

PARTE II – Analisi del contesto territoriale e scenario di riferimento

4 L'AMBITO DI INFLUENZA DEL PIANO

4.1 Influenza su scala nazionale

La mutata situazione socio - economica e il quadro politico, sia a livello europeo che nazionale, hanno posto e pongono problemi di adeguamento e di aggiornamento di tutti i ragionamenti e le ipotesi che si possono fare a livello territoriale.

La ricerca di una competitività del territorio italiano e del suo sistema insediativo passa, oggi più che mai, attraverso l'analisi degli strumenti e delle occasioni che la "macroscala" può offrire.

In tal senso è importante relazionarsi ai grandi flussi europei e internazionali attraverso:

- Il corridoio Appenninico;
- Il corridoio Adriatico;
- Il corridoio Tirrenico,

che rappresentano corridoi strategici multimodali (strade, ferrovie, mare) ad alta e media velocità (Fig. 4.1-1), che possono relazionarsi con la realtà del Vastese.

Tali assi toccano varie città e agglomerati di livello locale, regionale, nazionale ed europeo, creando un sistema nel quale solo le città più dinamiche e competitive assumono un ruolo importante (cerniere di aggancio e smistamento).

Si tratta di riqualificare i sistemi urbani e territoriali ai quali affidare un ruolo trainante e ciò avviene attraverso azioni di riqualificazione su diversa scala, tese soprattutto al potenziamento di porti, aeroporti e interporti, delle direzionalità (fiere, esposizioni etc.) e delle accessibilità infrastrutturali e telematiche.

In tale quadro l'Italia e, in particolar modo, l'Abruzzo, possono puntare su queste opportunità, sfruttando e sviluppando la loro posizione strategica, considerando che il sistema di collegamento abruzzese tra i due mari (Tirreno e Adriatico), è complementare agli assi Roma-Ancona e Napoli-Bari (Fig. 4.1-2).

A tal riguardo, le carenze infrastrutturali di cui soffre attualmente l'Italia, si traducono in un freno all'espansione nelle aree più avanzate del Paese e in un fattore di inibizione dei processi indispensabili per ridurre i gravi squilibri territoriali presenti in quelle più arretrate.

Nella società contemporanea, i sistemi di trasporto e le reti viarie di comunicazione efficienti costituiscono i principali motori di un processo dinamico di globalizzazione, in cui le relazioni economiche, politiche e sociali si estendono in un ambito geografico sempre più vasto.

Nasce, quindi, la necessità di favorire la modernizzazione del settore dal punto di vista sia gestionale sia della dotazione infrastrutturale, per rendere le reti di comunicazione viarie idonee e adeguate a soddisfare la domanda di mobilità, ridurre la congestione e i dannosi impatti ambientali, nonché migliorare la sicurezza stradale.

La politica degli investimenti nel comparto dei trasporti non può essere affrontata soltanto in termini di mero potenziamento infrastrutturale, ma deve comprendere una pluralità di azioni, tutte orientate all'aumento dei livelli di efficienza della qualità, affidabilità, sicurezza e riduzione dei costi dei servizi e delle infrastrutture.

L'obiettivo è quello di allineare la competitività del sistema italiano ai livelli dei principali partner europei e, in prospettiva, di quelli globali.

Figura 4.1-1 Corridoi Transeuropei



Fonte: Master Plan Regionale

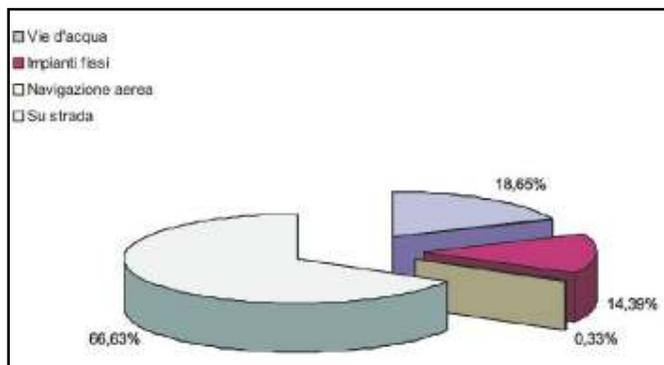
Figura 4.1-2 Il sistema di collegamento abruzzese



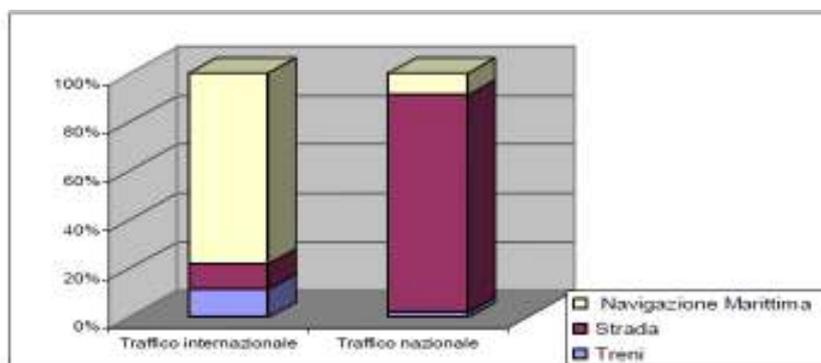
Fonte: Master Plan Regionale

4.1.1 Carenze infrastrutturali

Partendo da una ricognizione generale dello stato attuale del settore trasporti a livello nazionale, emergono in modo preponderante il peso del trasporto su strada rispetto a quello ferroviario; il problema della congestione sulle direttrici primarie del Nord e la scarsa accessibilità al Sud; la debolezza dell'impresarialità trasportistica nazionale; le carenze gestionali del settore marittimo e la lentezza delle procedure per la realizzazione di nuove infrastrutture. In particolare per il trasporto merci nel 2000, si rileva che quasi il 67% del traffico interno si è svolto su strada e che tale quota risulta concentrata sul 2% della rete stradale e autostradale. Il trasporto merci per ferrovia si attesta intorno al 16%. Il trasporto merci per vie d'acqua incide per una quota pari al 18,65%, mentre la quota del traffico merci interno via aerea risulta particolarmente esigua, pari allo 0,33% (Fonte: Conto Nazionale dei trasporti, 2000).

Figura 4.1.1-1 Traffico interno merci per modalità di trasporto

Fonte: Piano Regolatore Portuale 2007

Figura 4.1.1-2 Traffico Merci rispetto alla modalità di trasporto internazionale

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti 2000

4.1.2 Il contesto di riferimento: settore marittimo

Il trasporto marittimo assume in Italia un notevole rilievo, data la particolare configurazione geografica del territorio che presenta oltre 7.000 km di litorali e svolge un ruolo determinante per quanto riguarda gli scambi con l'estero: tale modalità di trasporto copre infatti circa il 69% del totale della merce movimentata nel commercio. Tuttavia, il posto occupato da questa modalità nell'ambito del sistema italiano dei trasporti non può ancora ritenersi soddisfacente per una serie di varie ragioni che tuttora ne limitano il pieno sviluppo.

Sul trasporto marittimo ha sicuramente pesato l'inefficienza dei porti, soggetti a competenze spesso interferenti e regolati per molto tempo da una normativa in gran parte superata. Lo sviluppo del traffico marittimo commerciale ha risentito, inoltre, anche delle carenze logistiche di raccordo con gli altri modi di trasporto e degli alti costi armatoriali. Infatti il processo di integrazione europea avviato dal Trattato di Maastricht ha ovviamente coinvolto anche il settore del trasporto marittimo (Fonte: Piano Regolatore Portuale 2007 - Porto di Vasto).

In quest'ottica è da inquadrarsi la legge di "riordino della materia portuale" del 28 gennaio 1994³ che (art. 1) disciplina l'ordinamento e le attività portuali per adeguarli agli obiettivi del Piano Generale dei trasporti e della Logistica.

La stessa legge ha dato ai piani regolatori portuali (art. 5) la giusta connotazione di strumento di pianificazione finalizzato ad assicurare non solo la riorganizzazione e potenziamento delle infrastrutture ma soprattutto per una gestione più funzionale degli ambiti portuali al "passo" con le moderne esigenze della catena trasportistica in continua evoluzione per rispondere in modo adeguato alle richieste del mercato.

