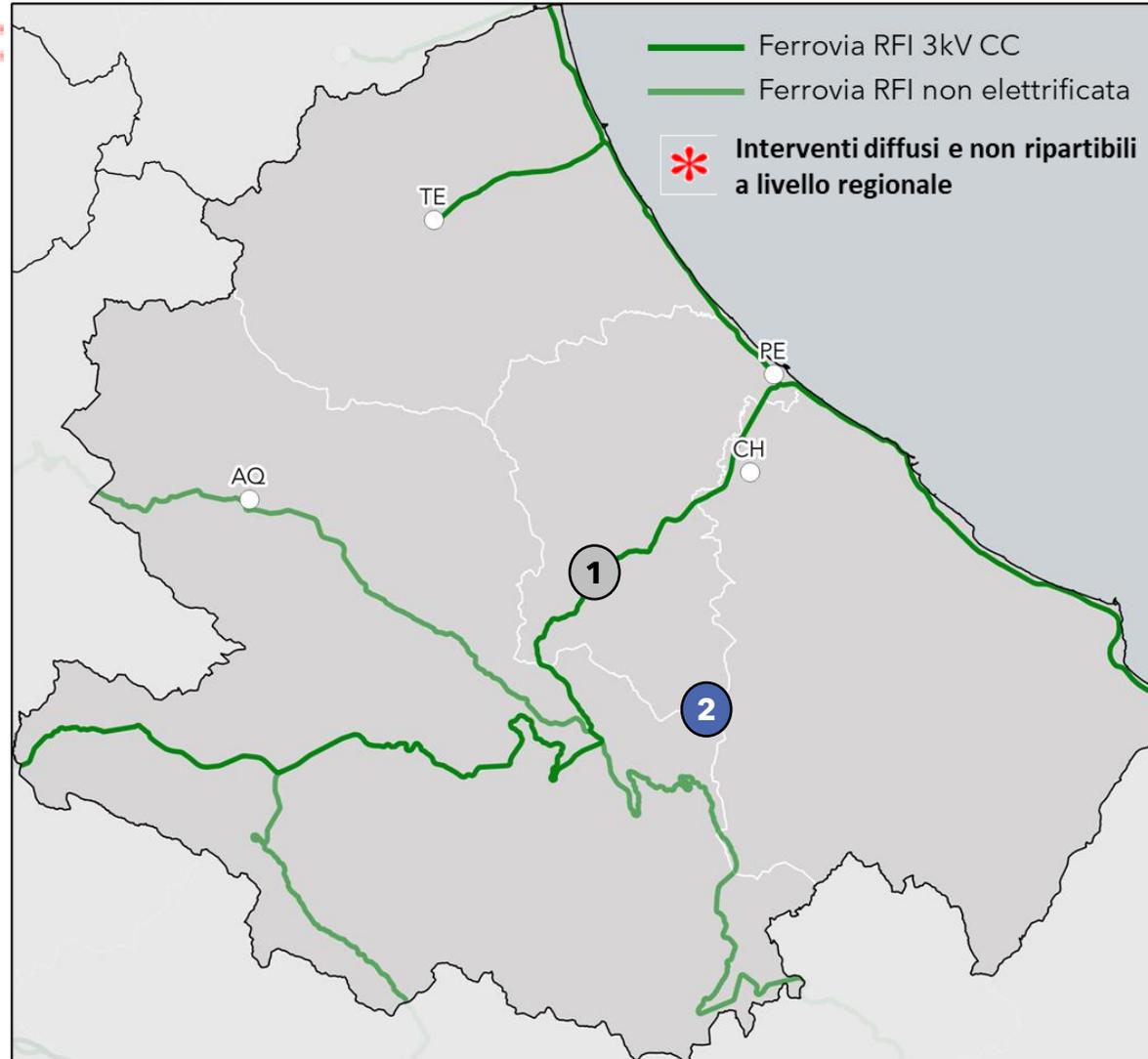
Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e Upgrading infrastrutturale e tecnologico

Costo intervento: 613 M €

Finanziati: 46%

Fase: progettazione definitiva / lavori in corso

Fine lavori prevista: **oltre 2026 / oltre 2021**



Linea Sulmona-Carpinone

Costo intervento: 11 M €

Finanziati: 100%

Fase: n.d.

