

DIREZIONE GENERALE/DIPARTIMENTO **Infrastrutture, Trasporti, Mobilità, Reti e**

Logistica

SERVIZIO: **Porti, Aeroporti, Trasporto merci e Logistica**

UFFICIO: **Intermodalità /Logistica**

L'Estensore
Evelina D'Avolio
(Ing. Evelina D'Avolio)
(firma)

Il Responsabile dell'Ufficio
Stefania Sciarra
(Ing. Stefania Sciarra)
(firma)

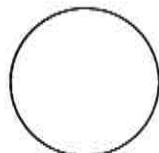
Il Dirigente del Servizio
vacante
(firma)

Il Direttore Regionale
Vincenzo Rivera
Dott. Vincenzo Rivera
(firma)

Il Componente la Giunta
F.to Presidente Dott. Luciano D'Alfonso
(firma)

Approvato e sottoscritto:

Il Segretario della Giunta
Daniela Valenza
F.to Avv. Daniela Valenza
(firma)



Il Presidente della Giunta
F.to Dott. Luciano D'Alfonso
(firma)

Copia conforme per uso amministrativo

L'Aquila, li **15 GEN. 2018**



Il Dirigente del Servizio Affari della Giunta
BADIA LUCIANO
BADIA LUCIANO
(firma)



GIUNTA REGIONALE

Seduta del **22 DIC. 2017** Deliberazione N. **831**

L'anno il giorno del mese di **22 DIC. 2017**
negli uffici della Regione Abruzzo, si è riunita la Giunta Regionale presieduta dal
Sig. Presidente **Dott. Luciano D'ALFONSO**
con l'intervento dei componenti:

	P	A
1. LOLLI Giovanni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
2. DIMATTEO Donato	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
3. GEROSOLIMO Andrea	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
4. PAOLUCCI Silvio	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. PEPE Dino	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. SCLOCCO Marinella	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Svolge le funzioni di Segretario **Daniela Valenza**

OGGETTO

Disposizioni in materia di intermodalità e reti logistiche nel territorio della Regione Abruzzo

LA GIUNTA REGIONALE

VISTA la Direttiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico;

VISTO il Regolamento (UE) n. 1315/2013 concernente le reti transeuropee dei trasporti (TEN-T);

VISTA la Legge n°84 del 1994 "Riordino della Legislazione in materia portuale;

VISTO il D. Lgs. n. 169 del 4 agosto 2016 "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124";

VISTO il DPR n. 201 del 17 settembre 2015 "Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice della navigazione";

VISTA la Legge Regionale n.28 del 29 novembre 2002 “Norme ed indirizzi sull’intermodalità regionale”;

VISTA la Legge Regionale n.32 del 25/5/2017 pubblicata sul BURA n. 66 speciale del 7/6/2017 “Integrazioni e modifiche alla Legge Regionale n.28 del 29 novembre 2002 (Norme ed indirizzi sull’intermodalità regionale);

VISTO il Decreto 1° febbraio 2013 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti recante “Diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti”;

DATO ATTO CHE il sistema trasportistico primario della Regione Abruzzo è dotato delle seguenti infrastrutture lineari e nodali:

- Autostrade A14, A24 e A25;
- Rete ferroviaria RFI S.p.A. e TUA S.p.A.
- Aeroporto Internazionale d’Abruzzo;
- Porti di Vasto, Ortona, Pescara e Giulianova;
- Interporto d’Abruzzo, Centro Smistamento merci della Marsica e autoporti di San Salvo e Roseto.

PRESO ATTO CHE le seguenti infrastrutture regionali sono classificate come rete globale della rete Transeuropea dei Trasporti di cui al Regolamento UE 1315/2013:

- la linea ferroviaria Adriatica (Bologna - Bari) nella tratta Foggia - Ancona (trasporto passeggeri e merci);
- la linea ferroviaria Pescara - Roma (trasporto passeggeri e merci);
- Autostrada A24 (Teramo - Roma) - A25 (Magliano dei Marsi - Pescara);
- Autostrada A14 (Bologna - Taranto), in cui la tratta Ancona - Pescara è rientrata nella rete globale come strada da adeguare;
- Interporto d’Abruzzo;
- Aeroporto Internazionale d’Abruzzo.

RITENUTO necessario e fondamentale sviluppare un sistema di trasporto intermodale ed ecosostenibile in linea con gli strumenti di indirizzo politico dell’Unione Europea, compreso il processo di rivisitazione delle reti TEN;

CONSIDERATO la necessità di redigere uno studio di supporto ai processi decisionali e programmatori a livello locale e regionale quale contributo alla creazione di opportunità di utilizzo altamente innovative delle infrastrutture logistiche realizzate in linea con le best practices delle città europee più avanzate sotto il profilo della movimentazione delle merci e più in generale della logistica.

VISTO il piano delle prestazioni 2017-2019, Annualità 2017, approvato con DGR n. 344 del 29.6.2017, contenente gli obiettivi 2017 assegnati al “Direttore del Dipartimento Infrastrutture, Trasporti, Mobilità, Reti e Logistica”;

CONSIDERATO che gli obiettivi sopra menzionati coincidono con i singoli obiettivi assegnati ai Servizi del Dipartimento tra i quali è ricompreso l’obiettivo n. 3 “Programmazione dell’intermodalità regionale” assegnato al Servizio Porti, Aeroporti, Trasporto merci e Logistica (DPE003);

VISTO ed esaminato il “Dossier sull’intermodalità regionale” realizzato in rispondenza al richiamato obiettivo n. 3 “Programmazione dell’intermodalità regionale”, attribuito, con determina n. DPE/27 del 3/8/2017 al seguente personale non dirigenziale:

- Ing. Stefania Sciarra – Responsabile dell’Ufficio Intermodalità e Logistica;
- Ing. Evelina D’Avolio – Funzionario assegnato al Servizio Porti, aeroporti, trasporto merci e logistica;

CONSIDERATO che il Dirigente del Servizio Porti, Aeroporti, Trasporto merci e logistica risulta vacante;

CONSIDERATO che il Direttore Regionale del Dipartimento Infrastrutture, Trasporti, Mobilità, Reti e Logistica risulta vacante e pertanto ogni competenza e funzione viene svolta dal Direttore Generale;

DATO ATTO che il Direttore Generale ha espresso, per quanto di competenza, il proprio parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica e legittimità del presente provvedimento;

VISTO il D.P.R. 24/07/1977, n. 616;

VISTA la Legge 15.03.1997, n. 59;

VISTO il D.Lgs. 31/03/1998, n. 112;

VISTA la L.R. 4/09/1999, n. 77 e s. m. i.;

A VOTI UNANIMI espressi nelle forme di legge;

D E L I B E R A

Per le motivazioni illustrate in premessa e che qui vengono integralmente riportate e trascritte, quanto segue:

1. di recepire e di approvare il “Dossier sull’intermodalità Regionale” (**Allegato A**) finalizzato all’individuazione di azioni utili a sostenere lo sviluppo dell’intermodalità per le merci e il rafforzamento della centralità degli snodi logistici;
2. di disporre la pubblicazione per estratto del presente provvedimento sul B.U.R.A..

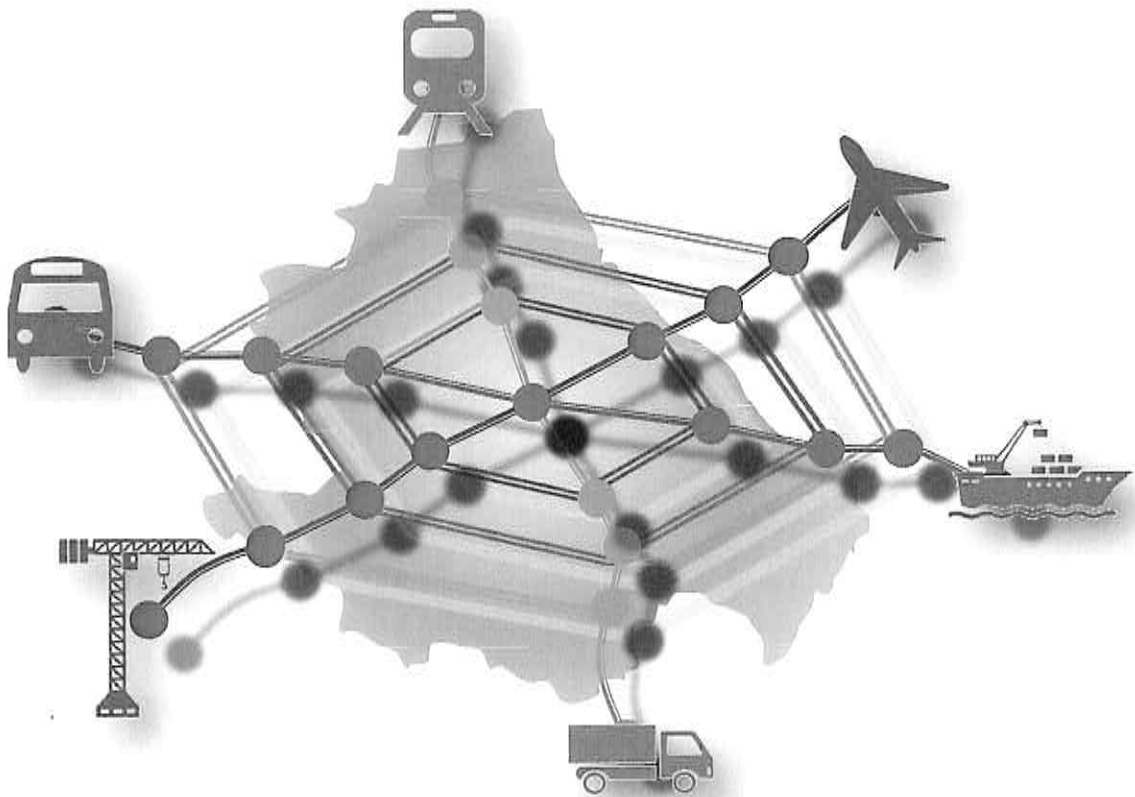
"ALL.A"



DPE – Dipartimento Infrastrutture, Trasporti, Mobilità, Reti e Logistica

Servizio Porti, Aeroporti, Trasporto Merci e Logistica

DOSSIER SULL'INTERMODALITA' REGIONALE



Anno 2017

ALLEGATO come parte integrante alla deliberazione n. **831** del **22 DIC. 2017**

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA
(Avv. Daniela Valenza)
BARBARA RUSSO

La presente copia composta di n. **65** fascio, è conforme all'originale esistente presso questo Servizio.

Pescara, **12 DIC. 2017**

Il Funzionario

Il Presente studio è stato realizzato in esecuzione dell'obiettivo n.3 "Programmazione dell'intermodalità regionale", attribuito con Determina direttoriale n. DPE/27 del 3 agosto 2017 nell'ambito del piano delle prestazioni 2017-2019, Annualità 2017, approvato con DGR n. 344 del 29.6.2017.

DPE - Dipartimento Infrastrutture, Trasporti, Mobilità, Reti e Logistica

Funzionario Servizio Porti, Aeroporti,
Trasporto merci e logistica

Ing. Evelina D'Avolio



Responsabile d'Ufficio
Trasporto merci e logistica

Ing. Stefania Sciarra



Sommario

1. INTRODUZIONE.....	7
2. DEFINIZIONI	9
3. CONTESTO NORMATIVO DI RIFERIMENTO	12
4. OFFERTA DI TRASPORTO ATTUALE	14
4.1 RETE AUTOSTRADALE E STRADALE	16
4.2 RETE FERROVIARIA	18
4.3 SISTEMA PORTUALE	21
4.3.1 PORTO DI ORTONA.....	22
4.3.2 PORTO DI PESCARA.....	24
4.3.3 PORTO DI VASTO	27
4.4 AEROPORTO INTERNAZIONALE D'ABRUZZO	29
4.4 PIATTAFORME LOGISTICHE	31
4.5.1 L'INTERPORTO D'ABRUZZO	32
4.5.2 IL CENTRO SMISTAMENTO MERCI DELLA MARSICA (CSMM).....	37
4.5.3 AUTOPORTO DI SAN SALVO (Chieti)	40
4.5.4 AUTOPORTO DI ROSETO (TE)	42
5. INTERVENTI DI POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE.....	44
6. DOMANDA DI TRASPORTO MERCI ATTUALE	51
7. SCENARI DI SVILUPPO	53
8. CONCLUSIONI	64

Indice delle figure

FIGURA 1. TRASPORTO COMBINATO STRADA - FERROVIA.....	9
FIGURA 2. TRASPORTO COMBINATO STRADA - MARE.....	10
FIGURA 3. SISTEMA POINT TO POINT E SISTEMA HUB AND SPOKE	14
FIGURA 4. CONNETTIVITA' LINEARE (A) E RETICOLARE (B).....	14
FIGURA 5. RETI INFRASTRUTTURALI DI TRASPORTO.....	15
FIGURA 6. RETE FERROVIARIA RFI SPA	18
FIGURA 7. RETE FERROVIARIA TUA SPA	20
FIGURA 8. INQUADRAMENTO A SCALA REGIONALE DEI PORTI DI GIULIANOVA, PESCARA, ORTONA E VASTO	21
FIGURA 9. CONFIGURAZIONE ATTUALE DEL PORTO DI ORTONA.....	22
FIGURA 10. ASSETTO PLANIMETRICO E FUNZIONALE PREVISTO DAL NUOVO P.R.P DEL PORTO DI ORTONA IN ITINERE	23
FIGURA 11. CONFIGURAZIONE ATTUALE DEL PORTO DI PESCARA.....	24
FIGURA 12. ASSETTO PLANIMETRICO E FUNZIONALE PREVISTO DAL NUOVO P.R.P DEL PORTO DI PESCARA VIGENTE.....	26
FIGURA 13. CONFIGURAZIONE ATTUALE DEL PORTO DI VASTO	27
FIGURA 14. ASSETTO PLANIMETRICO E FUNZIONALE DEL PORTO DI PUNTA PENNA DI VASTO COME STABILITO DAL PRP APPROVATO NELL'ANNO 2014.....	28
FIGURA 15. AEROPORTO INTERNAZIONALE D'ABRUZZO (AEROPORTO DI PESCARA).....	29
FIGURA 16. SISTEMA INSEDIATIVO REGIONALE.....	31
FIGURA 17. POSIZIONE GEOGRAFICA STRATEGICA DELL'INTERPORTO D'ABRUZZO	32
FIGURA 18. VISTA DALL'ALTO INTERPORTO D'ABRUZZO	33
FIGURA 19. MAGAZZINI INTERPORTO D'ABRUZZO	33

FIGURA 20. PALAZZINA DIREZIONALE INTERPORPORTO D'ABRUZZO	33
FIGURA 21. PLANIMETRIA INTERPORTO_DIFFERENZIAZIONE AREE IN BASE ALLA TIPOLOGIA DI FINANZIAMENTO.....	36
FIGURA 22. VISTA DALL'ALTO DEL CSMM DI AVEZZANO	38
FIGURA 23. UFFICI, MAGAZZINI E PLANIMETRIA DEL CSMM DI AVEZZANO	39
FIGURA 24. PLANIMETRIA DELL'AUTOPORTO DI SAN SALVO - VISTA DALL'ALTO	41
FIGURA 25. UFFICI E MAGAZZINI DELL'AUTOPORTO DI SAN SALVO	41
FIGURA 26. PLANIMETRIA DELL'AUTOPORTO DI ROSETO - VISTA DALL'ALTO	42
FIGURA 27. INGRESSO AUTOPORTO DI ROSETO	43
FIGURA 28. MAGAZZINI DELL'AUTOPORTO DI ROSETO	43
FIGURA 29. LINEE DI INTERESSE DEL TRASPORTO MERCI TUA SPA.....	51
FIGURA 30. DISTRIBUZIONE GEOGRAFICA E GRADO DI UTILIZZAZIONE DELLE PIATTAFORME LOGISTICHE NODALI	53
FIGURA 31. INFRASTRUTTURE LOGISTICHE AREA SUD - EST	54
FIGURA 32. PORTO DI VASTO: INTERVENTI INFRASTRUTTURALI DA INSERIRE NELLA PROGRAMMAZIONE REGIONALE	55
FIGURA 33. MAGAZZINO COMUNE PER LE FORNITURE ALLE AZIENDE DEL DISTRETTO.....	57
FIGURA 34. LE SPEDIZIONI IN COMUNE.....	57
FIGURA 35. . INFRASTRUTTURE LOGISTICHE AREA NORD - EST	58
FIGURA 36. SCHEMATIZZAZIONE DEL CENTRO DI CONSOLIDAMENTO URBANO (UCC).....	59
FIGURA 37. INFRASTRUTTURE LOGISTICHE AREA CENTRALE.....	62
FIGURA 38. AUTOSTRADA VIAGGIANTE INTERPORTO D'ABRUZZO	62
FIGURA 39. CONCA DEL FUCINO_AREA AGRICOLA IN PROSSIMITA' DEL CSMM DI AVEZZANO.....	63
FIGURA 40. INDIVIDUAZIONE DELLA VOCAZIONE E DELLO SCENARIO DI SVILUPPO PER LE PIATTAFORME LOGISTICHE RICADENTI NELLE DIVERSE AREE TERRITORIALI.....	65

Indice delle tabelle

TABELLA 1. CARATTERISTICHE TECNICHE DEI NODI DI INTERSCAMBIO	10
TABELLA 2. SERVIZI LOGISTICI OFFERTI DAI DIFFERENTI NODI DI INTERSCAMBIO	11
TABELLA 3. ESTENSIONE RETE ABRUZZESE DI AUTOSTRADE, ALTRE STRADE DI INTERESSE NAZIONALE, REGIONALI E PROVINCIALI	16
TABELLA 4. ESTENSIONE DELLE STRADE COMUNALI NEI COMUNI CAPOLUOGO DI PROVINCIA - REGIONE ABRUZZO	16
TABELLA 5. CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELLA RETE AUTOSTRADALE IN REGIONE ABRUZZO .	17
TABELLA 6. CARATTERISTICHE GENERALI DELLE LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO IN REGIONE ABRUZZO	19
TABELLA 7. SCENARIO ATTUALE: PRINCIPALI CARATTERISTICHE TECNICHE DELLA DIRETTRICE ADRIATICA.....	20
TABELLA 8. SCENARIO ATTUALE: PRINCIPALI CARATTERISTICHE TECNICHE DELLA LINEA ROMA - PESCARA.....	20
TABELLA 9. CARATTERISTICHE TECNICHE GENERALI DELL'AEROPORTO DI PESCARA	30
TABELLA 10. CARATTERISTICHE GENERALI INTERPORTO D'ABRUZZO	35
TABELLA 11. DOMANDA DI TRASPORTO MERCI - TRASPORTO STRADALE	51
TABELLA 12. DOMANDA DI TRASPORTO MERCI PORTO DI ORTONA - TRASPORTO MARITTIMO	52
TABELLA 13. . DOMANDA DI TRASPORTO MERCI PORTO DI VASTO - TRASPORTO MARITTIMO.....	52

1. INTRODUZIONE

Le reti transeuropee dei trasporti (TEN-T), inserite per la prima volta nel trattato di Maastricht con l'obiettivo di collegare tutte le Regioni dell'UE, sono state oggetto, alla fine del 2013, di una profonda riforma sancita con l'emanazione del Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio.

