



**Unioncamere
Abruzzo**

Rapporto annuale sulle Infrastrutture di Trasporto in Abruzzo

Progetto promosso e finanziato dalla

Unione Regionale delle Camere di Commercio Abruzzo

con il supporto tecnico di Uniontrasporti



Trasporti Logistica Infrastrutture

e la partecipazione della Regione Abruzzo



Rapporto 2008



Il Rapporto 2008 "Osservatorio regionale trasporti, logistica e infrastrutture Abruzzo" è inserito sul sito internet: <http://www.trail.abruzzo.it>

Si autorizza la riproduzione, la diffusione e l'utilizzazione anche parziale del volume con l'obbligo della citazione della fonte.

2009- UNIONCAMERE ABRUZZO -Unione regionale delle Camere di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura – Teramo

Sede: Via Savini 50, 64100 Teramo
Tel. 0861-335212-335277
e-mail: info@unioncamereabruzzo.it
Sito web: <http://www.unioncamereabruzzo.it>

L'Unione Regionale delle Camere di Commercio, Industria, Artigianato ed Agricoltura dell'Abruzzo (Unioncamere Abruzzo) è l'organismo, costituito nel 1969 con sede a Teramo, che associa e rappresenta le Camere di Commercio di Chieti, L'Aquila, Pescara e Teramo e quindi il sistema degli interessi generali delle imprese abruzzesi, svolgendo funzioni di supporto e di promozione dell'economia, coordinando i rapporti con la Regione Abruzzo e gli enti locali.

Il Consiglio di amministrazione di Unioncamere Abruzzo è costituito dagli attuali Presidenti in carica delle Camere di Commercio di: Chieti (Cav. Lav. Dino Di Vincenzo), L'Aquila (Dr. Giorgio Rainaldi), Pescara (Gr.Uff. Ezio Ardizzi) e Teramo (Dr. Giustino Di Carlantonio).

L'assemblea è composta attualmente dai Presidenti e membri delle Giunte camerali di Chieti, L'Aquila, Pescara e Teramo.

Il Presidente pro-tempore di Unioncamere Abruzzo è il Dr. Giustino Di Carlantonio.

Organo di Unioncamere è il Comitato dei Segretari Generali in carica delle Camere di Commercio di Chieti (Dr. Pierluigi Federici), L'Aquila (Dr. Francesco Prosperococco), Pescara (Dr. Massimo Taschini) e Teramo (Dr. Giampiero Sardi).

Il Dr. Giampiero Sardi è anche Segretario Generale di Unioncamere Abruzzo dal 1° dicembre 2005.



Unioncamere
Abruzzo



Uniontrasporti

Trasporti Logistica Infrastrutture

Il Progetto "Osservatorio regionale trasporti, logistica e infrastrutture Abruzzo" è gestito e finanziato da Unioncamere Abruzzo

Direttore responsabile è il Dr. Giampiero Sardi

Coordinatore è il Dr. Giuseppe Di Donato

Responsabile della segreteria tecnico organizzativa è il Dr. Stefano Bove

Unioncamere Abruzzo, per la realizzazione del progetto, si è avvalso della consulenza tecnico - scientifica di Uniontrasporti, organismo del sistema delle Camere di Commercio italiane.



Unioncamere
Abruzzo



Uniontrasporti

Trasporti Logistica Infrastrutture

Uniontrasporti è una società promossa da Unioncamere e dalle Camere di Commercio locali, nata nel 1990 per sostenere lo sviluppo del sistema dei trasporti, della logistica e delle infrastrutture. E' un organismo tecnico, di supporto all'elaborazione delle linee di politica dei trasporti a livello nazionale e locale, alla promozione degli interessi collettivi; fornisce servizi qualificati mirati al potenziamento dei sistemi infrastrutturali locali, alla crescita degli operatori e supporta i progetti di fattibilità e di finanza di progetto.

La redazione del presente documento è stata curata dal dr. Alessandro Africani di Uniontrasporti.

Il Comitato di redazione del presente Rapporto è composto inoltre dal dr. Giuseppe Di Donato e dal Dr. Stefano Bove di Unioncamere Abruzzo e dai rappresentanti delle Camere di Commercio abruzzesi quali il Dr. Renato De Iuliis (CCIAA di Chieti), la Dr.ssa Antonella Di Stefano (CCIAA di L'Aquila), il Dr. Roberto Parisio (CCIAA di Pescara) e il Dr. Lorenzo Pingiotti (CCIAA di Teramo).



Unioncamere
Abruzzo



Uniontrasporti

Trasporti Logistica Infrastrutture

PRESENTAZIONE

Il progetto "Osservatorio regionale trasporti logistica e infrastrutture Abruzzo - 2008" è un aggiornamento ragionato del Rapporto 2007 interamente gestito e finanziato da Unioncamere Abruzzo. Esso intende rappresentare uno strumento di riferimento della Regione Abruzzo e di tutti gli stakeholder interessati ai settori di riferimento, per il monitoraggio e la programmazione degli interventi. La regione Abruzzo si colloca sul territorio dell'Italia in una posizione geografica privilegiata, quale "cerniera centrale" dei traffici del corridoio adriatico e tra il Mar Tirreno e il Mar Adriatico e rappresenta la porta verso l'Est europeo rappresentato dalle regioni balcaniche. Le politiche di sviluppo locali, in particolare delle aree interne della Regione, pongono la questione della sostenibilità dei trasporti e delle comunicazioni che, da un lato deve garantire la salvaguardia dell'ambiente e della qualità della vita dei cittadini, dall'altra deve far fronte alla domanda di servizi e infrastrutture del sistema delle imprese impegnate nella sfida della competitività dei mercati, della globalizzazione e della necessità di ridurre i costi di produzione e i tempi di percorrenza nelle operazioni di trasporto merci. Non si tralasci, inoltre, la domanda crescente di servizi e infrastrutture per facilitare il raggiungimento delle sedi lavorative, dei centri di istruzione superiore ed universitaria, gli spostamenti nelle città, i collegamenti tra i centri costieri e montani. Pertanto l'iniziativa del sistema delle Camere di Commercio abruzzesi, rappresentato a livello regionale da Unioncamere Abruzzo, consente all'insieme delle realtà produttive ed economiche del territorio regionale, alle istituzioni, agli organismi pubblici e privati, alle associazioni di categoria interessate, ai consumatori in genere, di avere a disposizione uno strumento dinamico in grado di monitorare le problematiche del settore, riguardo alla situazione infrastrutturale della regione, ai progetti in fase di elaborazione, agli interventi previsti, allo stato di avanzamento dei lavori.

L'auspicio dello scorso anno era quello di trovare la giusta attenzione e un adeguato sviluppo nel prossimo futuro, con il coinvolgimento di partner istituzionali dell'Abruzzo, affinché il rapporto 2007 potesse essere posto a disposizione di tutti gli

stakeholder pubblici e privati e diventare anche uno strumento di promozione e informazione del territorio abruzzese.

Questo desiderio si è concretizzato, anche grazie al coinvolgimento della Regione Abruzzo ed in particolare della Direzione Trasporti e Mobilità, Viabilità che, nel corso della redazione del Rapporto 2008, ha fornito alcune indicazioni ed ha dato dei suggerimenti per la riuscita dell'aggiornamento.

Ci auguriamo che tale collaborazione sia sempre più fattiva e ricca di stimoli, al fine di migliorare i prossimi documenti e valutare congiuntamente iniziative ed interventi sul territorio.

Dott. Giustino Di Carlantonio

Presidente di UNIONCAMERE ABRUZZO



SOMMARIO

1	Premessa	11
2	Programmazione infrastrutturale e scenari evolutivi abruzzesi.....	12
	2.1 La programmazione nazionale e le priorità regionali.....	14
	2.1.1 Priorità stradali ed autostradali.....	14
	2.1.2 Priorità ferroviarie.....	20
	2.1.3 Priorità aeroportuali	22
	2.1.4 Priorità portuali	23
	2.1.5 Logistica ed intermodalità	24
	2.1.6 Imprese di trasporto in Abruzzo.....	26
3	Lo stato di avanzamento degli interventi sui singoli territori.....	30
	3.1 Chieti.....	32
	3.2 L'Aquila.....	34
	3.3 Pescara.....	36
	3.4 Teramo.....	38
4	CONCLUSIONI	40
	BIBLIOGRAFIA	255
	WEBGRAFIA	256

1 Premessa

La realizzazione dell'Osservatorio regionale delle infrastrutture di trasporto e della logistica avvenuta nel 2007 ha permesso al Sistema camerale abruzzese di dotarsi di uno strumento di monitoraggio della situazione infrastrutturale della regione e, partendo da un'attenta analisi dello stato dell'arte, di effettuare verifiche periodiche dello stato di avanzamento dei lavori da mettere a confronto con quanto programmato.

Con la prima edizione del Rapporto infrastrutture 2007, si è dato molto risalto all'aspetto "dinamico" del monitoraggio che lo strumento si proponeva di realizzare.

Tramite l'Osservatorio si è tenuta, infatti, sotto controllo l'effettiva rispondenza della dotazione infrastrutturale della regione rispetto alle esigenze del sistema produttivo locale e rispetto ai mutamenti relativi al flusso delle merci e a situazioni di strozzatura (colli di bottiglia). Ciò ha permesso, tra il 2007 ed il 2008, ai soggetti interessati di fare valutazioni di merito sull'efficienza e sull'efficacia di una data infrastruttura rispetto allo sviluppo di determinate situazioni, verificandone i vantaggi o le criticità anche a medio-lungo termine, ed agli organi decisionali di avere uno strumento di facile lettura per analizzare le situazioni caso per caso e prendere le dovute decisioni.

Il rapporto che di seguito si propone è quindi una sintesi ragionata sullo stato di avanzamento dei lavori già programmati e inseriti nel Rapporto 2007; ma anche e soprattutto un'indagine sulle novità del 2008 e sui programmi di intervento futuri.

L'attività di aggiornamento viene effettuata fornendo un quadro delle attività di programmazione a livello nazionale ed i relativi finanziamenti ed investimenti per le priorità abruzzesi dal lato stradale, ferroviario, portuale, aeroportuale e logistico, indagando su come i vari soggetti coinvolti si stiano attivando per realizzare tali opere e per completare o realizzare tutti quegli interventi di cui il territorio abruzzese ha bisogno.

A seguito dell'inquadramento nazionale, l'analisi si sposta verso la programmazione regionale e locale dei singoli territori, con l'obiettivo di comprendere quali siano le richieste e i bisogni delle realtà locali e se vi è effettiva rispondenza delle loro necessità con la programmazione nazionale.

Le schede infrastrutture e le schede e intervento del presente documento sono aggiornate al 31 agosto 2008

L'aggiornamento continuo del Sistema Informativo è pubblicato e disponibile sul sito web di Unioncamere Abruzzo all'indirizzo: <http://www.trail.abruzzo.it>.

2 Programmazione infrastrutturale e scenari evolutivi abruzzesi

Lo stato di avanzamento delle opere infrastrutturali e trasportistiche programmate per la Regione Abruzzo, siano esse relative ad interventi di ammodernamento e miglioramento o alla realizzazione di nuove infrastrutture, non può prescindere da un'analisi attenta della programmazione nazionale. Anche per il territorio abruzzese, le infrastrutture strategiche programmate per il nostro Paese ed i miglioramenti e potenziamenti dell'attuale rete infrastrutturale, sono da considerarsi prioritari per prevenire fenomeni di marginalizzazione ed incrementare la competitività territoriale.