Fine lavori prevista: **n.d.**

2

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

1 SS 260 Picente (Amatrice - Montereale - L'Aquila)

Costo intervento: 84 M €

Finanziati: 100%

Fase: progettazione preliminare

Fine lavori prevista: **n.d.**

3 SS 684 Tangenziale Sud de L'Aquila

Costo intervento: 36 M €

Finanziati: 7%

Fase: progettazione preliminare

Fine lavori prevista: **n.d.**

4 SS 80 del Gran Sasso d'Italia

TRATTA STRADALE TERAMO-MARE - VARIANTE ALLA SS 80 DALLA A14 (MOSCIANO S. ANGELO) ALLA SS16 (GIULIANOVA) - 4° LOTTO (AQ16)

Costo intervento: 182 M €

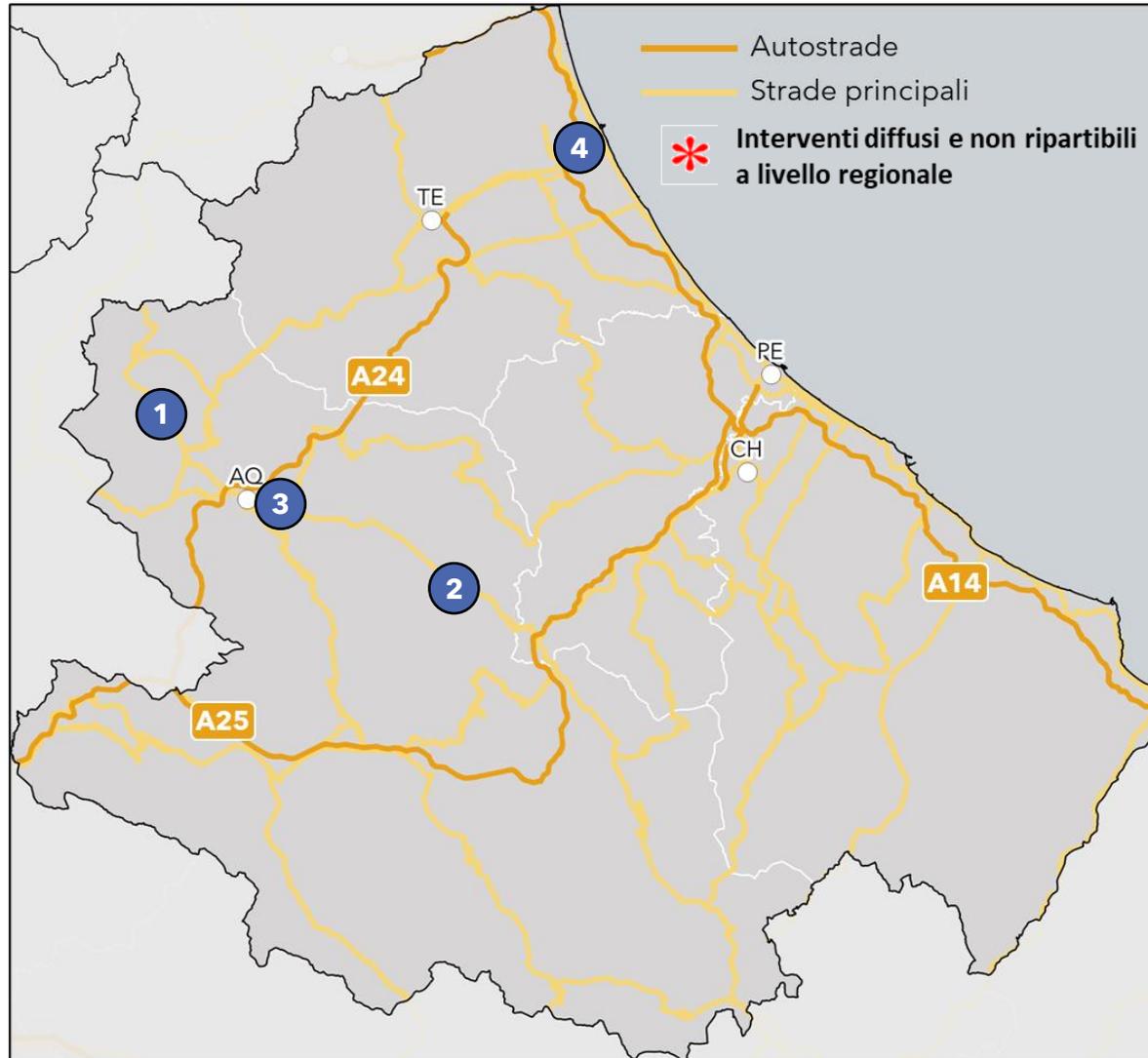
Finanziati: 100%

Fase: progettazione definitiva

Fine lavori prevista: **n.d.**



Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021



* Autostrade A24 e A25 adeguamento sismico viadotti, adeguamento gallerie e interventi adeguamento infrastruttura

Costo intervento: 3.140 M € (costo complessivo dell'intervento)

Finanziati: 100%

Fase: progettazione preliminare

Fine lavori prevista: **n.d.**



2 Strada Statale 17 Appennino Abruzzese e Appulo-Sannitico

Costo intervento: 218 M €

Finanziati: 41%

Fase: progettazione preliminare

Fine lavori prevista: **n.d.**

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI NODI

Porto di Pescara

DEVIAZIONE DEL PORTO CANALE E SUO PROLUNGAMENTO OLTRE L' ATTUALE DIGA FORANEA - INTERVENTO MASTERPLAN ABRUZZO - CODICE PROGETTO PSRA/07

