

Libro bianco sulle priorità infrastrutturali dell'**Abruzzo**

Monitoraggio delle
priorità infrastrutturali
delle imprese abruzzesi



2025

FdP 2023-2024



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE



UNIONTRASPORTI



PROGRAMMA INFRASTRUTTURE
LIBRO BIANCO
Priorità del sistema economico



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
CHIETI PESCARA

Camera di Commercio
Gran Sasso d'Italia

Indice



Premessa

3



Monitoraggio delle opere prioritarie per il sistema economico dell'Abruzzo

8



Focus su opere selezionate: incontri tecnico-operativi gli stakeholder

19



Considerazioni finali

34

Introduzione



Il **Programma Infrastrutture** promosso da Unioncamere nazionale prosegue il percorso avviato nelle precedenti due annualità consolidando il ruolo chiave del sistema camerale quale ente facilitatore di un dialogo costruttivo tra istituzioni e sistema imprenditoriale e di una sempre più cruciale collaborazione nel supporto e nello sviluppo del tessuto economico locale.

La terza edizione del Programma si è concentrata su quattro attività centrali:

- Monitoraggio delle priorità infrastrutturali del territorio attraverso l'aggiornamento del Libro Bianco
- Realizzazione di un fascicolo regionale che mette a fuoco i numeri chiave del tessuto economico e infrastrutturale regionale, a partire dai dati contenuti nel portale camerale C.Stat
- Redazione di un'analisi del contesto socio economico per la creazione di un corridoio trasversale adriatico-tirrenico
- Sensibilizzazione e informazione alle imprese sulle opportunità del PNRR.

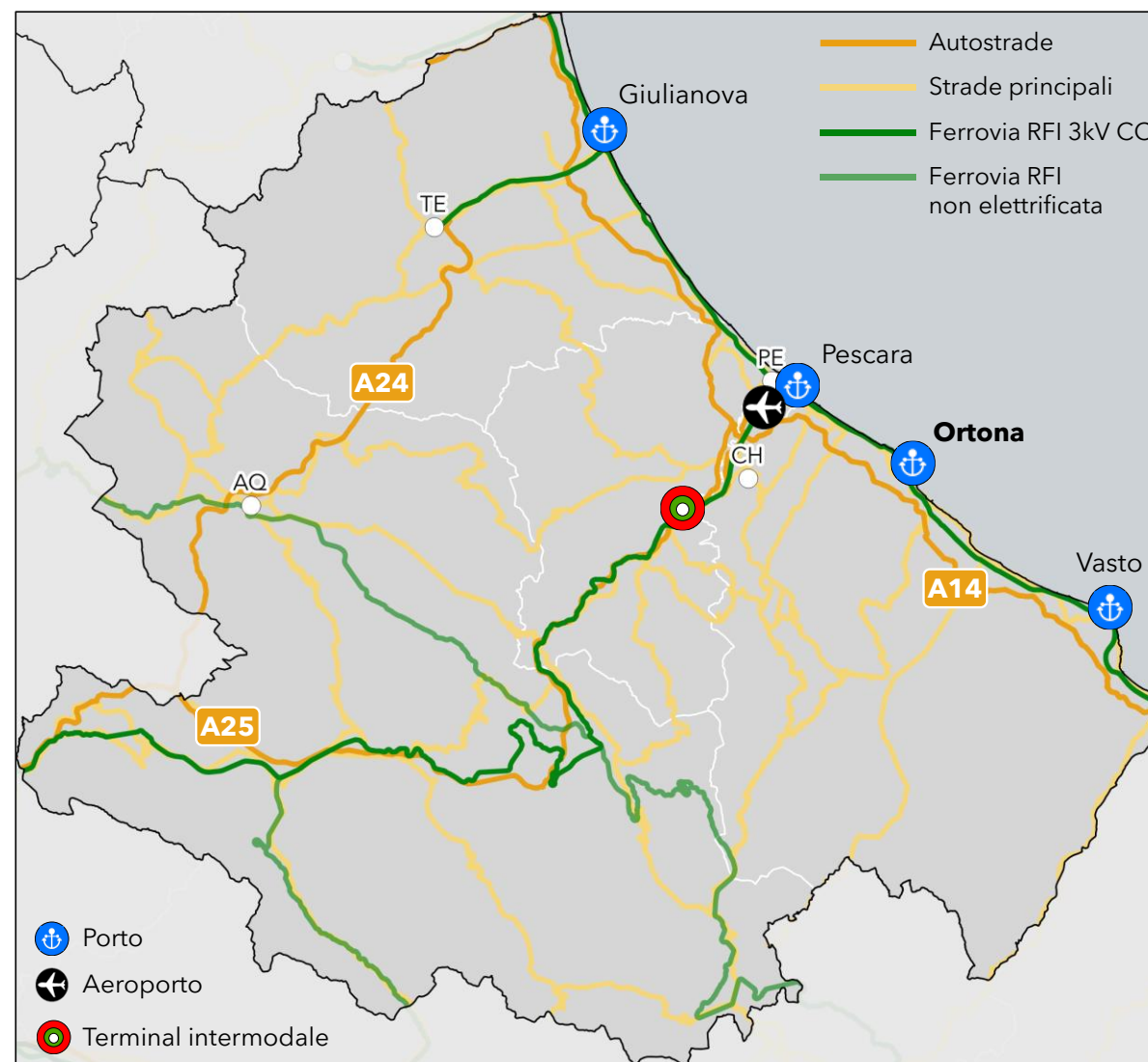
L'economia dell'Abruzzo è caratterizzata da un settore industriale con una forte specializzazione nell'automotive e nella componentistica sostenuto anche da una stretta sinergia tra le grandi imprese multinazionali e le piccole e medie imprese locali, che costituisce un elemento di stabilità e crescita. Il settore agricolo e agroalimentare offre produzioni di eccellenza come ortaggi e salumi. Ma il settore trainante è quello dei servizi che produce il 70% del PIL regionale, grazie soprattutto al turismo che occupa il 58% della popolazione attiva e caratterizzato da una forte destagionalizzazione. L'Abruzzo ospita anche vaste aree naturali protette (parchi e riserve), elementi importanti anche per il turismo sostenibile e per l'eco-turismo.

Il KPI territoriale infrastrutturale di Uniontrasporti-Unioncamere posiziona l'Abruzzo al 3° posto tra le regioni del Mezzogiorno, dopo Campania e Puglia. Pescara (100,8) e Chieti (95,7) sono le province con il miglior indicatore di sintesi grazie soprattutto alle dotazioni per la logistica.

PREMESSA

La dotazione infrastrutturale comprende

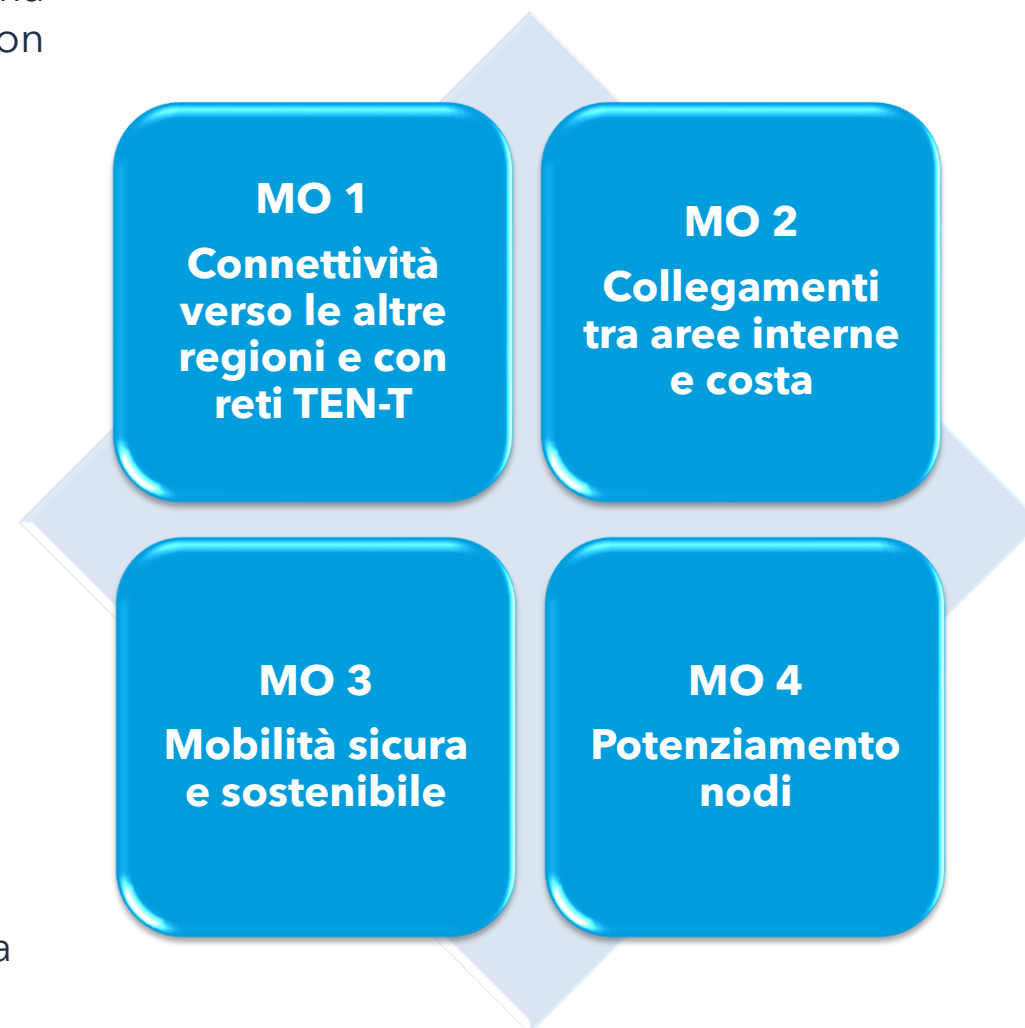
- **7.400 Km** di **rete stradale** di cui il 5% sono di categoria autostradale e il 20% sono strade di rilevanza nazionale in gestione Anas
- **542 Km** di **rete ferroviaria RFI**, di cui il 61% elettrificata (3kV CC) e il 23% a doppio binario
- **4 porti**: **Ortona**, principale porto della regione (1.274.450 t movimentate nel 2024), Vasto (489.445 t movimentate nel 2024), Pescara (turistico), Giulianova (peschereccio).
- **1 aeroporto**: **Pescara**, Aeroporto internazionale d'Abruzzo «Pasquale Liberì», 847.512 nel 2024 (-2,8% rispetto al 2023) inserito nel Comprehensive Network europeo
- **1 terminal intermodale**: **Interporto Val Pescara**, inserito nel Comprehensive Network europeo, localizzato lungo la linea Pescara-Sulmona dalla quale si accede, tramite il nodo di Pescara, alla linea Adriatica, Ancona-Foggia.