L'analisi della situazione attuale dei servizi e delle infrastrutture di trasporto nelle regioni del **Mezzogiorno evidenzia il perdurare di rilevanti deficit e carenze in termini di dotazione infrastrutturale, di quantità e qualità dei servizi, di qualità dei progetti e speditezza delle realizzazioni.**

Si tratta di una diagnosi condivisa dalle otto regioni del Mezzogiorno, le quali a luglio 2006 hanno sottoscritto, insieme a Confindustria e Sindacati, un documento congiunto nel quale sono state individuate, in tema di sviluppo infrastrutturale del sud, cinque linee di azione:

1. il miglioramento delle connessioni interne al Mezzogiorno, con l'obiettivo di costruire una rete di servizi tra le varie città e le relative aree di riferimento per assicurare ogni forma di scambio commerciale, culturale, turistico, e per creare un mercato autonomo;
2. il rilancio del trasporto pubblico locale;
3. l'individuazione di nuovi collegamenti diretti marittimi ed aerei: il collegamento tra i corridoi transeuropei di interesse dell'area (Corridoio I, Corridoio VIII, Autostrade del Mare) e tra le reti di trasporto del Sud e quelle europee, in vista della creazione della zona di libero scambio del 2010 e della crescita dei traffici con il Far-East;
4. l'individuazione degli interventi infrastrutturali prioritari sulla base di strategie ben definite, al fine di evitare lo spreco e la dispersione delle risorse disponibili;
5. l'individuazione di nuove risorse, nuovi meccanismi di finanziamento e di monitoraggio.

L'infrastrutturazione del Mezzogiorno non significa, tuttavia, intervenire solo con grandi opere, strade, autostrade, porti e aeroporti, ma anche attraverso infrastrutture *soft* di contesto o di prossimità direttamente funzionali all'insediamento, al funzionamento e allo sviluppo del tessuto produttivo.

L'insieme delle opere prioritarie nazionali, programmate per il Mezzogiorno, offre un contributo significativo al perseguimento delle suddette linee d'azione tramite:

- l'impulso offerto alla realizzazione delle direttrici europee, con particolare riguardo al Corridoio I (potenziamento della tratta ferroviaria Palermo-Messina e nodo di Palermo) e al collegamento tra il Corridoio I e il Corridoio VIII (Bari-Varna), tramite il potenziamento della direttrice ferroviaria Napoli-Bari (tratte Bovino-Cervaro e Apice-Orsara di Puglia).
- il rafforzamento degli assi trasversali, quali la SS106 Ionica **la tratta ferroviaria Roma-Pescara** e la bretella di collegamento tra A14 e A1 (Termoli-San

- Vittore), fondamentali per migliorare le connessioni tra le diverse città del Mezzogiorno,
- la stretta sinergia con gli strumenti di programmazione della politica regionale, tale da assicurare un'effettiva addizionalità alle risorse FESR e FAS.

Di seguito si indagheranno le principali novità derivanti dalla Programmazione Nazionale e Regionale con particolare riguardo ai Documenti relativi alla nuova programmazione 2007-2013 quali il Quadro Strategico Nazionale (QSN) approvato dalla Commissione UE il 13.luglio.2007; il Programma Nazionale Mezzogiorno (PNM) sottoscritto a luglio.2006 da Confindustria e Sindacati;

Il Documento Strategico Regionale (DSR) approvato dal Consiglio Regionale con Verbale N° 47/6 del 24/10/2006; il Programma Operativo Regionale (POR) approvato dalla Commissione UE il 17.ottobre.2007.

Tali documenti ribadiscono che per garantire le pre-condizioni di uno sviluppo equilibrato, l'Italia, ed in particolare l'Abruzzo, vanno considerati come un unico spazio economico e di vita, all'interno del quale garantire, colmando i divari fra le aree del Paese, reti e nodi logistici funzionali allo sviluppo, in coerenza con la vocazione ambientale e turistica del Paese e del suo Mezzogiorno (più ferrovie, più mare, più trasporto aereo) nel rispetto delle compatibilità ambientali, con particolare riferimento alla qualità dell'aria, e con l'opportunità di un suo collegamento con alcune grandi direttrici europee mediterranee e balcaniche.

In particolare i documenti programmatici regionale confermano la Regione Abruzzo quale regione cerniera che ha consolidato il ruolo di snodo fra nord e sud, attraverso la rete stradale, autostradale e ferroviaria, e, grazie soprattutto alla combinazione autostrada/aeroporto/porto, può candidarsi ad interpretare un ruolo anche nei rapporti fra Tirreno ed Adriatico/Balcani/Medio Oriente. La vicinanza ai grandi centri metropolitani, quali Roma e Napoli, ed in misura inferiore anche a Bologna, consegnano all'Abruzzo un ruolo di notevole potenzialità. Il ruolo della Regione Abruzzo quale regione cerniera si deve consolidare attraverso l'interconnessione con l'infrastruttura di primo livello A/14 e con il sistema di Corridoio Adriatico da una parte ed il Corridoio Europeo 1 Berlino-Palermo che interessa il versante tirrenico, il sistema infrastrutturale regionale potrà mettere in rete il sistema locale, da questi "servito", con la rete SNIT nazionale e con le grandi infrastrutture europee.

Per il raggiungimento di tali obiettivi i documenti soprarichiamati individuano le seguenti azioni:

- accelerare la realizzazione di un sistema di trasporto efficiente, integrato, flessibile, sicuro e sostenibile per assicurare servizi logistici e di trasporto funzionali allo sviluppo;
- contribuire alla realizzazione di un sistema logistico nazionale, supportando la costruzione di una rete nazionale di terminali di trasporto e di logistica, integrata, sicura, interconnessa ed omogenea.
- promuovere la mobilità urbana sostenibile e la logistica urbana

- favorire la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani alle reti principali, le sinergie tra i territori e i nodi logistici e l'accessibilità delle aree periferiche: migliorare i servizi di trasporto a livello regionale e promuovere modalità sostenibili.

Il quadro della programmazione nazionale, in riferimento alla Regione Abruzzo, sarà completato attraverso l'analisi del Piano ANAS 2007-2011 e del Contratto di Programma quadro 2007-2011 tra RFI Spa ed il Ministero delle infrastrutture.

Da un lato viene quindi incentivato il rafforzamento **dei porti dell'Adriatico a favore dei collegamenti con i Balcani lungo il Corridoio VIII** (tra i quali anche quelli abruzzesi, ne sono degli esempi il porto di Ortona ed il porto di Pescara, come vedremo nell'analisi delle opere infrastrutturali prioritarie), dall'altro, viene promossa la riduzione del divario infrastrutturale del Mezzogiorno (della quale area l'Abruzzo fa parte) attraverso il completamento della linea ferroviaria **Bologna-Taranto, che attraversa il territorio abruzzese per 113 chilometri e la velocizzazione della linea ferroviaria Pescara-Roma.**

2.1 La programmazione nazionale e le priorità regionali

Il Ministero delle Infrastrutture, già nel 2007, ha individuato una serie di infrastrutture prioritarie regionali, indicate in parte nell'Accordo di Programma tra il MIT e la Regione Abruzzo sottoscritto il 30.gennaio.2007 dall'allora Ministro Di Pietro e dal Presidente pro-tempore della Regione Abruzzo Del Turco.

Successivamente nel corso del 2008, di concerto con le Regione e gli enti locali nell'ambito della Conferenza Unificata è stato predisposto il documento relativo alle priorità infrastrutturali ai fini della definizione dell'Allegato infrastrutture al DPEF 2009-2011.

Per fornire un quadro più completo, vengono analizzati i progetti e gli interventi infrastrutturali della regione Abruzzo inseriti nei documenti sopra riportati. Alcuni di questi sono inseriti nel Piano ANAS 2007-2011 e nel contratto di programma quadro 2007-2011 tra RFI Spa e Ministero delle infrastrutture.

2.1.1 Priorità stradali ed autostradali

Nel settore stradale ed autostradale la programmazione operativa, fermo restando le indicazioni del Ministero delle Infrastrutture, è gestita dal Piano ANAS 2007-2011: **nel Piano, rispetto al montante finanziario complessivo, pari a 7.103,00 milioni di euro detratti i finanziamenti da destinare agli interventi di manutenzione straordinaria della rete stradale ed a contributi diversi, l'importo disponibile per nuovi investimenti risulta pari a 4.297,00 milioni di euro, dei quali almeno il 30% è destinato ad investimenti nel Mezzogiorno.**

Di seguito si riportano le opere prioritarie individuate nella regione Abruzzo.

Pedemontana Abruzzo-Marche - tratto Garrufo di San Omero / S. Anna di Campoli

La Pedemontana Abruzzo-Marche costituisce un collegamento viario dorsale collinare che, nella tratta dell'area Vestina-Val Tronto, da Ascoli Piceno muove verso Sud fino a Chieti, per poi innestarsi sulla viabilità esistente fino a Casoli e da qui

proseguire verso sud in direzione Molise. Si tratta di un collegamento longitudinale posizionato nella media alta collina, arretrato rispetto alla costa, che, dalla Ascoli-Mare a Castel di Lama Stazione (AP), attraversa la Val Vibrata, la Val Fino e prosegue lungo il Fondovalle per raggiungere, attraverso l'area vestina, il raccordo

autostradale posto nei pressi di Chieti e, infine, ineestarsi più a sud sulla SS650 Fondovalle Trigno.

La realizzazione della Pedemontana Abruzzo-Marche rientra tra le opere previste nell'Intesa Generale Quadro (siglata tra il Ministero e la Regione Abruzzo, il 20 dicembre 2002), che individua, ai sensi dell'art. 1 del D.Lgs, n. 190/2001, le opere insistenti sul territorio abruzzese previste dal Primo Programma delle infrastrutture strategiche. L'infrastruttura è concepita come asse finalizzato a depolarizzare la zona costiera e interseca i principali assi di comunicazione, quali la linea ferroviaria Bologna-Bari, la SS16 Adriatica, l'autostrada A14 Bologna-Taranto, ed i nodi intermodali quali l'Autoporto di Roseto e l'Interporto Val Pescara.

La realizzazione di quest'arteria è suddivisa in tratti, alcuni dei quali già aperti al traffico, mentre per quelli rimanenti, si stanno sviluppando le progettazioni definitive.

Tra questi ultimi è da rilevare il progetto a nord di Teramo, del tratto S. Anna di Campli - Garrufo di Villa Marchetti, quale prosecuzione del lotto S. Nicolò a Tordino - S. Anna di Campli, aperto al traffico dal 2004. Esso si snoda per circa 10 Km., nei territori comunali di S. Egidio alla Vibrata, S. Omero e Campli.

L'intervento è inserito in Legge Obiettivo e non è stato ancora finanziato. Il progetto preliminare prevedeva una spesa di 52,23 milioni di euro.

Nel Dicembre 2007 durante la Conferenza della Provincia di Teramo, relativa al bilancio 2007, in previsione del 2008 sono stati confermati gli investimenti del governo relativamente al tratto S. Anna di Campli-Garrufo.

Nel Luglio 2008 è stato siglato un Accordo di Programma tra la Provincia di Teramo ed i Comuni di S. Egidio, Campli e S. Omero, per la realizzazione del tratto di proseguimento della Pedemontana, da S. Anna di Campli a Villa Marchetti di S. Egidio alla Vibrata.

A seguito dell'accordo, l'importo è stato revisionato alla luce degli incrementi dei costi di costruzione e ad oggi ammonta a circa 78,00 milioni di euro, con un aumento del 50% rispetto a quanto previsto nella Legge Obiettivo ed un finanziamento interamente da reperire.