Costo intervento: 60 M €

Finanziati: 52%

Fase: progettazione definitiva

Attivazione: **n.d.**

Aeroporto dell'Abruzzo

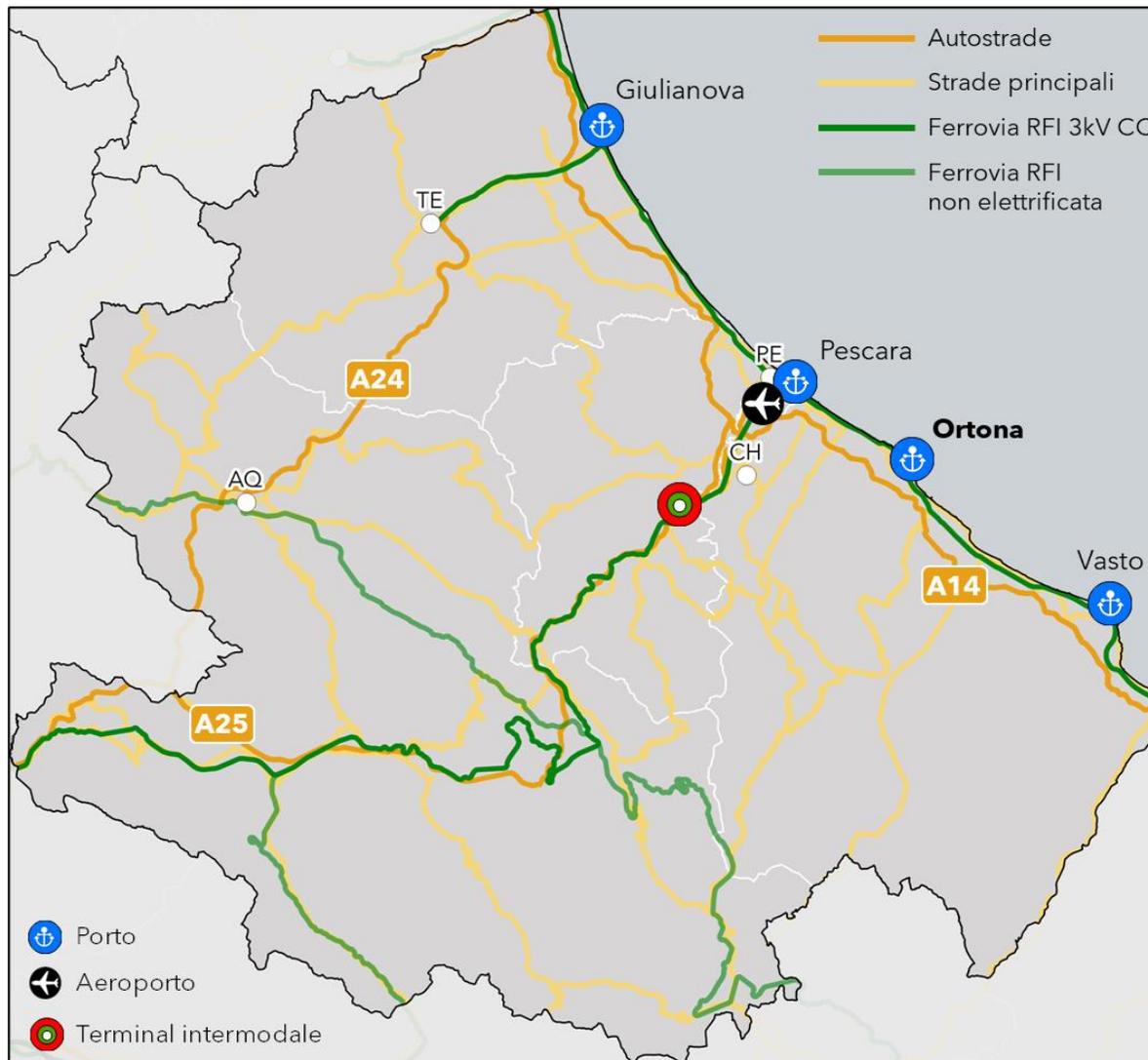
ADEGUAMENTO E MESSA A NORMA DELL' AEROPORTO D'ABRUZZO

Costo intervento: 8 M €

Finanziati: 100%

Fase: progettazione definitiva

Attivazione: **n.d.**



Piano per lo sviluppo degli Aeroporti strategici - Infrastrutture di allaccio

Costo intervento: 92 M €

Finanziati: 100%

Fase: n.d.