Infatti i porti italiani da semplici centri di movimentazione e stoccaggio di merci (prima generazione) e di attività industriale e commerciale (seconda generazione) si è passati alla funzione di porto come snodo logistico complesso sempre più legato con il territorio extra portuale. Il quadro conoscitivo che interessa i porti dell'Abruzzo ed in particolare quello di Punta Penna (di seguito brevemente indicato come porto di Vasto) sarà riportato in paragrafi successivi (cfr. par.. 4.2.2, par. 4.2.3, par. 4.2.4), attraverso l'analisi delle seguenti fonti documentali :

- ✓ strumenti di pianificazione del territorio;
- ✓ siti web ufficiali.

4.2 Influenza su scala regionale

4.2.1 Il sistema economico abruzzese

4.2.1.1 Diretrici di sviluppo

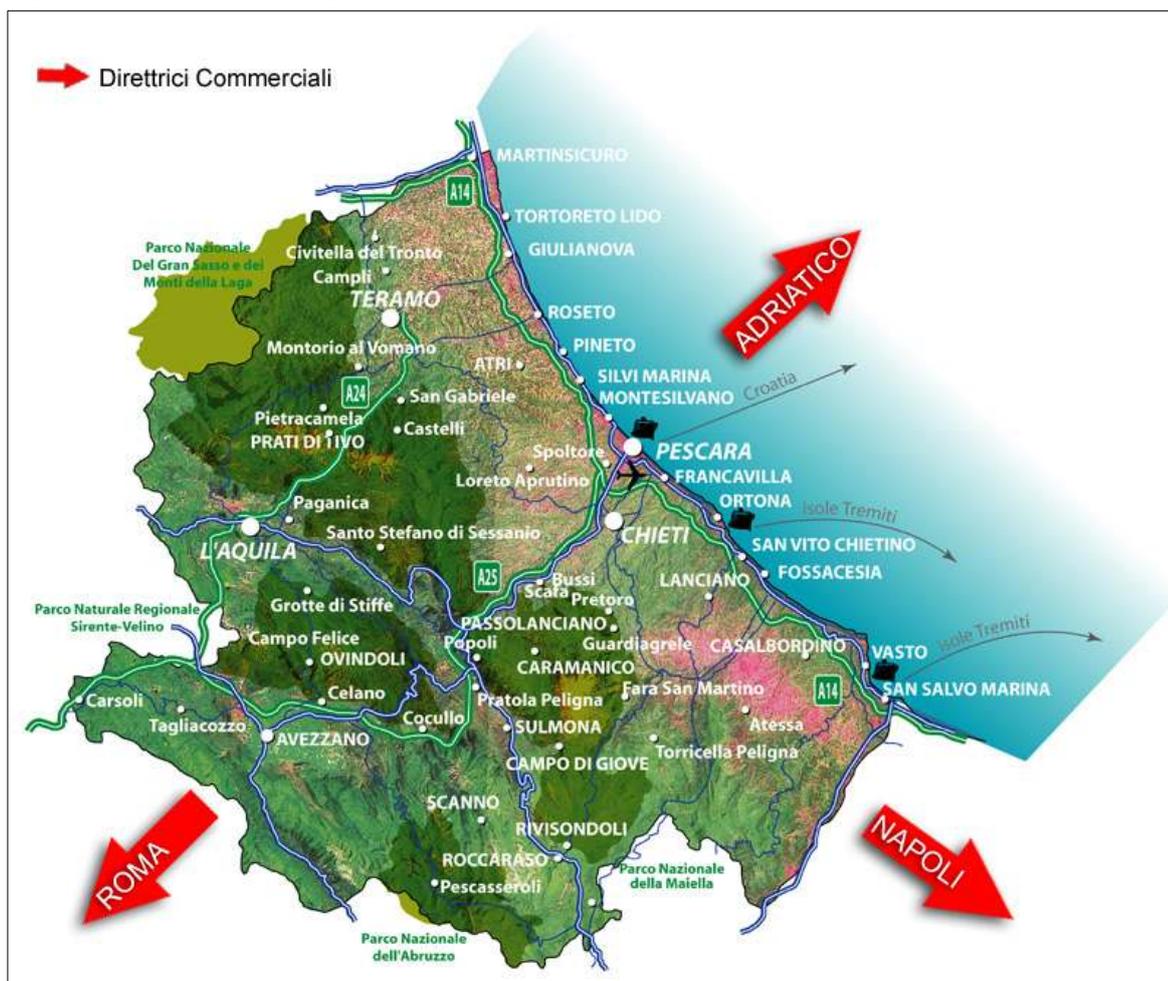
Con l'apertura e l'internazionalizzazione dei mercati le città si possono definire centrali non più in quanto centri di servizi solo del proprio territorio, ma in quanto facenti parte di circuiti nazionali e transnazionali. Proprio la competizione determina la necessità di realizzare reti di collegamento e connessione tra i principali poli e, contemporaneamente, di riqualificare le aree periferiche, in cui i rami delle reti possono essere considerati diretrici di sviluppo leggere. A questo proposito, in Abruzzo, le politiche di infrastrutturazione del territorio

³ Al momento della stesura del presente RA è in fase di presentazione un disegno di legge di riordino in materia

realizzate negli anni Novanta, hanno consentito una graduale riduzione del gap con le aree più sviluppate del paese in termini di accessibilità.

Due sono gli assi strategici fondamentali, l'uno rivolto verso Roma, l'altro lungo la direttrice adriatica; a questo si aggiunge un terzo asse in direzione Napoli.

Figura 4.2.1-1 Assi strategici



Fonte: Proprie elaborazioni

Tali direttrici commerciali sono prevalentemente sviluppate attraverso l'utilizzo della modalità stradale non solo come semplici "canali di trasferimento dei flussi", ma veri e propri "assi di radicamento territoriale". L'obiettivo primario delle direttrici di sviluppo è quello di consentire l'insediamento di nuove opportunità economiche in maniera diffusa sul territorio.

Questa pluralità di relazioni è frutto di tradizioni passate e della particolare posizione geografica e socio-economica della Regione: l'Abruzzo si trova, infatti, a svolgere un ruolo di

saldatura tra il Nord e Sud in quanto l'area chietino-pescarese è completamente coinvolta ed inglobata nelle relazioni commerciali sull'asse verticale, mentre dal versante Est-Ovest, la provincia dell'Aquila è per lo più proiettata verso la Capitale, con la quale ha sviluppato relazioni commerciali, produttive e culturali interessanti, data la prossimità geografica delle realtà economiche.

In più, anche se in maniera secondaria, per la provincia teatina risulta significativo il bacino campano e del basso Lazio, soprattutto per gli elevati flussi turistici e come porta sul basso Tirreno attraverso cui accedere, ad esempio, all'importante Porto di Gaeta.

Inoltre ancora oggi il principale mercato di riferimento è l'Europa settentrionale a cui si aggiunge quello balcanico, in forte crescita.

In queste aree, come in quella magrebina, l'apparato produttivo abruzzese ha infatti ottime capacità concorrenziali nei settori delle costruzioni, della meccanica, dei prodotti alimentari ed altri.

Il canale adriatico, da sempre di grande importanza, diventa ancor più indispensabile alla regione per mettersi in collegamento con le "regioni partner transfrontaliere".

Inoltre va considerato che con l'avvento di soggetti economici importanti come la Cina e l'India, il Mediterraneo ha recuperato, in termini di flussi trasportati, la sua posizione di centralità rispetto all'Atlantico.

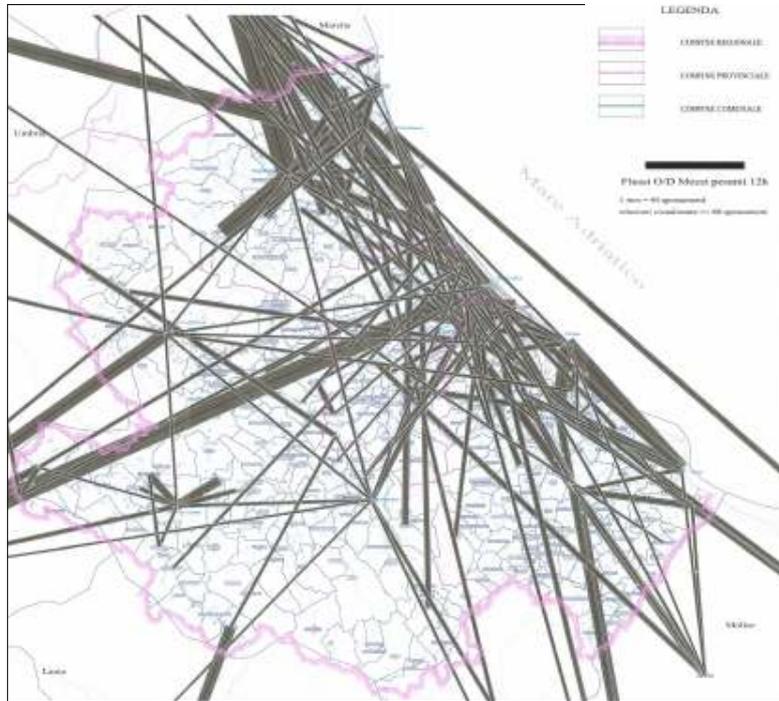
Ciò rappresenta per la regione una valida opportunità da cogliere.