Teramo mare - Casello Autostradale A14 di Mosciano S. Angelo - S.S. 16 (4° lotto)

L'intervento riguarda la tratta della Teramo Mare, tra il Casello Autostradale A14 di Mosciano S. Angelo e la SS16, ed è relativo alla costruzione di una variante di superstrada alla SS80 che collega la città di Teramo alla costa, nelle rispettive uscite di Giulianova e Roseto. Tale opera presenta un costo di 33,30 milioni di euro, finanziate dal Ministero delle Infrastrutture in seguito all'Accordo di Programma siglato con la Regione il 31 gennaio 2007. L'intervento si divide in 5 lotti:

- Lotto 0: variante Madonna della Cona-Località Cartecchio;
- Lotto 1: Località Cartecchio-S. Nicolò a Tordino;
- Lotto 2: S. Nicolò a Tordino-Bellante;

- Lotto 3: Bellante-Mosciano S. Angelo;
- Lotto 4: Mosciano-SS16 con rispettive uscite a Giulianova e Roseto.

Mentre i lotti 1, 2 e 3 risultano aperti al traffico, ancora da risolvere sono le criticità relative al lotto zero e al lotto 4.

Per quanto concerne il lotto 0 - tratto svincolo Cona -, la mancata presentazione della variante di progetto, ha comportato la proroga dei termini di conclusione dei lavori, che erano previsti a settembre 2008.

Sempre nell'ambito del lotto zero, i lavori delle gallerie di Porta Romana, risultano nuovamente sospesi per gli stessi problemi passati, relativi alle vibrazioni, causa di danneggiamento delle abitazioni sovrastanti.

Infine, in riferimento al lotto 4, con la riduzione della spesa pubblica attuata dalla nuova Finanziaria, il progetto, allo stato attuale, rischia di essere cancellato dall'elenco delle opere pubbliche.

Variante alla SS16: collegamento tra Montesilvano e Silvi Marina. I lotto: Montesilvano - Città S. Angelo

La variante alla SS16 prevede la circumvallazione della città di Pescara, attualmente in esercizio e termina a sud dell'abitato di Montesilvano in località Santa Filomena. Con la realizzazione del proseguimento fino all'abitato di Silvi Marina si risolverebbe il problema della viabilità congestionata nell'area metropolitana pescarese.

Un primo tratto, già cantierizzato e completato per circa il 90%, termina a ridosso del centro urbano di Montesilvano, e si allaccia con la viabilità locale, sulla SS 16 bis.

La Provincia di Pescara si è da tempo attivata per la realizzazione del prolungamento della variante della SS16 fino a Silvi Marina, ed ha predisposto, ai fini dell'inserimento dell'intervento nei programmi di finanziamento ANAS, il progetto preliminare nel quale è stimata una spesa complessiva di 374 mila euro.

Le fasi attuative dell'intervento sono articolate in 4 lotti funzionali.

Il progetto, presenta un costo stimato complessivo di 91,21 milioni di euro ed è dotato di progetto definitivo. Nell'accordo sottoscritto il 30 gennaio 2007 tra il Ministro delle infrastrutture e la Presidenza della Regione l'intervento è proposto al finanziamento nel Programma Nazionale per il Mezzogiorno 2007-2013, limitatamente a 61,10 milioni di euro.

Sempre in relazione alla SS16 è prevista la realizzazione di un nuovo svincolo alla variante, in località Via Tirino, il cui intervento è in fase di progettazione preliminare ed il costo stimato complessivo è pari a 5,7 milioni di euro.

Alla variante generale di tracciato SS 16 è collegato il progetto della variante SS 81 Mare Monti Penne - Montesilvano, che allo stato attuale è sospeso per problemi legati alla salvaguardia ambientale della Riserva regionale del Lago di Penne. Infatti, nel Febbraio 2008, in seguito ad un'indagine effettuata dalla Forestale è stato disposto il sequestro della Procura, con disposizione della stesura di un nuovo studio di impatto ambientale, per mitigare l'effetto deturpante del nuovo viadotto.

SS652 Fondo Valle Sangro - Collegamento stradale tra km 54+000 e km 56+000

La SS652 detta "Fondovalle Sangro", costituisce una delle principali vie di collegamento di tutto il territorio Sagro Aventino. Essa inizia il suo percorso,

attraversando il Molise nella provincia di Isernia, lungo i comuni di Cerro al Volturno e Rionero Sannitico, il basso Abruzzo nella provincia dell'Aquila, dal comune di Castel di Sangro sino a quello di Ateleta e la costa abruzzese nella provincia di Chieti, dal comune di Bomba fino a quello di Fossacesia Marina.

L'intervento per un nuovo collegamento stradale tra il km 54 e il km 56 interrotto a causa di un collasso del viadotto Barche, ha un costo stimato di 68,97 milioni di euro ed attualmente la progettazione è in fase definitiva.

Rieti - L'Aquila - Navelli

L'opera intende adeguare il tratto S. Gregorio - S. Pio delle Camere, dal km 45+000 al 58+000, per rivitalizzare le zone interne.

Entro il Dicembre 2008 l'opera sarà appaltata per un costo od oggi stimato di 43,71 milioni di euro.

SS17 Variante all'abitato dell'Aquila

LaSS17 insieme ad altre infrastrutture di viabilità ordinaria, quali la SS81, la SS16 e la SS5, costituisce, senza dubbio, una delle strade più lunghe e, contemporaneamente, la principale arteria di percorso della dorsale appenninica.

La finalità dell'intervento è quella di decongestionare l'attuale intersezione a raso tra la SS17 e la provinciale ex 17 ter, caratterizzata da elevati flussi veicolari provenienti dall'A24 Roma-L'Aquila-Teramo e da L'Aquila in direzione Pescara.

A settembre 2008 il raggruppamento Lis S.r.l. - Marietta SpA si è aggiudicato l'appalto in via definitiva l'inizio lavori è previsto per Ottobre 2008 ed avrà una durata di 22 mesi come stabilito da contratto; l'intervento ha un costo complessivo stimato di 21,77 milioni di euro di cui 10,33 già disponibili.

SS 81 Picena Aprutina

A. tratto Guardiagrele Nord fino a innesto SS 652

B. tratto Teramo-Ascoli Piceno

La SS81 rappresenta una delle strade più lunghe della Regione, in quanto inizia il suo percorso dai confini con le Marche passando per Teramo, fino ad arrivare a Chieti. Numerose sono le infrastrutture di allaccio, tra le quali assume importanza primaria la SS80 del raccordo di Teramo, la A24 direzione L'Aquila-Roma, la A25 e la SS84 Frentana che a Casoli segna la fine della tratta. Durante il tracciato la SS81 presenta aspetti di particolare interesse, specie per quanto concerne il collegamento con la SS80, che permette di accedere alla zona industriale del teramano.

Per quanto riguarda il primo intervento, esso è in fase di progettazione definitiva ed ha un costo stimato di 173,61 milioni di euro, il secondo, invece, interessa i lavori di ammodernamento nel tratto Villa Lempa e Contrada La Cona ed a settembre 2008 l'Anas ha bandito la gara d'appalto relativa al tratto Teramo-Villa Lempa, pari ad un importo di 19 milioni di euro.

SS 584 di Lucoli

Per questa strada è previsto un collegamento tra l'altipiano delle Rocche - Campo Felice e Rocca di Cambio, attualmente si è nella fase di progettazione definitiva; ad oggi il costo complessivo dell'opera è pari a 27,81 milioni di euro.

SS 260 Picente

Per questa strada è previsto un adeguamento della sede stradale da Cagnano Amiterno ad Amatrice, attualmente si è allo stato di progettazione preliminare, il costo complessivo previsto per la realizzazione dell'intervento è di 15,34 milioni di euro interamente da reperire.

L'elenco di opere strategiche fin qui riportato ci aiuta a capire quali e quante opere stradali sono state riconosciute dal Ministero come "assets" prioritari per uno sviluppo del territorio abruzzese. Nonostante gli sforzi profusi per identificare le direttrici sulle quali focalizzare maggiormente l'attenzione in sede di programmazione nazionale, numerose carenze sono da riscontrare per quanto concerne i finanziamenti e le erogazioni. Alcuni passi avanti sono stati fatti nel corso del 2008, si pensi ad esempio agli Accordi di Programma fra la Regione e le province interessate dal passaggio della Pedemontana Abruzzo-Marche, all'appalto che si è concluso per la variante all'abitato de l'Aquila, alla gara d'appalto che l'Anas ha bandito per la realizzazione del tratto Teramo-Ascoli sulla SS81, per citarne alcuni. Se, però si analizza più nel dettaglio la situazione, a livello regionale, abbiamo oltre 520 milioni di costi per tali opere e, di questi, ad oggi disponibili solo l'1,98% (pari a 10,33 milioni di euro) interamente destinati alla variante all'abitato de L'Aquila. Va inoltre precisato che tale importo non va a coprire il costo dell'intera opera ma esattamente la metà.

Si aggiunga che solo per il 3,2% del costo totale progetto (pari a 19 milioni di euro) l'Anas ha bandito la gara d'appalto (SS81 tratto Teramo-Villa Lempa), tutti gli altri progetti sono in fase di progettazione preliminare o definitiva.

Per completezza di informazioni, di seguito, sono esposte in tabella le altre infrastrutture stradali non considerate prioritarie dal documento del Ministero delle Infrastrutture, ma inserite nel Piano Anas 2007-2011. In tal caso notiamo che a fronte di un costo complessivo di oltre 172 milioni di euro, che vanno ad aggiungersi ai 520 milioni di costi per le opere prioritarie, l'Abruzzo ha un fabbisogno di oltre 91 milioni di euro; l'unica opera parzialmente coperta da finanziamento è la SS562 di Fondo Valle Sangro e solo per il 78% del costo complessivo.

Tabella 1: Ulteriori opere non prioritarie comprese nel documento Anas 2007-2011

Infrastruttura	Oggetto	Importo ¹	Finanziamenti attuali	Ulteriore fabbisogno ANAS	Anno di appalto
SS584 DI LUCOLI	collegamento tra Altipiano delle Rocche - Campo Felice - Rocca di Cambio	27.811.958	0	27.811.958	2007
SS17 DELL'APPENNINO ABRUZZESE ED APPULOSANNITICO	tronco Antrodoco-Navelli: adeguamento tratto S.Gregorio-s.pio delle Camere dal km.45+000 al km.58+000	43.712.801	0	43.712.801	2008
SS652 DI FONDO VALLE SANGRO	lavori di costruzione del tratto compreso tra Gamberale e la variante di Quadri 2° lotto 2° stralcio - 2° tratto	91.206.513	71.329.000	19.877.513	2008
		172.731.271	71.329.000	91.402.272	

Fonte: Elaborazioni Uniontrasporti su dati Anas 2007

Ad Aprile del 2008, inoltre, è stato siglato un accordo fra ANAS e Ministero delle Infrastrutture in base al quale si è deciso di prevedere nuovi investimenti stradali per 2.489,882 milioni di euro di cui 1.883,391 per nuove opere, 568,711 milioni per manutenzione straordinaria e il resto (82,8 milioni di euro) per oneri di gestione e contributi a terzi. Il piano risulta finanziato per 1.560,00 milioni di euro da nuove risorse della finanziaria 2008, per 161 milioni con fondi della legge obiettivo già assegnati alle singole opere e per 768 milioni da fondi regionali o fondi europei PON per le aree svantaggiate.