Fine lavori prevista: **n.d.**

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

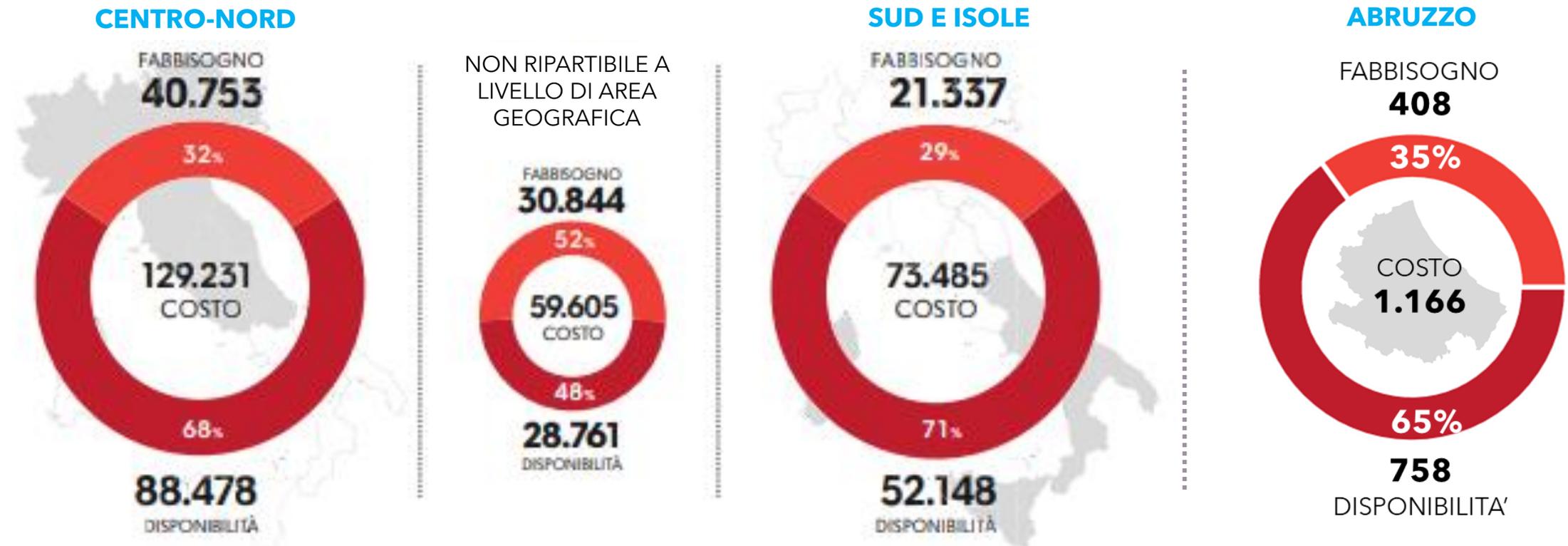
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

COSTI, DISPONIBILITÀ E FABBISOGNO PER MACRO AREA GEOGRAFICA

(importi in milione di euro)

Le disponibilità finanziarie per le infrastrutture del Sud e Isole ammontano a 73,485 miliardi di euro (il 31% delle disponibilità nazionali) con un fabbisogno residuo di 21,337 miliardi, includendo nel calcolo eventuali fondi residui. Le risorse disponibili consentono una copertura finanziaria pari al 71% del costo.

In **Abruzzo** sono previsti investimenti per 1.166 milioni di euro pari al 2% del Sud Italia.