La nuova geometria con cui è stata ridefinita la rete trasportistica europea consiste in una struttura a doppio strato, comprendente una rete globale e una rete centrale. La rete globale è costituita da tutte le infrastrutture di trasporto, esistenti e pianificate, della rete TEN-T. La rete centrale consiste di quelle parti della rete globale che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi per lo sviluppo della rete TEN-T. I corridoi transeuropei costituiscono lo strumento destinato a favorire la realizzazione coordinata della rete centrale, come previsto nel capo IV del regolamento (UE) n. 1315/2013.

La rete TEN-T, nello scenario attuale dell'Abruzzo, è specificata nelle mappe e negli elenchi di cui all'allegato I e alla parte 2 dell'allegato II del Regolamento 1315/2013, in cui risulta che i nodi e gli archi della rete infrastrutturale della regione appartenenti alla rete globale sono:

- la linea ferroviaria Adriatica (Bologna - Bari) nella tratta Foggia - Ancona (trasporto passeggeri e merci);
- la linea ferroviaria Pescara - Roma (trasporto passeggeri e merci);
- Autostrada A24 (Teramo - Roma) - A25 (Magliano dei Marsi - Pescara);
- Autostrada A14 (Bologna - Taranto), in cui la tratta Ancona - Pescara è rientrata nella rete globale come strada da adeguare;
- Interporto d'Abruzzo;
- Aeroporto Internazionale d'Abruzzo.

Il disegno e la realizzazione dei grandi corridoi infrastrutturali europei pongono quindi le premesse per un radicale cambiamento di scenario: l'Abruzzo può assumere un ruolo strategico all'interno delle geometrie internazionali del trasporto e della logistica.

Occorre però risolvere le criticità in atto nelle dinamiche di percorso delle merci che transitano nella regione a causa della disorganizzazione di un sistema logistico che funziona poco sul versante dell'intermodalità.

In linea con gli obiettivi della programmazione EU 2014 - 2020, che promuove un maggior riequilibrio modale a favore dell'intermodalità, il presente studio è finalizzato all'individuazione di azioni utili a sostenere lo sviluppo dell'intermodalità per le merci, attraverso il rafforzamento della centralità di

alcuni snodi, la predisposizione di collegamenti di ultimo miglio e il complesso efficientamento delle esistenti infrastrutture portuali, con particolare riferimento all'accessibilità via mare e via terra.

L'obiettivo finale, a livello globale, è l'utilizzo del trasporto combinato, rispetto al tutto strada, per la movimentazione delle merci.

Per il perseguimento di tale obiettivo, si tracciano, prima di tutto, gli aspetti essenziali della disciplina di settore attraverso la ricostruzione del quadro normativo e programmatico di riferimento. Si descrivono lo scenario tecnico dell'attuale offerta di trasporto e gli interventi di potenziamento infrastrutturale programmati nel Masterplan Abruzzo, di cui alle DGR n. 229 del 19/4/2016, n. 402 del 25/6/2016, n. 693 del 5/11/2016, n. 863 del 20/12/2016 e nel Contratto di programma che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha siglato con RFI e con l'ANAS. Intersecando i dati dell'offerta e della domanda, si individuano le criticità del sistema e le relative ipotesi risolutive capaci di attivare quel processo di ottimizzazione della catena logistica che attualmente stenta ad incardinarsi e a funzionare.

Lo studio si conclude con l'individuazione di nuovi scenari di sviluppo, di natura sia gestionale che operativa, basati su una partnership tra pubblico e privato, che permettono di superare le criticità che attualmente ostacolano il processo di efficientamento della supply chain e di rilanciare quindi le strutture logistiche presenti sul territorio regionale, anche alla luce del nuovo Decreto-Legge 20 giugno 2017, n.91 coordinato con la Legge di conversione 3 agosto 2017 n.123, recante: "Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno" che prevede, tra le misure di sostegno, l'istituzione di Zone Economiche Speciali (ZES) finalizzate a incentivare la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentono lo sviluppo delle imprese già operanti nonché l'insediamento di nuove imprese in dette aree.

2. DEFINIZIONI

L'Associazione europea di logistica (ELA) definisce la logistica come:

"la pianificazione, l'esecuzione e il controllo dei movimenti e del collocamento di persone e/o beni e le attività di supporto relative a tale movimento e collocamento all'interno di un sistema organizzato per raggiungere obiettivi specifici".

Per quanto riguarda il trasferimento delle merci, sia a livello nazionale che internazionale, si possono individuare due differenti concezioni logistiche di trasporto:

- **monomodale** quando si utilizza un solo modo di trasporto per effettuare lo spostamento;
- **multimodale** se si utilizza una sequenza di modi di trasporto.

A sua volta il trasporto multimodale può subire una differenziazione a seconda che la merce trasportata, durante i trasferimenti modali, subisca manipolazioni o meno, in questo secondo caso si parla di **trasporto intermodale**.

All'interno del trasporto intermodale viene individuato anche il **trasporto combinato**, ossia il trasporto intermodale le cui percorrenze europee si effettuano principalmente per ferrovia, vie navigabili, o per mare, mentre i percorsi iniziali e/o terminali, i più corti possibili, sono realizzati esclusivamente attraverso la modalità stradale, come nelle figure di seguito mostrate.

FIGURA 1. TRASPORTO COMBINATO STRADA - FERROVIA

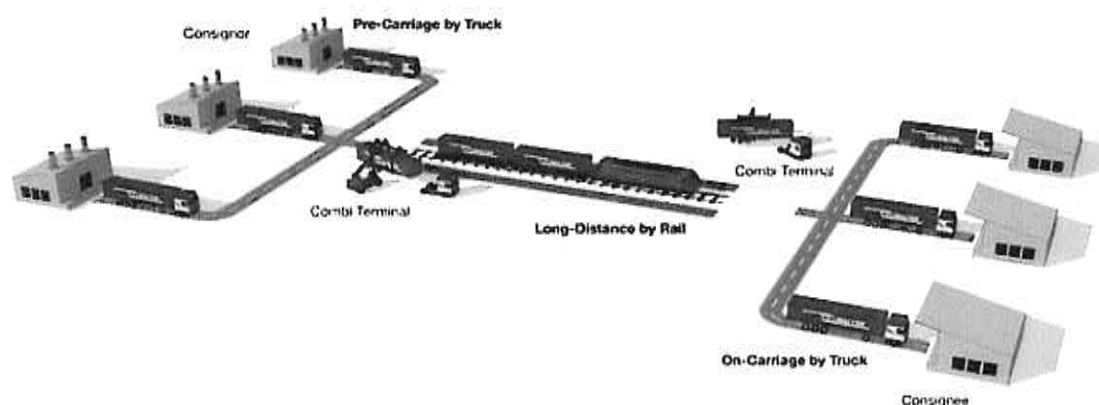
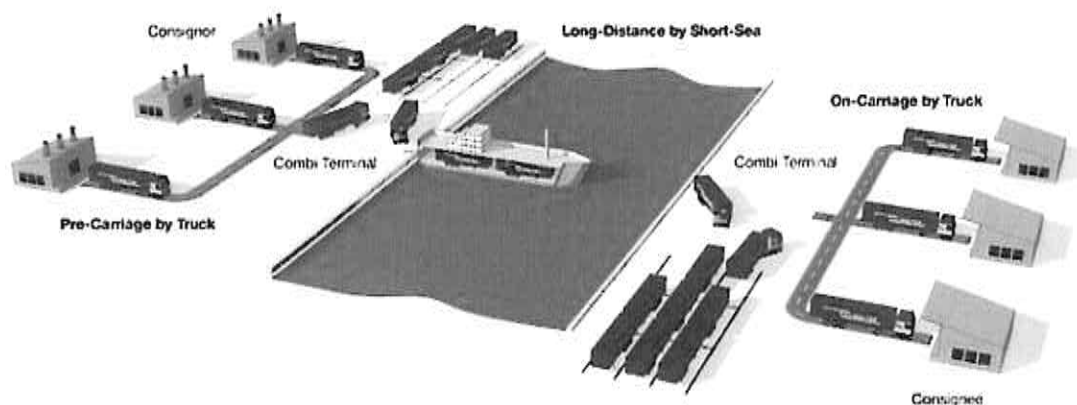


FIGURA 2. TRASPORTO COMBINATO STRADA - MARE



FONTE. LKW WALTER

Le caratteristiche tecniche e i servizi logistici offerti dai differenti nodi di interscambio sono riassunti nelle tabelle seguenti (Musso 2011).

TABELLA 1. CARATTERISTICHE TECNICHE DEI NODI DI INTERSCAMBIO

Tipologia	Tipologia del traffico (domanda)		Volume di traffico minimi	Superficie minima necessaria
	Tipologie di traffico caratterizzanti il centro:		Produttività minima (stimata nell'arco di 270 giornate)	M ² necessari per svolgere le attività previste (indicazione di soglia minima)
	Unità di carico e distanza	Merci particolari che richiedono servizi e aree ad hoc		
Terminal Portuale	Traffici marittimi nazionali, internazionali e intercontinentali sia di tipo Ro-Ro sia di tipo Lo-Lo	Aree di stoccaggio per attesa nave e organizzazione dei flussi terrestri. Apertura 24 h.	Variable	> 200.000 m ²
Interporto	Traffici ferroviari e stradali nazionali e internazionali di breve, media e lunga distanza: casse mobili e container marittimi	Terminal stoccaggio e manutenzione container marittimi, area destinata alle imprese di trasporto stradale, centro direzionale, parcheggi e magazzini di diverse tipo. Richiesta l'apertura 24 h.	Otto coppie di treni giorno (110.000 UTI)	> 500.000 m ²
Inland terminal	Traffici con O/D marittima con cambio di modalità per inotro su ferrovia verso destinazioni nazionali e internazionali di lunga distanza: netta predominanza di container marittimi (pieni e vuoti) rispetto alle casse mobili	Aree di stoccaggio e manutenzione container marittimi pieni e vuoti. Richiesta l'apertura 24 h	Quattro coppie treni giorno, 55.000 container annui	> 200.000 m ²
Centro Intermodale	Traffici con O/D aree industriali o di forte consumo locale nazionali e internazionali di lunga distanza tendenza alla specializzazione o container marittimi (pieni e vuoti) o casse mobili	Aree carico e scarico, chiusura notturna	Quattro coppie treni giorno, 55.000 UTI	> 40.00 m ²
Cargo city	Traffici con O/D aerea, trasporti di container particolari	Aree per merci particolari: capi appesi, deperibili, ad alto valore	Variable	Variable

TABELLA 2. SERVIZI LOGISTICI OFFERTI DAI DIFFERENTI NODI DI INTERSCAMBIO

<i>Tipologia</i>	<i>Deposito unità di carico piene</i>	<i>Deposito unità di carico vuote, servizi di manutenzione, riparazione e pulizia</i>	<i>Magazzinaggio</i>	<i>Scomposizione e ricomposizione carichi (stripping & stuffing)</i>
Terminal Portuale	Si, solo per attesa nave/controllo sigilli/ attesa treno/ formalità doganali	No	No, tranne alcune eccezioni nei terminal più vasti	No, tranne alcune eccezioni nei terminal più vasti
Interporto	Si, con aree attrezzate per merci particolari (chimiche, deperibili ecc.)	Si, tutti i servizi	Si, in aree dedicate e specializzate	Si, con operatori specializzati e magazzini dedicati per riempi-re/svuotare container e casse mobili
Inland terminal	Si, solo per attesa nave/controllo sigilli/ attesa treno/ formalità doganali	Si, tutti i servizi	Si, solo temporaneo e per l'area circostante l'interland portuale	No
Centro intermodale	Solo in attesa di carico/scarico	No	No	No
Cargo city	Si, di dimensioni ridotte, con aree attrezzate per merci particolari (capi appesi, refrigerati ecc.) per formalità doganali	No	Si, in aree dedicate e specializzate	Si, con operatori specializzati e magazzini dedicati per riempi-re/svuotare container e casse mobili

3. CONTESTO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

Il contesto normativo comprende diversi livelli di programmazione a partire dal livello internazionale per raggiungere quello regionale e locale.

Quadro di riferimento internazionale

Quadro normativo

- Revisione della Rete Transeuropea di Trasporto TEN-T: Regolamenti (UE) n. 1315/2013 e n. 1316/2913 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013;
- Direttiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico.

Strumenti di pianificazione

- Libro Bianco 2011.

Quadro di riferimento nazionale

Quadro normativo

- Legge n°84 del 1994 "Riordino della Legislazione in materia portuale";
- DECRETO LEGISLATIVO 4 agosto 2016, n. 169 "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorita' portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124";
- DPR 17 settembre 2015, n. 201, "Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice della navigazione, entrato in vigore il 2 gennaio 2016";
- Decreto 1° febbraio 2013 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti recante "Diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti".

Strumenti di pianificazione

- Piano Nazionale della Logistica 2011;
- Piano di Azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto 2014;

-
- Piano Nazionale degli Aeroporti 2015;
 - Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica 2015.

Quadro di riferimento regionale

- Legge Regionale n.28 del 29 novembre 2002 “Norme ed indirizzi sull’intermodalità regionale”;
- Legge Regionale n.32 del 25/5/2017 pubblicata sul BURA n. 66 speciale del 7/6/2017 “Integrazioni e modifiche alla Legge Regionale n.28 del 29 novembre 2002 (Norme ed indirizzi sull’intermodalità regionale);
- Masterplan;
- Piano Regionale Integrato dei Trasporti;
- PAR FAS Trasporti;
- Nuova intesa generale quadro - DGR 471 del 6/7/2011: Ulteriore aggiornamento dell’Intesa Regionale Quadro Governo della Repubblica - Regione Abruzzo per la programmazione e realizzazione di opere infrastrutturali di rilievo strategico secondo il nuovo modello ministeriale.

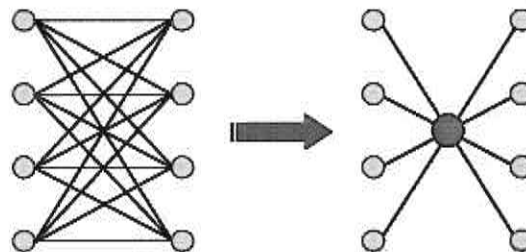
4. OFFERTA DI TRASPORTO ATTUALE

Un sistema di trasporto può essere definito come l'insieme di componenti e di loro reciproche interazioni che determinano la domanda di mobilità fra punti diversi del territorio e l'offerta di servizi per il soddisfacimento di tale domanda¹.

L'offerta di trasporto è costituita dalle infrastrutture stradali, ferroviarie, aeroportuali, portuali e interportuali, dai servizi, dalle regole e dalle tariffe che determinano le opportunità di viaggio.

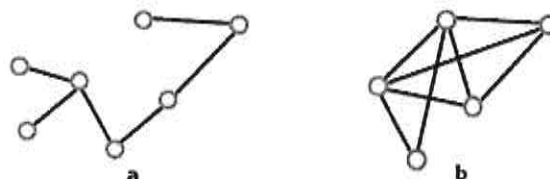
Le reti di trasporto possono essere organizzate in sistemi "point to point", quando le singole origini sono collegate direttamente con le destinazioni finali, con tante connessioni quante sono le destinazioni, oppure in sistemi di tipo "hub and spoke", quando è presente un hub verso cui confluiscono tutti i flussi di merci provenienti dai differenti spoke che fungono sia da poli generatori che da poli attrattori.

FIGURA 3. SISTEMA POINT TO POINT E SISTEMA HUB AND SPOKE



Con il sistema point to point ad ogni coppia origine/destinazione corrisponde una possibile connessione fra queste, consentendo geometricamente due modalità operative: di tipo lineare oppure di tipo reticolare.