Tra le aree geografiche d'Italia in cui sono collocati gli interventi del Piano ANAS 2008 prevale l'area sud ed insulare² con il 48%, seguita dall'area nord³ con il 32% ed infine l'area centro⁴, della quale fa parte anche l'Abruzzo per il 20%. **Di questa percentuale per la Regione Abruzzo sono stati previsti 116,22 milioni di euro che andranno a finanziare le nuove opere e 34,54 milioni per manutenzioni straordinarie, per un totale di 156,56 milioni.**

¹ L'importo è da considerarsi al netto di IVA e comprensivo di spese generali

² Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna

³ Valle d'Aosta, Piemonte, Lombardia, Liguria, Veneto, Friuli Venezia Giulia ed Emilia Romagna

⁴ Toscana, Umbria, Marche, Lazio e Abruzzo

2.1.2 Priorità ferroviarie

Nel settore ferroviario la programmazione operativa, fermo restando le indicazioni del Ministero delle Infrastrutture, è gestita dal Contratto di Programma RFI relativo al quinquennio 2007-2011 che individua i seguenti insiemi di intervento (Tabella 2):

- A. *opere in corso;*
- B. *opere prioritarie da avviare;*
- C. *altre opere da realizzare;*
- D. *opere previste a completamento del piano.*

In linea generale si può affermare che su un totale di 117.548 milioni di euro da reperire, solo il 48% (pari a 57.018 milioni di euro) si prevede di impegnarlo entro il 2011, mentre il restante 52% è appannaggio del quinquennio successivo. Ciò non lascia ampi margini di manovra su nuove programmazioni e successive modifiche. Un dato comunque confortante è dato dalle opere in corso: il CdP ci dice infatti che entro il 2011 sarà impegnato il 97% del finanziamento ancora da reperire, segno che le opere previste dal piano verranno presumibilmente portate a conclusione.

Tra le opere in corso l'Abruzzo è interessato dal raddoppio della linea ferroviaria adriatica Pescara - Bari nella tratta Pescara - Ortona Nord. L'opera ha un costo di 478 milioni di euro interamente finanziati. L'intervento prevede la costruzione di una nuova galleria a semplice binario per raddoppiare il tratto (circa 1 Km) a nord di Ortona; l'attivazione del raddoppio è prevista nel il 2009. Il costo complessivo dell'intervento è di circa 24 milioni, interamente finanziati.

Anche per le opere prioritarie da avviare la situazione a livello nazionale si prospetta positiva, infatti nel quinquennio 2007-2011 verrà impegnato il 33% delle risorse da reperire, ma non vi sono opere e finanziamenti per il territorio abruzzese.

Le altre opere da realizzare godono inoltre di un situazione positiva a livello nazionale, il CdP infatti prevede di impegnare circa il 90% delle risorse da reperire per realizzare tali interventi.

In questo caso, l'Abruzzo è interessato dall'intervento di **velocizzazione/potenziamento della linea Roma-Pescara**. La regione Abruzzo intende inoltre perseguire lo sviluppo dei collegamenti trasversali tra l'Adriatico ed il Tirreno con interventi quali **la velocizzazione ed il potenziamento della linea ferroviaria Roma-Pescara**, attraverso la valorizzazione dell'opportunità di interscambio del Nodo di Lunghezza ed il miglioramento della infrastruttura ferroviaria regionale nei tratti a più intensa utilizzazione, costituiti dai terminali est (Popoli - Pescara) e ovest (Avezzano - Lunghezza). Si tratta di un intervento interregionale, inserito in programmazione RFI: in tal caso, su un fabbisogno di oltre 1.540 milioni di euro e su un asse temporale di 5 anni il Contratto prevede ad oggi un finanziamento di soli 8 milioni per il 2008 e null'altro fino a fine quinquennio.

Tabella 2: Sintesi del Contratto di Programma 2007-2011

Opere	Costo Complessivo	Da reperire	Impegni					Totale periodo	Oltre periodo
			2007	2008	2009	2010	2011		
Opere in corso	39.271	5.154	2.298	2.720	-	-	-	5.018	136
Opere prioritarie da avviare	33.691	32.804	220	2.289	9.311	7.726	2.250	21.796	11.008
Manutenzione Straordinaria, nigliativa ed evolutiva ed obblighi di legge	4.110	-	140		1.307	1.280	1.384	4.111	-
Tecnologie per la sicurezza, la circolazione e l'efficientamento	2.690	-	80	155	1.930	525	-	2.690	-
Sviluppo Infrastrutturale rete convenzionale	1.911	-	-	220	1.125	19	11	1.376	-
Sviluppo infrastrutturale rete alta capacità	24.979	-	-	1.914	4.948	5.901	855	13.619	-
Altre opere da realizzare	37.516	33.725	24	3.449	2.767	11.239	12.726	30.204	3.521
Opere previste a completamento del piano	45.988	45.865	-	-	-	-	-	-	45.865
	156.466	117.548	2.542	8.458	12.078	18.965	14.976	57.018	60.530

Fonte: RFI spa 2007

Ai due interventi sopraccitati si aggiunge la **progettazione preliminare e definitiva della linea Guidonia-Pescara per la quale è stato stanziato un milione di euro**; tuttavia la regione non gode di grandi attenzioni a livello nazionale. Se l'obiettivo è quello di collegare l'Abruzzo ai grandi assi nazionali ed europei questo si può realizzare con interventi massicci sul territorio, soprattutto in linea con le esigenze strategiche del Cento Italia. Invece, **se analizziamo gli interventi previsti a livello nazionale per il territorio abruzzese troviamo solo le due opere viste in precedenza. La prima, seppur di grande importanza equivale allo 0,06% dei costi complessivi messi a budget per la realizzazione delle opere in corso, è pur vero che l'opera è interamente finanziata, ma è l'unica opera in corso sul territorio nella quale lo Stato ha investito.**

La regione non è infatti coinvolta in nessuna delle opere prioritarie nazionali da avviare entro il 2011, come a dire che non sono state ravvisate impellenti criticità da risolvere sul territorio, questo a discapito di quei collegamenti di cui l'Abruzzo ha bisogno ed in linea con le strategie di sviluppo nazionali ed europee finanziate in precedenza.

2.1.3 Priorità aeroportuali

Nel corso degli ultimi dieci anni gli interventi sugli aeroporti italiani sono stati realizzati, o sono in fase di realizzazione, con diverse fonti finanziarie pubbliche, nazionali e comunitarie, e con risorse rese disponibili dalle società di gestione aeroportuali.

In particolare le leggi 23 maggio 1997, n. 135 (Disposizioni urgenti per favorire l'occupazione) e 18 giugno 1998, n. 194 (Interventi nel settore dei trasporti) hanno reso disponibili, per la realizzazione di opere di ampliamento, ammodernamento, riqualificazione e completamento del sistema aeroportuale italiano, i seguenti finanziamenti:

- Legge n. 135/97: 350 milioni di euro circa, in conto capitale e interessi, con limite di impegno quindicennale di circa 23 milioni di euro a partire dal 1998 e con priorità per gli aeroporti di Bari, Cagliari, Catania;
- Legge n. 194/98: 193 milioni di euro circa in conto capitale ed interessi, con limiti di impegno quindicennali di 5 milioni di euro circa per l'anno 1999 e di 7,7 milioni di euro circa per l'anno 2000; 7,5 milioni di euro circa in conto capitale, assegnati dalla stessa legge agli aeroporti di Perugia e Salerno.

Le realizzazioni, cui si è dato corso anche con l'apporto delle società di gestione aeroportuali, sono state finalizzate al potenziamento delle infrastrutture di ricezione dei passeggeri, e all'adeguamento delle infrastrutture alla normativa internazionale di riferimento.

Nel corso degli ultimi anni sono stati sottoscritti specifici Accordi di Programma Quadro tra il Ministero dell'economia e delle finanze, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'ENAC, l'ENAV e le Regioni meridionali per la realizzazione di opere infrastrutturali aeroportuali del Mezzogiorno da finanziarsi in parte con le risorse di cui sopra ed in parte con risorse provenienti dal PON Trasporti 2000-2006, da delibere CIPE e da fondi delle società di gestione.

Complessivamente i finanziamenti risultanti in tali Accordi di Programma Quadro ammontano a oltre 907 milioni di euro, dei quali 706 milioni riconducibili al PON Trasporti 2000-2006 e a finanziamenti CIPE, dal punto di vista territoriale, le risorse sono così ripartite: 111 milioni di euro alla Campania, 184,3 milioni di euro alla Puglia, 114,6 milioni di euro alla Calabria 344,8 milioni di euro alla Sicilia, 152,6 milioni di euro alla Sardegna.

Infine, le leggi 449/85 e 67/88 hanno destinato specifici finanziamenti agli aeroporti di Roma Fiumicino e Milano Malpensa, pari rispettivamente a 621 milioni di euro per Fiumicino e 482 milioni per Malpensa.

Nonostante gli aeroporti abruzzesi non rientrino in tali categorie di finanziamento, a livello nazionale, è stato riconosciuto all'Aeroporto Internazionale d'Abruzzo un importante ruolo ed una reale possibilità di sviluppo, poichè sta conoscendo una stagione di grande vitalità, apportando il suo contributo sia in termini di movimentazione merci che di passeggeri e costruendo sinergie grazie all'espansione dei mercati turistici ed al potenziamento della logistica e dell'intermodalità del trasporto merci.

Per tale ragione a gennaio del 2007 è stato sottoscritto l'Accordo di Programma tra il Ministero delle Infrastrutture e la Regione Abruzzo in base al quale l'Aeroporto d'Abruzzo beneficerà di 7,88 milioni di euro per adeguamento della pista e per

ammodernamento dell'intera infrastruttura. L'accordo rientra nel Programma operativo nazionale (Pon) inserito a sua volta nel Quadro strategico nazionale per la politica regionale di sviluppo 2007-2013, finanziato con fondi comunitari, di cui si è parlato nei precedenti paragrafi. Nel dicembre 2007 sono stati destinati fondi per 5 milioni di euro per la messa in sicurezza della pista, (realizzazione della banchina di servizio alla pista, via di rullaggio e creazione delle fasce di contenimento della pista).

2.1.4 Priorità portuali

Nel recente passato, gli sforzi di investimento più rilevanti nel settore portuale si sono concentrati soprattutto su due *asset* strategici:

1. l'intercettazione dei flussi transoceanici e l'integrazione con le Autostrade del Mare;
2. la massimizzazione di efficacia delle ricadute economiche e territoriali della realizzazione della rete TEN-T.

Le politiche di intervento sono legate alla definizione di un sistema portuale nazionale al cui interno sia ben specificata la connotazione, la specializzazione e le relazioni funzionali di ciascuna realtà portuale, nel quadro del complessivo sviluppo delle capacità commerciali, da conseguire con intervento orientati al rafforzamento delle infrastrutture di accesso e di collegamento, alla realizzazione di approdi adeguati (sia per le banchine che per i fondali), alla costituzione o al potenziamento di piattaforme intermodali, sia in area portuale che retroportuale, all'uso sempre crescente di tecnologie innovative. Si dovrà operare sulle infrastrutture, sui servizi e sull'impianto normativo, in modo da assicurare modelli organizzativi e gestionali più efficaci ed adeguate all'evoluzione del mercato.

Analoga attenzione va riposta all'aspetto della sicurezza dei collegamenti marittimi, anche attraverso il potenziamento degli approdi.

A fronte di questo scenario, per quanto attiene alle prospettive per il prossimo periodo di programmazione, vanno segnalati i seguenti elementi:

- la Legge Finanziaria 2007 prevede uno stanziamento di 100 milioni di euro per il 2008, la metà dei quali assegnati al porto di Gioia Tauro, per lo sviluppo degli hub portuali di interesse nazionale, al fine di favorire le filiere logistiche e l'intermodalità;
- la stessa Legge, autorizza, a valere sulle risorse destinate alla Legge Obiettivo, due contributi quindicennali di 10 e 15 milioni di euro entrambi a decorrere dall'anno 2007 per la realizzazione di grandi infrastrutture portuali immediatamente cantierabili; sulla base della prima disposizione il Ministero delle infrastrutture ha predisposto due programmi di interventi che prevedono investimenti, rispettivamente, di 225 milioni di euro, e 165 milioni di euro;
- a valere sulle disponibilità ordinarie di bilancio, il Ministero delle infrastrutture ha predisposto il programma triennale (2007-2009) delle opere marittime, per un importo complessivo di circa 348 milioni di euro.