Ma al discreto livello quantitativo non corrisponde una sufficiente ed adeguata funzionalità: il sistema non è in grado di soddisfare le esigenze delle strutture produttive, soprattutto perché mancano servizi di supporto ai collegamenti fisici esistenti (stazioni, logistica, parcheggi di scambio).

Per questi motivi, al fine di agevolare gli scambi e i collegamenti tra i centri intermedi della regione, la priorità è, soprattutto nel breve periodo, migliorare la gestione della rete infrastrutturale.

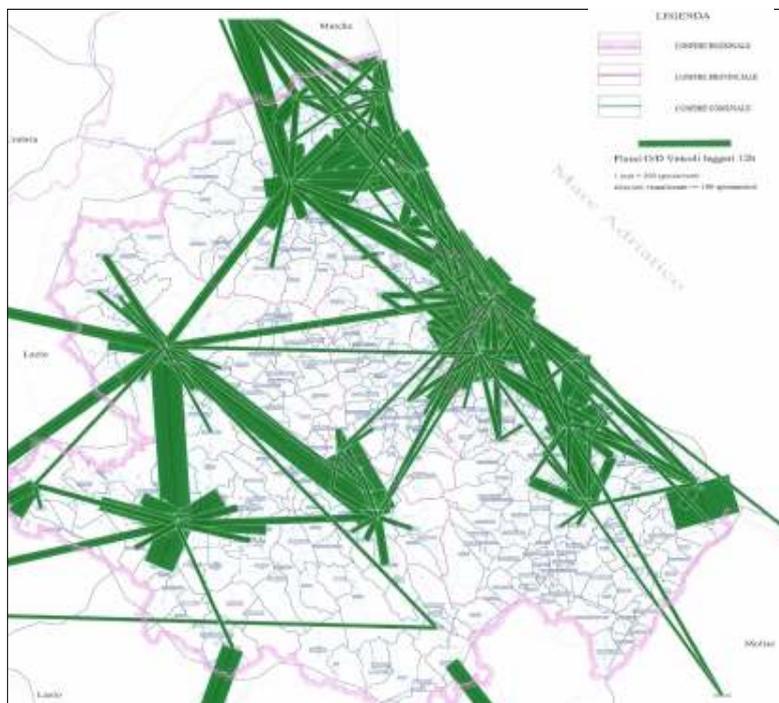
Diventa indispensabile potenziare la struttura nelle zone costiere dove ferrovie, autostrade e strade statali risultano insufficienti a soddisfare la domanda di trasporto merci e passeggeri e quindi con alti livelli di congestione e inquinamento, atmosferico e acustico, che compromettono alcune importanti attività economiche quali il turismo e il commercio (Fonte: Master Plan - Regione Abruzzo, 2006).

Figura 4.2.1-2 Mezzi Pesanti 12h



Fonte: P.R.I.T.

Figura 4.2.1-3 Mezzi Leggeri 12h



Fonte:P.R.I.T.

Occorre, inoltre, migliorare le direttrici trasversali e longitudinali nelle zone interne dove l'insufficiente accessibilità e la mancata integrazione con la zona costiera ostacolano la nascita di attività economiche e la valorizzazione delle risorse soprattutto ai fini turistici.

Assumono particolare rilevanza il potenziamento dei collegamenti transfrontalieri attraverso il miglioramento delle infrastrutture di collegamento tra le città del Mezzogiorno e le principali direttrici di sviluppo europee e del sistema portuale della Regione Abruzzo.

Quindi completare la rete logistica significa metterla a servizio non solo del mercato interno, ma anche dei bacini del Mediterraneo e dei Balcani.

4.2.1.2 *Il sistema degli scambi*

L'apertura ai mercati internazionali della Regione Abruzzo ha rappresentato un fattore importante, con saldi positivi significativi (tabella seguente). Storicamente la produzione era infatti tutta rivolta al mercato interno regionale e gli scambi, per lo più con le altre regioni italiane, erano prevalentemente in entrata (Fonte: ISTAT).

Tabella 4.2.1-1 Saldo commerciale regione Abruzzo (valori espressi in milioni di euro)

	2004	2005	VARIAZIONE %
ESPORTAZIONE	6062,6	6298,9	0,039
IMPORTAZIONE	3702,8	3656,2	-0,013
SALDO	2359,8	2642,7	

Fonte: proprie elaborazioni su dati ISTAT

L'andamento dell'esportazione

La capacità di esportazione, misurata come rapporto tra esportazioni e prodotto interno lordo, ha registrato valori consistenti solo a metà degli anni Novanta e ha continuato a crescere negli ultimi anni grazie soprattutto all'insediamento in Abruzzo di grandi imprese di origine esterna.

Gran parte delle esportazione appartiene a poche grandi imprese, anche se il ruolo di quelle di piccola e media dimensione sta gradualmente crescendo e questo doppio flusso è confermato se si guarda a livello spaziale.

Ad eccezione del 2003, la regione Abruzzo ha registrato buoni livelli di esportazione, passando dal 9% nel 1985 al 24,4% nel 2005.

Durante questo arco di tempo, confrontando la situazione abruzzese con quelle delle altre regioni italiane, si nota come il gap con le regioni settentrionali sia stato riassorbito e come

l'Abruzzo abbia avuto generalmente dei risultati decisamente migliori della media delle regioni meridionali.

Tabella 4.2.1-2 Andamento delle esportazioni (valori assoluti in migliaia di euro e tassi di crescita percentuali)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Italia	221.040.469	260.413.251	272.989.617	269.063.520	264.615.606	284.413.361	295.739.000
%		17.81%	4.83%	-1.44%	- 1.65%	7.48%	3.98%
Abruzzo	3.896.311	5.116.658	5.423.825	5.500.790	5.386.861	6.062.595	6.298.915
%		31.32%	6.00%	1.42%	- 2.07%	12.50%	3.90%
Sud	17.374.731	20.747.069	22.118.496	21.727.838	20.495.074	21.883.782	
%		19.41%	6.61%	-1.77%	- 5.67%	6.78%	

Fonte: proprie elaborazioni su dati ISTAT

Se si guarda al dettaglio provinciale, Chieti, dopo il rallentamento degli ultimi anni, torna ad ottenere il primato regionale delle esportazione (circa 50% del valore totale) e si colloca tra le principale aree esportatrici d'Italia dove sono localizzate alcune grandi e importanti imprese. Ciò ha consentito di controbilanciare, in parte, le perdite e attenuare in questo modo i valori negativi della Regione Abruzzo.

A livello territoriale Chieti si è confermata la provincia più importante (60% delle esportazioni totali) e anche la più dinamica (+18 per cento) ottenendo così un buon risultato a livello nazionale e collocandosi al 22° posto nella graduatoria delle principali province italiane esportatrici.

Complessivamente, si può affermare che oltre il 70% dell'incremento dell'export abruzzese nel 2004 è stato determinato dai risultati raggiunti da un'area molto circoscritta del territorio regionale e da due soli settori, quello dei mezzi di trasporto e quello della componentistica elettronica.

Dal punto di vista territoriale, i paesi appartenenti all'Unione Europea e, più in generale, il mercato internazionale afferente all'area balcanica e mediterranea, rappresentano il mercato di sbocco più importante per l'esportazione della Regione Abruzzo.

In particolare è interessante analizzare la posizione dei paesi balcanici: sulla base degli ultimi dati certi a disposizione, ovvero quelli riferiti al 2003, le esportazioni dell'Abruzzo in quest'area hanno registrato un forte aumento (12% rispetto all'anno precedente) arrivando a rappresentare oltre il 4% del totale dei flussi in uscita (Fonte: ISTAT).