FIGURA 4. CONNETTIVITA' LINEARE (A) E RETICOLARE (B)

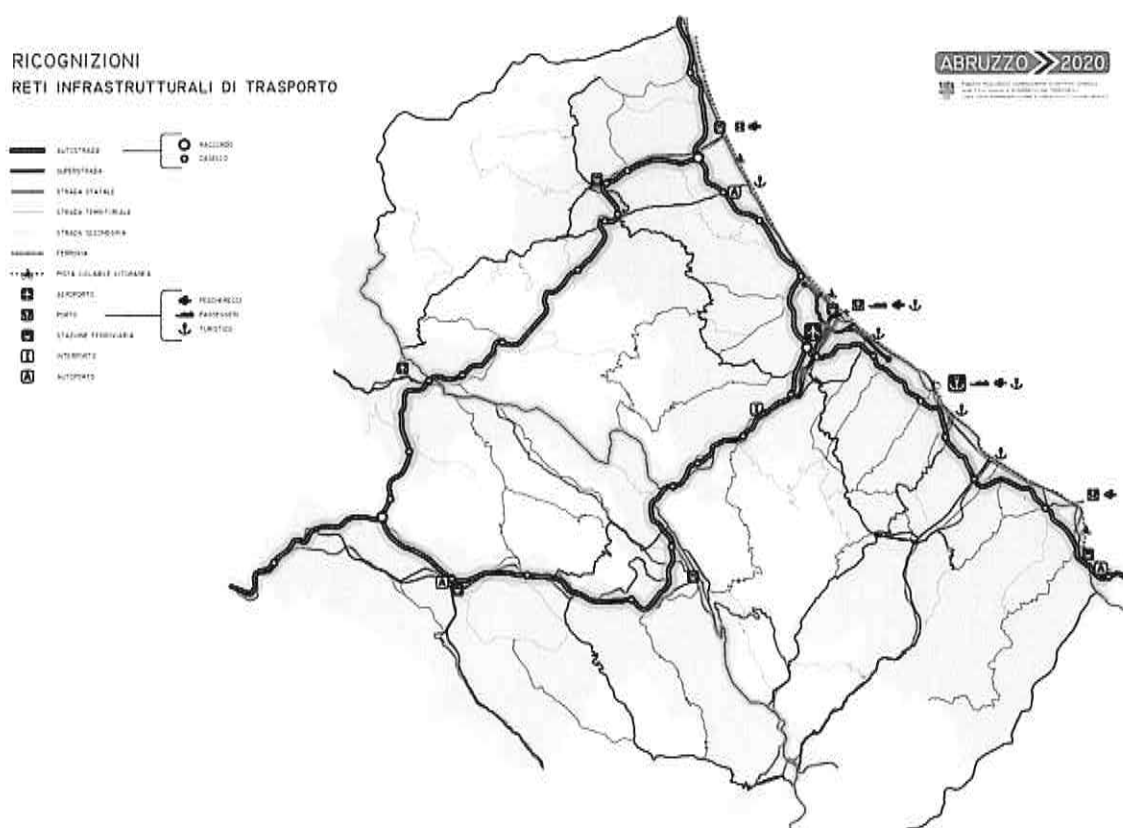


¹ Nota: Modelli per la pianificazione dei sistemi di trasporto – Ennio Cascella

Il sistema trasportistico della Regione Abruzzo è dotato di infrastrutture lineari e nodali quali:

- Autostrade A14, A24 e A25²;
- Rete ferroviaria RFI S.p.A.² e TUA S.p.A.
- Aeroporto Internazionale d'Abruzzo²;
- Porti di Vasto, Ortona, Pescara e Giulianova;
- Interporto d'Abruzzo², Centro Smistamento Merci della Marsica e Autoporti di San Salvo e Roseto.

FIGURA 5. RETI INFRASTRUTTURALI DI TRASPORTO



FONTE. ABRUZZO 2020_UNIVERSITÀ G. D'ANNUNZIO DI CHIETI-PESCARA

I principali nodi logistici e portuali sono collegati direttamente alla rete stradale nazionale e ferroviaria. Si descrivono di seguito le principali caratteristiche delle sopraelencate infrastrutture.

² Infrastruttura classificata come nodo globale della Rete Transeuropea dei Trasporti di cui al Regolamento UE 1315/2013.

4.1 RETE AUTOSTRADALE E STRADALE

La rete stradale della Regione Abruzzo si estende per 12.774 km, comprendendo Autostrade, altre strade di interesse nazionale, Regionali, Provinciali e Comunali³. Nelle tabelle 1 e 2 si mostra la distribuzione dell'estensione stradale di autostrade, altre strade di interesse nazionale, Regionali, Provinciali e Comunali per la Regione Abruzzo. Si precisa che nel 2017 si è conclusa la procedura di revisione della rete stradale statale con il passaggio di 432 km di strade dalla competenza provinciale a quella statale.

TABELLA 3. ESTENSIONE RETE ABRUZZESE DI AUTOSTRADE, ALTRE STRADE DI INTERESSE NAZIONALE, REGIONALI E PROVINCIALI

Strade Regionali e Provinciali (km)	Altre Strade di interesse Nazionale (km)	Autostrade (km)	Km Strade Regionali e Provinciali per 10.000 abitanti	Km altre Strade di interesse nazionale per 10.000 abitanti	Km Autostrade per 10.000 abitanti
5.839	985	355	43,9	7,4	2,7

FONTE. CONTO NAZIONALE DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI ANNI 2015 - 2016 (MIT).

TABELLA 4. ESTENSIONE DELLE STRADE COMUNALI NEI COMUNI CAPOLUOGO DI PROVINCIA - REGIONE ABRUZZO

Comuni Capoluogo di Provincia	Superficie dei Comuni Capoluogo di Provincia [km ²]	Km di strade comunali	km di strade/km ² di superficie
L'Aquila	473,91	3.600	7,6
Chieti	59,57	205	3,4
Pescara	34,36	790	23,0
Teramo	152,84	1.000	6,5
Abruzzo		5.595	

FONTE. CONTO NAZIONALE DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI ANNI 2015 - 2016 (MIT).

³ Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anno 2015 - 2016.

Da un'analisi preliminare, la struttura portante del sistema viario abruzzese è costituita dalla rete autostradale che, con l'A14 sul versante adriatico (collegamento nord - sud) e le Autostrade A24 e A25 (collegamento est - ovest) nell'entroterra, consente la connettività con tutti i principali centri residenziali e produttivi della Regione ed al di fuori di essa.

TABELLA 5. CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELLA RETE AUTOSTRADALE IN REGIONE ABRUZZO

CARATTERISTICHE PRINCIPALI			
Caratteristiche principali	A24	A25	A14
ORIGINE	Teramo (TE)	Magliano dei Marsi (AQ)	Bologna (BO)
TERMINE	Roma G.R.A.	Pescara Villanova (PE)	Taranto (TA)
KM TOTALI	158	114	743
LUNGHEZZA IN REGIONE ABRUZZO [Km]	108 (da Carsoli (AQ) a Teramo (TE))	114	134 (da Val Vibrata (TE) a Vasto (CH))
LUNGHEZZA FUORI REGIONE [Km]	50 (da Carsoli (AQ) a Roma)	-	609
CORSIE PER SENSO DI MARCIA	2	2	2

Fonte. UNIONCAMERE ABRUZZO

4.2 RETE FERROVIARIA

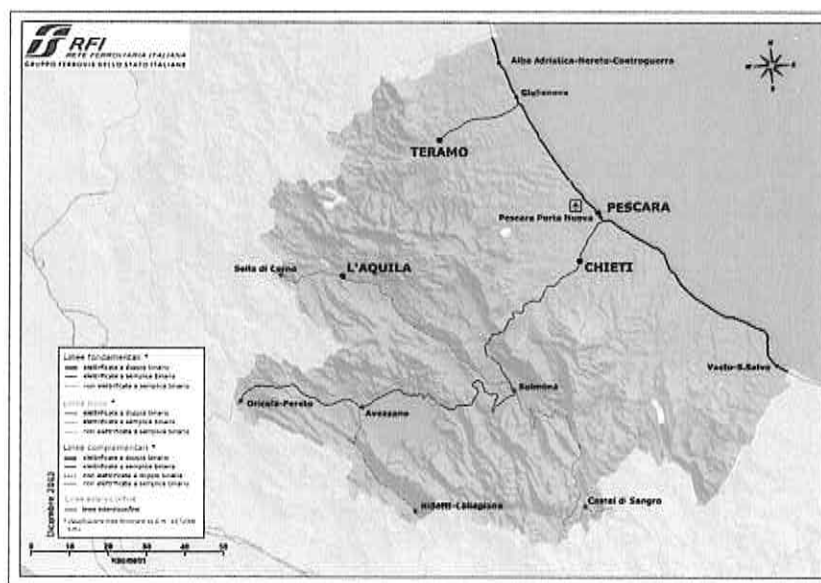
La rete ferroviaria in Abruzzo si suddivide in rete nazionale, gestita da RFI S.p.A., e rete regionale, gestita dalla Società in house TUA S.p.A. (ex Ferrovie Adriatico Sangritana S.p.A.).

La dotazione infrastrutturale ferroviaria dell'Abruzzo di 49 km di rete ferroviaria per 1000 km² di superficie territoriale è inferiore alla media nazionale, pari a 53 km di rete ferroviaria per 1000 km².

La rete gestita da Rfi S.p.A. si estende complessivamente per 524 km ed è suddivisa in cinque direttrici:

- Adriatica
- Giulianova – Teramo
- Pescara – Roma
- (Castel di Sangro) - Sulmona – L'Aquila – Terni
- Avezzano – Sora – Roccasecca

FIGURA 6. RETE FERROVIARIA RFI SPA



FONTE. RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A

Le linee ferroviarie che sono state incluse nella rete globale, come stabilito dal Regolamento UE 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013, sono: la linea Adriatica e la linea Roma – Pescara, che collega il mar Adriatico ed il Mar Tirreno.

La ferrovia Adriatica (Bologna – Ancona – Porto d’Ascoli – Pescara – Vasto S. Salvo – Bari) ha una lunghezza di 650 km e collega i principali centri abitati costieri, ad alta rilevanza turistica, localizzati lungo il versante adriatico.

La linea elettrificata, con scartamento di 1.435 mm, è a doppio binario per la quasi totalità della sua estensione, tranne nella tratta Termoli - Lesina, in cui l’infrastruttura diventa a semplice binario, costituendo un collo di bottiglia per l’intero corridoio ferroviario. La linea ferroviaria costituisce un importante corridoio merci, interessato da elevati flussi di traffico. Essa appartiene, infatti, alla rete fondamentale nazionale⁴ ed è dotata del Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT), tecnologia armonizzata con lo standard europeo di interoperabilità tra le reti ferroviarie ERTMS.

Si mostrano le principali caratteristiche tecniche in tabella.

TABELLA 6. CARATTERISTICHE GENERALI DELLE LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO IN REGIONE ABRUZZO

LINEE FERROVIARIE RFI IN ESERCIZIO	524 km
CLASSIFICAZIONE	
– Linee fondamentali	123 km
– Linee complementari	401km
TIPOLOGIA	
– Linee a doppio binario	123 km
– Linee a semplice binario	401 km
ALIMENTAZIONE	
Linee elettrificate	318 km
- Linee a doppio binario	123 km
- Linee a semplice binario	195 km
Linee non elettrificate (diesel)	206 km
LUNGHEZZA COMPLESSIVA DEI BINARI	648 km
Linea convenzionale	648 km
TECNOLOGIE INNOVATIVE DI PROTEZIONE MARCIA TRENO	
Sistemi di telecomando della circolazione (SCC/CTC+DPC)	336 km
SCMT, per il controllo della marcia del treno	318 km
SSC, per il supporto alla guida	206 km
ORE DI SERVIZIO PROGRAMMATE MEDIAMENTE IN UN ANNO	65000
Treni Km (mgl)	4.100
Velocità commerciale [km/h]	60,00
Capacità offerta [posti*Km] (mln)	950

Fonte. ELABORAZIONE SU BASE DATI RFI

⁴ Classificazione delle linee ferroviarie, riportata nel D.M. 18.8.2006 del Ministero dei Trasporti.

TABELLA 7. SCENARIO ATTUALE: PRINCIPALI CARATTERISTICHE TECNICHE DELLA DIRETTRICE ADRIATICA

TRATTA	Km	N. binari	Trazione	Velocità min/max (Km/h)	Peso assiale (tonn/asse)	Modulo (m)
Porto d'Ascoli - Pescara C.le - Vasto S.S.	123	2	Elettrica	60/180	22,5	575

FONTE. ELABORAZIONE SU BASE DATI RETE FERROVIARIA ITALIANA RFI S.P.A.

La linea ferroviaria Roma - Pescara appartiene alla rete complementare secondaria⁵, è lunga 240 km, elettrificata a 3000 Volt in corrente continua ed è attrezzata con il SCMT.

Si mostrano le principali caratteristiche tecniche in tabella.

TABELLA 8. SCENARIO ATTUALE: PRINCIPALI CARATTERISTICHE TECNICHE DELLA LINEA ROMA - PESCARA

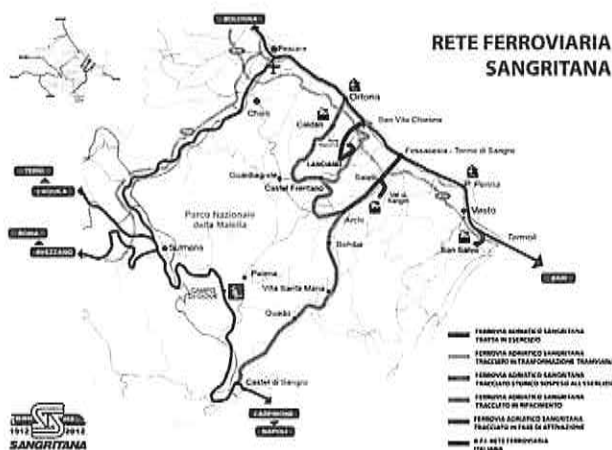
TRATTA	Km	N° binari	Trazione	Velocità min/max (Km/h)	Peso assiale (tonn/asse)	Modulo (m)
Roma - Pescara	240	1 da Roma a Lunghezza (15 km doppio binario Lunghezza - Roma Tiburtina)	Elettrica	60/155	20	360/435

FONTE. ELABORAZIONE SU BASE DATI RETE FERROVIARIA ITALIANA RFI S.P.A.

La rete ferroviaria regionale gestita da TUA S.p.A. comprende le seguenti linee:

- San Vito Chietino - Lanciano;
- Fossacesia - Val di Sangro;
- Vasto - San Salvo.

FIGURA 7. RETE FERROVIARIA TUA SPA

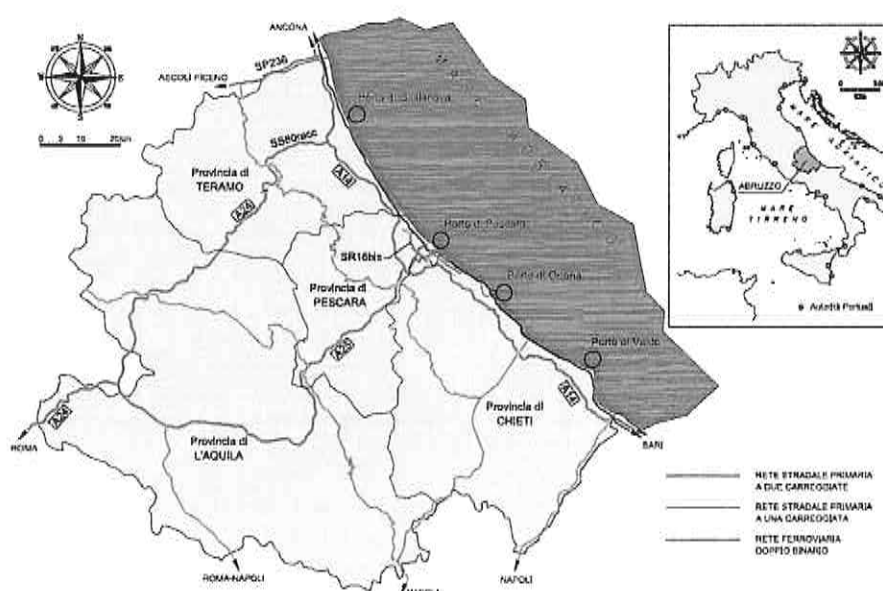


4.3 SISTEMA PORTUALE

La Regione Abruzzo, con circa 123 km di sviluppo della fascia litoranea, è caratterizzata dalla presenza, a partire da Sud, dei sistemi portuali di Vasto, Ortona, Pescara e Giulianova.

Secondo la Legge n°84 del 1994, principale normativa nel settore portuale, i porti di Ortona e Pescara sono classificati porti di rilevanza economica nazionale (categorie II, classe II) mentre i porti di Vasto e Giulianova sono classificati come porti di rilevanza economica regionale ed interregionale (classe III). A seguito dell’emanazione del D.lgs. 4 agosto 2016, n. 169 “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84”, in attuazione dell’articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124, con cui sono state istituite 15 Autorità di Sistema Portuale, i porti abruzzesi di Pescara e Ortona, ai sensi dell’articolo 5, sono stati ricompresi nell’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Centrale insieme ai porti di Ancona, Falconara, Pesaro e San Benedetto del Tronto.

FIGURA 8. INQUADRAMENTO A SCALA REGIONALE DEI PORTI DI GIULIANOVA, PESCARA, ORTONA E VASTO



Fonte. ELABORAZIONE SU BASE DATI DEI PIANI REGOLATORI DEI PORTI ABRUZZESI

I due porti di maggiore rilevanza e con maggiori potenzialità dal punto di vista dei traffici commerciali sono quelli di Ortona e di Vasto, posti a servizio di aree che presentano un considerevole sviluppo industriale nel contesto italiano centro - meridionale. Per quanto riguarda il porto di Pescara, essendo pienamente inserito in un contesto urbano, trova la sua ragion d’essere dal punto di vista commerciale, nel traffico traghetti e in quello crocieristico. Infine la vocazione naturale del Porto di Giulianova è quella turistico - peschereccia, che in parte caratterizza anche i Porti di Pescara e Ortona.

4.3.1 PORTO DI ORTONA

Il Porto di Ortona è stato classificato Porto di rilevanza Nazionale come previsto dal Regio Decreto 03 giugno 1888 n. 5477 e successivamente stabilito dalla Circolare dell'allora Ministero dei Trasporti - Direzione Generale dei Porti prot. N. 4520 del 17 aprile 2008. Esso svolge oggi una pluralità di funzioni: il traffico industriale e commerciale (con il trasporto di merci secche alla rinfusa, liquide e containerizzate); il traffico legato alla pesca; la nautica da diporto.

FIGURA 9. CONFIGURAZIONE ATTUALE DEL PORTO DI ORTONA



Il Porto di Ortona, come pianificato nel nuovo Piano Regolatore Portuale che è al vaglio del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per l'emissione del competente parere tecnico propedeutico all'approvazione del Consiglio regionale, sarà potenziato nelle sue capacità e funzioni, in quanto le opere programmate garantiranno maggiore accessibilità, spazi di manovra, operatività a terra e collegamenti con l'entroterra.

Tali opere consentiranno anche di eliminare le criticità attuali di tipo idraulico/marittimo, come l'elevata penetrazione del moto ondoso all'interno del porto che rende difficoltoso l'utilizzo delle banchine.