PREMESSA

Rispetto al quadro evolutivo questa edizione del Libro bianco conferma le scelte fatte negli anni precedenti e mantiene inalterata la vision regionale che si fonda su 4 macro obiettivi:

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

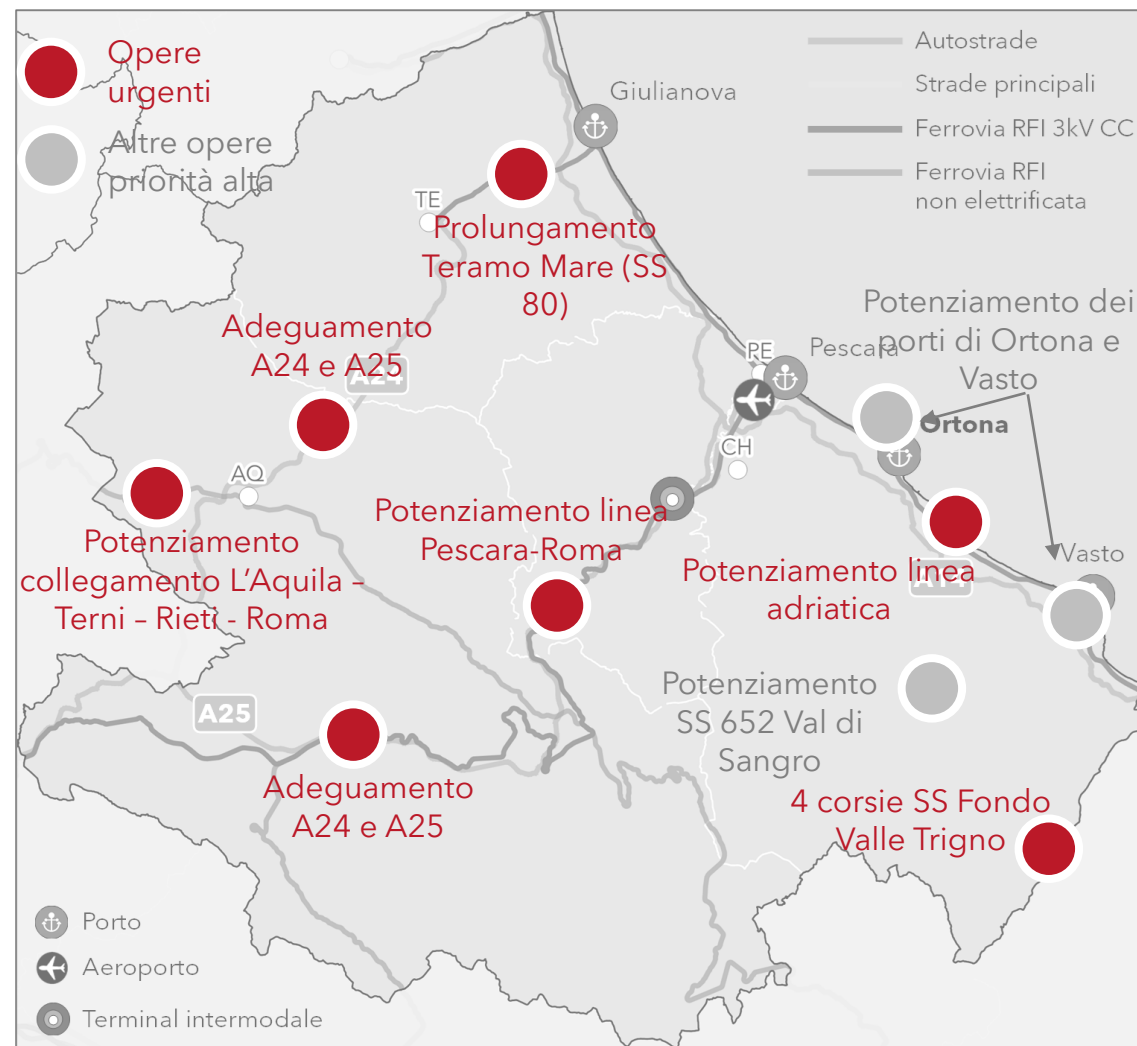


PREMESSA

Gli interventi su cui si concentra l'attività di monitoraggio svolta attraverso il Libro bianco possono essere classificati in due macro categorie: **opere urgenti** e altre opere con priorità alta. Alle opere urgenti è stato dedicato il lavoro di aggiornamento delle relative schede di dettaglio nella seconda edizione del Libro bianco, nel 2023.

In questa annualità oltre all'aggiornamento viene fatto anche un'analisi dei progressi, con una lettura in chiave semaforica rispetto al rischio (basso, medio, altro) di non realizzabilità dell'intervento.

In aggiunta, alcuni interventi sono stati oggetto di un ulteriore approfondimento nell'ambito di **incontri tecnico-operativi** con i gestori delle infrastrutture e i responsabili degli investimenti. La scelta segue l'evoluzione del contesto economico regionale che ha spostato l'attenzione delle imprese abruzzesi su diversi fabbisogni di mobilità per le proprie merci. In particolare i focus riguardano il **potenziamento dei porti di Ortona e Vasto**, i progetti di **ammodernamento dell'aeroporto d'Abruzzo** – che non rientrava tra le priorità espresse dalle imprese –, i **lavori di adeguamento delle tratte autostradali A24 e A25** e i **lavori di messa in sicurezza del Traforo del Gran Sasso**.



Monitoraggio delle opere prioritarie per il sistema economico dell'Abruzzo



LE PRIORITÀ URGENTI: STATO ATTUALE

Priorità	Tipologia	Costo [Mln €]	Stato	Fine lavori	Copertura finanziaria	Commissario	Criticità		
							P	T	F
Potenziamento infrastrutturale e raddoppio Pescara-Roma		8.498	P/L	Oltre 2028	12%	X			
Potenziamento collegamenti ferroviari: L'Aquila-Rieti-Roma		204	P/L	Oltre 2028	60%				
Potenziamento linea adriatica e raddoppio Pescara-Bari		1.019	L	2028	100%	X			
Progettazione e realizzazione strada a 4 corsie Fondo Valle Trigno (collegamento A14-A1)		–	N	–	–				
Autostrada A24 e A25: adeguamento sismico viadotti, adeguamento gallerie e interventi adeguamento infrastruttura		3.991	G/L/P	–	97%	X			
Prolungamento tratto stradale Teramo-mare (SS 80)		175,5	L	2030	100%	X			
Potenziamento SS652 Val di Sangro		150,6	L/N	2027	100				
Potenziamento dei porti di Ortona e Vasto		35	L	2026	-				

Legenda: «*Stato*» Nuova proposta; Studio di fattibilità; Progettazione, Gara, Lavori in corso;
«*Criticità*» Politiche, Tecniche, Finanziarie