Nonostante la presenza in questi paesi sia inferiore a quella di altre realtà italiane (2% dell'export nazionale totale, contro un valore del 25,5% registrato dal Veneto) l'Abruzzo ha recuperato in dieci anni due posizioni nella graduatoria nazionale delle regioni esportatrici nell'area balcanica, passando dall'undicesimo al nono posto.

In riferimento alla tipologia delle esportazioni i prodotti per il consumo locale sono diretti per lo più in Slovenia e Croazia, mentre quelli legati al decentramento produttivo hanno il mercato più importante in Romania.

Le scelte localizzative sono giustificate nell'area balcanica, oltre che dalle motivazioni economiche generali, dalla somiglianza socio-economica con le realtà distrettuali italiane.

Questo determina un valore aggiunto che le rende più attraenti rispetto ad altri paesi, ad esempio quelli dell'estremo oriente, con un altrettanto basso costo del lavoro.

Tabella 4.2.1-3 Esportazioni dall'Abruzzo nell'area balcanica (valori in milioni di euro) anno 2003

NAZIONI	ESPORTAZIONE	PESO SUL TOTALE
Romania	37.6	0.70%
Bulgaria	18.8	0.40%
Albania	18.8	0.40%
Slovenia	94.2	1.80%
Croazia	34	0.60%
Bosnia	3.3	0.10%
Serbia	9.1	0.10%
Macedonia	1.7	0.00%
Paesi Balcanici	217.6	4.10%

Fonte: proprie elaborazioni su dati ISTAT – 2003

Parallelamente all'area balcanica, nel 2004 sono aumentate le vendite al di fuori dell'Europa, in particolare quelle dirette verso gli Stati Uniti ed il continente asiatico.

Gli acquisti degli USA, che avevano subito una battuta d'arresto nel 2003, sono cresciuti nell'anno successivo a ritmi molto sostenuti; mentre nel continente asiatico è Singapore ad assorbire la parte più consistente, seguito dal Giappone.

Al contrario di quanto avviene nel resto dell'Italia la Cina, nonostante i forti aumenti degli ultimi anni, non ha ancora assunto per l'Abruzzo una dimensione significativa: le vendite rappresentano una quota di appena 0,4% sul totale delle esportazioni abruzzesi. L'unica provincia ad avere rapporti abbastanza stretti con la Cina è Chieti che da sola, fino ad ora, ha

fornito la metà delle esportazioni abruzzesi dirette nel paese asiatico. In Europa le esportazioni sono aumentate soprattutto verso il Regno Unito e la Spagna, a scapito di Germania e Francia, mercati di sbocco tradizionale.

L'andamento delle importazioni

Per quanto riguarda le importazioni, la situazione abruzzese non si è complessivamente modificata, anche se non calcolabile con assoluta precisione a causa della difficoltà di identificare l'esatta destinazione della merce.

E' importante notare la forte prevalenza (oltre il 95% sul totale) del cosiddetto traffico di "perfezionamento passivo", dovuta principalmente a strategie di "delocalizzazione".

Per sostenere la crescente concorrenza sia nazionale che internazionale, le imprese si trovano costrette a decentrare alcune fasi produttive in territori in cui i costi di produzione sono più contenuti. Le materie prime vengono spesso esportate per essere lavorate in paesi con costo della manodopera più basso e vengono poi nuovamente importate per il consumo totale.

A tal riguardo l'Abruzzo che, seppure in notevole ritardo rispetto alle altre regioni italiane, mostra due grandi flussi internazionali: l'uno destinato al consumo dei paesi importatori, soprattutto Slovenia e Croazia, l'altro, ben più consistente, legato al decentramento produttivo. Quest'ultimo, diretto principalmente in Romania, riguarda prodotti tessili e dell'abbigliamento, cuoi calzature (Tab. 4.2.1-4).

Il grado di apertura del mercato regionale al resto del Mondo è significativamente aumentato negli anni, ma non ha mai raggiunto lo stesso livello delle esportazioni.

Il valore si attesta a livelli più bassi della media italiana ed è ben più contenuto di alcune regioni del Nord, mentre risulta leggermente superiore ai valori del Mezzogiorno, ad eccezione di Sicilia e Sardegna. Nel tempo gli acquisti dall'estero della Regione Abruzzi hanno avuto un andamento abbastanza altalenante, con tassi di crescita più contenuti rispetto ai valori medi nazionali. Ad eccezione del 2000, anno in cui le importazioni sono aumentate di oltre il 20% in Abruzzo e addirittura di quasi il 25% in Italia, gli acquisti hanno registrato aumenti piuttosto contenuti e addirittura una diminuzione nel 2002. In termini statici, inoltre, le importazioni dell'Abruzzo rappresentano una quota ridotta e in calo sul totale nazionale (Fonte: ISTAT)(Tab. 4.2.1-5).

Tabella 4.2.1-4 Importazioni secondo il mercato di origine (valori assoluti in migliaia di euro e tassi di crescita percentuali)

PAESI	2004		2005	
	v.a.	%	v.a.	%
UE25	2.364.764	64.00 %	2.236.678	61.23 %
Extra UE	284.972	7.71 %	281.853	7.71 %
Am.Sett	201.495	5.45 %	231.825	6.34 %
Am.CM	27.345	0.74 %	54.163	1.48 %
Medio Or.	87.925	2.38 %	48.889	1.34 %
Asia	621.486	16.82 %	665.549	18.20 %
Africa	106.754	2.89 %	125.400	3.43 %
Oceania	8.062	0.22 %	9.836	0.27 %

Fonte: proprie elaborazioni su dati ISTAT

Tabella 4.2.1-5 Andamento delle Importazioni (valori assoluti in migliaia di euro e tassi di crescita percentuali)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Italia	207.015.167	258.506.605	263.756.567	261.225.870	262.937.974	285.634.442	305.685.535
%		24.87 %	2.03 %	- 0.96 %	0.68 %	8.61 %	
Abruzzo	3.285.893	3.967.167	3.886.765	3.926.228	3.769.423	3.702.803	3.656.195
%		20.73 %	-2.03 %	1.01 %	- 3.99 %	12.50 %	
Sud	14.573.517	17.579.410	18.450.272	18.013.264	17.875.699	21.883.782	
%		20.63 %	4.95 %	- 2.37%	- 0.76 %	0.17 %	

Fonte:Elaborazioni su dati ISTAT

Come per le esportazioni, anche nei flussi in entrata la provincia di Chieti è quella che risulta più dinamica, coprendo da sola la metà della spesa regionale (Tab. 4.2.1-6).

Tabella 4.2.1-6 Valori dell'Import in Abruzzo e nelle singole province (valori in migliaia di euro)

	2003	2004	2005
Abruzzo	3.769.413	3.702.803	3.656.193
Aquila	974.554	856.244	684.764
Chieti	1.634.060	1.723.092	1.830.611
Pescara	460.755	427.354	449.218
Teramo	700.043	696.144	691.600

Fonte:Elaborazioni su dati ISTAT

Per quanto riguarda le modalità di trasporto, va sottolineato il ruolo dominante della rete viaria che viene utilizzata per la quasi totalità della merce in entrata e in uscita.

Le altre modalità non sono ancora viste come una valida alternativa e rappresentano, pertanto, quote residuali sul totale, nonostante qualche notevole incremento, rilevatosi poi temporaneo.

Tabella 4.2.1-7 Composizione del traffico merci secondo la modalità di trasporto (valori percentuali)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Ferrovia	0.8	0.7	0.9	0.9	0.9	0.9	1.0	1.0	0.6
Strada	99.2	99.3	96.8	97.00	97.4	97.4	97.4	97.2	97.9
Navigazione cabot.	0.0	0.0	2.3	2.1	1.7	1.7	1.7	1.9	1.5

Fonte:Elaborazioni su dati ISTAT

4.2.1.3 Prodotto Interno Lordo e produttività del lavoro

Il Prodotto interno Lordo della regione Abruzzo, dopo il boom registrato nel 2000, ha gradualmente rallentato la sua crescita, sino ad invertire addirittura il suo trend (Tab 4.2.1-11.).

Dopo aver vissuto per alcuni anni un andamento economico abbastanza dinamico che ha contribuito a ridurre il divario Nord-Sud, nel 2003 l'Abruzzo ha registrato una, seppur minima, diminuzione del PIL, risultato confermato e peggiorato l'anno successivo.

Il 2004 è stato infatti un anno piuttosto difficile per l'economia abruzzese, soprattutto a causa delle caratteristiche strutturali del tessuto produttivo, troppo legato ai settori tradizionali (tipicamente manifatturiero e commerciale) caratterizzati da un'alta intensità di lavoro ma da un basso valore aggiunto, nonché da un livello di innovazione (terziario avanzato) troppo ridotto per garantire competitività.