In questo quadro di norme e finanziamenti a livello comunitario e nazionale, l'Abruzzo è interessato dal potenziamento del Porto di Ortona, attraverso la realizzazione delle opere necessarie a potenziarne la fruibilità commerciale ed il completamento del prolungamento della nuova banchina commerciale, per un costo stimato di 36,50 milioni di euro.

Nell'accordo sottoscritto il 30 gennaio 2007 tra il Ministro delle infrastrutture e la regione Abruzzo l'intervento è proposto al finanziamento nel Programma Nazionale per il Mezzogiorno 2007-2013.

Ad inizio del 2008 sono stati valutati lavori per l'ampliamento della capacità di pescaggio del porto, che dai 7 metri dovrà essere portata a 10 per consentire l'ingresso di navi cargo di maggiore stazza. Inoltre sono stati portati avanti i lavori relativi ai collegamenti tra il Porto di Ortona e le infrastrutture collegate, tra questi nel 2008 verrà concluso il collegamento tra il porto di Ortona e la A14.

2.1.5 Logistica ed intermodalità

Il trasporto intermodale è supportato da una serie di infrastrutture che, sfruttando corridoi di traffico preferenziali, permettono di ridurre i tempi di carico/scarico della merce e ne facilitano il trasferimento in tempi brevi e a costi competitivi (almeno per le grandi distanze). Tali infrastrutture, concentrate sul territorio in aree strategiche, sono rappresentate dagli interporti e dai centri intermodali (pubblici e privati).

L'integrazione della logistica rappresenta ancora un obiettivo non pienamente raggiunto in Abruzzo, sia per il basso livello di operatività delle infrastrutture deputate a fluidificare l'interscambio intermodale delle merci, sia, di conseguenza per la mancata costituzione o operatività delle società deputate alla gestione delle piattaforme.

Il concorso privato, sia di capitale che di know-how è difatti fondamentale per avviare il processo di modernizzazione degli scambi e supportare adeguatamente il sistema delle imprese; anche la logistica pubblica, tuttavia, non ha dimostrato di saper svolgere un ruolo decisivo a sostegno dell'iniziativa privata.

E' vero, comunque, che senza un adeguato potenziamento, gli scali adriatici non riusciranno ad attrarre i traffici provenienti dai Paesi asiatici e dell'Africa del Nord, che hanno dimostrato di preferire i porti ionici e tirrenici per l'approdo delle navi.

Pertanto, alla luce delle criticità riscontrate, sarebbe opportuno intraprendere alcune linee d'azione attraverso lo strumento di programmazione e pianificazione del sistema infrastrutturale e trasportistico.

In particolare:

- verificare la possibilità di sollecitare la crescita della conoscenza della problematica logistica da parte delle aziende di produzione, con appositi seminari, corsi dedicati al management ed agli incaricati aziendali, dare il necessario sostegno e l'indirizzo per la redazione di piani aziendali per la logistica;
- sollecitare il rinnovamento e l'ampliamento della gamma dei servizi da rendere alle aziende da parte delle imprese di trasporto e logistica che possano comprendere tutte le funzioni ed i servizi che vanno dagli ordini delle materie prime fino al montaggio, al collaudo in qualità, all'imballaggio, alla fatturazione e spedizione del prodotto finito;
- avviare la diversione modale del trasporto attraverso:

A. l'esercizio delle piattaforme logistiche di terra e di mare (interporti, autoporti, porti, aeroporti) con forme integrate di organizzazione e gestione, al fine di rendere complessivo e trasparente il servizio nei confronti della produzione;

- B. utilizzare per lo sviluppo dei servizi e delle infrastrutture appositi piani di marketing, nonché le conoscenze e le previsioni degli operatori della logistica;
- C. un continuo monitoraggio dei risultati / avanzamenti.

Per arginare tale gap ed attrarre di conseguenza traffici sulla costa abruzzese qualcosa si sta muovendo, sia a livello centrale che periferico. Di seguito si propone una fotografia dei principali centri intermodali abruzzesi, Osservatorio regionale Trasporti, Logistica e Infrastrutture Abruzzo chiamati a svolgere nel corso dei prossimi anni un ruolo fondamentale per lo sviluppo del territorio. A seguito della fotografia delle principali infrastrutture che insistono sul territorio si fornirà un quadro degli scenari futuri che si prospettano per la regione, soprattutto in vista degli interventi previsti per potenziare ed ammodernare tali centri.

Attualmente in Abruzzo sono state individuate quattro infrastrutture a servizio dell'intermodalità, di seguito si riporta una breve descrizione delle strutture ed i principali scenari futuri.

2.1.6 Imprese di trasporto in Abruzzo

Da dati Infocamere del 2008 emerge che le imprese di trasporto attive in Italia sono pari a 308.095 di cui 190.092, corrispondente al 62%, sono classificate come imprese di trasporto, magazzinaggio e comunicazioni mentre il 36%, pari a 110.639 unità sono imprese di trasporto merci su strada ed il restante 2%, cioè 7.364 unità sono imprese legate alla movimentazione merci e magazzinaggio.

Rispetto al 2007 si è avuto un calo di imprese (cessate o inattive) pari a 5.789 unità, il maggior decremento si è avuto per le imprese di trasporto merci su strada (-5%), una lieve flessione si è registrata inoltre per le imprese di trasporto, magazzinaggio e comunicazioni, infine le imprese legate alla movimentazione merci e magazzinaggio hanno avuto un aumento di circa l'8%.

L'analisi delle imprese di trasporto attive in Italia per fasce di addetti evidenzia che il 16% delle imprese (48.359) ha dichiarato di non avere addetti, il 50,6% ha un addetto, il 27% è nella fascia da 2 a 9 addetti e solo il 6,4% risulta superiore ai 10 addetti.

Nel dettaglio, si può affermare che la percentuale maggiore di imprese che dichiara di non avere addetti è quella legata alla movimentazione merci e magazzinaggio, dove riscontriamo un 26,4% appartenenti a tale categoria, quindi abbiamo le imprese di trasporti, magazzinaggio e comunicazioni con il 17,1% ed infine quelle di trasporto merci su strada con 12,5%. Passando alle successive categorie notiamo che il 52,5% delle imprese di trasporto merci su strada ha 1 addetto seguita dalle imprese di trasporto, magazzinaggio e comunicazione (50,8%). Le altre categorie presentano risultati trascurabili per entrambi le fasce di imprese sopraccitate, l'unico dato che vale la pena di considerare riguarda le 1.547 imprese di movimentazione merci e trasporto (pari al 21% delle aziende) che dichiara di essere nella fascia di addetti 10-49.

Tabella 3: Imprese di trasporto, magazzinaggio e comunicazioni attive in Italia per fascia di addetti (sedi)*

Attività	0 addetti	1 addetto	2-9 addetti	10-49 addetti	50 - 99 addetti	100 - 499 addetti	500 e addetti oltre	TOTALE
Trasporto di merci su strada	13.866	58.119	32.875	5.227	333	198	21	110.639
Movimentazione merci e magazzinaggio	1.946	1.207	1.938	1.547	379	326	21	7.364
Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni	32.547	96.648	49.353	9.523	1.030	852	139	190.092
TOTALE	48.359	155.974	84.166	16.297	1.742	1.376	181	308.095

Fonte: Infocamere 2008

In Abruzzo rispetto ai dati del 2007 continua ad operare il 2% delle imprese di trasporto presenti in Italia, i dati che però riscontriamo nel 2008 sono di un calo sia in termini complessivi sia per le singole categorie di imprese. Dal 2007 al 2008 le imprese sono diminuite del 4%, ciò vuole significare che sul territorio abruzzese non sono più presenti 223 imprese attive nel settore.

Il calo maggiore, in linea con il dato nazionale, ma più marcato in territorio abruzzese si è avuto con le imprese di trasporto merci su strada che sono diminuite di 143 unità, pari a meno 6%. Anche le imprese di trasporto, magazzinaggio e comunicazioni hanno subito un calo del 2% passando da 3.512 nel 2007 a 3.430 nel 2008 (-82 imprese). L'unico dato positivo riguarda la categoria di imprese

appartenente a movimentazione merci e magazzinaggio che è aumentata in termini percentuali del 2%, ma in termini assoluti di sole 2 imprese passando da 105 nel 2007 a 107 nel 2008.

Analizzando le fasce di addetti in Abruzzo la maggior parte delle imprese non supera i 9 addetti, il 93% delle imprese di trasporto merci su strada e delle imprese di trasporto, magazzinaggio e comunicazione è su questo intervallo. Per le imprese di movimentazione merci e magazzinaggio abbiamo un 67% di addetti nella fascia minore di 9 unità ed un 26% nell'intervallo 10-49 addetti, in linea peraltro con il dato nazionale.

Tabella 4: Imprese di trasporto, magazzinaggio e comunicazioni attive in Abruzzo per fascia di addetti (sedi)*

Attività	0 addetti	1 addetto	2-9 addetti	10-49 addetti	50 - 99 addetti	100 - 499 addetti	500 - 999 addetti	TOT 2008	TOT 2007
Trasporto di merci su strada	179	1.171	754	140	7	1	0	2.252	2.395
Movimentazione merci e magazzinaggio	19	21	32	28	4	3	0	107	105
Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni	437	1.701	1.053	209	18	9	3	3.430	3.512
TOTALE	635	2.893	1.839	377	29	13	3	5.789	6.012

Fonte: Infocamere, 2008

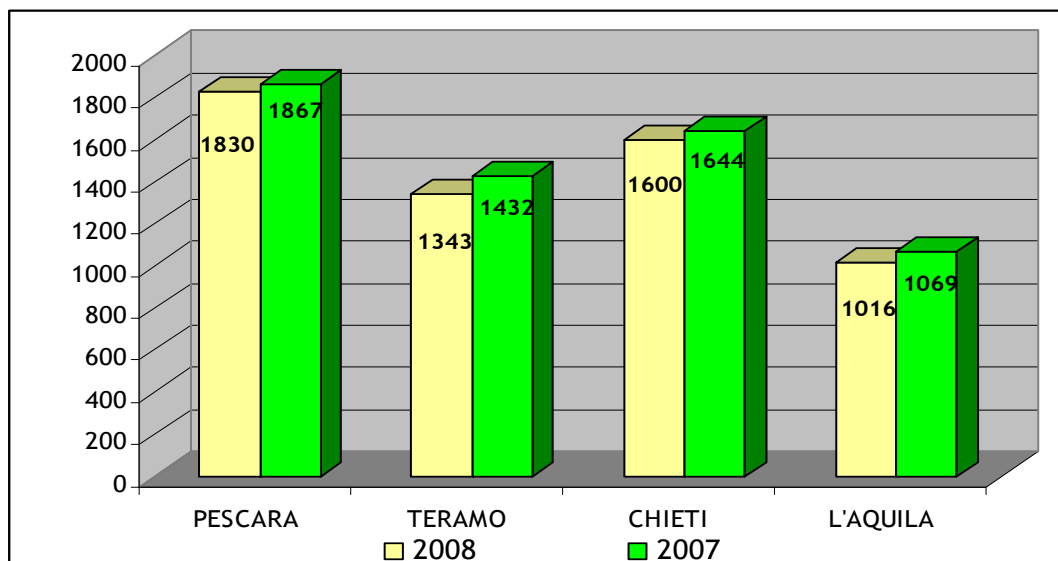
Calando l'analisi a livello provinciale notiamo che il calo maggiore di imprese si è registrato nel teramano dove si registrano 89 imprese in meno, un calo di oltre il 6% (da 1.432 a 1.343 imprese), segue l'Aquila con -53 imprese con un decremento del 5%, quindi Chieti che registra un -3% (-44 imprese), ed infine Pescara con un calo di appena il 2% (-37 imprese)

La provincia di Teramo, come abbiamo visto, è stata quella maggiormente colpita dal decremento legato alle imprese di trasporti, magazzinaggio e comunicazione ed a quelle di trasporto merci su strada, risultano invece stabili le imprese di movimentazione merci e magazzinaggio. Dal lato del numero di addetti non vi sono significativi cambiamenti rispetto al 2007, infatti la maggior parte delle imprese delle tre categorie proposte da Infocamere resta sotto i 9 addetti e solo il 5% del totale supera i 10 addetti. Anche la provincia de L'Aquila a grandi linee rispecchia la realtà appena descritta per il tramano, anche se in questo caso, le percentuali sono inferiori. L'Aquila infatti perde 28 imprese di trasporto merci su strada rispetto al 2007 e 24 imprese di trasporti, magazzinaggio e comunicazioni.