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati SILOS, Anas RFI e altri



LE PRIORITÀ URGENTI: EVOLUZIONE

Priorità	Tipologia	Costo [Mln €]			Stato			Fine lavori			Livello rischio
		2022	2023	2025	2022	2023	2025	2022	2023	2025	
Potenziamento infrastrutturale e raddoppio Pescara-Roma		6.564	7.589	8.498	P	P/L	P/L	Oltre 2030	Oltre 2030	Oltre 2028	
Potenziamento collegamenti ferroviari: L'Aquila-Rieti-Roma		–	182	204	N	P/N	P/L	–	2026	Oltre 2028	
Potenziamento linea adriatica e raddoppio Pescara-Bari		1.349	1.019	1.019	P	L	L	2026	2026	2028	
Progettazione e realizzazione strada a 4 corsie Fondo Valle Trigno (collegamento A14-A1)		–	–	–	–	–	–	–	–	–	
Autostrada A24 e A25: adeguamento sismico viadotti, adeguamento gallerie e interventi adeguamento infrastruttura		3.140	3.991	3.991	P	L/P/G	L/P/G	–	–	–	
Prolungamento tratto stradale Teramo-mare (SS 80)		182	163,5	175,5	P	P	P	2023	–	2030	
Potenziamento SS652 Val di Sangro		–	*	150,6	N	*	L/N	–	*	2027	
Potenziamento dei porti di Ortona e Vasto		71	*	35	P	*	L	–	*	2026	

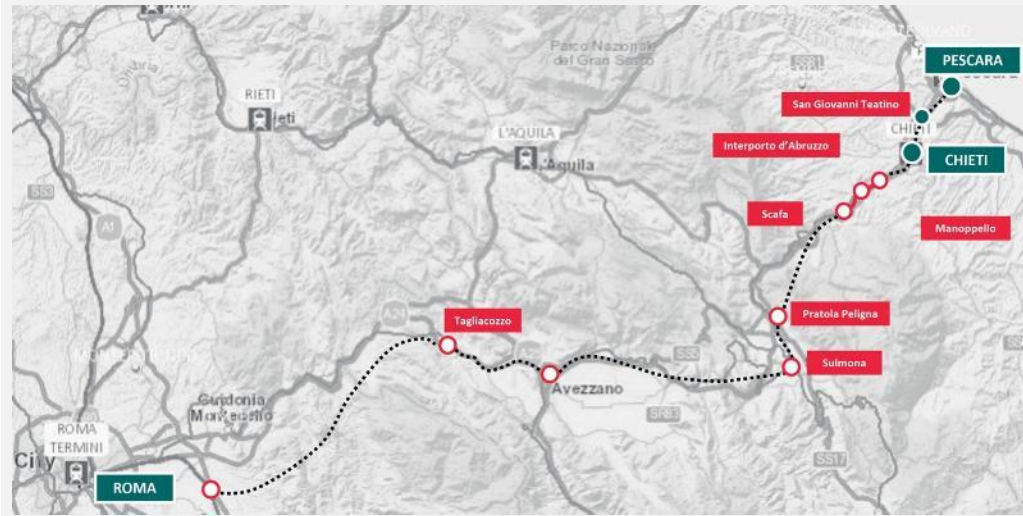
Legenda: «Stato» Nuova proposta; Studio di fattibilità; Progettazione, Gara, Lavori in corso.

Rispetto tempi realizzazione  Rischio ALTO  Rischio MEDIO  Rischio BASSO * Intervento non monitorato nel 2023



OPERA

POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE E RADDOPPIO PESCARA-ROMA



Fonte immagine: FS news

Costo	8.498 M€
Copertura	12%
Fine lavori	Oltre il 2028
Criticità	Reperimento risorse
Doc. programmazione	Contratto di programma RFI 2022-2026, agg.2024, piano commerciale RFI 2024.
Note	Opera commissariata Dati economici SILOS (agg. 31/05/2025)

Rilevanza NAZIONALE

Stato PROGETTAZIONE/ LAVORI IN CORSO

Macro obiettivi

- CONNETTIVITÀ VERSO LE ALTRE REGIONI E CON RETI TEN-T
- SVILUPPARE UNA MOBILITÀ SICURA E SOSTENIBILE

Descrizione

Il progetto prevede sulla linea Roma-Pescara significativi interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico, suddivisi in più fasi e finalizzati a migliorare la mobilità tra Lazio e Abruzzo. Gli interventi di **raddoppio, velocizzazione e upgrade** consentiranno di diminuire i tempi di percorrenza dalle attuali 3 ore e 20 minuti a circa 2 ore, di incrementare il traffico ferroviario e favorire le modalità di trasporto meno inquinanti, supportando il passaggio dal trasporto delle merci su gomma a quello su rotaia. Inoltre, il progetto punta incrementi di capacità con possibilità di rendere «metropolitano» il servizio tra Pescara e Chieti, sezione interessata anche da pendolarismo universitario. Si rileva il seguente avanzamento:
Raddoppio tratta Manoppello-Interporto e Scafa-Manoppello (Lotti 1 e 2): lavori in corso avviati a Marzo 2025 e ultimazione prevista a maggio 2027.
Tutti gli altri lotti, compresi quelli relativi al raddoppio Pescara - Chieti, restano in fase di permessi/progettazione.

Benefici

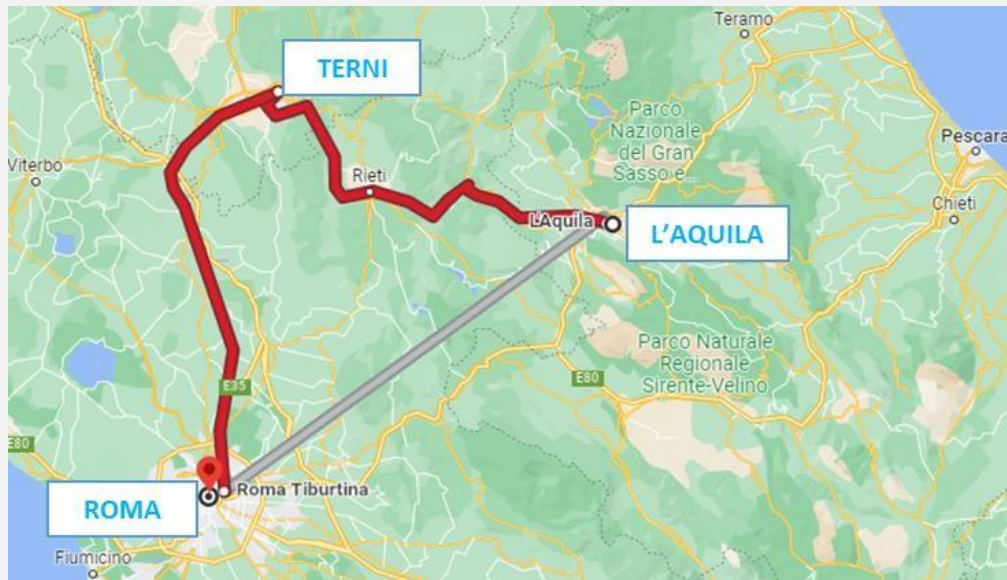
- **Riduzione tempi di percorrenza:** Roma-Pescara in circa 2h rispetto agli attuali 3h20min.
- **Incremento capacità:** da 4 a 10 treni/h sulle tratte oggetto di raddoppio, con possibilità di istituire servizi di tipo metropolitano tra Chieti e Pescara.
- **Velocizzazione e sistematizzazione** dei collegamenti tra Pescara e L'Aquila, grazie anche ad altri interventi in corso e programmati sulla linea L'Aquila-Sulmona (Bretella di Sulmona inaugurata alla fine del 2024).
- **Adeguamento prestazionale** per consentire lo sviluppo del traffico merci.

Azioni

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



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



Costo	204 M€ (dati relativi al collegamento Terni - Rieti - Sulmona)
Copertura*	60%
Fine lavori*	Oltre il 2028**
Criticità	–
Doc. programmazione	Contratto di programma RFI 2022-2026, agg.2024.
Note	**da consolidare a valle del completo finanziamento in CdP-I.

Rilevanza
NAZIONALE

Stato
PROG. DEF./
LAVORI IN CORSO

- Macro obiettivi**
- **CONNETTIVITÀ VERSO LE ALTRE REGIONI E CON RETI TEN-T**
 - **SVILUPPARE UNA MOBILITÀ SICURA E SOSTENIBILE**

Descrizione

Parallelamente al rinnovamento del collegamento ferroviario tra Roma e Pescara occorre potenziare il **collegamento ferroviario tra la città dell'Aquila e Roma**. Infatti, oltre alla necessità di collegamenti veloci con Pescara per accedere ai servizi della lunga percorrenza sull'asse Bologna-Lecce, è richiesto un potenziamento dei livelli di servizio lungo l'itinerario che parte dall'Aquila per giungere a Roma. L'Aquila infatti si inserisce sulla linea che va da Sulmona a Terni, dove intercetta la linea Roma-Ancona. Ad oggi, è previsto il potenziamento della sola **tratta L'Aquila-Rieti-Terni** che, attraverso interventi come rettifiche di tracciato, modifiche ai PRG degli impianti, soppressione di alcuni passaggi a livello, punta a migliorare la velocità e regolarità del servizio. Le attivazioni avverranno per fasi a partire dal 2026. Sono in corso, inoltre, fino alla fine di Agosto 2025, gli interventi di realizzazione del nuovo sistema ERTMS su tutta la tratta.