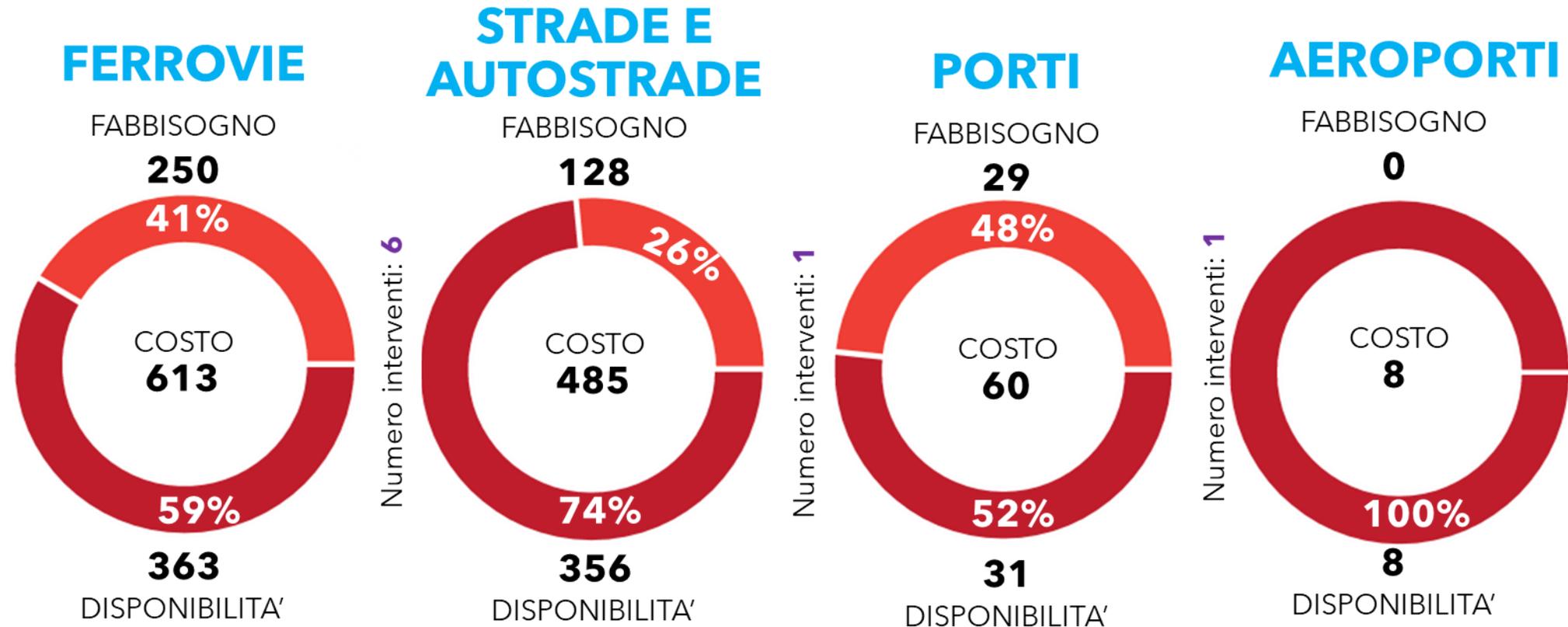


Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

COSTI, DISPONIBILITÀ E FABBISOGNO PER SISTEMA INFRASTRUTTURALE IN ABRUZZO

(importi in milione di euro)



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PREVISTI NEL PNRR

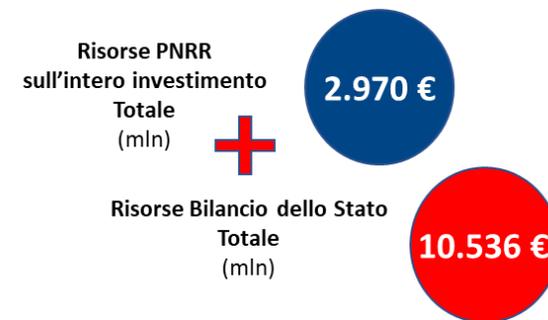
POTENZIAMENTO DEI NODI FERROVIARI METROPOLITANI E DEI COLLEGAMENTI NAZIONALI CHIAVE

L'investimento consiste nel:

- migliorare 1.280 km di tratte ferroviarie riguardanti 12 nodi metropolitani e i collegamenti nazionali chiave (Liguria-Alpi, collegamento trasversale, Bologna-Venezia-Trieste/Udine, collegamento tirrenico centro-settentrionale, collegamento Adriatico Ionio, collegamento tirrenico meridionale, rete siciliana, rete sarda);
- potenziare i collegamenti "metropolitani" o "suburbani", al fine di garantire servizi capillari con alte frequenze, sostenendo così la domanda di mobilità espressa dalle grandi città metropolitane e dalle aree urbane di medie dimensioni;
- consentire il miglioramento dell'accessibilità e l'interscambio tra le stazioni ferroviarie e altri sistemi di mobilità del trasporto rapido di massa.

- PRG e moduli sulla linea Adriatica

Tra le strategie di sviluppo del traffico merci a livello europeo c'è l'implementazione di stazioni aventi binari di precedenza di capacità pari a 750 metri. Sono oggetto di tali interventi un insieme di impianti della linea Adriatica e della linea Bari-Taranto, entrambe appartenenti al corridoio merci Scandinavia-Mediterraneo. È previsto l'adeguamento a 750 metri di stazioni che distano tra loro non più di 100 km e di impianti a cui sono allacciati raccordi dove hanno origine/termine corsa treni di lunghezza pari a 750 metri (interventi di ultimo miglio). La località oggetto di intervento è **Roseto degli Abruzzi**.