Con l'implementazione degli interventi previsti dal PRP di Ortona, le disponibilità operative del porto di Ortona saranno le seguenti:

- 5 attracchi per navi ro - ro e ro - pax ciascuno lungo 220 m (con fondali 10m);
- 4 banchine polifunzionali di lunghezza 650m, 440m, 550m, 250m;
- banchina adiacente agli attracchi petroliferi lunga 600m;
- 3 attracchi per navi petroliere.

4.3.2 PORTO DI PESCARA

Il **porto di Pescara** insiste sulla foce del fiume omonimo e si prolunga artificialmente in mare mediante due moli paralleli denominati "Molo Nord" e "Molo Sud".

Il nuovo Piano Regolatore del Porto di Pescara è stato approvato dal Consiglio regionale il 15.11.2016 ed è diventato efficace a seguito della pubblicazione sul BURA Speciale n. 143 del 18.11.2016.

FIGURA 11. CONFIGURAZIONE ATTUALE DEL PORTO DI PESCARA

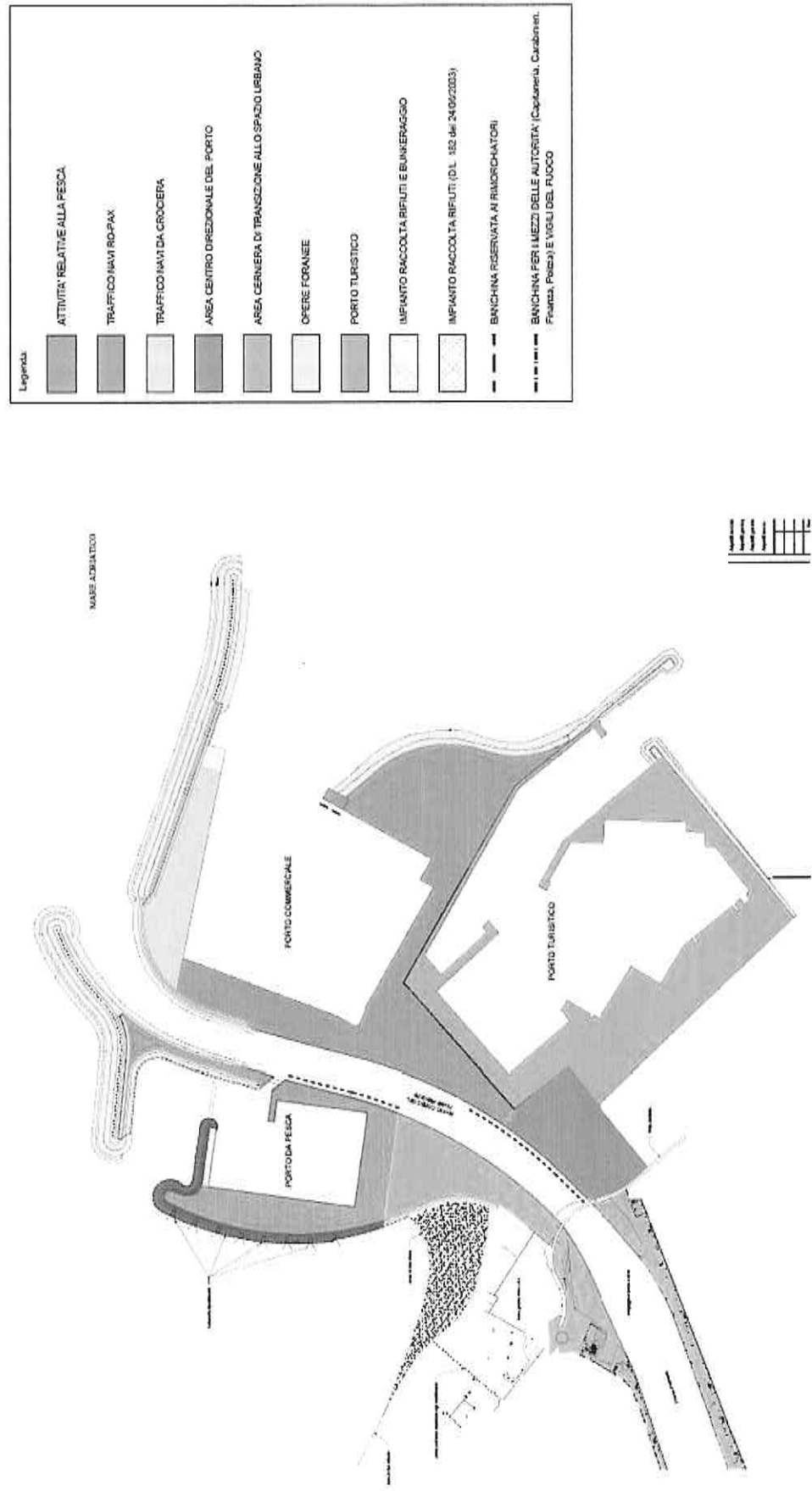


Il piano regolatore del Porto di Pescara, come rappresentato nella planimetria a seguire, pianifica il riassetto ambientale e portuale tramite una specializzazione delle funzioni:

- apertura al traffico crocieristico;
- espansione del traffico RORO-ROPAX verso l'intero Adriatico;
- crescita del traffico merci - rinfuse solide (Bulk);
- delocalizzazione su struttura off-shore (boa) dell'attracco delle rinfusiere liquide;
- modernizzazione dell'economia del settore Pesca, attuata attraverso una ridefinizione ottimale del layout portuale e la realizzazione di nuove opere:
 - razionalizzazione della foce del fiume Pescara;
 - realizzazione di una nuova darsena commerciale;
 - realizzazione di una nuova darsena pescherecci.

L'attuazione del PRP comporta, in primis, un fondamentale e monetizzabile beneficio ambientale e portuale oltre ai benefici della crescita economica della Città e della Regione Abruzzo, del miglioramento urbano, paesistico e della sicurezza delle diverse attività portuali.

FIGURA 12. ASSETTO PLANIMETRICO E FUNZIONALE PREVISTO DAL NUOVO P.R.P. DEL PORTO DI PESCARA VIGENTE



4.3.3 PORTO DI VASTO

Il **Porto di Vasto** si configura come un porto commerciale di interesse regionale, dotato di Piano Regolatore Portuale, approvato con Delibera Consiliare n. 176/4 del 28.1.2014 pubblicata sul BURA n.33 speciale del 21/3/2014.

Il suddetto piano definisce una conformazione portuale più funzionale e rispondente alle tendenze evolutive dei traffici che potranno interessare il porto stesso. Nel nuovo PRP è stata rivolta la massima attenzione al miglioramento delle condizioni di efficienza e di economicità delle operazioni di carico e scarico, individuando una serie di misure con l'intenzione di sviluppare lo scalo quali il potenziamento delle attrezzature di movimentazione delle merci, l'ampliamento degli spazi di banchina e dei fondali per il pescaggio delle navi di grande tonnellaggio, il completamento della rete infrastrutturale di collegamento con l'entroterra.

FIGURA 13. CONFIGURAZIONE ATTUALE DEL PORTO DI VASTO



Il porto di Vasto presenta le dimensioni e le caratteristiche funzionali mostrate nella planimetria a seguire. I risultati più significativi, raggiunti con l'implementazione degli interventi di riqualificazione e potenziamento del porto di Vasto, riguardano le aree destinate a ricevere le navi ro - ro, le navi commerciali per il trasporto di merci varie e rinfuse, le aree a disposizione dei servizi portuali nonché il miglioramento della viabilità esistente.

4.4 AEROPORTO INTERNAZIONALE D'ABRUZZO

L'**Aeroporto di Pescara**, identificato con il nome commerciale di **Aeroporto Internazionale d'Abruzzo "Pasquale Liberi"**, è ubicato a circa 3 km dal centro di Pescara ed è collegato con le principali arterie viarie e ferroviarie della regione.

FIGURA 15. AEROPORTO INTERNAZIONALE D'ABRUZZO (AEROPORTO DI PESCARA).



Nel 2016 la Regione Abruzzo ha sviluppato un'importante iniziativa finalizzata alla valorizzazione dell'Aeroporto d'Abruzzo a sostegno dello sviluppo turistico regionale, assumendo le vesti di stazione appaltante per la realizzazione di azioni di promozione e comunicazione in grado di incentivare flussi turistici verso la "Destinazione Abruzzo", attraverso l'utilizzo di compagnie aeree nazionali ed estere e concessionarie di spazi pubblicitari controllate da compagnie aeree. Questa procedura ha consentito di attrarre nuovi operatori aeroportuali che hanno ampliato i collegamenti dello scalo con nuove destinazioni, attraverso un'efficace campagna di promozione e comunicazione.

In particolare, si evidenziano i nuovi collegamenti per Copenaghen, Cracovia e Tirana, che si sono aggiunti agli altri voli internazionali che collegano l'aeroporto di Pescara a Barcellona, Bruxelles, Francoforte, Londra, Dusseldorf e Bucarest. A questi si aggiungono le rotte regionali plurisettimanali per Palermo, Catania, Olbia e Cagliari.

Per la posizione strategica che occupa, esso serve un bacino di utenza che va oltre i confini regionali, servendo anche le province del Molise, delle Marche, del Lazio e del nord della Puglia.

TABELLA 9. CARATTERISTICHE TECNICHE GENERALI DELL'AEROPORTO DI PESCARA

Caratteristiche tecniche	
Società di gestione	Saga S.p.A.
Classe ICAO	4D
Area sedime	Ettari 163
Pista (lunghezza e larghezza)	1 pista dotata di 2 testate 04 e 022. Testata 04: (TORA m. 2418, TODA m. 2418, ASDA m. 2418, LDA m. 2313). Testata 022: (TORA m. 2418, TODA m. 2418, ASDA m. 2418, LDA m. 2230)
Tipo di pavimentazione pista	c.b.
Area stoccaggio merci	magazzini di varie dimensioni ubicate in area airside con accesso diretto al piazzale aeromobili
Servizi offerti	per i passeggeri: attività di ristorazione, negozi, edicola per le merci: ufficio doganale

L'aeroporto svolge, inoltre, la funzione di Centro operativo aereo (COA) che è parte integrante del Servizio aeronavale del Corpo forestale dello Stato (NH500 e AB412).

È stata realizzata nel 2016 la base del 3^o Nucleo aereo Guardia costiera (ATR 42 MP), oltre alle basi già presenti nello scalo e, di seguito, elencate:

- Base dell'11^o Reparto Volo Polizia di Stato (AB212 e B206);
- Base del Nucleo elicotteri Vigili del Fuoco (AB206 e AB412);
- Base del Reparto operativo aeronavale - sezione aerea Guardia di Finanza (NH500 e A109);
- Base dell'Elisoccorso 118 - Emergenza sanitaria (A109S);
- Ottava base italiana Ryanair con un aereo basato (B738);
- Base operativa Hoverfly www.hoverfly.it[41] - Executive Helicopter.

4.4 PIATTAFORME LOGISTICHE

Il territorio abruzzese è dotato di quattro infrastrutture logistiche a servizio del tessuto produttivo delle quattro province:

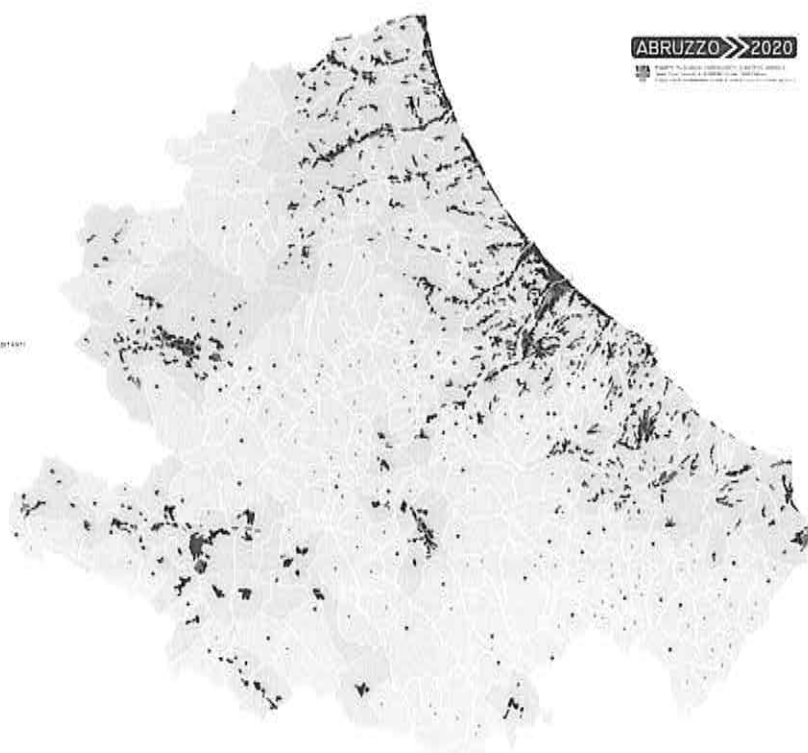
- Interporto Val Pescara in Manoppello (Pescara);
- Centro Smistamento Merci Marsica di Avezzano (L'Aquila);
- Autoporto di San Salvo (Chieti);
- Autoporto di Roseto (Teramo).

Il primo è ricompreso nella Rete Transeuropea dei Trasporti ed è classificato come nodo globale (come specificato nelle mappe e negli elenchi di cui all'allegato I e alla parte 2 dell'allegato II del Regolamento 1315/2013), quindi ha una rilevanza europea nell'ambito del sistema trasportistico e di quello logistico. Gli altri sono di interesse locale e regionale. La figura a seguire illustra l'ubicazione delle richiamate infrastrutture all'interno del sistema insediativo e produttivo.

FIGURA 16. SISTEMA INSEDIATIVO REGIONALE

RICOGNIZIONI SISTEMA INSEDIATIVO

- TESSUTO URBANO STORICO
- ESPANSIONI DELL'INSEDIAMENTO URBANO
- RINNOVAMENTO DEGLI IMPIANTI DI RESIDENZE FAMILIARI
- RINNOVAMENTO DI FIORICELLE E LUNGHI STRADE PERLATE
- RINNOVAMENTO PRODUTTIVO
- RINNOVAMENTO COMMERCIALE
- URBANI STRUTTURATI
- POLI/TERMINI/CONTORNATI
- URBANI CON POPOLAZIONE SUPERIORE AI 2000 ABITANTI
- URBANI CON POPOLAZIONE INFERIORE AI 1000 ABITANTI
- URBANI CON POPOLAZIONE SUPERIORE TRA I 1000 E I 2000 ABITANTI



FONTE. ABRUZZO 2020, UNIVERSITÀ G. D'ANNUNZIO DI CHIETI-PESCARA

4.5.1 L'INTERPORTO D'ABRUZZO

L'Interporto d'Abruzzo, per le sue dimensioni e per la sua grande capacità operativa, rappresenta il principale inland terminal presente nel territorio abruzzese.

Si localizza all'incrocio tra i principali assi stradali e ferroviari nord - sud ed est - ovest nazionali. Infatti è ubicato in prossimità delle due principali autostrade che attraversano la Regione lungo la linea Adriatica (A14) e lungo la direzione trasversale in direzione Roma (A24 e A25); la rete stradale più direttamente interessata dall'Interporto è caratterizzata dalle due arterie principali costituite dalla Strada Statale n. 5, Tiburtina Valeria, e dalla autostrada A25 (Roma-Pescara) facilmente raggiungibile con l'Asse Attrezzato" E80. Dal 2014 l'Interporto è dotato anche di un casello autostradale interconnesso alla A25, con ubicazione in Manoppello Scalo a soli 1,5 km dal gate di ingresso dell'Interporto. Inoltre è collegato alla rete ferroviaria tramite un terminal ferroviario idoneo a ricevere treni merci. Pertanto, l'interporto è facilmente raggiungibile anche dai porti e aeroporti regionali.

FIGURA 17. POSIZIONE GEOGRAFICA STRATEGICA DELL'INTERPORTO D'ABRUZZO



FONTE. WWW.INTERPORTOABRUZZO.IT

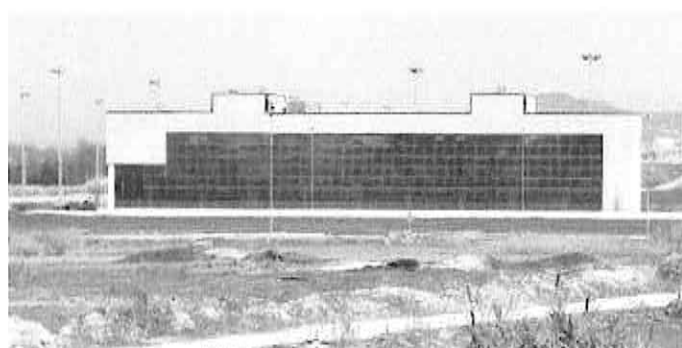
FIGURA 18. VISTA DALL'ALTO INTERPORTO D'ABRUZZO



FIGURA 19. MAGAZZINI INTERPORTO D'ABRUZZO



FIGURA 20. PALAZZINA DIREZIONALE INTERPORPORTO D'ABRUZZO



L'Interporto d'Abruzzo, inizialmente denominato Interporto Val Pescara, è stato individuato quale obiettivo programmatico di rilievo nell'ambito del DoCUP, Misura 1.1, "Sviluppo delle infrastrutture e dei servizi a rete per il settore trasporti", volto all'implementazione delle strutture logistiche per il trasporto delle merci, mediante interventi finalizzati al potenziamento/rafforzamento e all'integrazione del sistema delle reti e dei nodi infrastrutturali esistenti.

Per il suddetto Interporto era stato redatto, già dagli anni 1990, un progetto generale alla cui realizzazione si è pervenuti a seguito del reperimento di diversi finanziamenti pubblici e nello specifico:

-una prima fase ha previsto la realizzazione di opere con risorse a valere sul programma POP Abruzzo 94/96, per un importo pari a 60 Miliardi di lire (€ **30.987.413,95**), da parte del concessionario "Società Interporto Val Pescara" costituita dalla "Di Vincenzo Dino & C. Spa";

- una seconda fase si è avvalsa delle risorse previste dalla legge 240/90 e 341/95 per complessivi euro **24.023.508,00**, prevedendo la realizzazione di un ramo ferroviario interno e di collegamento alla rete ferroviaria RFI, realizzati dal Concessionario statale Società Interporto Val Pescara Spa;

- una terza fase ha utilizzato i fondi del DocUP 2000-2006, per un importo pari ad euro **52.244.461**.