Benefici

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

Azioni

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



OPERA
POTENZIAMENTO LINEA ADRIATICA E RADDOPPIO PESCARA - BARI



Costo	1.019 M€
Copertura	100%
Fine lavori	2028
Criticità	—
Doc. programmazione	Contratto di Programma RFI 2022-2026, agg.2024
Note	Opera commissariata

Rilevanza NAZIONALE	Stato LAVORI IN CORSO	Macro obiettivi • CONNETTIVITÀ VERSO LE ALTRE REGIONI E CON RETI TEN-T • SVILUPPARE UNA MOBILITÀ SICURA E SOSTENIBILE
----------------------------	------------------------------	---

Descrizione

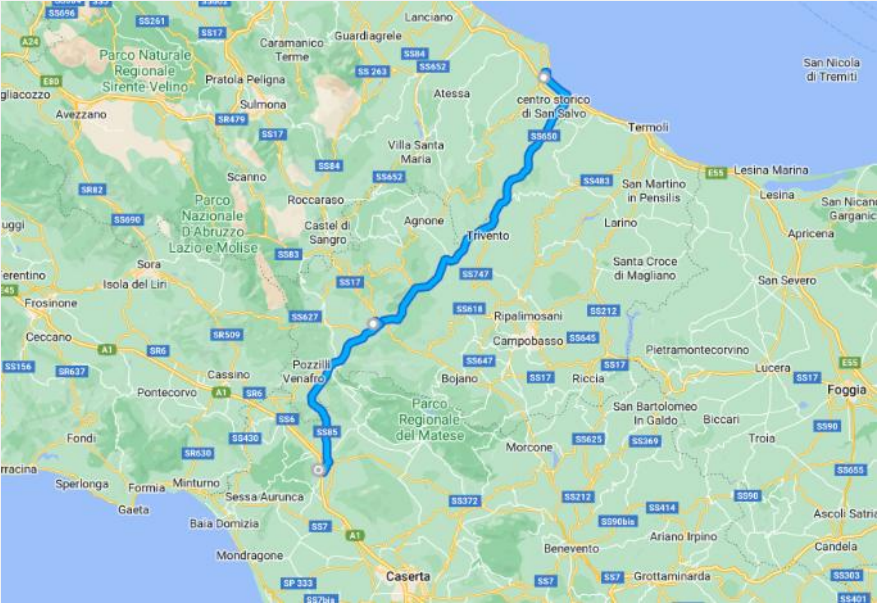
Sulla direttrice ferroviaria adriatica sono previsti una serie di interventi infrastrutturali e tecnologici finalizzati alla velocizzazione della linea, prioritariamente sulle tratte Bologna-Ancona, Pescara-Bari, Foggia-Bari e Brindisi-Lecce. L'intervento consiste in modifiche puntuali al tracciato ferroviario e alle stazioni e l'upgrade del sistema tecnologico di distanziamento dei treni che consentirà di raggiungere la velocità di 200 Km/h per circa 300 km di linea. Il progetto prevede inoltre micro-varianti di tracciato, soppressione di passaggi a livello, interventi su opere d'arte e sull'armamento. Con l'attivazione a Marzo 2025 del raddoppio a Nord di Ortona, l'ultimo tratto ancora a semplice binario della linea Pescara - Bari resta quello tra le stazioni di Termoli e Lesina, dove i lavori sono già in corso e l'attivazione, per fasi, è prevista a partire dal 2026.

Benefici

- Incremento della **capacità della linea**: da 4 treni/h nei due sensi di marcia a 10 treni/h sulle tratte oggetto di raddoppio.
- **Maggiore regolarità** dell'esercizio ferroviario.
- **Riduzione dei tempi di percorrenza** per i servizi di lungo percorso.
- Servizi di **mobilità sostenibile** sia per gli spostamenti quotidiani che occasionali/turistici.

Azioni

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

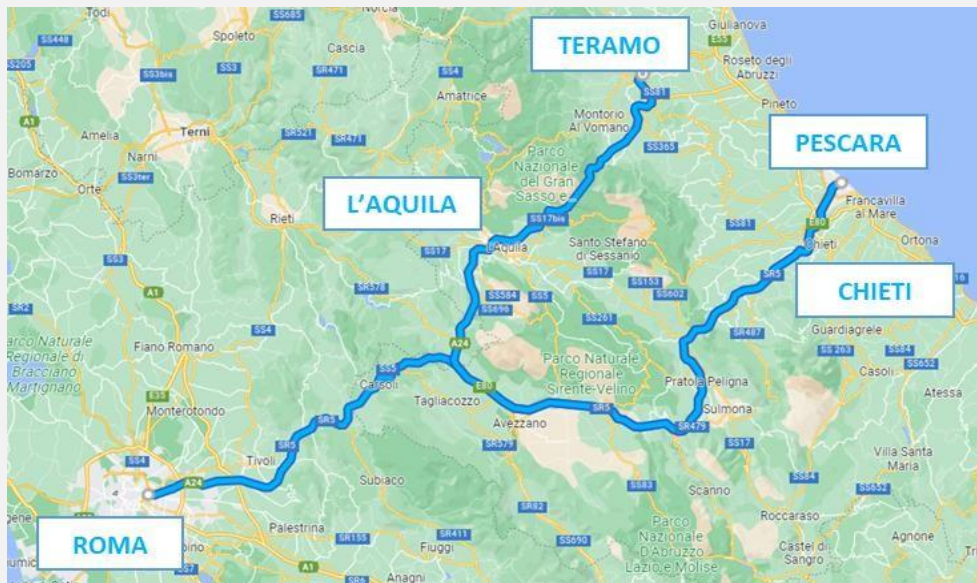
 OPERA PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE STRADA A 4 CORSIE FONDO VALLE TRIGNO (COLLEGAMENTO A1-A14)		
	Costo	–
	Copertura	–
	Fine lavori	–
	Criticità	Progettuali, reperimento risorse, tempistiche
	Doc. programmazione	Contratto di Programma MIT-ANAS 2021-2025
	Note	–

Rilevanza INTERREGIONALE	Stato NUOVA PROPOSTA	Macro obiettivi • CONNETTIVITÀ VERSO LE ALTRE REGIONI E CON RETI TEN-T • COLLEGAMENTI TRA AREE INTERNE E COSTA
Descrizione Attualmente il collegamento tra A14 e A1 è in gran parte garantito dalla SS 650 di Fondo Valle Trigno, nota come Trignina, che collega la SS 17 nei pressi di Isernia con la SS 16 nei pressi di San Salvo Marina, costeggiando il fiume Trigno. Questa direttrice svolge una importante funzione di collegamento con il Tirreno e i porti campani ed è percorsa da un flusso merci di notevole rilevanza grazie alla presenza delle aree produttive dell’area industriale di San Salvo (oltre il 50% del PIL della regione viene prodotto in questa zona). La SS 650 risulta oggi obsoleta e con elevati tassi di incidentalità. È quindi necessario ripensare questo collegamento e progettare un nuovo asse stradale adeguato rispetto alla funzione strategica che ricopre. Questa infrastruttura deve essere in grado di supportare maggiormente le operazioni delle aziende del territorio e collegare i due assi autostradali della A14 e A1 (ad esempio dal casello della A14 a Vasto Sud al casello dalla A1 a Caianello).		
Benefici • Potenziamento connessione tra asse adriatico e tirrenico • Supporto alle aziende del territorio • Incremento del livello di servizio • Maggiore sicurezza per gli utenti		
Azioni A luglio 2025 le Camere di commercio di Chieti Pescara, del Gran Sasso d’Italia, del Molise, di Caserta, di Frosinone Latina e Uniontrasporti hanno sottoscritto un Protocollo d’Intesa che ha lo scopo di sensibilizzare le istituzioni sulla necessità di creare un collegamento viario trasversale Adriatico-Tirreno per migliorare e l’accessibilità delle imprese abruzzesi e molisane. La riqualificazione della SS650 è l’intervento prioritario in tale contesto. Tra le attività realizzabili attraverso il Protocollo d’Intesa ci sono: • Avvio di una puntuale e trasparente comunicazione verso l’utenza al fine di favorire l’accettazione dell’intervento • Realizzazione di uno studio di fattibilità e cost-benefit analysis • Monitorare l’iter realizzativo per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche per il completamento dell’intervento.		



OPERA

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



Costo

3.991 M€

Copertura

97%

Fine lavori

–

Criticità

Politiche

Doc. programmazione

PNRR - Dati economici SILOS (agg. 31/05/2025)

Note

Opera commissariata

Rilevanza NAZIONALE

Stato
OPERE CON BANDO PUBBLICATO/
LAVORI IN CORSO/
PROG. DEFINITIVA

Macro obiettivi

- CONNETTIVITÀ VERSO LE ALTRE REGIONI E CON RETI TEN-T
- SVILUPPARE UNA MOBILITÀ SICURA E SOSTENIBILE

Descrizione

La coppia di autostrade A24 e A25 costituisce un collegamento fondamentale tra Lazio e Abruzzo ed, in particolare, tra Roma e i capoluoghi abruzzesi.