I primi dati disponibili sul 2005 descrivono un'economia regionale non solo in ripresa, ma addirittura in crescita ad un tasso del 2,1 per cento, uno dei pochi valori positivi registrati dalle regioni italiane e secondo solo a quello della Sicilia.

Confrontando la situazione abruzzese con quella delle altre regioni italiane notiamo come l'Abruzzo occupi nel 2004 l'ultimo posto nella graduatoria dei tassi di crescita ed è, inoltre, l'unica insieme alla Liguria ad avere registrato una crescita negativa del PIL.

Tuttavia, la performance abruzzese non è sempre stata così deludente: la crescita media nel quinquennio 2000-2004 è infatti in linea con il valore medio nazionale e, inoltre, un'analisi diacronica dei tassi di crescita conferma come l'Abruzzo sia stata una delle realtà di traino dello sviluppo del Mezzogiorno.

Tabella 4.2.1-8 Andamento dei PIL regionali

REGIONI	2000	2001	2002	2003	2004	MEDIA 2002/2004	2005
Piemonte	2.8	0.8	-0.5	-0.5	1.1	0.7	-0.1
Valle d'Aosta	-1.2	3.6	-0.7	1.5	1.3	0.9	-0.7
Lombardia	2.5	1.9	0.2	-0.6	1.3	1.1	-0.2
Trentino	5.3	0.5	0.4	0.3	1.8	1.8	-0.9
Veneto	3.6	0.6	-0.7	0.4	1.4	1.1	0.2
Friuli	3.7	1.8	1.2	0.4	0.2	1.6	-0.5
Liguria	3.8	2.9	-1	1.2	-0.3	1.3	0.7
Emilia Romagna	4.4	1.3	0.7	0	0.2	1.3	0.8
Toscana	3.2	1.7	-0.2	0	0.8	1.1	-0.3
Umbria	3.6	1.4	-0.5	0.2	2.8	1.5	-0.2
Marche	2.6	1.7	-0.3	0.8	1.7	1.3	-0.4
Lazio	2.6	2.4	1.5	0.3	3.6	2.2	0.4
Abruzzo	5.1	1.8	0.1	-0.1	-0.8	1.2	2.1
Molise	3.8	2.1	2.4	-0.7	1.6	1.8	-1.8
Campania	3	2.7	1.8	0.7	0.5	1.7	-1.9
Puglia	2.2	1.3	0.6	-0.8	0.3	0.7	-2.1
Basilicata	0.5	-1.3	1.7	-1.5	0.7	0	-1.4
Calabria	2	2.7	1.1	1.4	2.7	2	-2.7
Sicilia	3	3.2	0.7	2.2	0.3	1.9	2.8
Sardegna	1.2	3.1	1.2	0.8	1.2	1.5	0.9
ITALIA	3	1.3	0.4	0.3	1.2	1.3	0
Italia nord occidentale	2.7	1.7	-0.1	-0.4	1.1	1	-0.1
Italia nord orientale	4.1	1	0.1	0.4	0.9	1.3	0.3
Italia centrale	2.9	2	0.6	0.6	2.5	1.7	0
Mezzogiorno	2.7	2.4	1.1	0.7	0.6	1.5	-0.3

Fonte: Rapporto SVIMEZ 2006

In passato l'Abruzzo ha saputo accelerare il processo di integrazione con le regioni centrali del paese, raggiungendo un livello di sviluppo maggiore rispetto a quello delle regioni meridionali italiane. La crescita degli anni '80 e '90, infatti, aveva consentito alla regione di innalzare il proprio PIL fino all'87,5 % del livello medio.

La tendenza degli ultimi anni, tuttavia, indica un rallentamenti dell'economia regionale anche dalla crisi di alcuni comparti quali ad esempio quello dell'elettronica tradizionale.

Tale tendenza è dovuta a un insieme di fattori ma il più rilevante è l'uscita dell'Abruzzo dall'area Obiettivo1, con la conseguente mancanza di un forte incentivo esterno alle politiche di sviluppo (Fonte: Master Plan Autostrade del Mare, 2006).

Ciò ha condotto un incremento dei costi della produzione e la conseguente perdita di competitività sui mercati in alcuni settori produttivi. Statisticamente, questo circolo vizioso ha provocato l'arretramento del PIL pro capite abruzzese dall'85,5% all'82,5% sul totale medio nazionale.

A fronte di questo rallentamento, la Regione Abruzzo ha pianificato una strategia di sviluppo complessa che mira, da un lato, a definire le posizioni concorrenziali acquisite nei settori maturi e, dall'altro, a favorire un difficile ma necessario processo di transizione verso una struttura produttiva in grado di cogliere gli stimoli dell'innovazione e della diversificazione.

In questa prospettiva, la crescita passa attraverso un modello fondato sulla riorganizzazione del sistema delle imprese, la promozione delle filiere delle conoscenze e il potenziamento dei servizi a maggiore valore aggiunto per uno sviluppo territoriale equilibrato e sostenibile.

Tra i servizi a valore aggiunto, la logistica rappresenta oggi il primo fattore di competitività per un territorio che intenda connettersi alle grandi direttrici di sviluppo internazionali e, al contempo, dotare il proprio sistema produttivo di condizioni di crescita durature (Fonte: Master Plan Autostrade del Mare, 2006).

La logistica infatti ha cessato di essere solo fattore di ottimizzazione per l'organizzazione aziendale e ha cominciato progressivamente a "uscire dalle imprese", stabilendo relazioni organizzative con i territori.

Ne consegue che, nel nuovo contesto geo-economico descritto dalla globalizzazione, la logistica diviene un fattore fondamentale di sviluppo: la presenza di nodi marittimi, unitamente a quella di adeguate reti infrastrutturali e di strutture intermodali terrestri, consente non solo di disporre di un elevato grado di accessibilità al territorio, ma anche di mettere a disposizione del mercato un "pacchetto di servizi" per le merci che a sua volta garantisce valore aggiunto e crescita economica e occupazionale. Infatti, una maggiore competitività del prodotto regionale nel mondo dipende anche dall'efficienza e dai costi dal trasporto, fattori oggi strettamente legati al processo di trasformazione ed organizzazione della logistica del settore industriale e commerciale.

Da questo punto di vista, il sistema logistico regionale presenta ancora limiti rilevanti, come sottolineato dalla seguente tabella che ne individua punti di forza e debolezza.

Tra i punti di forza, meritano una sottolineatura la buona collocazione geografica e la pianificazione regionale mirante a valorizzare la regione sotto il profilo dell'intermodalità.

Tabella 4.2.1-9 Punti di forza e debolezza del Sistema Logistico Regionale

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
Posizione centrale nel Corridoio Adriatico	Debole sviluppo di servizi telematici per infrastrutture e conseguente scarsa messa in rete delle infrastrutture puntuali
Buone comunicazioni sull'Asse Nord-Sud sia ferroviario che stradale	Necessità di maggiore organizzazione interna dei porti
Buone comunicazioni stradali sull'Asse Est-Ovest	Volume di traffico aeroportuale insufficiente
Nuove infrastrutture intermodali terrestri	Competizioni tra strada e autostrada per le merci e congestione della costa in estate
Incremento delle relazioni nell'area adriatico-balcanica con connessione marittima al Corridoio stradale Vc (Ploce-Sarajevo-Budapest) e l'asse intermodale Bar-Belgrado	Carente collegamento ferroviario Roma-L'Aquila-Pescara

Fonte: Rapporto SVIMEZ 2006

4.2.1.4 L'Abruzzo e la crisi economica nazionale

L'ingresso in una fase di crisi acuta dell'economia nazionale (dovuto anche ad una riconosciuta crisi globale) si è reso evidente a cavallo dei mesi estivi del 2008, come ricordato nel DPEFR 2009-2011. I dati della Relazione Generale sulla situazione economica del Paese 2008, presentati a maggio 2009, evidenziano, infatti, come nel bilancio di fine anno 2008 il prodotto lordo delle principali grandezze economiche, espresse in termini di quantità, mostrassero già tutte valori negativi.

In Abruzzo, dopo che i primi segnali si erano resi evidenti già verso la fine del 2008, la crisi economica si è aggravata dall'immediato impatto distruttivo del terremoto che il 6 aprile 2009 ha colpito il capoluogo regionale ed i comuni circostanti.