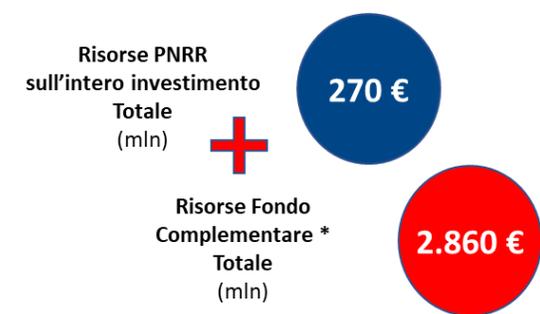
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PREVISTI NEL PNRR

PORTI VERDI (GREEN PORTS): INTERVENTI IN MATERIA DI ENERGIA RINNOVABILE ED EFFICIENZA ENERGETICA NEI PORTI

Il **Progetto Green Ports**, vuole rendere le attività portuali sostenibili e compatibili con i contesti urbani portuali attraverso il finanziamento di interventi di efficientamento e riduzione dei consumi energetici delle strutture e delle attività portuali. Altro principio cardine del progetto è la promozione della sostenibilità ambientale delle aree portuali, attraverso interventi di miglioramento dell'efficienza energetica e di promozione dell'uso di energie rinnovabili nei porti. L'obiettivo finale è ridurre del 20% le emissioni di CO2 per anno nelle aree portuali interessate.

Tipologia di intervento	Porto	Intervento	Finanziamento € mln
Elettificazione delle banchine (Cold ironing)	Ortona	Elettificazione delle banchine d'ormeggio per la fornitura di energia alle gru semoventi nel porto di Ortona	2,00
		Elettificazione della banchina di Molo Martello per fornire energia elettrica a navi passeggeri o di servizio di limitate dimensioni	0,50
	Pescara	Elettificazione della banchina commerciale per fornire energia elettrica a navi passeggeri o di servizio di limitate dimensioni	0,50
TOTALE			3,00



*di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), (così come ripartite tra i punti 7), 8), 9), 10) e 11) del D.L. 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101 nei limiti delle annualità che saranno assegnate in bilancio.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati «Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - #NEXTGENERATIONITALIA», 2021, Schede di lettura aggiornato al 15 luglio 2021, Il Piano Commerciale ed. speciale PNRR- agosto 2021 e DM 330/2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PREVISTI NEL PNRR

CONNESSIONI DIAGONALI

Risorse PNRR
 sull'intero investimento
 Totale
 (mln)

1.580

L'investimento consiste nella costruzione di 87 km di ferrovia ad alta velocità, sia per i passeggeri che per le merci, sulle linee Roma-Pescara, Orte-Falconara e Taranto-Metaponto Potenza-Battipaglia. L'obiettivo è quello di ridurre i tempi di percorrenza per i passeggeri e di trasporto delle merci nel Centro-Sud del Paese, dall'Adriatico e dallo Ionio al Tirreno

- Roma - Pescara
 → 0,6 mld

Al completamento dell'intero progetto ci sarà un risparmio di tempo di 80 minuti sulla tratta Roma-Pescara e un aumento della capacità da 4 a 10 treni /ora sulla tratta raddoppiata (con possibilità di realizzare servizi metropolitani tra Chieti e Pescara). Saranno adeguate le prestazioni per favorire lo sviluppo del traffico merci.

MIGLIORAMENTO DELLE STAZIONI FERROVIARIE

Risorse PNRR
 sull'intero investimento
 Totale
 (mln)

700 €

Riqualificazione funzionale, miglioramento accessibilità e intermodalità stazioni del Sud

- Vasto-S.Salvo
- Pescara
- Giulianova
- Chieti
- Teramo

Il programma interessa 45 stazioni di importanza strategica dal punto di vista trasportistico e/o turistico, descritte come stazioni del circuito Easy&Smart, ripensate con l'obiettivo di esprimere appieno il potenziale di nodo trasportistico e polo di servizi, integrate con il territorio di riferimento. Gli interventi interessano il fabbricato viaggiatori, le banchine, pensiline, i sottopassi e i relativi ambiti di accesso (rampe, scale, ascensori, ecc.), ma anche i piazzali antistanti la stazione e le aree limitrofe, in asset RFI, che ne costituiscono accesso.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

PRINCIPALI INTERVENTI FERROVIARI DI RILEVANZA TERRITORIALE

1 Bretella di Sulmona (ammodernamento e potenziamento rete ferroviaria Regione Abruzzo)

Costo intervento: 54 M € (costo complessivo dell'intervento comprendente anche altri interventi sulla rete ferroviaria regionale)
Finanziati: 100%
Fase: progettazione definitiva
Attivazione: **2023**