Si sviluppa su un territorio dall'orografia complessa, quasi completamente collinare e montano, e presenta numerosi viadotti e gallerie. Il territorio è particolarmente vulnerabile, specie nella parte appenninica, a rischi sismici. Inoltre, le due autostrade presentano criticità statiche significative anche a causa dell'usura e del deterioramento nel tempo. Sono necessarie, pertanto, attività di monitoraggio, messa in sicurezza sismica e tempestivi interventi di manutenzione. Sono inoltre necessari interventi di modernizzazione e digitalizzazione.

Si rileva il seguente avanzamento:

Adeguamento sismico viadotti, adeguamento gallerie e infrastruttura – ad Agosto 2023 risultava in corso la fase negoziale, e ad oggi sono in corso le procedure di affidamento;

Smart Road – A Giugno 2025 il commissario straordinario ha approvato il decreto che prevede la realizzazione dei sistemi Smart Road con l'importo che tiene conto del definanziamento disposto con il DL 113/2024, convertito in legge come Legge 143/2023;

Trafo del Gran Sasso - l'intervento di messa in sicurezza sarà avviato a partire dai 12 ai 18 mesi successivi alla conclusione dei sondaggi preliminari (che saranno conclusi alla fine del 2025) e durerà circa tre anni.

Benefici

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

Azioni

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



Incontro tecnico-operativo 12/12/2024 (cfr. Focus)

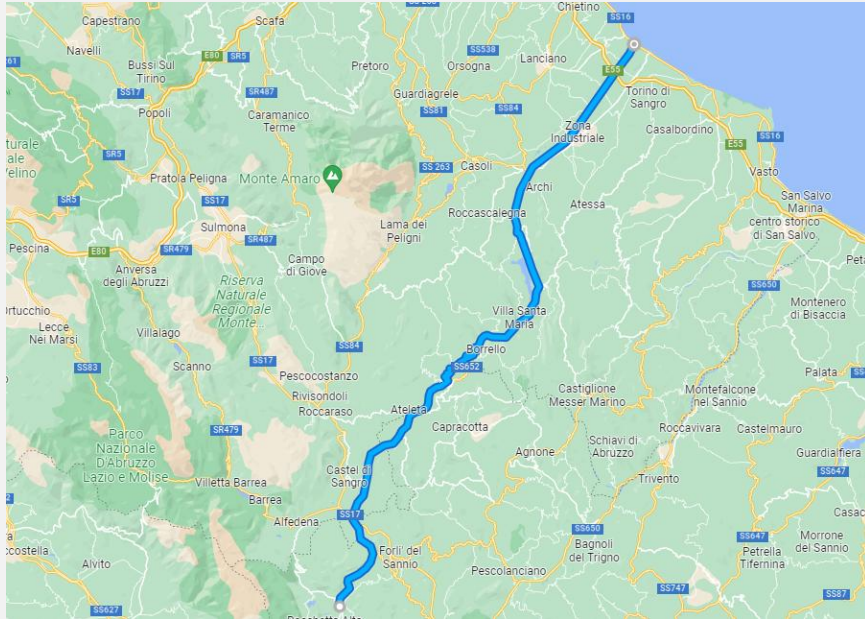


	OPERA PROLUNGAMENTO TRATTO STRADALE TERAMO - MARE (SS 80)
	
Costo	175,5 M€
Copertura	100 %
Fine lavori	2030
Criticità	—
Doc. programmazione	Contratto di Programma MIT-ANAS 2021-2025
Note	Opera commissariata

Rilevanza REGIONALE	Stato PROGETTAZIONE DEFINITIVA	Macro obiettivi COLLEGAMENTI TRA AREE INTERNE E COSTA
Descrizione L'intervento consiste nel prolungamento della superstrada Teramo-Mare (SS 80 racc) lungo la direttrice est-ovest verso il mare by-passando la SS 80 che è interessata da numerosi accessi di aree industriali/artigianali/commerciali e risulta avere livelli di servizio non più idonei a supportare i flussi di traffico rilevati. Nel complesso, l'intervento rappresenta la prosecuzione dei primi tre lotti della SS 80 Racc. Teramo-Mare. La nuova infrastruttura stradale si localizza nel tratto compreso tra la rotatoria sulla SP 22 al km 17+341 ed il km 411+500 circa della SS 16 Adriatica nel comune di Giulianova. L'approvazione e la validazione del progetto definitivo sono attese nel mese di Novembre 2025.		
Benefici • Aumento della sicurezza stradale. • Riduzione intensità del traffico. • Eliminazione dei colli di bottiglia.		
Azioni • Monitorare iter realizzativo degli interventi già previsti per favorire la trasparenza delle • informazioni sulle tempistiche di realizzazione delle opere. • Monitorare che gli interventi siano svolti minimizzando i disagi per l'utenza in generale.		



OPERA POTENZIAMENTO DELLA STRADA STATALE 652 VAL DI SANGRO



Costo	150,6 M€
Copertura	100%
Fine lavori	2027
Criticità	—
Doc. programmazione	Contratto di Programma MIT-ANAS 2021-2025
Note	—

Rilevanza INTERREGIONALE

Stato LAVORI IN CORSO /NUOVA PROPOSTA

- **Macro obiettivi**
CONNETTIVITÀ VERSO LE ALTRE REGIONI E CON RETI TEN-T
- **COLLEGAMENTI TRA AREE INTERNE E COSTA**

Descrizione

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

La val di Sangro è sede di una importante zona industriale (con imprese come Sevel e Honda). La SS 652 svolge infatti una importante funzione di collegamento con il Tirreno ed è percorsa da un flusso merci di notevole rilevanza. Ad oggi presenta rilevanti problemi di viabilità e sicurezza per gli utenti.

Sono attualmente in corso lavori di completamento della strada con la costruzione di una galleria, cinque viadotti e opere di stabilizzazione e drenaggio dei versanti. Il tratto interessato ha un'estensione di 5,7 km tra Gamberale e Quadri di cui circa 2,4 in galleria quasi completamente scavata. Il costo dell'intervento è di 150 milioni e i lavori termineranno a metà 2027.

Per incrementare l'efficienza dell'infrastruttura, oltre al completamento dei lavori in corso, sono necessari ulteriori interventi di potenziamento come ad esempio: raddoppio (almeno su alcuni tratti), illuminazione svincoli e adeguamento delle rampe di accesso e di uscita.

Benefici

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

Azioni

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



OPERA
POTENZIAMENTO DEI PORTI DI ORTONA E VASTO



Costo	35 M€
Copertura	100 %
Fine lavori	2026
Criticità	–
Doc. programmazione	PNRR
Note	Aggiornamento Silos Infrastrutture maggio 2025

Rilevanza REGIONALE	Stato LAVORI IN CORSO	Macro obiettivi POTENZIAMENTI DEI NODI
----------------------------	------------------------------	---

Descrizione

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

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

Nell’ambito degli interventi finanziati con fondi PNRR-PNC per il Cold Ironing nel porto di Ortona sono attualmente in corso l’elettrificazione di Molo Martello e delle banchine per la fornitura di energia alle gru semoventi. Il termine dei lavori è previsto nel 2026.

Nell’ambito della ZES Abruzzo sono in corso i lavoro di ultimo milio ferroviario e di approfondimento dei fondali nel porto di Ortona e i lavori di potenziamento e ampliamento delle banchine nel porto di Vasto. Anche questi interventi sono finanziati con fondi PNRR-PNC e si concluderanno entro il 2026

Benefici

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

Azioni

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


Incontro tecnico-operativo 30/07/2025 (cfr. Focus)

Focus su opere selezionate: incontro tecnico-operativo gli stakeholder

-  Potenziamento dei porti di Ortona e Vasto
-  Potenziamento dell'aeroporto d'Abruzzo
-  Messa in sicurezza del Traforo del Gran Sasso





POTENZIAMENTO DEI PORTI DI ORTONA E VASTO

CONTESTO E OBIETTIVO

Il rafforzamento della posizione delle sistema imprenditoriale abruzzese nello scenario dell'interscambio commerciale internazionale si basa anche sulle potenzialità offerte dal sistema portuale regionale. I porti di Ortona e Vasto sono degli asset strategici per la reindustrializzazione del territorio e svolgono una funzione essenziale per la logistica del sistema produttivo. L'integrazione dei due scali nella rete del trasporto intermodale, grazie alla realizzazione del corridoio trasversale est-ovest che interessa anche i porti di Civitavecchia e Pescara, è uno dei fattori abilitanti per permettere alla logistica dell'Abruzzo di offrire servizi ad alto valore aggiunto e velocizzare lo spostamento delle merci dai mercati nazionali verso l'Europa e il Mediterraneo.