L'effetto combinato di crisi e terremoto è ancora tutto da valutare, ma è evidente dai dati relativi al secondo semestre 2009, come già nei primi mesi si sia registrata una chiara svolta negativa nell'economia regionale.

I dati sul prodotto interno lordo regionale diffusi dall'ISTAT, che aggiornano la serie precedente fino a fine 2008, mostrano che fino al 2004 l'Abruzzo si è mosso a stento, con tassi di crescita sistematicamente inferiori ai valori nazionali. L'ultimo quadriennio si era invece dimostrato abbastanza soddisfacente: i tassi di crescita del PIL abruzzese, infatti, sono stati in media superiori al 4,5%.

Nel 2008, la Regione, in un contesto nazionale di forte rallentamento, è cresciuta del 2,4%, tasso dimezzato rispetto agli anni precedenti, ma comunque superiore alla media nazionale e a quelli delle altre ripartizioni territoriali, come si evince dalla seguente tabella.

Tabella 4.2.1-10 Tassi di crescita a prezzi costanti (2000 nel periodo 2001-2008)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
PIL ai prezzi di mercato							
Abruzzo	3.1	1.4	0.2	4.7	4.7	4.2	2.4
Nord-Ovest	3.7	3.3	3.8	2.7	3.5	4.2	1.6
Nord-Est	2.7	3.0	4.3	2.8	4.4	4.6	2.0
Centro	4.9	2.8	5.5	2.6	3.9	4.4	2.1
Mezzogiorno	3.7	2.8	3.5	2.8	4.1	2.9	1.5
Italia	3.7	3.1	4.2	2.7	3.9	4.0	1.8
Componenti della domanda							
Consumi finali interni	3.2	4.1	2.7	3.2	3.6	2.5	
Spesa delle Famiglie	2.7	2.9	3.2	2.1	3.9	3.3	
Spesa delle Pubbliche Amministrazioni	4.5	7.2	1.4	6.1	2.9	0.4	
Investimenti fissi lordi	3.3	3.6	2.4	1.9	8.5	5.0	

Fonte: ISTAT

La crisi avviatasi nella regione nell'ultimo scorcio del 2008, come sottolineato dalle indagini congiunturali sulla produzione industriale, si è rafforzata nella prima metà del 2009, come evidenzia l'indagine congiunturale del CRESA sulle imprese manifatturiere.

A giugno 2009, produzione, fatturato ed occupazione rispetto ad un anno prima mostrano dinamiche fortemente negative (pari, rispettivamente, a -6,4%, -9,5% e -4,1%); si tratta di tendenze diffuse in tutti i settori, ma particolarmente accentuate in quelli trainanti lo sviluppo regionale, a partire dai mezzi di trasporto (cfr. successiva tabella).

Da un punto di vista territoriale, in tutte le province, indistintamente, si registrano forti contrazioni di produzione, fatturato ed occupazione. Ma, essendo le piccolissime e le micro-imprese le più colpite dalla crisi, si può presumere che le aree caratterizzate da questa tipologia di attività produttive stanno soffrendo molto di più delle altre.

Tabella 4.2.1-11 Indicatori congiunturali dell'industria abruzzese – Il trimestre 2009 (variazioni percentuali rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente)

Settore di attività		Produzione	Fatturato	Occupazione	Ordinativi	
					Interni	Esteri
Alimentari, bevande e tabacco		-0.6	-1.5	-2.6	-2.8	10.3
Tessile abbigl. e calzature		-9.1	-12.2	-5.1	-10.7	-5.4
Legno e Mobili		-10.9	-9.7	-2.8	-6.8	-20.8
Lavoraz. Minerali non metalliferi		-10.1	-6.4	-4.3	-7.5	-27.7
Metalmeccaniche		-0.5	-7.4	-4.4	-2.9	-9.9
Elettromeccaniche ed elettronica		3.1	-12.9	-6.6	-45.6	-25.5
Mezzi di trasporto		-41.7	-37.5	-2.7	-44.9	-34.8
Chimico-farmaceutica		-2.5	-3.7	1.3	0.7	-0.8
Altre imprese manifatturiere		-6.5	4.9	-1.5	-8.0	-10.1
	TOTALE	-6.4	-9.5	-4.1	-12.9	-14.3
PROVINCIE						
CHIETI		2.9	-6.2	-16.6	-11.0	
AQUILA		-11.7	-11.5	-7.8	-15.7	
PESCARA		-4.2	-7.8	-4.5	-21.1	
TERAMO		-14.2	-12.3	-19.9	-13.9	
Classe dimensionale						
10-49 addetti		-8.6	-5.9	-4.8	-8.2	
50-249 addetti		-5.7	-3.3	-8.2	-11.0	
Oltre 250 addetti		-5.7	-1.7	-37.5	-26.7	

Fonte: ISTAT

La variabile che meglio descrive come il primo semestre 2009 segni il passaggio verso la crisi sono le esportazioni.

Tabella 4.2.1-12 Abruzzo: Esportazioni Regionali 2005-2009

Prodotti	Milioni di EURO				Variazione %	
	2006	2007	2008	2009	2008	2009
Prodotti dell'agricolture e della pesca	34.8	34.66	41.61	20.02	20.06	10.89
Estrattive minerarie ed energetiche	27.16	47.28	51.19	9.93	8.26	-570.3
Prodotti alimentari, bevande e tabacco	288.68	322.59	339.56	162.95	5.26	-3.74
Prodotti tessili, abbigliamento, pelli e accessori	709.59	772.78	752.62	280.99	-2.61	-26.02
Legno, carta e stampa	158.73	181.47	165.95	73.94	-8.55	-16.46
Sostanze e prodotti chimici	178.00	215.46	225.20	86.47	4.52	-38.11
Articoli in gomma e materie plastiche	634.47	685.65	663.52	281.72	-3.23	-23.98
Metalli di base e prodotti di metallo	442.16	453.22	518.14	176.03	14.32	-35.70
Macchine e apparecchiature elettroniche	1.330.03	1.284.10	1.302.63	453.22	1.44	-26.39
Mezzi di trasporto	2.167.50	2.782.15	3.027.25	702.65	8.81	-57.64
Prodotti delle altre attività manifatturiere	262.28	279.29	276.33	108.44	-1.06	-23.93
Altro	10.17	9.99	14.65	5.95	46.60	-36.32
Totale	6.545.55	7.322.89	7.678.97	2.492.16	4.86	-38.53

Fonte: ISTAT

Nonostante i segnali di rallentamento dell'economia, infatti, a fine 2008 le esportazioni, ed in particolare quelle del settore meccanico, dell'agroalimentare e dei mezzi di trasporto e di vari altri settori evidenziavano ancora apprezzabili incrementi. Nel complesso, le esportazioni regionali erano cresciute quasi del 6%.

Al contrario, il primo semestre 2009 si è chiuso con dati fortemente negativi.

Le esportazioni sono crollate, riducendosi di quasi il 40%, per effetto di una caduta generalizzata a tutti i settori, dai mezzi di trasporto (-57,6%), alla meccanica (-35,7%), all'elettronica (-26,4%), ai minerali non metalliferi (-24%), al tessile-abbigliamento (-26%), per citare quelli più rappresentativi.

4.2.2 **Dati caratteristici del territorio provinciale di Chieti**

Il territorio di Chieti è una delle provincie dell'Abruzzo, con 396.931 abitanti.

Si estende su una superficie di 2.588,35 km² e comprende 104 comuni. Confina a nord-ovest con la provincia di Pescara, a sud-ovest con la provincia dell'Aquila e con il Molise. A nord-est è bagnata dal Mare Adriatico. La Provincia gode di una favorevole posizione geografica, sia perché vicina alla riviera adriatica ed alle masse montuose

della Majella e del Gran Sasso in una varietà di panorami unici per ricchezza e varietà di paesaggi, sia perché vicina alle principali reti di trasporto del versante adriatico del Centro Italia (autostrade A14 ed A25, tratte ferroviarie adriatica ed appenninica, Aeroporto d'Abruzzo).