La provincia di Chieti deve il calo del 3%, quasi esclusivamente alla perdita delle imprese di trasporto merci su strada (se ne contano 40 in meno rispetto al 2007).

La più "virtuosa, da questo punto di vista risulta Pescara che nonostante il calo (-2%) riesce a contenere più delle altre province il decremento registrato nel 2008. Inoltre Pescara è l'unica provincia con il maggior numero di imprese con addetti superiori alle 10 unità (140 pari al 7% del totale provinciale) e con 15 imprese che hanno più di 50 addetti (circa il 35% del totale regionale).

Figura 1: Imprese di trasporto per provincia (2007-2008)



Fonte: Elaborazioni Uniontrasporti su dati Infocamere, 2008

Tabella 5: Imprese di trasporto, magazzinaggio e comunicazioni attive in provincia di Chieti per fascia di addetti (sedi)*

Attività	0 addetti	1 addetto	2-9 addetti	10-49 addetti	50 - 99 addetti	500 - 999 addetti	TOT 2008	Tot 2007
Trasporto di merci su strada	38	303	221	43	3	0	608	648
Movimentazione merci e magazzinaggio	4	7	14	12	1	2	40	42
Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni (Totale)	115	433	318	71	7	8	952	954
TOTALE	157	743	553	126	11	10	1600	1644

Fonte: Infocamere, 2008

Tabella 6: Imprese di trasporto, magazzinaggio e comunicazioni attive in provincia de L'Aquila per fascia di addetti (sedi)*

Attività	0 addetti	1 addetto	2-9 addetti	10-49 addetti	50 - 99 addetti	100 - 199 addetti	500 - 999 addetti	TOT 2008
Trasporto di merci su strada	26	182	145	18	2	0	0	373
Movimentazione merci e magazzinaggio	2	3	2	1	1	0	0	9
Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni i (Totale)	85	317	198	30	3	1	0	634
TOTALE	113	502	345	49	6	1	0	1016

Fonte: Infocamere, 2008

Tabella 7: Imprese di trasporto, magazzinaggio e comunicazioni attive in provincia di Pescara per fascia di addetti (sedi)*

Attività	0 addetti	1 addetti	2-9 addetti	10-49 addetti	50 - 99 addetti	più di 100 addetti	TOT 2008	TOT 2007
Trasporto di merci su strada	74	395	216	48	2	1	736	767
Movimentazione merci e magazzinaggio	9	5	11	10	2	1	38	33
Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni (Totale)	134	537	309	67	6	3	1.056	1067
TOTALE	217	937	536	125	10	5	1830	1867

Fonte: Infocamere, 2008

Tabella 8: Imprese di trasporto, magazzinaggio e comunicazioni attive in provincia di Teramo per fascia di addetti (sedi)*

Attività	0 addetti	1 addetto	2-9 addetti	10-49 addetti	50 - 99 addetti	più di 100 addetti	TOT 2008	TOT 2007
Trasporto di merci su strada	41	291	172	31	0	0	535	579
Movimentazione merci e magazzinaggio	4	6	5	5	0	0	20	20
Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni	103	414	228	41	2	0	788	833
TOTALE	148	711	405	77	2	0	1343	1432

Fonte: Infocamere, 2008

3 *Lo stato di avanzamento degli interventi sui singoli territori*

A seguito dell'inquadramento proposto circa l'attività di programmazione a livello nazionale ed i relativi finanziamenti ed investimenti per le priorità regionali, il presente capitolo si pone l'obiettivo di indicare i principali risultati dell'attività di monitoraggio e di aggiornamento del portale TRAIL Abruzzo.

L'osservazione del sistema infrastrutturale regionale ci permette di descrivere i principali interventi di particolare interesse regionale e provinciale.

L'aggiornamento del Sistema Informativo è pubblicato sul sito web di Unioncamere Abruzzo all'indirizzo: <http://www.trail.abruzzo.it>

A livello regionale il DPEFR 2008-2010 propone una riorganizzazione ed un accorpamento degli obiettivi strategici. Si è così passati dai 23 obiettivi strategici del 2007 a un sistema costruito su 11 obiettivi strategici. A questi undici obiettivi strategici si sono, altresì, associate le variabili di risultato individuate ad inizio legislatura nel DPEFR 2006-2008 e sulle quali il Governo regionale si impegnava a concentrare tutte le risorse e tutte le forze e a *“mobilitare con intelligenti politiche di comunicazione l'intero territorio”*. Tra questi obiettivi, quelli che riguardano il sistema infrastrutturale ed il territorio sono:

1. Promuovere, valorizzare e diffondere la ricerca e l'innovazione
2. Aumentare la competitività dei sistemi produttivi migliorando l'efficacia dei servizi per il territorio e le imprese e favorendo la loro internazionalizzazione.
3. Garantire le condizioni di sostenibilità ambientale dello sviluppo e livelli adeguati di servizi ambientali.
4. Accelerare la realizzazione di un sistema di trasporto efficiente, integrato, sicuro e sostenibile.
5. Promuovere la competitività e l'innovazione dei sistemi e delle reti urbane e territoriali e migliorarne la qualità della vita.

A tali obiettivi per le infrastrutture si associano azioni integrate per promuovere la competitività del sistema produttivo regionale, secondo tre grandi linee di azione prioritarie:

- lo sviluppo del trasporto merci e della logistica regionale, attraverso un approccio integrato, che, completando e migliorando da un lato le infrastrutture (portuali ed intermodali) e dall'altro i loro metodi e strumenti di gestione, le collochi in una rete integrata funzionale allo sviluppo dell'apparato produttivo;
- l'adeguamento dei servizi infrastrutturali forniti dalle aree attrezzate per la localizzazione industriale;
- il miglioramento della rete distributiva dell'energia;
- sviluppo della rete regionale della *“filiera corta”*, con particolare riferimento al settore agroalimentare ed ai prodotti sensibili.

Nel campo del *trasporto merci e della logistica*, vengono confermate le priorità logiche e temporali delle azioni definite nel precedente DPEFR: la realizzazione ed il completamento dei *“nodi”* del sistema logistico (centri

intermodali e porto commerciale di Ortona) e la loro messa in rete; il potenziamento della rete ferroviaria, con priorità per le linee destinate a migliorare l'accessibilità delle zone interne integrandole nei grandi assi trasversali appenninici Est- Ovest (linea ferroviaria Pescara-Roma); lo sfruttamento delle potenzialità del trasporto aereo.

Nel campo dei *servizi infrastrutturali per la localizzazione industriale*, gli investimenti andranno destinati a modernizzare le infrastrutture, per adeguarle agli *standards* tecnologici ed ambientali più moderni e a sviluppare i servizi connessi (in particolare quelli telematici e delle *aree ecologicamente attrezzate*).

3.1 Chieti

- **Lavori di miglioramento della SS 81**

Nella Provincia di Chieti, gli interventi di miglioramento della SS 81 sono localizzati nel tratto Ripa Teatina - S. Martino sulla Marrucina, dove è previsto il riadeguamento della SS 81 che andrà a ricongiungersi con la SS 652 Fondovalle Sangro a Piane d'Archi.

L'obiettivo dell'intervento, di nuova costruzione è l'adeguamento ed ammodernamento di quei tratti della SS 81 che si presentano inadeguati all'integrazione della nuova Pedemontana Abruzzo-Marche.

Sempre in riferimento ai lavori di nuova realizzazione della Pedemontana, la Provincia di Chieti ha predisposto uno studio di fattibilità, relativo al prolungamento del tracciato, da Piane d'Archi ai confini con la Regione Molise, sulla SS 650 Trignina.

- **Variante generale tracciato SS 16**

L'obiettivo di tale intervento è quello di consentire più facili collegamenti di accesso all'infrastruttura, tramite una serie di varianti, poste sia sul versante costiero, sia in alcuni comuni dell'area vestina. Nel corso del 2008 in relazione alla variante Pescara-Francavilla, è stata emessa un'ordinanza di chiusura relativa alla galleria *Piane*, che collega lo svincolo di Pescara sud con la zona dell'Alento; inoltre sono iniziati i lavori per il prolungamento della SS16 tratto Francavilla-Pescara

- **Potenziamento della Ferrovia S. Vito/Lanciano-Castel di Sangro**

L'obiettivo dell'intervento è l'ammodernamento della linea per i collegamenti con i bacini industriali della bassa e media Valle Sangro, della Valle dell'Aventino e della Zona Frentana (Zona industriale S. Salvo - Vasto -Atessa-Ortona). Saranno interessate all'intervento le linee ferroviarie Pescara - Roma (tratta Pescara-Sulmona) e Bologna - Bari (tratta Ortona - Casalbordino).

Nel gennaio 2008 sulla nuova linea diretta Lanciano-Pescara, si è svolto il primo viaggio di verifica tecnica, dal quale risulta che il convoglio potrà impiegare 30 minuti da Lanciano a Pescara per una percorrenza di 36 Km e 8 minuti da Lanciano a S. Vito Marina per una lunghezza di 9 Km.

Nel marzo del 2008 è stata inaugurata la nuova stazione di Lanciano e il nuovo tracciato diretto Lanciano-San Vito, con riduzione dei tempi di percorrenza per Pescara, in linea con le previsioni da parte della Società Sangritana e del Ministero dei Trasporti.

- **Completamento Autoporto di San Salvo**

La finalità dell'intervento è quella di potenziare sia le strutture di movimentazione delle merci che quelle di collegamento, al fine di attribuire all'infrastruttura una posizione strategica nelle relazioni con i mercati internazionali e nel territorio in cui è situata, grazie alla vicinanza dei distretti industriali e dei rispettivi porti di Vasto e Ortona. Nel febbraio del 2008 Il Comune di San Salvo ha ottenuto un finanziamento dalla Regione di 150.000 euro per la sistemazione della strada di collegamento della zona industriale con la SS16 e l'autoporto di San Salvo. E' stato approvato il progetto esecutivo ed entro l'anno si provvederà all'appalto dei lavori, relativi alla realizzazione dei marciapiedi, all'illuminazione e alla segnaletica stradale orizzontale e verticale.

Nell'aprile 2008 sono iniziati i lavori relativi alla sistemazione della strada di collegamento della zona Industriale con la SS16 e l'Autoporto di San Salvo. A Giugno 2008 è stata completata la costruzione dell'autoporto con fondi pari a 450.000 euro da parte del Coasiv (Consorzio per lo sviluppo industriale del vastese)

- **Completamento della SS 649 Fondovalle Alento**

L'obiettivo di tale intervento è la riqualificazione del percorso nei singoli tratti, per consentire una migliore penetrazione dell'infrastruttura da parte delle altre strade di accesso.