La revisione delle reti TEN-T, che ha esteso il tracciato del Corridoio Baltico-Adriatico fino alla Puglia e gli investimenti della ZES rappresentano un'ulteriore possibilità per attrarre imprese. Gli ultimi dati sull'attività della ZES in Abruzzo parlano di 285 milioni in investimenti e 850 posti di lavoro a tempo indeterminato, tra luglio 2024 e giugno 2025.

I porti di Ortona e Vasto sono oggetto da diversi anni di un piano di investimenti per il potenziamento delle infrastrutture finanziato con fondi FSC 2021 - 2027 che riguardano in particolare l'escavazione dei fondali e il miglioramento delle vie di accesso.

Nell'ambito della terza edizione del Programma Infrastrutture il sistema camerale abruzzese ha ritenuto opportuno realizzare un incontro tecnico-operativo con **l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale**, nel cui circondario si trovano i porti di Ortona e Vasto per approfondire lo stato di avanzamento di tale piano di investimenti. L'incontro si è tenuto il **30 luglio** 2025 ed è stato partecipato anche dalla Capitaneria di Porto di Ortona, dell'Ufficio Circondariale marittimo di Vasto, dalle Amministrazioni comunali di Ortona e Vasto e dalle Associazioni di categoria.

PORTO DI ORTONA

Il porto di Ortona è localizzato a circa 20 km a sud di Pescara. L'area portuale è raggiungibile via strada dalle direttrici nord-nord sud attraverso il casello autostradale Ortona dell'autostrada A14 ed est-ovest attraverso l'autostrada A25 fino al casello di Chieti-Pescara e dal raccordo autostradale RA12 Chieti-Pescara. I collegamenti ferroviari sono garantiti dalla linea Adriatica e dalla linea Pescara - Roma a cui il porto è collegato tramite un raccordo.

Il porto di Ortona è uno scalo polifunzionale inserito nella rete delle Autostrade del Mare. Le attività prevalenti sono di tipo commerciale e peschereccio, con un bacino di utenza che va oltre la regione Abruzzo e si estende a Marche e Molise.

Il 90% delle tonnellate movimentate sono in ingresso. Le merceologie prevalenti sono i cereali che rappresentano oltre la metà delle rinfuse solide e i prodotti petroliferi raffinati.

Il porto ospita anche navi da crociera concentrate su rotte lungo il mare Adriatico e con piccoli gruppi di circa 50 persone. Nel 2024 il traffico legato a questo segmento è di modeste dimensioni ed è aumentato del 46,9% rispetto al 2023.

Attualmente il porto risente di una forte carenza di spazi per l'ormeggio e in banchina.

Caratteristiche del porto

Superficie complessiva aree di stoccaggio	29.000 m ²
- Magazzini a temperatura controllata - Silos - Altri magazzini	1.500 mc 10.900 mc 43.750 mc
Superficie totale banchine	49.520 m ²
Numero di accosti	8
2 per passeggeri 2 collegati alla rete ferroviaria	
Lunghezza complessiva accosti	1.916 m

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti

STATO DEGLI INVESTIMENTI

Stato degli investimenti nel porto di Ortona

Progetti finanziati dal PNRR e Fondi complementari

Banchina di Riva: l'intervento riguarda il rifacimento e la ristrutturazione della banchina. L'intervento ha l'obiettivo di consolidare il primo tratto (230 metri) e il piazzale (30 metri) per fare l'adeguamento ai moderni standard dei traffici marittimo e per procedere successivamente all'approfondimento dei fondali fino a 6 metri. L'importo dell'investimento è di 13 milioni di euro. Le opere sono all'80% dello stato di avanzamento e i lavori procedono in linea con il cronoprogramma. Trattandosi di un finanziamento PNRR, la data di completamento è fissata del 2026.

Completamento della sede della Capitaneria di porto: si tratta di un intervento di ampliamento dell'attuale edificio della Capitaneria di porto del valore di 6-8 milioni. La parte autorizzativa e progettuale sono state concluse. L'Autorità di Sistema Portuale è in procinto di indire la gara che probabilmente comprenderà la demolizione della parte già realizzata non più rispondente alle normative attuali.

Cold ironing: nell'ambito del piano per il cold ironing è in fase di realizzazione il punto di ricarica delle gru semoventi che permettono il carico e lo scarico delle navi commerciali. Il costo dell'investimento è di 2 milioni di euro. A valere sugli stessi fondi è in corso un investimento di circa mezzo milione di euro per la creazione di punti di ricarica per le navi che attraccano in banchina. Non è prevista l'installazione di impianti per l'autoproduzione dell'energia, come pannelli fotovoltaici. Le motivazioni sono legate alla capacità di produzione che in questo caso dovrebbe essere elevata e alla mancanza di spazi da coprire con pannelli fotovoltaici. C'è anche un problema legato alla continuità di produzione di energia.

STATO DEGLI INVESTIMENTI

Stato degli investimenti nel porto di Ortona

Progetti finanziati con risorse proprie dell'Autorità di Sistema Portuale

Completamento dei rifacimento della Banchina di Riva: con il completamento del banchinamento sarà possibile avere maggiori prestazioni grazie a una maggiore profondità dei fondali fino a 9 - 12 metri per consentire l'ingresso nel porto di navi di stazza maggiore delle attuali e idonee alla movimentazione di carichi più pesanti. Il progetto è attualmente senza finanziamenti. Era previsto un finanziamento di 30 milioni di euro che non è stato autorizzato dalla Corte dei conti.

Completamento del molo sud di Ortona: l'investimento ha un valore di 47 milioni di euro ed è in fase di discussione con la Regione Abruzzo. Una prima fase di progettazione è già stata realizzata dall'Agenzia Regionale delle Attività Produttive. L'Autorità di Sistema Portuale dovrà completare la progettazione e realizzare l'opera. Intervento al momento è privo di finanziamenti.

Ristrutturazione del Molo Martello: è previsto un investimento di 4 milioni di euro. L'intervento al momento è privo di finanziamenti.

Altri investimenti

Il **Comune di Ortona** sta portando avanti il dragaggio dei fondali per arrivare a una profondità superiore a 8 metri che consentirebbe l'ingresso di navi di maggiori dimensioni come quelle che trasportano cereali.

In capo alla **ZES** è previsto un intervento per collegamento tra la stazione di Ortona e la banchina Nord del porto. Il costo previsto è di circa 4,5 milioni di euro. L'Autorità Portuale ha in previsione un ulteriore finanziamento di 1 milione di euro per rafforzare le infrastrutture per l'intermodalità.

PORTO DI VASTO

Il porto di Vasto è un porto commerciale e turistico situato ai piedi del promontorio di Punta Penna a circa 8 km dal centro della città omonima. Vi trovano ormeggio la flotta peschereccia locale e unità che effettuano operazioni commerciali di carico/scarico merci alla rinfusa. Il porto è collegato alla Strada Statale 16 Adriatica. I collegamenti ferroviari vengono garantiti dalla linea ferroviaria Adriatica, lungo la quale si trova la stazione Porto di Vasto a servizio della zona nord della città e della zona industriale.

Il porto ha un bacino di utenza che contempla le zone industriali del Vastese dove operano 244 aziende con 10.000 occupati; della Val di Sangro, dove sono insediate 195 aziende con circa 15.000 occupati; l'area industriale di Termoli, con 70 aziende e 6.000 occupati, e l'alta Puglia, con il polo del settore lapideo che conta 201 imprese. Inoltre ospita il terminal siderurgico del Gruppo Arvedi, uno dei più attivi del Centro-Sud. A San Salvo (circa 12 km dal porto) sorge il Polo Logistico di Amazon uno dei più grandi del centro-sud Europa.

Nel 2024 sono state totalizzate 489.445 tonnellate di merci, in diminuzione del 14,6% rispetto al 2023. Il 90% delle tonnellate movimentate sono in ingresso.

Come tutti gli altri porti del sistema nazionale il porto di Vasto ha risentito della crisi economica internazionale. In particolare a incidere maggiormente sul risultato negativo sono stati i prodotti petroliferi raffinati che hanno subito un rallentamento del 35,6% rispetto all'anno precedente e i prodotti chimici che hanno subito una riduzione del 60,7%.

La crisi del settore automobilistico, inoltre, ha contribuito a un calo significativo nell'esportazione di veicoli commerciali.

Caratteristiche del porto	
Superficie complessiva aree di stoccaggio	700 m ²
▪ Magazzini a temperatura controllata	90 mc
Superficie totale banchine	1.500 m ²
Superficie bacino portuale	121.000 m ²
Numero di accosti	1
Lunghezza complessiva accosti	1.916 m

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti

STATO DEGLI INVESTIMENTI

Stato degli investimenti nel porto di Vasto

Su Vasto è attiva una pluralità di soggetti titolari di investimenti. Tra questi:

La Regione Abruzzo sta facendo un investimento di 12 milioni di euro per il **potenziamento della diga foranea** del Molo di Levante e del Molo Martello. Il progetto prevede un allungamento della diga esistente. La progettazione è in fase avanzata ed è in corso la Valutazione di Impatto Ambientale.