L'intervento si è concluso poi con l'attuazione dell'APQ (Accordo di Programma Quadro), nell'ambito del finanziamento PAR FSC, per un importo complessivo pari a circa **2,4 Milioni** di euro.

Per la realizzazione delle opere di completamento dell'Interporto d'Abruzzo, la Regione è ricorsa ad un progetto di finanza, come specificato nel Documento Unico di Programmazione, prevedendo quindi oltre al capitale pubblico (a valere su risorse di detto DOCUP per un importo pari al 70% del costo complessivo del progetto) un cofinanziamento con risorse private, partecipate da un promotore (pari al 30% del costo complessivo del progetto) per complessivi € **28.995.337,04**.

I lavori sono terminati in data 28 maggio 2013 con un investimento economico complessivo, pubblico e privato, pari complessivamente a circa **143 milioni di euro**.

Attualmente l'Interporto è gestito dal Concessionario "Intermodale Srl" di San Giovanni Teatino (CH) con Convenzione Rep. n. 2961 del 10.01.2008, stipulata con la Regione Abruzzo, e successivi atti integrativo (2009) e aggiuntivo (2015).

Oltre alle risorse sopra elencate, sono in itinere degli Interventi di Completamento dell'Interporto, da realizzarsi mediante Accordo di Programma Quadro (APQ 7_1 e APQ 7_2) per un importo complessivo pari a € **10.318.003,79** (soggetto attuatore Comune di Manoppello).

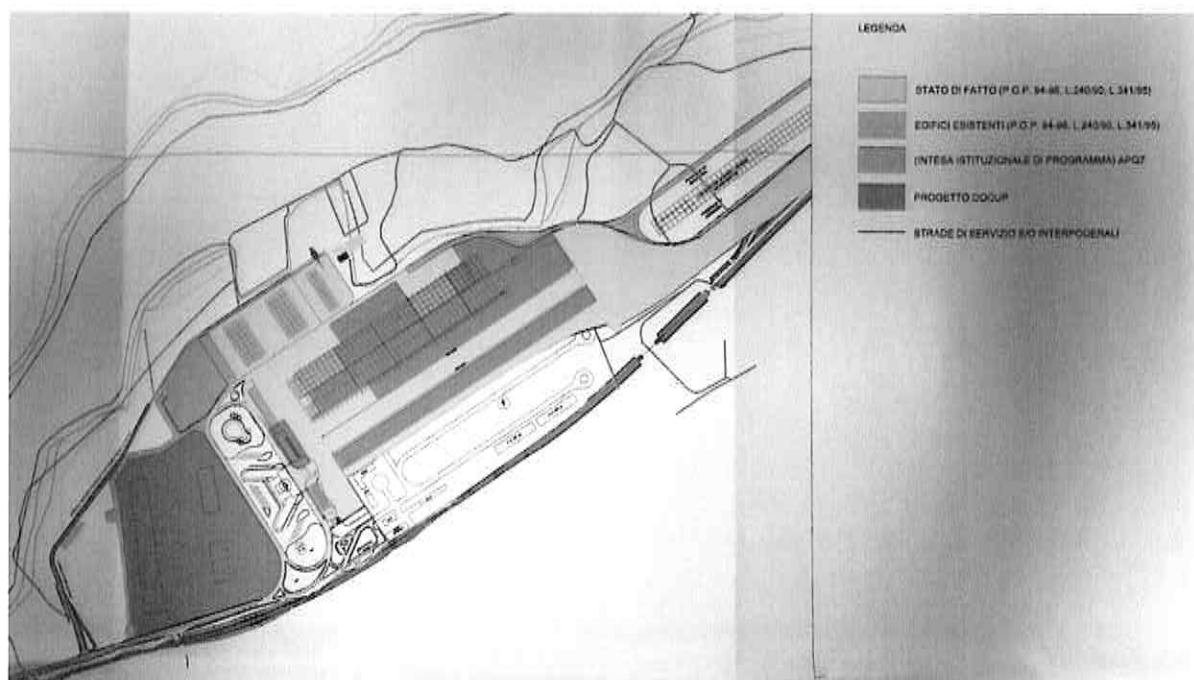
Al fine di contribuire alla realizzazione dell'obiettivo comunitario, di trasferire dalla strada ad altre modalità di trasporto sostenibili il 30% del traffico delle merci per percorrenze superiori ai 300 km entro il 2030 (entro il 2050 questa percentuale dovrebbe superare il 50 %), è entrato in funzione un collegamento che interconnette, tramite il collegamento ferroviario, il terminal dell'Interporto d'Abruzzo con quello di Novara, terminal a maggior vocazione internazionale.

TABELLA 10. CARATTERISTICHE GENERALI INTERPORTO D'ABRUZZO

AREA INTERPORTUALE	
Aree destinate ad attività interportuale (distinguendo per tipologia di vincolo)	1.299.500 mq
Metri quadrati delle aree infrastrutturate per l'attività interportuale	489.900 mq (Magazzini e piattaforme intermodali di cui 129.400 piazzali e 75.200 di piattaforme intermodali) 29.000 mq per servizi; 98.200 mq per nuovo scalo RFI; 31.500 mq parcheggi; 650.900mq per completamenti, viabilità, infrastruttura ferroviaria ed aree di rispetto
Metri quadrati della aree adibite a verde	31.800 mq verde interno
Metri quadrati delle aree esterne all'area interportuale, ma funzionalmente legate ad esso	110.400 mq parco fluviale
INFRASTRUTTURE INTERMODALI	
Numero totale di terminal disponibili	1
Aree dei terminal (mq)	76.000 mq
Numero e lunghezza di binari di carico/scarico operativi	5 (n°4 binari da 680 m, n°1 binario tronco da 110 m)
Numero e lunghezza binari di sosta e manovra	9 (n°2 binari di presa e consegna di 710 m, n°2 binari di manovra di 72 m, n° 2 binari di smistamento e riordino di 655 m, n° 1 binario di smistamento e riordino di 700 m, n°1 asta di manovra di 660 m e n°1 asta di manovra di 839 m)
Attrezzature per la movimentazione (indicare per ciascuna categoria il relativo numero)	2 gru gommate, sistemi di movimentazione funzionali alla movimentazione di merci alla rinfusa con svariate tipologie di allestimenti e di portata (pinze, forche telescopiche e/o multiprofondità)
Dimensione massima del treno ricevibile senza essere spezzato (se diverso dalla lunghezza massima dei binari, specificare)	550 (limite infrastruttura di rete ferroviaria)

Servizi aggiuntivi previsti per ogni terminal	gestione in conto deposito di merci unitizzate ed alla rinfusa con mappa elettronica (gestione FIFO). Reverse logistic delle UTI e degli imballi e servizi di riscaldamento. Servizio di pesatura. Manutenzione ordinaria materiale rotabile. Periziamento e manutenzione UTI.
Elettrificazione del raccordo alla rete ferroviaria	sì
INFRASTRUTTURE LOGISTICHE	
Area coperta da magazzini (mq)	77.654 mq
Uffici in magazzino (mq)	6.458 mq
Magazzini scoperti (mq)	12.500 mq
Parcheggi per mezzi pesanti (mq)	20.135 mq
Aree destinate a servizi direzionali	13.994 mq

FIGURA 21. PLANIMETRIA INTERPORTO_DIFFERENZIAMENTO AREE IN BASE ALLA TIPOLOGIA DI FINANZIAMENTO



4.5.2 IL CENTRO SMISTAMENTO MERCI DELLA MARSICA (CSMM)

Il CSMM è ubicato nel comune di Avezzano (AQ), in prossimità del casello autostradale A25 "Uscita di Avezzano". Si estende su una superficie di circa 450.000 mq all'interno della quale si trovano una palazzina direzionale (destinata ad uffici), 6 capannoni prefabbricati "gomma-gomma" di cui uno dotato di cella frigorifera per lo stoccaggio di merci deperibili, 4 capannoni prefabbricati "gomma-ferro" serviti da binario ferroviario, piazzali viabilità interna di collegamento, impianti vari.

La realizzazione del Centro Smistamento Merci della Marsica, trova origine nella prima metà degli anni '90, con il finanziamento dei fondi POP Abruzzo 1994-96, ai quali si vennero ad aggiungere i fondi Docup Abruzzo 2000/2006 e i finanziamenti derivanti dall'APQ Delibera Cipe 84/2000. Infine con i fondi PAR-FAS 2007-2013, sono stati stanziati 2 milioni e 900 mila euro per il completamento dell'Interporto Chieti-Pescara e il Centro Smistamento Merci della Marsica.

La finalità dell'intervento è quella di attribuire all'infrastruttura una rilevanza strategica nell'affermazione del trasporto combinato e al conferimento di vantaggi per il sistema produttivo regionale.

Le azioni nelle quali si è articolato l'intervento hanno riguardato, in generale: il prolungamento della linea ferroviaria interna e il completamento del raccordo ferroviario alla linea Pescara - Roma, la realizzazione di collegamenti alle strade vicinali, di area di sosta interna per trasportatori, di parcheggio esterno, completamento pavimentazioni aree stoccaggio a lungo termine, realizzazione di nuovi magazzini, di una rimessa per locomotore e annessa officina meccanica, sistemazioni delle aree a verde, magazzini nonché impianto di refrigerazione, sistemazione area, ecc

In seguito ai finanziamenti dei fondi POP 1994-96, con i quali è stata realizzata e collaudata la prima fase ad opera del Consorzio per lo Sviluppo Industriale di Avezzano, sono stati messi a regime i seguenti interventi: parte di binari presa e consegna, due magazzini ribalta ferro-gomma, edificio officina e distribuzione carburanti, piano carico scambio ferro-gomma, edifici controlli accessi e una centrale termica ed altre opere necessarie per il funzionamento del primo intervento.

La seconda fase degli interventi (Docup Abruzzo 2000-2006 e Delibera Cipe 84/2000) ha permesso la realizzazione, tramite il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna - Sede Coordinata di L'Aquila, delle seguenti opere: sistemazione viaria compresa di parcheggi, miglioramento sismico e impiantistico dei magazzini, completamento delle opere su rotaia per il collegamento con la linea ferroviaria, realizzazione di nuovi magazzini e interventi volti al miglioramento energetico ed ambientale.

La terza fase è quella relativa alla predisposizione di due progetti relativi ai lavori di completamento del Centro Smistamento Merci e del raccordo ferroviario con la stazione di Avezzano.

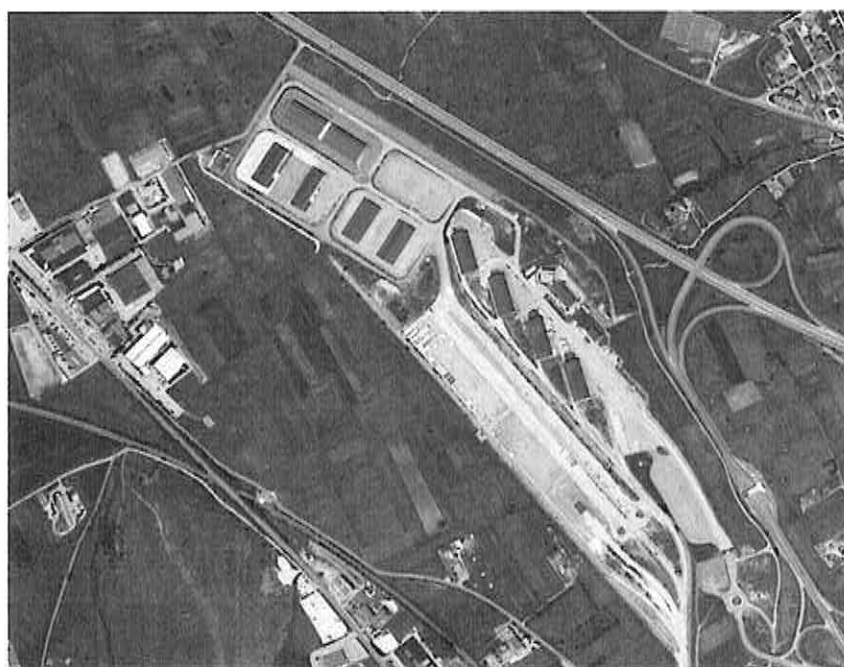
Ad oggi le opere sono state completate e collaudate.

A partire dal sisma del 2009 che colpì la provincia di L'Aquila, l'infrastruttura continua a svolgere anche ora una funzione di protezione civile, nei confronti di tutta la Regione e quindi delle aree terremotate.

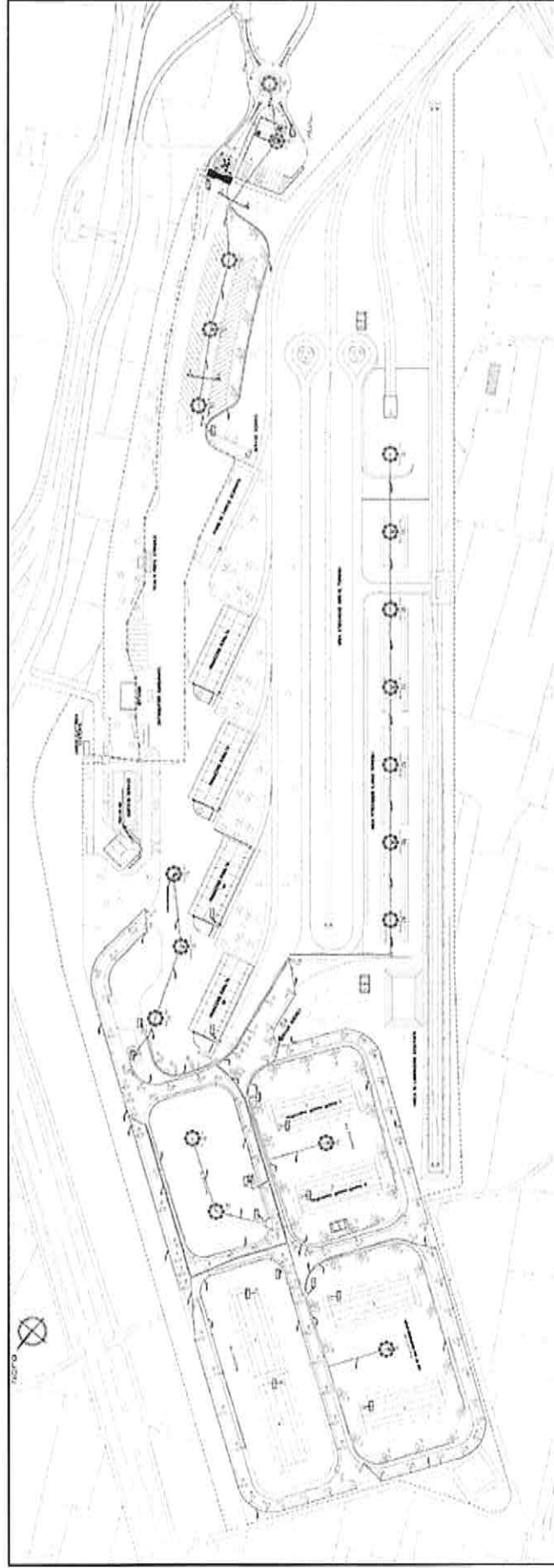
Quadro riassuntivo dei finanziamenti

- 1) prima fase - Opere di realizzazione con fondi di cui al programma POP 94/96 (risorse comunitarie): Importo **€ 10.329.137,98**;
- 2) seconda fase - Opere di Completamento con fondi di cui al programma DocUP Abruzzo 2000-2006 e all'Accordo di Programma (Del CIPE n. 84/2000) (Ministero Infrastrutture/Regione Abruzzo) del Centro Smistamento Merci:
Importo complessivo: **€ 20.425.937,29** di cui € 7.769.716,62 fondi APQ 7 del 16/09/2002 (ex Deliberazione CIPE n°84/2000) e € 12.656.220,67 su fondi DocUP Abruzzo 2000-2006 Misura 1.1;
- 3) terza fase- Opere di completamento con fondi a valere sulle risorse PAR FSC: importo **€ 2.800.000,00**.

FIGURA 22. VISTA DALL'ALTO DEL CSMM DI AVEZZANO



**FIGURA 23. UFFICI, MAGAZZINI E PLANIMETRIA DEL
CSMM DI AVEZZANO**



4.5.3 AUTOPORTO DI SAN SALVO (CHIETI)

L'Autoporto di S. Salvo si trova in prossimità dei tre agglomerati della Val di Sangro, Vasto e Termoli, dove sono localizzate le maggiori industrie dell'Adriatico centrale (SIV, Magneti Marelli, FIAT e SEVEL) ed è collegato alla A14 Bologna-Taranto, alla SS16 Adriatica, alla SS650 Fondovalle Trigno, alla linea FS Martinsicuro-Vasto S. Salvo ed al porto di Vasto.

L'Autoporto dispone di una serie di servizi per il trasporto merci su gomma quali piazzali, viabilità interna, uffici ed altri. Venne progettato negli anni '80, al fine di cercare un rimedio alla sosta dei tir lungo le strade di Piana Sant'Angelo. La soluzione individuata fu un piazzale dotato dei servizi essenziali per i camionisti che, provenienti da diverse zone europee, sostavano a San Salvo per giorni in attesa di caricare la merce. Il progetto venne ampliato ad opera della Regione, che promuoveva la realizzazione di un autoporto, nell'ottica di un grande piano logistico. Per i fondi si attinse alla Cassa del Mezzogiorno, all'epoca ancora attiva e alla Comunità Europea. Sorsero i primi problemi con l'Anas riguardo agli accessi sulla Statale 650 Trignina e si rese necessario modificare il progetto, con conseguente aumento dei tempi e costi di realizzazione.

Il progetto di completamento dell'autoporto fu redatto dal consorzio per lo sviluppo industriale del vastese (Co.A.S.I.V) e approvato dalla Regione.

I lavori terminarono nel 2008 portando alla realizzazione di un magazzino 'gomma-gomma', una palazzina uffici, piazzali, impianti vari distribuiti su 40mila metri quadri circa di estensione.