Nel piano strategico della viabilità della Provincia di Chieti (aprile 2008) sono stati impegnati 49 milioni di euro, di cui 28 finanziati dalla Regione, tra i quali rientra anche il suddetto progetto

- **Progetto "Porta dei Parchi" Approdo dell'Alento**

La finalità dell'intervento è volta alla riqualificazione definitiva dell'Alento, tramite l'ampliamento del pontile e delle strutture di servizio, per accrescere il livello di ricettività turistica.

Il cantiere avrebbe dovuto avviarsi nell'inverno del 2007, ma si è bloccato all'inizio del 2008 per problemi relativi alla ricarica delle scogliere.

Allo stato attuale i cantieri sono stati separati e, pertanto, la ditta ha ottenuto l'autorizzazione per l'inizio dei lavori. Con l'adozione del Piano delle attività produttive (Pap) si è conclusa l'attività del Consiglio comunale di Francavilla, che lascia alla prossima amministrazione la costituzione di una Srl a capitale pubblico per la futura gestione del porticciolo dell'Alento. Nel marzo 2008 vi è stata una ripresa dei lavori. A giugno sono stati di nuovo sospesi per la stagione estiva e ripresi a settembre.

- **Ampliamento porto turistico di San Salvo**

L'obiettivo è la promozione delle attività legate al diportismo nautico e al turismo.

Nell'aprile 2008 è stato presentato il nuovo porto turistico comprendente 180 posti barca e una serie di servizi quali Club-house, scuola vela e sub, distributore di carburante, scivolo per le imbarcazioni, gru, servizio alaggio, servizio di vigilanza, doccia, parcheggio, bar, edicola e tabacchi. A settembre 2008 sono iniziati i lavori per la realizzazione di ulteriori 70 posti barca per un totale di 250, attualmente in corso di realizzazione, il termine dei lavori è previsto per il 2010

- **Lavori adeguamento variante SS84**

L'obiettivo dell'intervento è il miglioramento della variante SS84, per una migliore penetrabilità nelle rispettive direzioni di Lanciano e Castelfrentano

Nel novembre 2007 la Provincia di Chieti ha finanziato gli interventi per l'inizio del 2008 sulle direzioni Lanciano e Castelfrentano, al fine di attribuire una migliore penetrabilità dell'infrastruttura nei versanti est (Lanciano) e nord (Castelfrentano) della SS84. A febbraio sono stati consegnati i lavori per la realizzazione della rotonda di Maricianese. L'opera voluta dalla Provincia di Chieti consentirà di ridisegnare l'accesso alla città in uno dei punti maggiormente trafficati, dove attualmente convergono sei strade regolate da una serie di semafori che provocano rallentamenti.

3.2 L'Aquila

- Variante A24 L'Aquila est-ovest

L'obiettivo dell'intervento è un declassamento dell'attuale tratto autostradale in direzione est-ovest di L'Aquila, tramite la realizzazione di una variante urbana di scorrimento, con una conseguente riduzione dei tempi di spostamento tra i quartieri adiacenti all'asse A24. Attualmente è in corso la progettazione preliminare

- Interconnessione Marsica sulla ferrovia Avezzano-Sora-Roccasecca

Le finalità dell'intervento sono relative al potenziamento dell'intera tratta Avezzano-Sora-Roccasecca per dare supporto all'attività agricola concentrata nella Conca del Fucino e alla valorizzazione di numerose risorse naturalistiche ed ambientali che la linea connette lungo il suo percorso (Riserva Zompo lo Schioppo, Parco del Salviano, Parco Fluviale del Liri).

- Svincolo SP17 Rivoli-Pescina sulla A25

L'intervento ha come obiettivo il miglioramento della viabilità al casello Pescina sulla A25, allo scopo di favorire una più facile penetrazione del traffico sulla Valle del Giovenco tramite la realizzazione di una tangenziale. L'intervento è in fase previsionale senza prescrizione di termini temporali ed in attesa di futuri finanziamenti.

- Adeguamento della SS650

L'intervento si prepone la finalità di adeguare la SS650 nei tratti abruzzesi e molisani, tramite svincoli che si riconducono alle fondamentali strade statali di allaccio.

Pur trattandosi di una strada, la cui tratta abruzzese ricade nella Provincia di Chieti, la Provincia di L'Aquila è interessata agli interventi del tratto SS 17 Isernia-Castel di Sangro, per la definizione di alternative di percorso verso la costa.

Il progetto è inserito nel Piano Anas 2007-2012 ad oggi per la tratta abruzzese sono previsti 6 milioni di euro.

- Adeguamento variante sud alle SS 17 e 80

L'intervento ha la finalità di superare il congestionamento di traffico creato dalle rispettive SS80 e SS17 sulla direttrice ovest dell'Aquila, mediante l'innesto sulla variante sud della SS17: nel luglio 2008 a seguito della sottoscrizione della Convenzione tra Regione Abruzzo, Provincia di L'Aquila e Anas si è dato seguito alla progettazione esecutiva, con appalto e messa in esercizio del raccordo tra la Strada Consortile Mausonia e la SS17 ter - lotto 2.

- Consolidamento della SS 5 Tiburtina

L'intervento prevede la sistemazione della strada soggetta a pericolosità del manto roccioso, nei rispettivi comprensori della Valle Peligna e della Valle Subequana, attraversati dalle rispettive SS5 e SS261. In un incontro tra i sindaci della Valle Subequana e il Comitato "Pro Valle Subequana", del marzo 2008, al fine di fronteggiare la caduta massi nel tratto della SS5 che collega la Valle Subequana alla Valle Peligna, sono stati stanziati 1 milione di euro per la costruzione di una galleria artificiale. Un secondo progetto prevede inoltre la realizzazione di un'ulteriore

galleria che da Castel di Ieri esca a Raiano. Nell'aprile 2008 è stato costituito con delibera di Giunta un gruppo di lavoro nell'ambito della Comunità montana Sirentina, per la realizzazione di una galleria artificiale lungo la SS5 in Località Mulino di S. Antonio.

- **Sistemazione tratto Rieti-Antrodoco-L'Aquila-Navelli SS 17**

L'intervento prevede il completamento e messa in sicurezza dell'asse viario interno dorsale appenninico, al fine di rivitalizzare le zone interne. Nel corso del 2008 sono stati presentati degli esposti al Ministero, da parte di residenti e ambientalisti, circa delle irregolarità riscontrate nel tratto dei lavori di messa in sicurezza della SS17, ricadenti nei Comuni di San Pio delle Camere, Navelli e Barisciano. Inoltre sono stati scoperti dei reperti archeologici nel tratto San Pio delle Camere-Navelli, pertanto, pur se i lavori risultano conclusi al 31 dicembre 2006, nel mese di maggio 2008 un'ordinanza della Sovrintendenza ha posto dei vincoli per l'ultimazione dei lavori.

- **Sistemazione SS 260 tratto L'Aquila-Monteverde-Amatrice**

L'intervento che rientra nella Legge Obiettivo e nell'Intesa Generale Quadro Governo-Regione Abruzzo, si prefigge la finalità di migliorare i collegamenti tra il Lazio e la dorsale appenninica, in cui la SS260 riveste un ruolo fondamentale tra i rispettivi Parchi Nazionale del Gran Sasso e Monti della Laga e tra questi ultimi e il Parco Nazionale dei Sibillini.

Nel luglio 2008 a seguito della Convenzione sottoscritta tra Regione Abruzzo, Provincia di L'Aquila e Anas S.p.A. relativa al lotto 4 Marana-Cavallari, vengono demandate all'Anas le funzioni di stazione appaltante, con i relativi compiti di progettazione esecutiva, appalto, realizzazione e messa in esercizio delle opere viarie.

- **Potenziamento aviosuperfici Aeroporto dei Parchi**

Tale intervento sarà inserito nel futuro Piano regionale Integrato dei Trasporti, (PRIT) della Regione Abruzzo.

L'Associazione Provinciale Costruttori sta attualmente proponendo la realizzazione di una società mista pubblico-privata con prevalenza di capitale privato, per il rilancio della struttura. I soggetti coinvolti, quali operatori privati, costruttori associati all'ANCE e banche, dovranno definire i futuri indirizzi, verso una funzione oltre che di protezione civile, anche commerciale, indispensabile per lo sviluppo industriale e turistico della zona. Nel giugno del 2008 è stata firmata l'intesa tra il Comune di L'Aquila e il Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per il potenziamento, in base alla quale, per la fine del 2008 sarà redatto il progetto esecutivo e la relativa gara di appalto per il potenziamento dello scalo.

3.3 Pescara

- **Prolungamento Raccordo Autostradale Chieti-Pescara**

L'obiettivo generale dell'intervento è quello di attribuire all'asse attrezzato pescarese una generale funzione di decongestionamento del traffico urbano, localizzato tra il porto e Piazza della Marina.

A maggio del 2008 è stato dato il via ad uno studio per le soluzioni relative alla verifica dei requisiti di raggruppamento delle procedure di appalto, per la realizzazione del "Ponte Nuovo", del prolungamento dell'asse attrezzato fino al porto e per il collegamento tra il raccordo e il Ponte delle Libertà.

- **Miglioramento dei servizi del porto di Pescara**

L'intervento ha la finalità di soddisfare le esigenze di traffico dei passeggeri, mediante l'aumento delle capacità di trasporto, di afflusso imbarco, sbarco e deflusso passeggeri. A tale obiettivo segue una serie di operazioni volte al miglioramento delle strutture interne al porto, quali interventi di dragaggio delle banchine, ripristino dei fondali, ecc.

Attualmente sono in corso i lavori di dragaggio, per il ripristino dei fondali infangati, che nel mese di gennaio 2008 hanno bloccato il pescaggio delle navi, superiori a 4,40 metri, riguardano i primi 20mila metri cubi di fanghi che saranno eliminati subito dai fondali del porto di Pescara, nella zona delle nuove banchine. Poi si procederà con altri interventi relativi ad ulteriori 35mila metri cubi da eliminare nel momento in cui ci sarà la disponibilità di fondi.

- **Completamento Interporto Val Pescara**

La finalità generale dell'intervento in atto è quella di dare piena funzionalità all'intera struttura, sia tramite il miglioramento dei collegamenti infrastrutturali, sia mediante l'attivazione definitiva delle opere ferroviarie, poste all'interno dell'interporto; si arriverà così alla piena gestione del traffico intermodale e di quello tradizionale diretto all'interporto.

Nel dicembre del 2007 è stato sottoscritto l'Accordo di Programma tra Regione Abruzzo e Comune di Manoppello per la trasformazione di 100 ettari di terreno in strade, ferrovie e centri di smistamento. Nel marzo del 2008, in seguito all'incontro avutosi tra i sindaci interessati al progetto di completamento dell'Interporto, sono state esaminate le ipotesi di realizzazione delle infrastrutture viarie che godono di finanziamenti pari a 40 milioni di euro previsti dalla Legge Obiettivo.

Le opere da realizzare riguardano.

- 1) Il collegamento dello scalo merci con il porto di Ortona e l'area di sviluppo industriale della Val di Sangro;
- 2) La realizzazione della nuova strada di collegamento tra la periferia di Manoppello Scalo e la SS649 di Fondo Valle Alento, lungo la quale si sono ipotizzate due soluzioni di realizzazione di tratti di galleria: di 700 metri (costo 30 milioni di euro), o 1300 metri (costo 40 milioni di euro).

Secondo le previsioni il completamento dell'interporto dovrebbe avvenire nel 2010.

- **Variante SS81 Mare monti Penne-Montesilvano**

L'obiettivo dell'intervento è la realizzazione di una strada a scorrimento veloce da Penne a Montesilvano, che assolve una funzione di cucitura delle aree produttive localizzate tra la Val Vestina e la Val Pescara, tramite il collegamento delle rispettive strade statali 81, 151 e 16. Nell'assemblea pubblica del 7 tra il Comune di Penne e il Wwf, è stata valutata la revisione del progetto volta al rispetto delle norme di salvaguardia ambientale per la costruzione del Viadotto "Penne", lungo 800 metri e ricadente sull'area protetta della Riserva.