RFI ha sviluppato lo studio di fattibilità, tramite Italferr, per il **collegamento con la stazione ferroviaria di Vasto**, che porterà il binario fino alla banchina di Levante. Il costo iniziale era stimato in 25 milioni di euro. In sede di revisione i costi sono aumentati poiché sono previste altre opere come una galleria e la risistemazione degli attraversamenti dell'attuale binario.

Inoltre, RFI, attualmente sta **potenziando la stazione di Vasto** per realizzare successivamente un collegamento ferroviario con lo stabilimento Arvedi. Tempi sono legati alla disponibilità dei finanziamenti.

Criticità

Allo stato esistono alcune criticità legate alle disponibilità finanziarie per altri interventi di potenziamento del porto: Tra questi:

Fondi ZES (8 milioni di euro): progetti sono sospesi in attesa di completamento della nuova governance della ZES Unica del Mezzogiorno

Fondi di Coesione (25 milioni di euro): in attesa di completare il trasferimento all'Autorità di Sistema Portuale.



POTENZIAMENTO DELL'AEROPORTO D'ABRUZZO

CONTESTO E OBIETTIVO

L'Aeroporto Internazionale d'Abruzzo, «Pasquale Liberì», si trova nel comune di Pescara a circa 5 km dal centro cittadino. Una parte della pista si estende nel comune di San Giovanni Teatino.

Lo scalo si trova lungo la SS 5 Via Tiburtina Valeria ed è collegato con la rete autostradale (A14 e A25) con la tangenziale di Pescara e con la rete ferroviaria attraverso la stazione ferroviaria di Pescara centrale.

Dal punto di vista infrastrutturale l'aeroporto è dotato di una pista lunga 2.418 metri e ha la classificazione ICAO 4D, che consente l'accoglienza di aeromobili di grandi dimensioni e la gestione di un numero elevato di movimenti (decolli e atterraggi).

A seguito dell'attivazione di cinque nuove rotte nel 2025 (tra cui Milano Malpensa), l'aeroporto è attualmente collegato con oltre venti città italiane (Alghero, Bergamo, Cagliari, Catania, Milano, Torino e Trapani) ed europee (Breslavia, Bruxelles, Bucarest, Cracovia, Düsseldorf, Francoforte, Girona, Kaunas, Londra, Lussemburgo, Malta, Menningen, Praga, Tirana, Valencia). Le compagnie operanti sono Ita Airways, Ryanair e Wizz Air.

I dati di traffico riferiti al 2024 registrano una riduzione del 2,9% del numero complessivo di passeggeri trasportati. Il risultato è ascrivibile principalmente alla riduzione di passeggeri su rotte nazionali, mentre i passeggeri internazionali sono aumentati del 12,5% rispetto all'anno precedente. I primi 8 mesi del 2025 evidenziano un inversione del trend con una crescita costante già da gennaio quantificata in +22,3% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Dati di traffico	2024	Var. 2024/2023
Movimenti (n.)	13.756	0
Passeggeri (n.)	847.512	-2,9%
di cui Internazionali	556.291	12,5%
Cargo (t)	3	-72%

Fonte: Assaeroporti



CONTESTO E OBIETTIVO

Nel 2022 è stato annunciato un piano di investimenti da circa 10 milioni di euro per potenziamenti vari: allungamento pista, infrastrutture cargo, efficientamento energetico, adeguamenti sismici e antincendio.

Nell'ambito della terza edizione del Programma Infrastrutture il sistema camerale abruzzese ha ritenuto opportuno realizzare un incontro tecnico-operativo con i referenti di **S.A.G.A. spa** la società che gestisce lo scalo abruzzese per approfondire lo stato di avanzamento di tale piano di investimenti. L'incontro si è tenuto il **30 luglio 2025**.

Azioni di governance

Essendo l'unico aeroporto internazionale della regione è un'infrastruttura fondamentale per i collegamenti dell'Abruzzo con le altre regioni e il resto del mondo. Inoltre, il suo bacino di utenza si estende alle regioni Marche, Molise e all'area Garganica. La funzione strategica di **infrastruttura alternativa ai collegamenti di lungo raggio** con alcune principali città del nord come Milano e Torino (verso cui sono attivi collegamenti giornalieri) viene sottolineata non solo in ottica di turismo *leisure*, ma anche per il segmento business. In questa direzione a gennaio 2025 Ryanair ha aumentato l'offerta verso Milano del 50% con un volo attivo due volte al giorno. Secondo studi l'impatto economico sul Prodotto Interno Lordo della regione varia tra 500 e 1.500 euro di spesa di ogni passeggero che arriva in Abruzzo via aereo.

Con l'obiettivo di sviluppare al massimo il traffico aeroportuale è stato fatto un accordo con Ryanair. Questo accordo si basa anche su un apporto della Regione che, attraverso la reingegnerizzazione tributaria, ha cancellato le addizionali comunali che significavano una tassa di 6,5 euro che il passeggero fino al 30 dicembre 2024 pagava sul biglietto. Il modello è stato applicato già in Friuli Venezia Giulia e in Calabria. Questa revisione è stata una forte leva nell'accordo con Ryanair che ha portato al raddoppio degli aeromobili basati a Pescara, insieme alle nuove rotte. Il beneficio in termini di aumento di passeggeri è stato immediato. A giugno si è verificato un aumento del 40% di passeggeri in più rispetto al mese precedente.

Principali interventi infrastrutturali:

Allungamento della pista: obiettivo portare la pista a quasi 3.000 metri per voli a lungo raggio e intercontinentali. La pista si estende nel comune di San Giovanni Teatino per circa 130 ha. Per l'allungamento della pista sono stati acquisiti altri 6ha, che nel PRG del comune erano già vincolate ai fini dell'ampliamento dell'aeroporto. A seguito dell'approvazione del progetto definitivo di allungamento della pista nel 2022, sono state espletate le gare d'appalto e nel 2023 è partita l'occupazione delle aree attraverso le attività di esproprio. L'opera è stata dichiarata di interesse pubblico. I lavori sono stati avviati nel 2024 e attualmente sono in prossimità della pista precedente. L'intervento prevede:

- la realizzazione della recinzione perimetrale e della viabilità perimetrale che ha funzionalità di security;
- l'allungamento del nastro asfaltato di 389 metri che servono per aumentare la corsa al decollo in direzione mare. Questo consente di caricare più carburante sull'aeromobile e quindi di coprire maggiori distanze. Contemporaneamente, l'intervento è utile anche in termini di sicurezza perché vengono ampliate le superfici di sicurezza in atterraggio.
- Altri interventi a corollario riguardano il rinnovo delle condotte del Consorzio di bonifica che attraversavano il sedime aeroportuale, il rinnovo dell'acquedotto che attraversa il comune di San Giovanni Teatino

L'obiettivo è terminare i lavori entro la fine dell'anno.

Ammodernamento Enav: in concomitanza con l'allungamento della pista, l'Enav sta spostando e l'ammodernando del localiser, un sistema di avvicinamento di precisione

Adeguamento sismico e antincendio: lavori in corso nell'aerostazione



**MESSA IN SICUREZZA DEL
TRAFORO DEL GRAN SASSO**

CONTESTO E OBIETTIVO

Il Gran Sasso è un contesto molto complesso in cui convivono realtà molto diverse: il laboratorio di ricerca, infrastrutture di trasporto, **il sistema di approvvigionamento di acqua potabile** per circa mezzo milione di persone. Il tutto racchiuso all'interno di un parco nazionale con una biodiversità tra le più ricche d'Europa.

Il traforo autostradale che attraversa il massiccio del Gran Sasso è una galleria a doppio fornice con due corsie per senso di marcia di 10 km di lunghezza. Fa parte dell'autostrada A24 ed è un'infrastruttura strategica di collegamento del versante adriatico con Roma. I Laboratori Nazionali del Gran Sasso, gestiti dall'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare, sono accessibili tramite una galleria apposita.

Nel 2027 il Traforo dovrà essere chiuso per avviare lavori di messa in sicurezza e adeguamento alle normative attuali. La durata dei lavori è prevista in tre anni.

La priorità nella fase preparatoria dei lavori sul traforo è individuare le **infrastrutture alternative per garantire la continuità dell'approvvigionamento idropotabile** dei territori di Teramo e l'Aquila, durante i lavori alla galleria.



Costo: 210 M€ | **Risorse disponibili:** 100% | **Stato:** PROGETTAZIONE

CRITICITÀ DELL'INTERVENTO

Criticità legate all'intervento

Le criticità legate all'intervento erano state illustrate dal **Commissario di Governo per il Sistema Idrico del Gran Sasso** durante un incontro organizzato a Teramo presso la Camera di commercio del Gran Sasso d'Italia il **12 dicembre 2024**. In quella data l'attività della struttura commissariale era rivolta in due direzioni: la prima verso l'acquisizione di proposte di intervento per garantire fonti alternative di approvvigionamento durante i lavori; la seconda sulla tipologia di lavori da fare in galleria. Per questo erano state avviate delle interlocuzioni con la Regione Abruzzo e altri soggetti per la ricerca delle soluzioni più idonee.