Quadro riassuntivo dei finanziamenti:

1. £ 2.800.000.000 - 1° lotto di cui al Programma Triennale sviluppo del Mezzogiorno L.64/86;
2. £ 3.000.000.000 - 2° lotto di cui al Programma Triennale sviluppo del Mezzogiorno L.64/86;
3. £ 2.000.000.000 - 3° lotto di cui al Programma Triennale sviluppo del Mezzogiorno L.64/86;
4. € 3.615.198,29 - 4° lotto Fondi strutturali POP Abruzzo 1994/1996;
5. € 538.500,00 - 5° lotto Fondi strutturali POP Abruzzo 1994/1996;
6. € 560.000,00 - 6° lotto Fondi strutturali POP Abruzzo 1994/1996.

Fasi realizzative dell'opera:

- 1° lotto consegna lavori in data 13/03/1989 e collaudo del 23/05/1994;
- 2° lotto consegna lavori in data 30/10/1990 e collaudo del 03/10/1996;
- 3° lotto consegna lavori in data 23/06/1994, 24/11/1997 e collaudi del 26/08/1998, 12/10/1998;
- 4° lotto consegna lavori in data 28/07/2003 e collaudo del 22/02/2007;
- 5° lotto consegna lavori in data 08/05/2006 e collaudo del 20/06/2008;
- 6° lotto consegna lavori in data 02/05/2007 e collaudo del 20/06/2008.

4.5.4 AUTOPORTO DI ROSETO (TE)

L'Autoporto di Roseto è situato in località S. Lucia del Comune di Roseto degli Abruzzi (Teramo), nei pressi dell'uscita autostradale di "Roseto degli Abruzzi" dell'autostrada A14.

I lavori per la realizzazione dell'infrastruttura hanno inizio nella seconda metà degli anni 90 con l'obiettivo di creare un sistema finalizzato alla movimentazione delle merci e di attribuire all'infrastruttura in oggetto una rilevanza strategica per la mobilità delle merci in Abruzzo.

L'opera venne quindi realizzata in due lotti, collaudati il 29/12/2000, vedendo la realizzazione del citato autoporto dotato di aree e servizi di sosta e parcheggio, un edificio diurno, uno per controllare gli accessi e un piano di carico, centrali tecnologiche, viabilità interna all'area fino alla zona del controllo accessi all'Autoporto per una superficie complessiva di circa 80.000 mq.

Quadro riassuntivo dei finanziamenti:

1. € 4.028.363,81 - 1° lotto Fondi strutturali POP Abruzzo 1994/1996;
2. € 1.561.765,66 - 2° lotto Fondi strutturali POP Abruzzo 1994/1996.

Allo stato attuale la struttura risulta realizzata ma non operativa.

FIGURA 26. PLANIMETRIA DELL'AUTOPORTO DI ROSETO - VISTA DALL'ALTO



FIGURA 27. INGRESSO AUTOPORTO DI ROSETO



FIGURA 28. MAGAZZINI DELL'AUTOPORTO DI ROSETO



5. INTERVENTI DI POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE

1. Infrastrutture Masterplan Abruzzo

Il processo di ammodernamento infrastrutturale messo a punto nel Masterplan contribuirà in maniera significativa e puntuale a migliorare la funzionalità della rete infrastrutturale esistente: da una parte consentirà il passo al progresso tecnologico e alla politica espansionistica delle attività industriali e commerciali abruzzesi, dall'altra faciliterà e promuoverà la conoscenza di tutto il patrimonio storico-artistico e religioso dell'entroterra abruzzese. Tale programmazione, basata su un forte coinvolgimento delle parti sociali, culturali, economiche e produttive del territorio, incardina l'insieme degli interventi in un'ottica di complementarietà e continuità della rete infrastrutturale.

INTERVENTI SULLA VIABILITA'

- a. L'intervento **"Collegamento Porto di Ortona con casello autostradale A14"** dell'importo di 2.000.000,00 attiene al collegamento viario del Porto di Ortona con il casello autostradale A14 e si inserisce nelle politiche del cosiddetto "Ultimo Miglio", cioè di realizzazione di raccordi, senza i quali non si sfruttano a pieno la funzionalità e la capacità delle infrastrutture nodali.
- b. L'intervento **Teramo mare IV Lotto** per l'importo dei 85.000.000,00, con soggetto attuatore ANAS S.p.A. costituisce il completamento della variante alla strada S.S. 80 tra il raccordo autostradale A14 (Mosciano Sant'Angelo) e la S.S. 16 Adriatica (Giulianova). In particolare, tale strada, totalmente in variante alla attuale S.S. n.80, costituisce la naturale prosecuzione dell'importante itinerario interregionale "A14+A24 - S.S. n.16 Adriatica", che consentirà il completamento della trasversale autostradale Tirrenico-Appenninica.
- c. L'intervento **"Variante Sud all'abitato di L'Aquila - Lavori di adeguamento della Strada Consortile Mausonia"**, con soggetto attuatore ANAS S.p.A. per l'importo di 53.200.000,00 prevede l'adeguamento, parte in sede e parte in variante, della S.P. Mausonia, dall'innesto con S.S. 684, nei pressi della galleria di Montelucio, fino alla rotatoria del nuovo svincolo fra la Strada Mausonia, la S.S. 17 e la S.S. 17 ter, nei pressi dell'abitato di Bazzano, per uno sviluppo lineare di circa 6,4 km. L'intervento rientra nella politica di velocizzazione del collegamento tra L'Aquila e Pescara. Dopo l'avvio, nel mese di febbraio 2016, della Conferenza dei Servizi presso il MIT e la Procedura Via, a seguito di contestazioni sul tracciato, evidenziate anche nel corso di una "Inchiesta Pubblica", l'Anas nel mese di agosto 2016, ha redatto una revisione del progetto preliminare che accoglie le istanze emerse.

- d. L'intervento "**Messa in sicurezza della struttura viaria strada Val Fino (connessione costa teramana-parco del Gran Sasso)**" per l'importo di 8.500.000 euro, con soggetto attuatore Consorzio Città Val Fino, attiene alla manutenzione straordinaria volta alla messa in sicurezza e al miglioramento della percorribilità delle arterie viarie di collegamento principali, SP31 e SP34, con inizio dal Comune di Arsita e interessante i Comuni di Bisenti, Castiglione Messer Raimondo, Castilenti ed Elice (collegamento con SP. 49). Con Delibera di G.C. n.99 del 3.11.2016 il Comune di Castilenti, capofila, ha nominato il RUP ed approvato il quadro economico di spesa. Allo stato attuale, è in corso la Conferenza dei Sindaci e dei Presidenti delle due Provincie interessate, per la decisione puntuale degli interventi sui quali focalizzare l'azione.
- e. L'intervento "**Realizzazione Rampe NORD e SUD del costruendo cavalcavia per viabilità alternativa al sottopasso ferroviario della Teramo-Mare e per lo sviluppo infrastrutturale ed economico della vallata del Tordino, in Provincia di Teramo**" per l'importo di 1.000.000, soggetto attuatore Comune di Mosciano, consiste nella nuova realizzazione di rampe stradali in direzione nord e sud, a completamento del cavalcavia di recente realizzato, per fornire una viabilità alternativa al sottopasso ferroviario della Teramo-Mare e per lo sviluppo infrastrutturale ed economico della vallata del Tordino, in Provincia di Teramo. Il soggetto attuatore ha già redatto e approvato lo studio di fattibilità tecnica ed economica e ha altresì predisposto tutta la documentazione propeedeutica alla gara.
- f. L'intervento "**Lavori di costruzione del tratto compreso tra la stazione di Gamberale e la stazione di Civitaluparella - 2° lotto 2° stralcio 2° tratto - S.S.652**" per l'importo di 214.880.500,53, soggetto attuatore ANAS S.p.A., consiste nell'ammodernamento della SS 652 nel tratto compreso tra la stazione di Gamberale e la variante di Quadri, della lunghezza di mt. 5.739. In data 19.12.2016 è stato approvato dal CdA di Anas il progetto esecutivo e, allo stato attuale, sono in corso le procedure di gara per la scelta del contraente, per far sì che l'inizio dei lavori abbia attuazione nella prima parte del 2018, con conclusione entro il 2022. Il completamento della SS 652 è fondamentale per lo sviluppo dell'economia abruzzese perché realizza una più moderna connessione fra Adriatico e Tirreno, contribuendo in modo significativo al rilancio del distretto industriale della Val di Sangro, in ragione del miglioramento dei tempi di percorrenza.
- g. L'intervento "**Variante Sud all'abitato di L'Aquila - collegamento tra il 1° lotto della variante dell'Aquila e la S.S. 17 al km 27+00**" per l'importo di 37.7000.000,00, con soggetto attuatore ANAS S.p.A. verte sulla SS.17, ha origine al km.27+000 della stessa, fino al collegamento con la strada consortile Mausonia, in corrispondenza dell'imbocco est della

galleria di Monteluco, per uno sviluppo lineare di circa km. 4,2. L'intervento si sviluppa in variante alla SS.17 e attraversa il nucleo industriale di Pile a cui si ricollega con diversi svincoli e termina all'imbocco della galleria di Monteluco. Dopo l'avvio nel mese di febbraio 2016 della Conferenza dei Servizi presso il MIT e la Procedura Via, a seguito di contestazioni sul tracciato, evidenziate anche nel corso di una "Inchiesta Pubblica", l'Anas nel mese di agosto 2016, ha redatto una revisione del progetto preliminare che accoglie le istanze emerse.

- h. L'intervento **"Adeguamento Piano Altimetrico del tratto tra C.da Blanzano in Comune di Penne e C.da Passo Cordone in Comune di Loreto Aprutino 2° Lotto funzionale"** prevede l'importo di 36.000.000 euro, soggetto attuatore ANSA S.p.A e si sviluppa dal Km 102+100 (in Località Fonte Nuova di Penne) al Km 112+000 (in località Passo Cordone di Loreto Aprutino). L'intervento prevede il miglioramento in parte in sede e in parte in variante della SS.81 tra l'abitato di Penne e quello di Loreto Aprutino. Lo stesso costituisce stralcio di un intervento complessivo che prevedeva in collegamento con il centro abitato di Penne. In data 08.09.2016 si è svolto un incontro istituzionale tra Anas e Comune di Penne su ipotesi di aggiornamento progettuale. Anas sta valutando possibili tracciati per l'accoglimento delle istanze manifestate dal Comune.
- i. L'intervento **"Sistemazione e recupero funzionale per raggiungimento giacimento turistico/religioso S.R. 539, S.P. 46 e S.P. 65 per consentire il trasferimento delle competenze stradali a nuovo soggetto gestore"** per l'importo di 9.000.000,00 - soggetto attuatore Provincia di Pescara - attiene all'adeguamento funzionale e messa in sicurezza delle S.R. 539, S.P. 46 e S.P. 65. Gli interventi previsti mirano a valorizzare ed ammodernare i percorsi stradali che collegano l'autostrada A24, con uscita Scafa-Alanno, con il comprensorio sciistico di Passo Lanciano e le strutture di culto, luoghi di forte richiamo del turismo religioso, quali il santuario del Volto Santo e l'Abbazia di Santa Maria Arabona. Allo stato attuale è in corso di aggiornamento e approfondimento la già redatta progettazione, alla luce dei noti ed eccezionali eventi atmosferici che nel mese di gennaio u.s. hanno interessato la nostra regione.
- j. L'intervento **"Nuova Mobilità per il Gran Sasso del Futuro - Pedemontana Campo Imperatore - Rigopiano - Castelli"** per l'importo 6.000.000 - soggetto attuatore Provincia di Pescara - intende migliorare l'accessibilità al Parco Nazionale del Gran Sasso e Monti della Laga, dai versanti del Pescara (Farindola-Rigopiano), Teramano (Castelli-Rigopiano) ed Aquilano (Rigopiano-Campo Imperatore). Allo stato attuale è in corso di aggiornamento e approfondimento la già redatta progettazione, alla luce dei noti ed eccezionali eventi atmosferici che nel mese di gennaio u.s. hanno interessato la nostra Regione.

- k. L'intervento **"Ammodernamento, manutenzione straordinaria, messa in sicurezza Fondo Valle Treste"** per l'importo di 4.000.000 euro - soggetto attuatore Provincia di Chieti - attiene alla manutenzione straordinaria e messa in sicurezza della SP. 184, attraverso la sistemazione della piattaforma stradale, mediante rifacimento della pavimentazione e relative opere complementari, oltre ad opere minori di sistemazione idraulica per la regimentazione delle acque, nei tratti individuati quali Lotti 0-1-6, rispettivamente nei Comuni di Cupello, Furci e San Buono, a partire dalla SS.650 di Fondo Valle Trigno (Km.0+000) fino all'intersezione con la SP. 175-Bivio di San Buono-Km.14+750. Allo stato attuale l'Ente ha avviato la fase conoscitiva, anche attraverso contatti con le Amministrazioni Locali interessate, per la redazione dello studio di fattibilità tecnico-economico.
- l. L'intervento **"Manutenzione straordinaria Strade Fucense"** per l'importo 150.000,00, soggetto attuatore Consorzio Bonifica Avezzano, attiene alla manutenzione straordinaria volta alla messa in sicurezza e al miglioramento della percorribilità di alcune strade fucensi. Il soggetto attuatore finora ha svolto conferenze istruttorie con i comuni interessati dall'intervento, nei quali sono stati individuati gli interventi da realizzare. E' in fase di redazione il progetto esecutivo.
- m. L'intervento **"Ammodernamento, manutenzione straordinaria e messa in sicurezza e potenziamento delle S.P. 169 e 180 (Provincia di Chieti)"** per l'importo di 3.500.000 euro, soggetto attuatore Consorzio Bonifica Avezzano, attiene alla manutenzione straordinaria, volta alla messa in sicurezza e al miglioramento della percorribilità, attraverso il rifacimento dei manti stradali delle S.P. 169 e 180, rifacimento marciapiedi e apposizione di pubblica illuminazione in prossimità della frazione di Giuliopoli nel comune di Rosello. E' stato redatto e approvato il progetto preliminare, con Delibera di Giunta Esecutiva dell'Ente n. 21 del 07.10.2016, e allo stato attuale è in corso di redazione lo studio di fattibilità tecnico ed economico dell'intervento.

INTERVENTI MASTERPLAN PORTI E AEROPORTI

- a. L'intervento **"Ampliamento e messa in sicurezza del porto turistico di Roseto degli Abruzzi"** per l'importo di € 1.700.000,00, soggetto attuatore Provincia di Teramo, prevede la realizzazione di un'asta di armatura a mare caratterizzata da un'opera a gettata che, a prosecuzione del realizzando argine in sponda sinistra del fiume Vomano, partendo dalla terraferma si prolunga a mare, fino a superare di poco la esistente barriera per poi deviare verso Nord-Ovest, in direzione parallela alla costa, fino a coprire l'imboccatura del porto turistico di Roseto degli Abruzzi. Il Soggetto Attuatore dispone già del progetto definitivo ed procederà con la gara di aggiudicazione dei lavori.

- b. L'intervento **"Completamento interventi sul porto di Ortona (Approfondimento dragaggio, prolungamento diga sud)"** per l'importo di € 40.500.000,00, consiste nel prolungamento del molo Sud del Porto di Ortona per una lunghezza complessiva di ml. 800,00 circa. Inoltre è previsto l'approfondimento dei fondali fino alla batimetrica di -10 ml per completare l'intervento di dragaggio avviato con le risorse del PAR-FSC 2007/2013. L'ARAP, Soggetto Attuatore, sta preparando il progetto definitivo.
- c. Per l'**"intervento deviazione del porto canale di Pescara"** il finanziamento concesso ammonta a € 15.000.000. L'intervento consiste nella realizzazione di nuove opere di armatura a mare (dighe). E' inoltre prevista l'escavazione e delimitazione strutturale della sezione idraulica riferita al nuovo assetto planimetrico di sbocco a mare del fiume Pescara (deviazione del porto canale). Si realizzerà inoltre anche la nuova infrastruttura portuale peschereccia in sinistra idraulica del nuovo canale. L'ARAP, Soggetto Attuatore, sta preparando il progetto definitivo.
- d. L'intervento per lo sviluppo dell'Aeroporto d'Abruzzo **"Allungamento della pista di volo, collegamento dello scalo mediante fermata ferroviaria dedicata"** per € 21.000.000,00 prevede l'allungamento della pista di volo (RWY) con l'adeguamento delle superfici di sicurezza agli estremi della stessa. L'intervento richiede l'acquisizione di nuovo sedime come previsto dal Piano Regolatore Aeroportuale (Master Plan), la realizzazione di un nuovo tratto di recinzione e di strada perimetrale e la delocalizzazione dell'impianto di depressurizzazione della rete del gas metano già attualmente incompatibile con l'aera aeroportuale. Inoltre sarà realizzata una fermata lungo l'attuale tracciato ferroviario (linea Pescara-Roma) nel Comune di San Giovanni Teatino con la realizzazione della piattaforma con relativa pensilina di un camminamento coperto che collegherà la nuova fermata all'aerostazione e il miglioramento locale della viabilità stradale e dello scambio auto/trasporto ferroviario. Il Soggetto Attuatore, S.A.G.A. S.p.A., ha esperito la gara per la progettazione definitiva-esecutiva dell'intervento di allungamento della pista di volo.
- e. L'Intervento **" Riqualificazione dell'area landside e airside dell'Aeroporto d'Abruzzo"** di importo 8.400.000 euro, soggetto attuatore SAGA Spa, è stato realizzato.
- f. L'Intervento **"Escavazione e approfondimento fondali del bacino portuale di Ortona"** di euro 9.400.000, soggetto attuatore il provveditorato alle OO.PP. è in corso di aggiudicazione.

INTERVENTI MASTERPLAN IMPIANTI FERROVIARI

- a. L'intervento di **"Ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria della Regione Abruzzo - bretella di Sulmona - velocizzazione collegamento ferroviario L'Aquila -**

Pescara" dell'importo di 11.000.000, di competenza di RFI comporterà un notevole miglioramento di tempi di percorrenza attraverso uno shunt ossia una deviazione di percorso finalizzata al miglioramento dei tempi di percorrenza sulla linea Pescara-Roma, con notevole miglioramento per la mobilità pendolare. Per quanto riguarda i collegamenti tra L'Aquila e Pescara, il Masterplan prevede la realizzazione della bretella di Sulmona, con il completamento della progettazione esecutiva e l'avvio dell'intervento entro il 2017.