Figura 4.2.2-1 Inquadramento Territoriale



Fonte: proprie elaborazioni

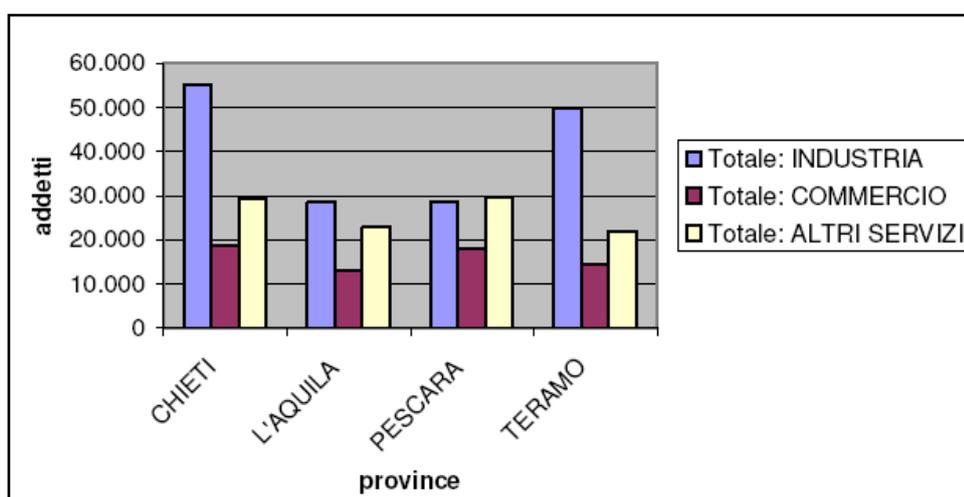
4.2.2.1 Sviluppare le infrastrutture per sostenere l'economia

Quella della provincia di Chieti ha rappresentato la più importante economia, in termini dimensionali, della regione, e per valore aggiunto pro capite, la prima nel Mezzogiorno.

Chieti presenta uno dei più alti tassi di industrializzazione tra le province italiane: l'industria in senso stretto contribuisce per il 27,5% al valore aggiunto provinciale, ed il 28% all'occupazione, a fronte di un peso del terziario nettamente inferiore a quello medio regionale e nazionale. La produttività dell'economia provinciale (valore aggiunto per unità di lavoro) risulta uguale al 91% della media nazionale.

Il numero di addetti nell'industria e nella sezione attività manifatturiere sono sensibilmente superiori in Provincia di Chieti rispetto a quelli delle Province di L'Aquila e Pescara.

Figura 4.2.2-2 Addetti imprese ISTAT 2001



Fonte: ISTAT 2001

La vocazione internazionale per l'economia teatina è stata possibile anche grazie ad un buon livello di infrastrutture di trasporto, in virtù soprattutto della presenza di un'importante asse di collegamento come l'Autostrada Adriatica e della parallela linea ferroviaria, nonostante una ridotta dotazione di collegamenti portuali (va evidenziato, inoltre, il livello molto basso di dotazione aeroportuale). Riflettendo in ambito comunitario ed in un'ottica di internazionalizzazione, è possibile effettuare un confronto tra la dotazione di infrastrutture di trasporto a rete (strade e ferrovie) dell'Abruzzo e quella di altre 253 regioni europee; a questo proposito, posta la media della comunità europea pari a 100 emerge che la Regione Abruzzo, con un indice pari a 145,1, è caratterizzata da uno sviluppo di infrastrutture stradali piuttosto elevato (48-esimo posto), mentre, per quanto concerne la rete ferroviaria, l'indice, pari a 80,3, pone in evidenza un certo scostamento negativo dalla media europea .

Tabella 4.2.2-1 La dotazione infrastrutturale dell'Abruzzo rispetto alla media europea (EUR25=100)

	RETE STRADALE		RETE FERROVIARIA	
	INDICE DI DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE	POSTO TRA LE REGIONI EUROPEE (253 REGIONI)	INDICE INFRASTRUTTURALE	DOTAZIONE POSTO TRA LE REGIONI EUROPEE (253 REGIONI)
Abruzzo	145.1	48	80.3	153

Fonte: Istituto Guglielmo Tagliacarne

Pur quanto riguarda i principali indici di competitività della Provincia di Chieti, si può affermare che, confrontandoli con quelli Regionali e del Sud Italia, il territorio ha un indice di infrastrutturazione primaria (strade, energia elettrica, rete idrica, rete fognaria, etc.) “complessivo” superiore.

Tabella 4.2.2-2 Principali Indici di Performance

INDICI	CHIETI	ABRUZZO	MEZZOGIORNO
Indice di dotazione della rete stradale (Italia=100)	131.4	145.1	86.5
Indice di dotazione della rete ferroviaria (Italia=100)	153.0	101.1	82.4
Indice di dotazione dei porti (e bacini di utenza) (Italia=100)	89.9	40.3	102.6
Indice di dotazione dei aeroporti (e bacini di utenza) (Italia=100)	30.3	64.0	59.7
Indice di dotazione di impianti e reti energetico-ambientali (Italia=100)	75.3	71.0	62.3
Indice di dotazione delle strutture e reti per la telefonia (Italia=100)	66.9	65.3	64.5
Indice di dotazione delle reti bancarie e servizi vari (Italia=100)	70.7	69.0	59.6
Indice generale infrastrutture economiche (Italia=100)	88.2	79.4	73.9

Fonte: Istituto Guglielmo Tagliacarne

Tuttavia alla buona dotazione delle infrastrutture non consegue un altrettanto equilibrato uso delle reti. Le infrastrutture di accesso alle aree risultano inadeguate al volume del traffico veicolare, in quanto carenti sul piano della qualità (Fig. 4.2.2-3).

La quasi totalità delle merci è trasportata su gomma e limitati risultano, infatti, gli scambi intermodali (Fonte: Master Plan Autostrade del Mare, 2006).

Figura 4.2.2-3 Mobilità sulla rete attuale - Congestione

Fonte: Piano Strategico dell'area Vasto / San Salvo- 2009

I collegamenti tra i centri intermedi sono obsoleti e ancora caratterizzati da eccessiva lentezza. In ogni caso il miglioramento dell'accessibilità di un territorio è condizione necessaria per il progresso economico, anche se è condizione non sufficiente, in quanto esso va costantemente accompagnato all'eliminazione delle diseconomie di scala, quali la riduzione dei costi di gestione e la riconversione a favore delle produzioni generalmente influenzate in modo non significativo dal costo del trasporto, soprattutto nella regione Abruzzo che risulta periferica rispetto ai mercati. L'occasione per imprimere un nuovo equilibrio alla dotazione infrastrutturale e dall'utilizzazione del sistema dei trasporti del territorio è offerta da programmi specifici che riguardano l'intermodalità, la portualità e il "Progetto per il Corridoio Adriatico", che com'è specificato precedentemente, consiste nell'attuazione di una specifica previsione dell'Unione Europea (U.E.) tesa all'ottimizzazione del trasporto passeggeri e merci sulle principali direttrici transeuropee. Infatti, il progetto d'ottimizzazione del "Corridoio Adriatico", non è finalizzato solo al collegamento dei punti terminali, in questo caso l'Europa Centrale con i Balcani, ma anche all'innervatura della rete portante con l'intero tessuto territoriale, connesso alla direttrice adriatica (Fig. 4.2.2-4). Per la provincia di Chieti questa potrebbe essere l'occasione per affermare e migliorare l'operatività dei trasporti in ambito provinciale, sia attraverso il completamento e potenziamento "mirato" della rete stradale di competenza, sia attraverso la promozione d'azioni specifiche tese a lanciare l'interoperabilità della rete ferroviaria e di quella stradale con le nuove e rinnovate strutture nodali, quali l'Interporto, i centri merci, e i porti. L'obiettivo generale è quello di connettere più efficacemente l'economia provinciale ed il suo territorio con il Corridoio Adriatico, e quindi, con l'Europa centrale ed i Balcani.

Figura 4.2.2-4 Scenario Marittimo Interregionale



Fonte: Piano Strategico dell'area Vasto / San Salvo- 2009

4.2.2.2 L'infrastruttura viaria della provincia di Chieti

La qualità di un'area dipende sempre di più dall'efficienza del suo sistema infrastrutturale dalle sue reti di comunicazione e dai suoi nodi. In Abruzzo una serie di congiunzioni tra le valli e l'asse della costa determinano una sequenza di forma a "T" lungo la direttrice adriatica. All'incrocio si generano nodi di sistemi urbani di piccola e grande rilevanza. L'interno dell'area regionale, caratterizzato dal territorio montano, a causa della migrazione progressiva della popolazione verso valle ha accentuato una situazione di squilibrio tra la fascia interna e quella costiera.