Scenario di intervento

A giugno 2025 sono state illustrate le soluzioni progettuali scelte tra quelle proposte e lo scenario di intervento.

L'intervento che si attuerà prevede l'impermeabilizzazione delle attuali gallerie, l'installazione di canali esterni per le acque della piattaforma e percolazione, la riorganizzazione delle reti di captazione idrica e l'adozione di sistemi di monitoraggio continuo. I sistemi saranno resi accessibili per la manutenzione anche dopo la fase commissariale.

La società Gran Sasso Acqua spa, gestore del servizio idrico, è incaricato di svolgere interventi complementari come collegamenti tra serbatoi, realizzazione di potabilizzatori a Campotosto e Assergi, utili a mitigare le perdite e ad affrontare eventuali emergenze durante i lavori.

Il valore complessivo dell'intervento è di circa 210 milioni di euro, e i lavori si svolgeranno tra 2026 e il 2027. L'obiettivo prioritario è di non interrompere il traffico sull'A24, l'erogazione idrica né l'attività dei Laboratori dell'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare.

Considerazioni finali



CONSIDERAZIONI FINALI

L'edizione 2025 del «Libro bianco» dell'Abruzzo prosegue l'attività di monitoraggio delle priorità infrastrutturali segnalate dal sistema economico regionale. In questa annualità ha fatto un passo avanti spostando l'attenzione dalla domanda espressa dal mondo economico all'offerta rappresentata dai gestori delle infrastrutture e da altri enti responsabili degli investimenti, prima tra tutti la Regione Abruzzo. Lo ha fatto attraverso incontri tecnico-operativi che hanno un duplice scopo: da un lato ottenere informazioni aggiornate sullo stato di avanzamento di alcuni interventi rilevanti, dall'altro consolidare (in alcuni casi avviare) un interlocuzione con tali attori facendo da collegamento anche con il modo associativo, le amministrazioni locali e i cittadini.

Gli incontri organizzati hanno riguardato due interventi che sono inseriti nel Libro bianco già dalla prima edizione – il potenziamento dei porti di Ortona e Vasto e la messa in sicurezza del Traforo del Gran Sasso – e un terzo – il potenziamento dell'aeroporto d'Abruzzo – che pur non essendo segnalato dagli operatori, rappresenta comunque una leva importante di sviluppo della regione.

Lo stato degli interventi per il **potenziamento dei porti di Ortona e Vasto** mostra luci e ombre. Gli interventi in capo all'Autorità di Sistema Portuale, finanziati con fondi PNRR, procedono celermente secondo i cronoprogrammi. Le difficoltà sorgono per quella parte di investimenti con risorse da reperire da altre fonti. In questo caso alla mancanza di risorse si accompagna l'incertezza della loro disponibilità.

Per quanto riguarda **l'aeroporto d'Abruzzo**, dopo anni di attesa, il confronto con il gestore evidenzia il superamento di una serie di ostacoli di natura finanziaria e burocratica che hanno permesso di avviare i lavori di allungamento della pista. Insieme all'accordo con la compagnia Ryanair e l'impegno della Regione per tagliare le addizionali locali, dal punto di vista strategico, l'aeroporto può davvero diventare il principale volano di sviluppo della regione.

CONSIDERAZIONI FINALI

Infine, per quanto riguarda la messa in sicurezza del **Traforo del Gran Sasso**, l'intervento sarà fortemente impattante sulla mobilità non solo della regione ma di gran parte del Paese, in particolare nelle connessioni trasversali tra il versante adriatico e Roma. L'intervento è complesso e non si limita all'adeguamento della galleria ma richiede una serie di lavori preliminari per prevenire impatti sulla disponibilità di un bene essenziale come l'acqua potabile per due province. Il monitoraggio evidenzia l'avanzamento nelle opere preliminari per la messa in sicurezza dell'impianto idropotabile, che permetteranno di iniziare il resto degli interventi nei tempi previsti.

In sintesi il monitoraggio degli interventi prioritari e gli incontri con i gestori hanno evidenziato tre principali sfide:

- **Tempi di realizzazione**: nonostante l'urgenza percepita, i tempi per la realizzazione di alcune opere rimangono incerti. Questo è dovuto tanto alle difficoltà derivanti dalla necessità di adeguamento alle nuove norme di progettualità precedenti, quanto alla disponibilità di risorse economiche
- **Finanziamenti e sostenibilità economica**: sebbene il PNRR e il commissariamento rappresentino una spinta decisiva per molte opere, la continuità dei finanziamenti e la sostenibilità economica a lungo termine rimangono un fattore critico, soprattutto per i progetti che non rientrano direttamente nei piani di ripresa nazionali o europei.
- **Nuove opere**: l'Abruzzo è una regione con notevoli difficoltà di accessibilità, dovuto in particolare all'inadeguatezza della rete stradale e ferroviaria. E' necessario spingere per la realizzazione di alcuni interventi fondamentali soprattutto per agevolare la mobilità delle merci prodotte nelle aree industriali della costa adriatica e che sono diffuse sui mercati internazionali. A questo si aggiunge anche l'accessibilità delle aree interne, sia per assecondare la vocazione turistica di alcune zone sia per favorire il ripopolamento di borghi e paesi in via di abbandono.

Con la sua azione attraverso il Programma Infrastrutture il sistema camerale abruzzese ha consolidato l'immagine di soggetto attivo nello sviluppo delle infrastrutture. Agendo come voce autentica e autorevole delle imprese, le Camere di Commercio si pongono come **interlocutore privilegiato e proattivo verso le istituzioni e verso i gestori delle infrastrutture**, per una completa condivisione e la certezza sull'utilità delle opere per il sistema Italia.

Al centro dell'azione camerale c'è l'elaborazione e l'aggiornamento costante del «Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali». Non si tratta di un mero elenco di opere desiderate, ma di un documento frutto di **analisi approfondite e dati concreti**, che traduce le esigenze del tessuto produttivo in raccomandazioni chiare e argomentate per la politica.

L'intento del sistema camerale è di tenere viva l'attenzione, producendo un'informazione aggiornata all'utenza rappresentata dalle imprese affinché queste possano organizzare la propria attività sulla base di dati certi.

Attraverso incontri, tavoli tecnici e audizioni, si lavora per superare gli ostacoli burocratici e finanziari, coordinare gli sforzi e assicurare che la programmazione delle opere risponda concretamente alle necessità del territorio. Questa **capacità di fare rete** e di mediare è fondamentale in un contesto complesso come quello abruzzese.

Capacità e ruolo del sistema camerale ampiamente dimostrati sul tema potenziamento della SS 650 Fondo Valle Trigno, meglio conosciuta come «Trignina». A luglio 2025 è stato infatti sottoscritto un **protocollo d'intesa** tra le Camere di Commercio di Caserta, Chieti Pescara, Gran Sasso, Frosinone-Latina e Molise, affiancate da Uniontrasporti come supporto tecnico-scientifico, con l'obiettivo comune di realizzare un **efficace corridoio di mobilità dall'Abruzzo all'area tirrenica campano-laziale**. L'intesa punta a promuovere ogni utile iniziativa per sensibilizzare le amministrazioni e le istituzioni coinvolte sulla necessità dell'ammodernamento della SS650, al fine di poter disporre nei prossimi anni di un corridoio di mobilità sicuro, moderno ed efficiente.

A pochi mesi dalla sottoscrizione del protocollo camerale, su iniziativa del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, è stato istituito un **Tavolo Istituzionale Permanente per il potenziamento della SS 650 Trignina**, coordinato dall'assessore regionale del Molise e Consigliere giuridico del Ministro, Michele Marone. Un Tavolo che vede la partecipazione dei massimi esponenti del Ministero, di Anas e il sistema camerale interessato dall'opera con il supporto della società in house Uniontrasporti. Gli obiettivi del tavolo sono chiari: arrivare appena possibile alla progettazione dell'intervento, definirne le tempistiche e inserire la SS650 Trignina come priorità del nuovo Contratto di Programma MIT/Anas 2026/2030. Appare chiaro anche quello che può essere il **ruolo del sistema camerale**, quale collettore delle istanze territoriali e facilitatore nella fase di comunicazione/informazione dell'avanzamento dei lavori alle comunità locali.

Programma Infrastrutture

finanziato dal Fondo di Perequazione 2023-2024
di Unioncamere italiana



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE

Si ringraziano Regione Abruzzo, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, Capitaneria di Porto di Ortona, Ufficio circondariale marittimo di Vasto, S.A.G.A. spa, le Associazioni datoriali, le Amministrazioni comunali di Ortona e Vasto per il loro prezioso contributo alla realizzazione di questo documento.



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



Settembre 2025