- b. L'intervento di **"Velocizzazione Linea Pescara - Roma raddoppio Pescara-Chieti"** dell'importo di 10.000.000,00 di competenza di RFI, riguarda, in una prospettiva di lungo periodo, il potenziamento dei collegamenti ferroviari Pescara-Roma a cominciare dalle tratte Pescara-Sulmona e Sulmona-Roma. Quindi il Masterplan - Patto per il Sud, per quanto riguarda la ferrovia Pescara-Roma prevede la velocizzazione della linea Pescara-Roma con raddoppio della tratta Pescara-Chieti, con il completamento della progettazione esecutiva e l'avvio dell'intervento per il 2017.
- c. L'intervento **"Collegamento tra porto di Vasto, rete ferroviaria nazionale e retrostante zona industriale di competenza di RFI"** dell'importo di 15.000.000 euro, prevede la realizzazione di un binario di "presa e consegna" dei convogli ferroviari della rete RFI S.p.A. a servizio del porto di Vasto e della intera zona industriale pertinenziale. Il progetto costituisce un intervento cosiddetto di "ultimo miglio", connettendo il porto di Vasto con le reti di trasporto nazionale ed internazionale.
- d. L'intervento di **"Completamento Infrastrutture ferroviarie al servizio del porto di Ortona"** per l'importo di euro 1.700.000,00 soggetto attuatore TUA S.P.A. prevede la realizzazione di un binario di "presa e consegna" dei convogli ferroviari a servizio del porto di Ortona, al fine di potenziare la capacità di accumulo dei carri ferroviari per il servizio delle merci. Il molo Nord del porto di Ortona è già dotato di binario, il cui esercizio è affidato alla TUA - Divisione Ferroviaria. L'obiettivo è conseguire l'ammodernamento, potenziamento e sviluppo dell'area portuale, rispetto all'intera rete di trasporto delle merci. Ciò sia a carattere nazionale che internazionale. L'intervento è in fase di attivazione. Il Soggetto realizzatore è stato già individuato con Accordo Quadro del 31-10-2012 tra Ferrovia Adriatico Sangritana s.p.a e SALCEF s.p.a..
- e. L'intervento di **"Ampliamento piastra logistica intermodale della zona industriale della Val di Sangro e realizzazione di fabbricati ad uso della stazione di Saletti"** per un importo di 5.500.000,00 soggetto attuatore TUA S.p.A. è localizzato nell'area antistante il piazzale ferroviario, già esistente in Contrada Saletti, riguarda l'ampliamento della Piastra Logistica

intermodale della Zona Industriale della Val di Sangro con la realizzazione di nuovi binari di accoglienza di convogli merci, capannoni industriali per deposito merci e piazzale di caricamento e scaricamento e favorirà l'efficientamento dell'esercizio merci affidato alla TUA - Divisione Ferroviaria. L'obiettivo è l'implementazione delle attuali potenzialità commerciali e industriali della zona tra cui rientra il collegamento dello stabilimento SEVEL/FIAT e l'infrastruttura nazionale. Lo stato di attuazione è Progetto Preliminare/definitivo in fase di approvazione - Fase conferenza dei Servizi/Autorizzazioni, in vista del progettuale definitivo. Il Soggetto realizzatore è stato già individuato con Accordo Quadro del 31-10-2012 tra Ferrovia Adriatico Sangritana s.p.a e SALCEF s.p.a.

- f. L'Intervento **"Riqualificazione aree urbane del parcheggio antistante la stazione ferroviaria di Pescara"** di 12.000.000 euro, ha come soggetto attuatore il Comune di Pescara. Il progetto preliminare è già disponibile ed è prevista l'approvazione del progetto esecutivo entro il 01/10/2018.

2. Contratto di programma MIT-RFI

Nell'Allegato al DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2017, *"CONNETTERE L'ITALIA: Fabbisogni e progetti di infrastrutture"* è stata inserito tra gli interventi prioritari, la realizzazione di varianti di tracciato della Linea Ferroviaria Roma - Pescara al fine di velocizzare la connettività delle trasversali dell'Appennino. Allo stato attuale è stato redatto un progetto di fattibilità comparato, finalizzato a verificare la soluzione migliore per i collegamenti tra Roma e l'area Adriatica. Lo strumento di programmazione che contiene detta proposta è il Contratto di Programma MIT-RFI con una copertura finanziaria pari a 1.556 milioni di euro. Nello stesso Documento si conferisce priorità di intervento anche al ripristino e alla messa in sicurezza delle infrastrutture a rischio sismico Autostrade A24 e A25, mediante l'adeguamento sismico dei viadotti e delle gallerie.

6. DOMANDA DI TRASPORTO MERCI ATTUALE

Nel presente paragrafo si forniscono i dati relativi alla domanda regionale di trasporto delle merci, intesa come la quantità di merce movimentata suddivisa per modalità di trasporto terrestre e marittima. Si illustrano di seguito i dati raccolti relativi alle merci trasportate rispettivamente sui percorsi autostradali, ferroviari e marittimi.

TABELLA 11. DOMANDA DI TRASPORTO MERCI - TRASPORTO STRADALE

TRASPORTO STRADALE Veicoli pesanti ⁵	VEICOLI EFFETTIVI MEDI GIORNALIERI				
	I trim	II trim	III trim	IV trim	Totale
A24 (Roma - L'Aquila - Teramo)	6.284	7.178	6.398	5.636	25.496
A25 (Roma - Pescara)	5.961	6.836	6.943	6.674	26.414
A14 (Ancona - Pescara)	18.873	21.537	1.794	20.828	83.032
A14 (Pescara - Lanciano)	10.219	11.554	11.919	11.237	44.929
A14 (Lanciano - Canosa)	8.545	9.665	10.201	9.386	37.797
Totale	49.882	56.770	57.255	53.761	217.668

FONTE. AISCAT INFORMAZIONI 2016

FIGURA 29. LINEE DI INTERESSE DEL TRASPORTO MERCI TUA SPA

TUA S.p.A. (prima Ferrovia Adriatico Sangritana) ha sviluppato un consistente trasporto merci sulle linee:

- Bologna - Taranto (tratta RFI);
- Pescara - L'Aquila - Roma (tratta RFI);
- Pescara - Sulmona - Napoli
- Fossacesia - Saletti - Archi



⁵ Veicoli "pesanti" si intendono per essi sia gli autoveicoli a due assi con altezza da terra, in corrispondenza dell'asse anteriore, superiore a 1,30 m., sia tutti gli autoveicoli a tre o più assi.

TABELLA 12. DOMANDA DI TRASPORTO MERCI PORTO DI ORTONA - TRASPORTO MARITTIMO

TRASPORTO MARITTIMO	Anno 2015	Anno 2016
PORTO DI ORTONA		
Merce liquida sbarcata (t)	429.005,748	387.336,834
Merce secca alla rinfusa movimentata (t)	324.963,277	374.860,624
Merce solida movimentata (t)	82.936,06	187.055,935
Totale generale merce sbarcata/imbarcata (t)	836.905,085	949.253,393
Totale navi arrivate/partite	N. 581	N.572

TABELLA 13. . DOMANDA DI TRASPORTO MERCI PORTO DI VASTO - TRASPORTO MARITTIMO

TRASPORTO MARITTIMO	Anno 2015	Anno 2016
PORTO DI VASTO		
Furgoni (t)	12.000 (6.000 furgoni)	12.000 (6.000 furgoni)
Bulk Cargo (t)	320.000	305.000
Liquid Cargo (t)	121.000	183.000
Totale generale merce sbarcata/imbarcata (t)	453.000	500.000
Totale navi arrivate/partite	N. 131	N.140

7. SCENARI DI SVILUPPO

Dall'analisi della domanda e dell'offerta di trasporto effettuata nel presente studio, seppure i dati raccolti potrebbero essere ulteriormente integrati e aggiornati, si rileva un ampio margine di potenziale operatività delle piattaforme logistiche da sfruttare tramite un'attività di programmazione regionale mirata e specifica, a servizio del territorio e degli operatori che su di esso operano con la loro attività produttiva.

L'obiettivo dello studio è proprio quello di individuare i possibili scenari di sviluppo e di ottimizzazione delle fasi della logistica con ripercussioni positive sotto il profilo economico a vantaggio della collettività sia in termini di incremento di produttività e di attrattività che di personale impiegato nello specifico settore.

Poiché la logistica è definita come quell'attività che consente di gestire i flussi di materiali e prodotti dal fornitore delle materie prime all'utilizzatore finale del bene, è opportuno distinguere le attività logistiche tra i servizi diretti alla fornitura delle materie prime (logistica degli approvvigionamenti tesa alla gestione dei flussi delle materie prime) e quelli diretti alla logistica distributiva finalizzati essenzialmente alla distribuzione del prodotto finito ai clienti.

Come si evince dalla figura a seguire, attualmente, le infrastrutture funzionanti nell'ambito della movimentazione delle merci sono quelle dell'interporto di Manoppello, dei porti di Ortona e Vasto. In rosso, invece, sono indicate le restanti infrastrutture che non sono utilizzate in quanto necessitano di interventi di miglioramento sia di natura strutturale che di natura programmatica.

FIGURA 30. DISTRIBUZIONE GEOGRAFICA E GRADO DI UTILIZZAZIONE DELLE PIATTAFORME LOGISTICHE NODALI

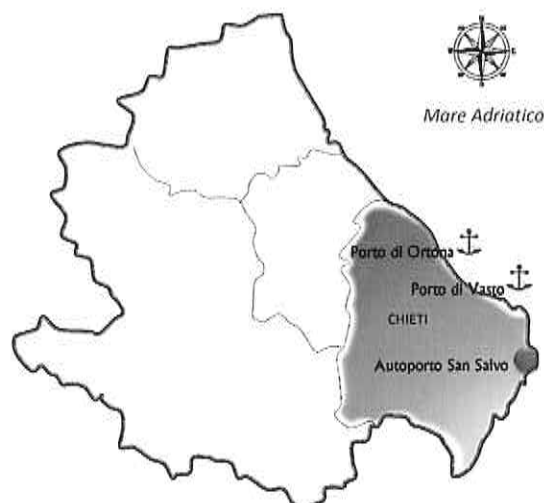


Al riguardo, si forniscono, di seguito, alcune proposte risolutive utili al funzionamento delle infrastrutture analizzate, differenziate per ciascuna area di interesse.

- AREA SUD - EST

L'area cosiddetta "sud-est" comprende i territori della Val di Sangro e San-Salvo Vasto in cui ricadono i porti di Ortona e Vasto e l'Autoporto di San Salvo.

FIGURA 31. INFRASTRUTTURE LOGISTICHE AREA SUD - EST



È sede della gran parte degli stabilimenti produttivi di maggiore impatto sul sistema economico regionale e di un importante agglomerato industriale (Sevel-Honda-Honeywell) situato perlopiù nel comune di Atessa nonché di aziende dell'indotto e aziende esterne di altri settori. La connettività è garantita grazie all'accessibilità alla rete ferroviaria nazionale, all'Autostrada A14, ai porti di Ortona e Vasto. Come si evince dai dati della domanda di trasporto merci ferroviario, le aziende della Val di Sangro, in particolar modo la Sevel costruttrice di veicoli commerciali, usufruiscono della rete ferroviaria regionale dedicata al trasporto merci, collegata con quella ferroviaria nazionale nei pressi di Fossacesia e per la quale è previsto un progetto di potenziamento nel Masterplan Abruzzo in prossimità di località Saletti. L'area presenterà una buona dotazione infrastrutturale a servizio degli agglomerati industriali grazie all'insieme degli interventi programmati dalla Regione Abruzzo come i collegamenti di ultimo miglio con i porti, i lavori di escavazione dei fondali e le opere di ottimizzazione e ampliamento degli spazi portuali per le operazioni di terra.

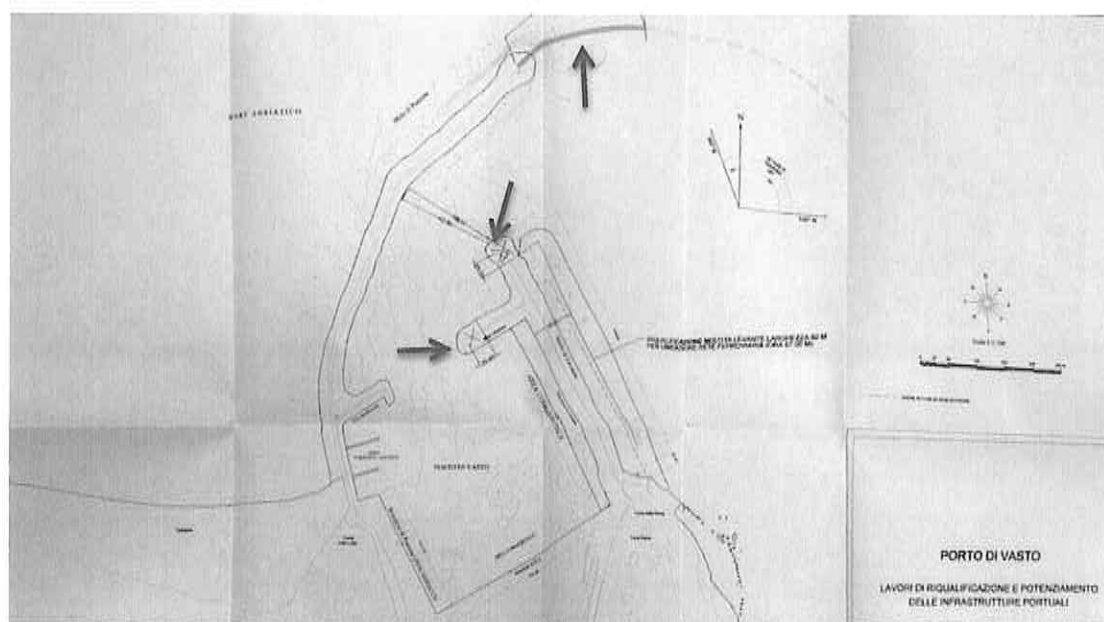
Con specifico riferimento al porto di Ortona occorre considerare gli sforzi che si sono compiuti per creare le basi dello sviluppo dei traffici commerciali lungo l'asse trasversale Ortona - Civitavecchia quale diramazione del corridoio Mediterraneo delle reti TEN-T. A tal proposito si cita il Dossier sul

Corridoio Civitavecchia – Pescara – Ortona elaborato dalla Regione Abruzzo e approvato con Deliberazione di G.R. n.66 del 9.02.2016.

Oltre agli interventi programmati e in corso di realizzazione per il porto di Ortona e per la rete ferroviaria a servizio della zona industriale, si rileva la necessità di programmare ulteriori opere per il porto di Vasto, in conformità con la pianificazione proposta dal Piano Regolatore Portuale vigente. A tale proposito è importante sottolineare che andrebbe seguito un preciso cronoprogramma di interventi che consentirebbero un potenziamento graduale dei traffici commerciali permettendo l'ingresso a navi di lunghezza fino a 190 m (contro i 170 m attuali) con evidenti aumenti della capacità in termini di tonnellate trasportate e la possibilità di poter accedere a destinazioni più lontane grazie ad economie di scala. Gli interventi che consentirebbero il raggiungimento dei predetti risultati sono di seguito elencati:

- allungamento del molo sopraflutto di circa 250 m (indispensabile per la sicurezza del porto e per poter trasferire sulla banchina di ponente la flotta pescherecci);
- riduzione del pennello di levante di circa 25 m e del molo martello di circa 30 m. Questi due interventi consentono l'entrata di navi fino a 190 m oltre che di operare in uno scalo più sicuro;
- allargamento della banchina di levante di circa 23 m per portarla ad una lunghezza di 80 m (quest'opera si ritiene necessaria in relazione agli spazi che saranno occupati dallo snodo ferroviario previsto dal Masterplan Abruzzo).

FIGURA 32. PORTO DI VASTO: INTERVENTI INFRASTRUTTURALI DA INSERIRE NELLA PROGRAMMAZIONE REGIONALE



A completamento, invece, dell'Autoporto di San Salvo si rileva la necessità di realizzare un collegamento diretto dello stesso con l'area industriale.

Completata quindi la configurazione infrastrutturale dell'area sud, dal punto di vista programmatico vi è l'esigenza di individuare un modello organizzativo che possa favorire il flusso dei traffici a vantaggio dell'economia mediante un sistema logistico più efficiente e a minor impatto ambientale.

Si è pertanto individuato quale modello organizzativo più confacente alle esigenze dell'area quello della *"logistica collaborativa per i distretti industriali"*.

La logistica collaborativa si ottiene quando due o più società uniscono le forze per lavorare con i partner attuali della supply chain (clienti, fornitori e trasportatori) allo scopo di ottimizzare le operazioni di trasporto attraverso la condivisione di capacità di camion per ridurre gli elevati costi delle spedizioni, abbassare scorte di magazzino, ed eliminare le rotture di carico che impattano sul servizio di trasporto complessivo.

Al giorno d'oggi, considerato che il mercato di servizi è in rapida evoluzione, sarebbe auspicabile che le piccole e medie imprese non agiscano in modo isolato ma piuttosto all'interno di un sistema logistico organizzato che potrebbe invece valorizzare la capacità di rispondere in modo flessibile e differenziato a quella domanda di varietà e variabilità sulla quale hanno costruito la propria competitività.

In termini generali i distretti industriali costituiscono un modo originale di interpretare un fenomeno molto diffuso e noto agli economisti con vari nomi:

- clusters (Usa, Gran Bretagna),
- sanchi (Giappone),
- systems productifs locaux (Francia).

In pratica, *"le interrelazioni e i legami che si stabiliscono tra le organizzazioni e gli operatori economici che sussistono su uno stesso territorio ne accrescono il vantaggio competitivo"*.