Nel mese successivo durante un incontro, presso il Comune di Penne, l'Anas ha confermato la volontà di voler modificare il progetto, tramite la riduzione di altezza del viadotto da 60 metri originari a 34 metri e una serie di opere di mitigazione ambientale. E' stata altresì proposto l'inserimento di interventi di mitigazione alle opere strutturali della strada.

Il cantiere è attualmente sospeso.

3.4 Teramo

- **Lavori di raddoppio della carreggiata A24 tratto Villa Vomano-Teramo**

L'intervento consentirà di migliorare sostanzialmente il collegamento tra il Mar Tirreno e l'Adriatico, attraverso l'Autostrada A1 Milano-Roma-Napoli e la A14 Bologna-Taranto.

L'ultimazione dei lavori prevista per giugno 2008, è stata prorogata a luglio 2009. Tale proroga è stata chiesta a seguito della chiusura della galleria Carestia nel giugno 2008 a causa di problemi di tenuta del terreno che hanno portato a dei crolli e rallentato i lavori: vi è già in progetto di costruire dei by-pass a ridosso dei due imbocchi della galleria esistente. Nel Luglio 2008, la galleria è stata riaperta e sono stati ripresi i lavori.

- **Ammodernamento della SS150**

L'obiettivo è la messa in sicurezza dell'intero manto stradale, tramite la realizzazione di percorsi alternativi, al fine di eliminare i tratti stretti e tortuosi, concentrati soprattutto in direzione dei Monti della Laga.

Nella presentazione del bilancio di previsione del 2008 della Provincia di Teramo, sono previsti 55 milioni di euro per la viabilità che comprendono anche gli interventi sulla SS 150, da Roseto fino al casello autostradale. Nel Piano triennale della Viabilità della Regione Abruzzo 2008-2010 del maggio 2008 sono stati confermati i finanziamenti ed i lavori relativi all'intera tratta Roseto Montorio della SS150 da avviare entro il 2008.

- **Progetto Teramo - Mare Raccordo SS80**

L'obiettivo è quello di costruire una variante di superstrada alla SS80 che collega la città di Teramo alla costa, nelle rispettive uscite di Giulianova e Roseto.

A novembre 2007 è stata confermata l'apertura del lotto Zero entro il 2008: nel febbraio 2008 i tecnici incaricati a studiare la fattibilità del progetto, hanno consegnato all'assessorato il piano di traffico con cambiamenti apportati, (realizzazione di una rotonda all'incrocio di Via Di Paolantonio, Via Conte Contin, Circonvallazione Spalato e il corso). E' stata inoltre prevista la costruzione di una mini bretella che fiancheggerà l'attuale imbocco di Via Diaz da Via Di Paolantonio.

- **Interramento della Ferrovia Giulianova-Teramo con aree di parcheggio**

L'obiettivo del progetto è il prolungamento della ferrovia fino al centro della città tramite interrimento, previo recupero delle aree di parcheggio della stazione.

E' stato redatto il progetto preliminare, con la previsione di quattro fermate comprese tra la stazione di Teramo ed il Palazzetto dello sport di Scapiano.

- **Potenziamento funzione turistica Porto di Giulianova**

La finalità dell'intervento è quella di non limitare l'attività del porto di Giulianova alla sola funzione di porto peschereccio.

Entro il 2008 i lavori dovrebbero essere ultimati con la realizzazione di nuovi 130 posti barca riservati alla nautica da diporto.

- **Realizzazione movimentazione merci Autoporto di Roseto**

L'obiettivo dell'intervento è quello di creare un sistema finalizzato alla movimentazione delle merci, compresi ulteriori servizi, quali ad esempio lo stoccaggio e servizi complementari di sosta. Allo stato attuale l'infrastruttura pur essendo completata, risulta inattiva per attesa di costituzione di una società mista. Secondo le previsioni la struttura entrerà in funzione entro il 2008.

4 CONCLUSIONI

Secondo l'Ufficio di statistica europeo (Eurostat), l'Abruzzo è un ponte fra l'Ovest, il Sud e il Nord Italia ed è la prima regione del Mezzogiorno. Lo sviluppo economico, tuttavia, è ancora al di sotto della media italiana e la crescita economica non è autonoma: ha tuttora bisogno di assistenza. Si registra un forte squilibrio fra impoverimento, degrado e invecchiamento delle aree montane da un lato, e urbanizzazione disordinata della fascia costiera dall'altro. La densità abitativa è aumentata, ma rimane molto al di sotto della media nazionale. Dal 1991 al 2001 la popolazione abruzzese è cresciuta dell'1,1%, ma i giovani sotto i 25 anni sono diminuiti dal 31,8% al 26%, mentre gli anziani sopra i 65 anni sono passati dal 16 al 20%. La speranza di vita è fra le più alte in Italia, anche se questo dato in sé positivo, in presenza del già ricordato calo del tasso di natalità, non ha determinato incrementi di popolazione negli ultimi dieci anni, ad eccezione di quello assai modesto dovuto all'immigrazione. Per quanto riguarda il lavoro, il tasso di attività è sceso al 59,9% nel 2001, mentre nel 1991 era poco più alto della media nazionale. Il costo del lavoro è di circa il 10-20% più basso della media nazionale in tutti i settori (a parte quello bancario). I redditi delle famiglie sono al di sotto della media nazionale.

Questo è in estrema sintesi il ritratto che l'Europa fa del territorio abruzzese, un quadro non certo entusiasmante se si considera che la regione è in grado già oggi di competere con alcune realtà del resto del Paese.

Come abbiamo avuto modo di leggere, inoltre vi è una volontà forte da parte degli organi nazionali di rafforzare le reti infrastrutturali dell'Italia e ridurre il divario infrastrutturale fra le diverse realtà.

Nei fatti, tuttavia, i documenti ufficiali non vanno proprio nella direzione annunciata, a livello nazionale, infatti, vi sono numerose opere programmate, ma pochissime prioritarie che riguardano il territorio abruzzese. Basti pensare ad i finanziamenti presenti dei diversi programmi nazionali: solo lo 0,21% dei finanziamenti di opere in corso sono concentrati in Abruzzo con due sole opere ed una ad oggi a finanziamento completo.

Non solo, ma in una visione prospettica da qui al 2012, su 84 opere da avviare su tutto il territorio nazionale, solo una tratta della Pedemontana Abruzzo-Marche è prevista a finanziamento nel DPEF. Non vi sono, inoltre ulteriori nuove opere delle quali si prevede la realizzazione.

Anche nel Complemento di Programma 2008 del PON Trasporti la situazione non migliora, visto che l'Abruzzo risulta la penultima Regione in termini di finanziamenti erogati al Mezzogiorno con 190,5 milioni di euro pari al 2,8% del totale.

Sempre dal lato delle priorità nazionali la situazione è leggermente migliore se parliamo di nodi infrastrutturali, infatti a livello portuale ed aeroportuale nel DPEF e documenti collegati vi sono stati per l'Abruzzo investimenti mirati al potenziamento di alcune infrastrutture. Si è creduto molto nell'Aeroporto di Pescara che attraversa un periodo caratterizzato da intensi e vivaci trend positivi di traffico. Per tale opera si è investito oltre 7 milioni di euro per ammodernamenti. Un discorso analogo può essere fatto per il porto di Ortona che ha avuto importanti finanziamenti erogati ed altri di prossima destinazione.

La regione non gode però, al di là di piccole eccezioni, di grandi attenzioni a livello nazionale. Ciò che manca, è una politica di sistema per le infrastrutture, i finanziamenti, pochi, sono erogati a macchia di leopardo e destinati più a coprire determinate esigenze territoriali, legittime e necessarie, ma senza un quadro generale. Se l'obiettivo è quello di collegare l'Abruzzo ai grandi assi nazionali ed europei questo può essere realizzato con interventi massicci sul territorio, soprattutto in linea con le esigenze strategiche del Cento Italia.

Un punto di forza dell'Abruzzo è sicuramente la posizione strategica nelle direttrici di sviluppo dello spazio euo-mediterraneo. La realizzazione di efficienti nodi logistici permetterà all'Abruzzo di sfruttare le opportunità derivanti dall'aumento dei traffici tra l'Italia e i Paesi del Sud del Mediterraneo e dell'Est europeo e consentirà al nodo stesso di svolgere la funzione di importante supporto logistico alla realizzazione di una veloce rete di trasporto lungo l'Adriatico.

Eppure, nonostante sia riconosciuto da più parti che ormai non si può prescindere dallo sviluppo dei servizi logistici nella crescita delle imprese e del territorio, non solo sono pochi gli interventi in tal senso, ma manca soprattutto ad oggi un'visione da qui al 2012 di investimenti massicci nel comparto logistico.

Se però dal lato nazionale non si evidenzia una grande visione strategica d'insieme per quel che riguarda l'infrastrutturazione in Abruzzo, molto più dinamici sono i vari soggetti locali coinvolti. Le istituzioni territoriali in Abruzzo, danno l'impressione, nei limiti delle capacità economiche di cui dispongono, di credere molto nello sviluppo della rete infrastrutturale.

Nel chietino si sente forte l'esigenza di alcuni Comuni di collegarsi alla più grande Pedemontana Abruzzo-Marche, segno di un desiderio di quei territori di rompere "l'isolamento" nel quale si trovano. Inoltre si ravvisa la necessità per le aree industriali della bassa e media Valle Sangro, della Valle dell'Aventino e della Zona Frentana (Zona industriale S. Salvo - Vasto - Atessa - Ortona) di collegamenti ferroviari con la linea adriatica. Vi è infine una grossa spinta logistica con il desiderio di completare l'autoporto San Salvo al fine di attribuire all'infrastruttura una posizione strategica nelle relazioni con i mercati internazionali e nel territorio in cui è situata, grazie alla vicinanza dei distretti industriali e dei rispettivi porti di Vasto e Ortona.

Sul territorio aquilano vi sono numerosi interventi che stanno andando avanti, soprattutto per quel che riguarda gli ammodernamenti stradali ed i collegamenti di territori isolati alle grandi arterie regionali. L'Aquila soffre un certo isolamento di alcuni comuni arroccati in punti lontani dalle grandi vie di comunicazione, gli sforzi che si stanno facendo ad oggi, sono mirati ai collegamenti con queste zone.

Sul territorio pescarese si nota un elevato volume di investimenti mirati allo sviluppo della logistica, il territorio fa propri in questo caso le priorità nazionali e, nei limiti delle proprie risorse, investe in tale ambito. Il pescarese ha in atto uno stravolgimento del territorio dal lato logistico sia con la messa in esercizio dell'interporto di Pescara, sia intervenendo su ammodernamenti per il porto: segno di una volontà di fornire alle aree industriali esistenti dei servizi logistici all'avanguardia.

Il territorio teramano ha concluso, salvo che per alcuni piccoli interventi, la Teramo mare un progetto nel quale si è prodigato molto e che ha permesso di collegare la provincia di Teramo alla costa adriatica. Attualmente la volontà è quella di collegare il territorio alla Pedemontana Abruzzo Marche, alleggerendo alcuni tratti di traffici e transiti di più lunga percorrenza, dal lato ferroviario è inoltre in corso un progetto preliminare di collegamento della linea ferroviaria adriatica con la

provincia: la tratta Giulianova-Teramo, se accompagnata da giuste politiche di marketing può effettivamente diventare un collegamento importante per il territorio con dei buoni ritorni di investimento nel medio periodo.