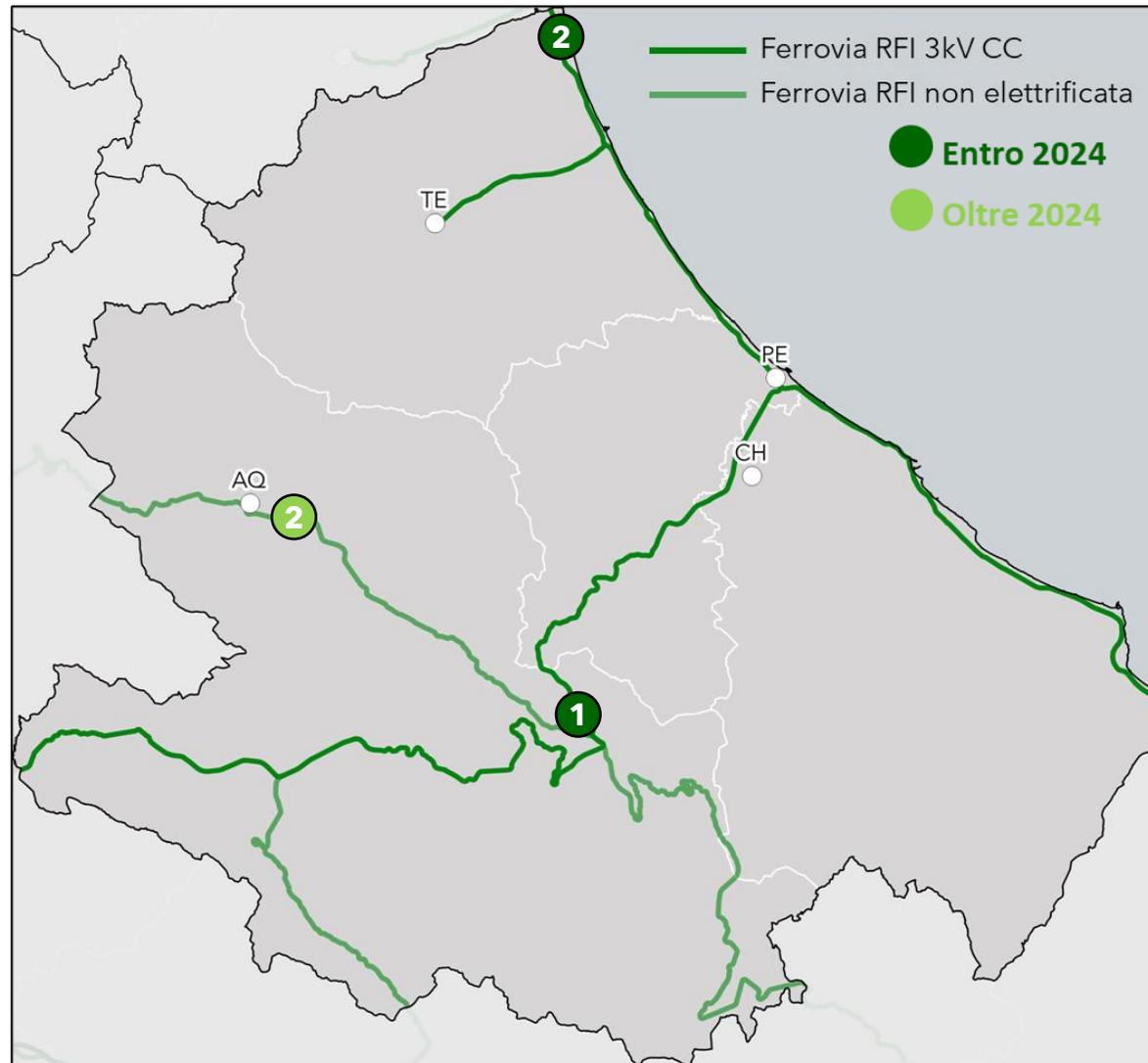


2 Nuova fermata di Martinsicuro

Costo intervento: 276 M € (costo complessivo dell'intervento Upgrading infrastrutturale e tecnologico trasversali appenniniche centro Italia)
Finanziati: 19%
Fase: lavori in corso
Attivazione: **2022**



Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Piano Commerciale RFI - Edizione febbraio 2021

2 Collegamento Terni - Rieti - L'Aquila - Sulmona fase 2: elettrificazione L'Aquila - Sulmona

Costo intervento: 442 M €
Finanziati: 14%
Fase: studio di fattibilità
Attivazione: **oltre 2024**



Tipologia intervento



Velocità



Accessibilità



Regolarità

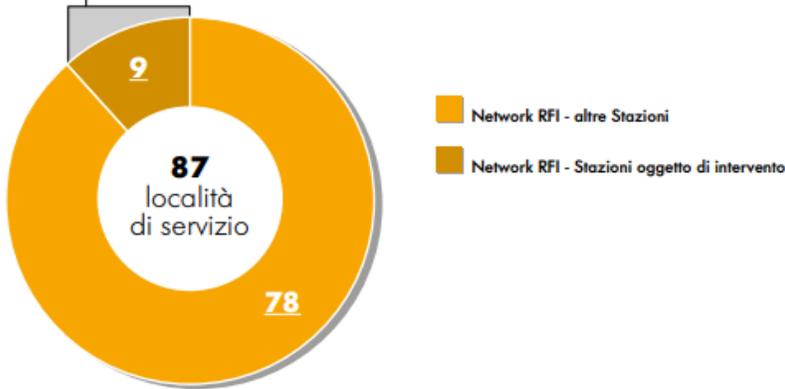
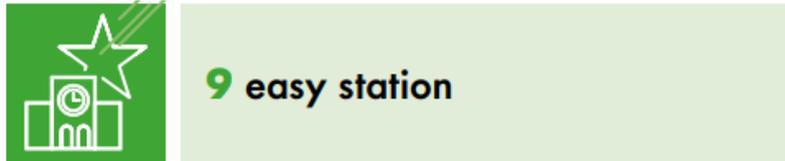