Nel caso in esame la logistica collaborativa si esplica nelle seguenti soluzioni:

1. l'autoporto (rif. fig. 32) quale luogo comune nel quale far confluire le forniture dalle/alle aziende del distretto;
2. un gestore dell'Autoporto con funzione di mediatore o broker (rif. fig. 33) che può consolidare l'insieme delle spedizioni e generare un piano di ottimizzazione delle spedizioni.

In questo secondo caso, la comunità di spedizionieri assegna la gestione del trasporto a un mediatore (broker) quale "terza parte fidata" della comunità mittente con i seguenti compiti da svolgere:

- raccogliere la domanda di trasporto dalle aziende di produzione;
- generare un piano complessivo per le spedizioni con merci provenienti da tutte le aziende;
- contattare vettori e negoziare i dettagli di spedizione;
- mantenere rapporti con i clienti.

FIGURA 33. MAGAZZINO COMUNE PER LE FORNITURE ALLE AZIENDE DEL DISTRETTO

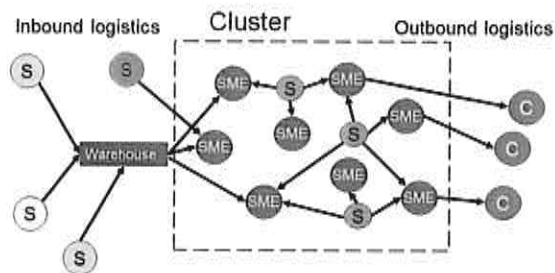
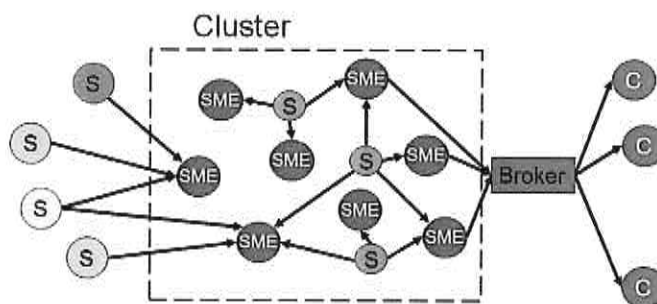


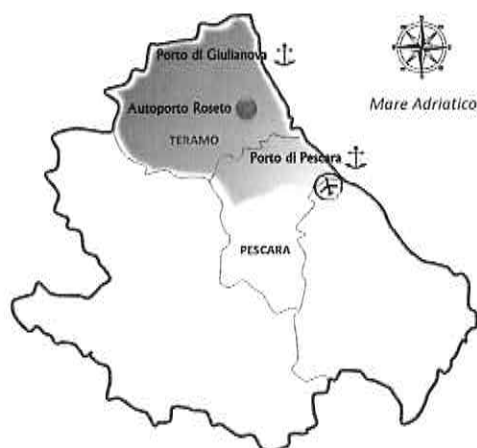
FIGURA 34. LE SPEDIZIONI IN COMUNE



- AREA NORD - EST

Le infrastrutture che ricadono nell'area cosiddetta "nord-est" sono i porti di Pescara e Giulianova e l'Autoporto di Roseto. Essa si contraddistingue per una elevata ricettività turistica oltre alla presenza di insediamenti produttivi industriali e artigianali.

FIGURA 35. . INFRASTRUTTURE LOGISTICHE AREA NORD - EST



L'area in esame ricomprende, infatti, il territorio del Comune di Pescara che si caratterizza per la presenza di un porto canale con le attività funzionali di peschereccio, diportistica, commerciale, passeggeri. Inoltre è in funzione, dagli anni '80, un porto turistico con annesse strutture di assistenza al diporto e alla navigazione. Il Marina di Pescara, con i suoi 1250 posti barca, è uno dei più grandi porti turistici italiani dotato di Snack bar, ristoranti, pizzeria, negozi, Scuole nautiche, di vela e associazioni ricreative.

Inoltre, nell'area individuata sono ricompresi i territori dei Comuni di Giulianova e di Roseto dove sono presenti strutture di vario tipo, specializzate soprattutto nel settore turistico: alberghi, camping, stabilimenti balneari. A Roseto c'è il porto turistico che rappresenta un importante punto di riferimento per numerosi appassionati diportisti. La sua posizione, lo rende centro di forte richiamo per gli amanti della pesca sportiva.

In aggiunta, il porto di Giulianova è dedicato alla pesca commerciale, all'approdo turistico e al diporto nautico.

Complessivamente, si può affermare che l'industria turistica rappresenta la principale risorsa economica dell'area in esame.

Gli interventi programmati nel masterplan per il Porto di Pescara sono finalizzati alla rivalorizzazione dell'infrastruttura in linea con la sua vocazione turistica-commerciale.

Al contrario invece necessita individuare, in analogia con quanto già esposto per l'Autoporto di San Salvo, una specializzazione della struttura dell'Autoporto di Roseto in relazione con la vocazione del territorio appena descritta. A riguardo si ritiene opportuno individuare quale modalità di utilizzo dell'autoporto di Roseto l'applicazione di un approccio di "City logistic" capace mettere a sistema le esigenze raccolte sul territorio.

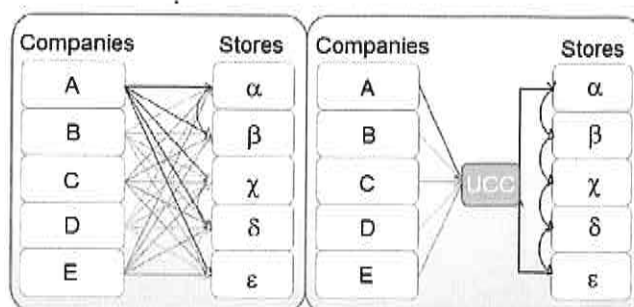
City Logistics è un approccio integrato per la distribuzione di beni urbani basato sull'approccio sistemico. Promuove schemi innovativi che riducono il costo totale (compreso quello economico, sociale e ambientale) del movimento merci all'interno delle città⁶.

L'approccio si basa sostanzialmente sull'individuazione di un Centro di consolidamento urbano (UCC), che coinciderebbe in questo caso con l'Autoporto di Roseto, con il compito di raccogliere le merci in entrata e in uscita all'area servita. Il vantaggio di tale scelta si concretizza nella possibilità di poter introdurre delle misure politiche che costringano o incoraggino le aziende a modificare il proprio comportamento mediante l'attuazione di iniziative che riducono l'impatto delle loro operazioni di trasporto merci affinché traggano dei benefici interni da questo cambiamento.

Tali iniziative potrebbero concretizzarsi ad esempio nella individuazione di zone ambientali nelle quali si ricorre all'uso di tecnologie meno inquinanti dei motori, quindi con ricaduta positiva sull'aspetto ambientale e sui regolamenti di accesso ai suddetti Centri di consolidamento urbano (UCC) finalizzati ad una riduzione del numero di veicoli merci che effettuano consegne, all'ottimizzazione dei percorsi di consegna e ritiro anche tramite l'individuazione di punti di raccolta per la presa in carico delle merci o per la consegna a domicilio delle stesse.

La figura n.35 rappresenta graficamente il funzionamento di tale organizzazione. Come è possibile osservare dalla stessa, l'applicazione di questo modello consente, in generale, una riduzione di percorsi, con conseguenti benefici sia in termini di tempi di percorrenza, di costi e di esternalità (emissioni, rumore, inquinamento, ecc.).

FIGURA 36. SCHEMATIZZAZIONE DEL CENTRO DI CONSOLIDAMENTO URBANO (UCC)



⁶ OECD, (2003) *Delivering the Goods, Challenges for the 21st Century*, Paris.

Nello specifico, gli obiettivi della city logistics si possono raggruppare in riferimento ai seguenti 4 sistemi di "benessere":

1. *Sistema ambiente:*

- ridurre le emissioni inquinanti (gas serra, inquinamento atmosferico, rumore);
- ridurre la congestione (spostamenti, numero dei mezzi, ecc.);
- ridurre il consumo di risorse (suolo, carburante, ecc.)..

2. *Sistema sociale:*

- migliorare le condizioni di vita (accessibilità ai luoghi, fruibilità urbana);
- migliorare la sicurezza (flessione dell'incidentalità per miglioramenti attivi e passivi ai veicoli e diminuzione dei veicoli circolanti);
- migliorare i servizi.

3. *Sistema economico:*

- aumentare l'efficienza degli operatori (organizzazione di fornitori, produttori, operatori del trasporto, commercianti);
- ridurre i costi diretti;
- ridurre i costi indiretti.

4. *Sistema istituzionale:*

- rendere l'iniziativa governabile (necessità di misure amministrative complementari, processi di partecipazione);
- rendere l'iniziativa competitiva;
- rendere l'iniziativa stabile.

A livello internazionale, è stato applicato il modello "City logistic" ai 33 contesti urbani elencati a seguire: Aalborg (DK), Amsterdam(NL), Barcellona (E), Basilea (CH, D, F), Bergen (N), Berlino (D), Bologna (I), Brema (D), Brescia (I), Bristol (GB), Colonia (D), Copenaghen (DK), Ferrara (I), Firenze (I), Friburgo (D), Genova (I), Kassel (D), La Rochelle (F), Leida (NL), Lisbona (P), Londra (GB), Lucca (I), Norimberga (D), Oslo (N), Padova (I), Piacenza (I), Principato di Monaco (MC), Roma (I), Siena (I), Stoccolma (S), Trondheim (N), Utrecht (NL), Vicenza (I), dai quali è stato possibile raggruppare in quattro tipologie le misure che accompagnano tali scelte organizzative.

- *Misure amministrative* (regolamentazione delle fasce orarie di accesso; limiti di accesso in base alla classe di emissione dei veicoli merci, alla portata/dimensione e al coefficiente di saturazione della capacità di carico; tasse di accesso; regolamentazione dei percorsi assegnati al trasporto merci, dei parcheggi per i veicoli merci, delle aree carico/scarico; incentivi all'utilizzo dei mezzi ecologici o a basso impatto ambientale, all'utilizzo del CDU, alla cooperazione nel sistema di city logistics);

- *misure logistiche* (creazione di un CDU; realizzazione di una piattaforma logistica, di un cross dock, ecc.; accorpamento dei corrieri, implementazione di una cabina di regia, ecc.);

- *provvedimenti tecnologici* (sistemi di controllo dell'accesso al centro urbano; sistemi di rilevamento dell'utilizzo delle aree di carico/scarico; sistemi elettronici di pagamento delle tasse di accesso, ecc.; utilizzo di tecnologie, quali videocamere digitali con software analitico, telecomunicazione, radiofrequenza, sistemi satellitari, ecc.);

- *misure di sosta* (regolamentazione degli orari di sosta; tariffazione della sosta; interventi su stalli di carico/scarico)."

Non esistono tuttavia modelli standard di *city logistics* che si possono implementare in qualsiasi contesto.

Un'altra esperienza da prendere come riferimento è quella fatta nell'ambito del programma Interreg III B CADSES in cui è stato presentato il progetto pilota City Ports che descrive il quadro dei progetti di logistica urbana intrapresi nelle città dell'Emilia-Romagna, promossi e sostenuti dalla Regione, che ha particolare attenzione per il tema della distribuzione urbana delle merci. Infatti, essa intraprende anche una politica di azione attiva nelle proprie città, volta ad indirizzare e cofinanziare sia gli studi che la realizzazione di interventi finalizzati ad attenuare o eliminare i problemi emergenti nei vari contesti.

Nessun caso è direttamente applicabile/trasferibile, ma ci sono diversi elementi utili per l'implementazione di un modello di *city logistics* in città di medie dimensioni.

Da ultimo, si possono indicare 5 elementi fondamentali per un progetto di *city logistics*:

- "la promozione di una visione strategica di un sistema logistico che integra livello urbano,
- regionale, nazionale e anche europeo;
- la separazione fisica dei flussi interurbani da quelli intraurbani,
- l'utilizzo di moderne tecnologie (nella movimentazione delle merci, nei veicoli);
- l'applicazione di sistemi informativi evoluti (ICT, ITS);
- la compartecipazione del soggetto pubblico accanto agli operatori privati.

Si ribadisce che una forte e coordinata collaborazione pubblico-privato è essenziale per la realizzazione e il mantenimento di un sistema di *city logistics*.

- AREA CENTRALE

L'area cosiddetta "centrale" comprende l'interporto di Manoppello e il Centro Smistamento merci della Marsica che rappresentano i centri logistici più importanti del territorio regionale sia per l'estensione che per la dotazione tecnologica delle attrezzature necessarie alla movimentazione e all'immagazzinamento della merce.

FIGURA 37. INFRASTRUTTURE LOGISTICHE AREA CENTRALE



L'interporto di Manoppello come innanzi detto rappresenta un nodo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) ed assume un ruolo rilevante per lo spostamento delle merci sia nella direttrice longitudinale-adriatica che su quella trasversale-mediterranea di collegamento con i Balcani. Grazie alla presenza di binari operativi, collegati direttamente alla rete ferroviaria nazionale, l'Interporto di Manoppello consente la movimentazione di semirimorchi gruabili che vengono trasportati fino all'Interporto di Novara, lungo la fascia adriatica centro-meridionale verso il Nord.

FIGURA 38. AUTOSTRADA VIAGGIANTE INTERPORTO D'ABRUZZO



Pertanto, il ruolo dell'Interporto di Manoppello all'interno della rete logistica descritta è ben definito ed assume quindi quello di *Hub principale* per gli spostamenti di medio-lungo raggio mediante il trasporto combinato strada-rotaia.

Invece, il CSMM di Avezzano, sebbene sia stato completato nella realizzazione infrastrutturale, non risulta ancora attivo. Tuttavia va evidenziato che esso è situato in una posizione strategica, a metà tra il mar Tirreno e il mar Adriatico, e può assumere il ruolo di retroporto d'Abruzzo a servizio dell'Italia centrale.

Vista la prossimità della suddetta struttura logistica alla piana del Fucino, che caratterizza fortemente il territorio circostante dandogli una vocazione prevalentemente agricola, si suggerisce, per la stessa una destinazione finalizzata prevalentemente allo stoccaggio di prodotti agroalimentari. Tale zona, infatti, è rinomata per la forte produzione di ortaggi e di coltivazioni industriali, e costituisce la gran parte della produzione complessiva abruzzese. A rafforzamento di quanto indicato si rappresenta che alcuni dei capannoni del CSMM sono stati dotati di particolari accorgimenti realizzativi atti a realizzare l'isolamento termico dei prodotti da stoccare nonché di potenti celle frigorifere.

FIGURA 39. CONCA DEL FUCINO AREA AGRICOLA IN PROSSIMITA' DEL CSMM DI AVEZZANO



8. CONCLUSIONI

Nel percorso di approfondimento compiuto si è fissato come punto di partenza il nuovo contesto infrastrutturale, delineatosi dopo il trattato di Maastricht e revisionato nel 2013 attraverso lo sviluppo della Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T), a cui sono connessi gli obiettivi della programmazione EU 2014 – 2020 volti ad un riequilibrio modale a favore dell'intermodalità.

Si è ricostruito il pacchetto normativo di riferimento dapprima a livello europeo e in seguito a livello nazionale e regionale.

Rispetto all'obiettivo dello studio, che è quello di individuare le azioni utili a sostenere lo sviluppo dell'intermodalità per le merci, attraverso il rafforzamento della centralità di alcuni snodi, la predisposizione di collegamenti di ultimo miglio e il complesso efficientamento delle esistenti infrastrutture portuali, si è proceduto prendendo in esame le attuali domanda e offerta di trasporto regionale delle infrastrutture a servizio della logistica.

Al fine di fornire un quadro completo dell'offerta di trasporto, sono state descritte anche le opere programmate e in corso di realizzazione stabilite nel Masterplan Abruzzo che, unitamente, conferiscono al tessuto infrastrutturale una maggiore capacità di trasporto grazie all'eliminazione delle strozzature e dei colli di bottiglia, un aumento della sicurezza stradale e di navigazione nonché una maggiore accessibilità alla rete stradale e ferroviaria nazionale delle merci movimentate all'interno delle aree portuali.

Alla luce della ricognizione condotta, si evince che la dotazione infrastrutturale regionale risulta pressoché adeguata rispetto alle esigenze di mobilità espresse dal territorio, fatte salve le seguenti proposte da inserire nella programmazione regionale, che consentono il perfezionamento del quadro delineato:

- a. Porto di Vasto: la realizzazione degli interventi descritti al paragrafo 7, in attuazione al vigente PRG;
- b. Autoporto di San Salvo: la realizzazione del collegamento stradale con la zona industriale.

Oltre a rilevare elementi di natura infrastrutturale, l'intervento regionale viene finalizzato a fornire gli strumenti di promozione e di sostegno, anche trasversale ai settori produttivi, in linea con il ruolo che l'Ente ricopre in materia di logistica.

Utilizzando questo approccio, sono state proposte delle strategie di intervento a supporto di ognuna delle infrastrutture nodali analizzate, differenziandole in funzione della vocazione logistica prevalente nel contesto territoriale di appartenenza.

Nel dettaglio si è proposto, per ognuna delle aree individuate e in funzione della suddetta vocazione, una soluzione operativa come di seguito illustrato.

FIGURA 40. INDIVIDUAZIONE DELLA VOCAZIONE E DELLO SCENARIO DI SVILUPPO PER LE PIATTAFORME LOGISTICHE RICADENTI NELLE DIVERSE AREE TERRITORIALI



A seguito della presente ricognizione e ridefinizione degli utilizzi e delle destinazioni delle aree industriali e logistiche esaminate che sono attualmente poco sfruttate, emerge la necessità di approfondire le modalità con cui perseguire le strategie indicate anche attraverso indagini di settore, promozione di iniziative logistiche nei territori interessate e stipula di accordi o intese pubblico-private. I modelli proposti, quali ipotesi risolutive per le piattaforme logistiche analizzate, richiedono quindi soluzioni ben calibrate sullo specifico contesto.

Tale studio, pertanto, vuole essere di supporto ai processi decisionali e programmatori a livello locale e regionale quale contributo alla creazione di opportunità di utilizzo altamente innovative delle infrastrutture logistiche realizzate in linea con le best practices delle città europee più avanzate sotto il profilo della movimentazione delle merci e più in generale della logistica.