Capacità

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

IL PIANO STAZIONI IN ABRUZZO

In **Abruzzo** sono presenti complessivamente **87** località per servizio viaggiatori. RFI, con il piano di attuazione dei progetti Easy Station e Smart Station, entro il 2026, prevede di trasformare e adeguare **9 stazioni medio/grandi** presenti sul territorio per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori grazie a uno standard architettonico unico (brand) e funzionale. Nell'ambito degli interventi previsti dal progetto Easy Station, RFI adotterà inoltre misure adeguate per garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla normativa europea (STI PMR), coerentemente con la programmazione e con i finanziamenti disponibili.



Le azioni principali

- Incrementare la funzionalità e il decoro
- Abbattere le barriere architettoniche
- Potenziare l'informazione al pubblico
- Migliorare l'accessibilità al treno

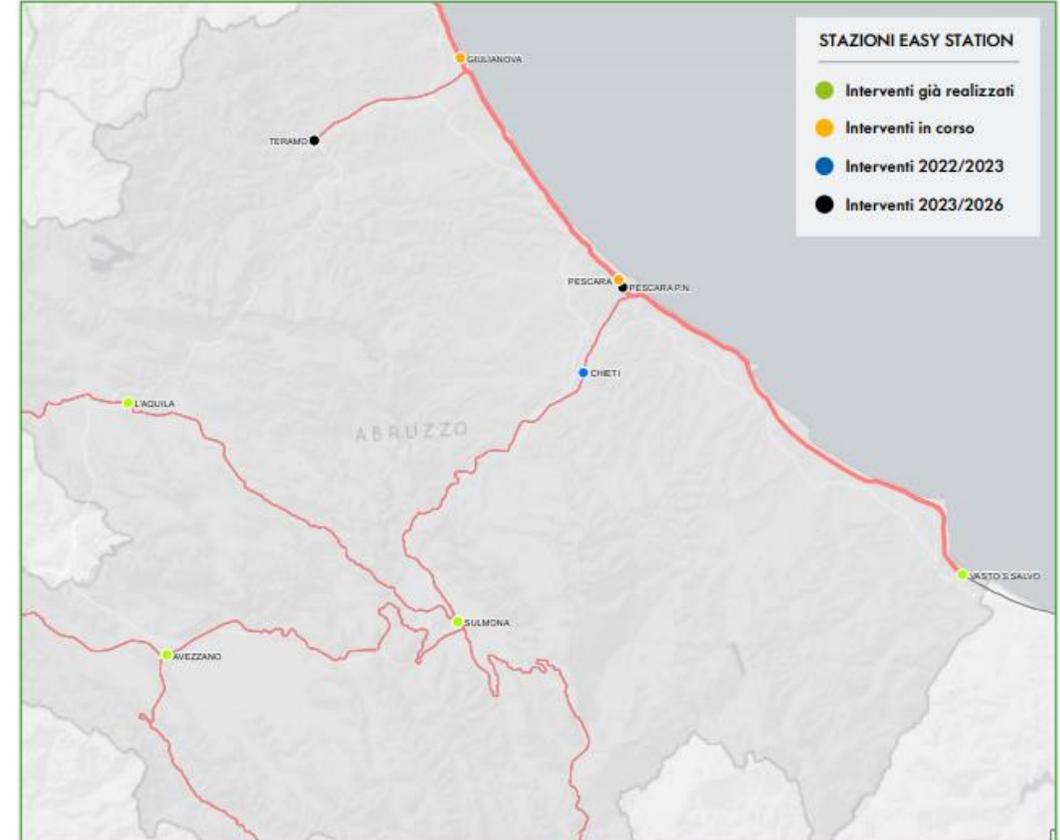
Le stazioni rinnovate | I cantieri in corso

L'Aquila
Sulmona
Vasto S. Salvo
Avezzano

Giulianova
Pescara

Interventi di Piano 2022 - 2023

Chieti



Fonte: Piano Commerciale RFI - Edizione febbraio 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Il presente report è stato
realizzato da



UNIONTRASPORTI

per conto di



UNIONCAMERE