La Provincia di Chieti, unitamente alla Provincia di Pescara, risulta quella mediamente meglio dotata con 206,53 Km di strade. Tale sviluppo, però, dipende in misura prevalente dall'elevato incremento delle infrastrutture stradali, a discapito della rete ferroviaria, che è nella media, e delle infrastrutture nodali (porti, interporti, aeroporti, etc.) che risultano ancora al di sotto dei valori medi nazionali. La rete viaria interna della provincia costituisce il "telaio del territorio" formato principalmente dagli assi di fondovalle sui quali si innervano una serie di arterie che collegano i centri più interni.

Si può suddividere nel seguente modo:

- ✓ Viabilità sovra zonale
- ✓ Viabilità zonale
- ✓ Viabilità locale
- ✓ Collegamenti Marittimi
- ✓ Collegamenti aerei

Nello specifico:

- ✓ Viabilità sovra zonale (Figura 4.2.2-5)

Figura 4.2.2-5 Autostrade

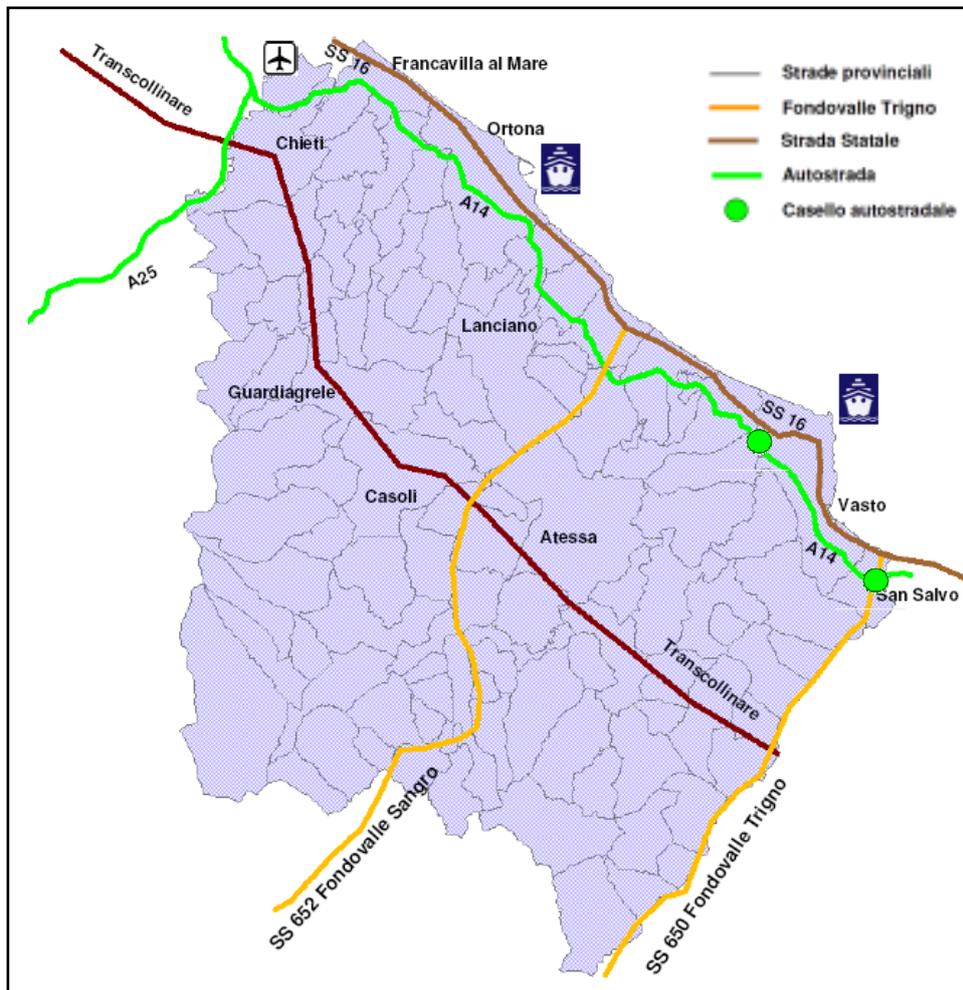


Fonte: Sistema formativo locale-Portale Trigno Sinello (www.trignosinello.org)

- *Autostrada A14*

Principale arteria di collegamento sul versante adriatico, consente collegamenti dall'area nord-orientale padana con importanti bacini di offerta turistica quali Ancona, Pescara, Foggia, Bari. Nell'ambito dei corridoi trans-europei, si configura come asse di raccordo Nord-Sud tra il corridoio V (Lisbona-Kiev) ed il corridoio VIII (Bari-Varna). Negli ultimi anni, l'A14 ha visto crescere notevolmente il transito del traffico merci per motivi riconducibili, tra l'altro, all'aumento degli scambi commerciali ed economici tra l'Italia ed i paesi del centro Europa e i paesi transfrontalieri. Oggi l'asse autostradale risente di un flusso veicolare abbondantemente superiore a quello previsto dal progetto originario e le due corsie non sono più adeguate (Fonte: Piano di Azione Locale Sangro Aventino_2006)(Figura 4.2.2-6);

Figura 4.2.2-6 Rete viaria della Provincia di Chieti



Fonte: Piano Strategico dell'area Vasto / San Salvo- 2009

- S.S. 16 "Adriatica"

Questa strada attraversa le regioni del Veneto, Emilia Romagna, Marche, Abruzzo, Molise e Puglia, coprendo tutta la costa della penisola. Riguardo all'Abruzzo, l'infrastruttura in esame attraversa da nord a sud l'intera regione lungo la fascia costiera, dal confine con le Marche, interessando il comune di Martinsicuro, al confine con il Molise e interessando il comune di San Salvo. La SS16 percorre longitudinalmente l'intero asse della A 14 incontrando altre importanti strade statali, come ad esempio la SS 652, la SS 650 e la 80. I volumi di traffico sono ormai incompatibili con la strutturazione di tale arteria (Fonte: Piano di Azione Locale Sangro Aventino, 2006).

○ Intervento che interessa il Comune di Vasto: Variante Tracciato SS16.

Sono in atto una serie di interventi al fine di decongestionare il traffico sulla SS 16 tramite realizzazione di varianti localizzate in tutto il versante costiero, per l'intera tratta abruzzese, compresa tra Ponte Tronto (TE) e San Salvo (CH).

Rilevanza Geografica: Regione Abruzzo

- *S.S. 652 Fondo Valle Sangro.*

Svolge una importante funzione di collegamento con il Tirreno e, quindi, con il corridoio 1 (Berlino-Palermo) ed è percorsa da un flusso merci di notevole rilevanza grazie alla presenza delle aree produttive site in Val di Sangro. L'asse stradale continua ad avere una soluzione di continuità nel tratto Fallo-Stazione di Gamberale che crea un rallentamento con relativo incremento dei costi e dell'inquinamento proprio nei Comuni a maggiore vocazione turistica; tale situazione è incompatibile con le esigenze delle aziende del comprensorio.

- *S.S. 650 (Fondo Valle Trigno)*

Come la Fondo Valle Sangro, la S.S. 650 svolge una importante funzione di collegamento tra il corridoio adriatico e quello tirrenico raccordando l'autostrada A14 Bologna-Bari con l'A1 Roma- Napoli; è percorsa da un flusso merci di notevole rilevanza anche per la presenza delle aree produttive site in area industriale di San Salvo. L'asse stradale è ormai obsoleto e non è più adeguato rispetto alla funzione strategica che l'asse viaria ricopre generando notevoli problemi di sicurezza (Fonte: Piano di Azione Locale Sangro Aventino, 2006);

- *Asse longitudinale transcollinare*

Questo asse s'inserisce nel progetto di potenziamento dell'asse interno, Nord-Sud, che dalle Marche è destinato a raggiungere il Molise interessando il territorio della Provincia di Chieti (da Chieti - Madonna delle Piane fino alla Fondo Valle Trigno).

✓ Viabilità zonale

Attualmente comprende anche tratti stradali di maggior rilievo che, non ancora completati o a causa della forte urbanizzazione dei centri della costa, sono di fatto declassati a funzioni inferiori a quelle per cui sono stati progettati. Oltre a questi assi esistono loro diramazioni che acquistano significato di collegamento

di intere zone interne con i poli produttivi di San Salvo, Vasto e Gissi e con i maggiori centri urbani. Particolare interesse riveste il sistema di strade consortili e comunali che, opportunamente adeguate e messe a rete, potrebbero garantire un collegamento funzionale ed efficace tra la zona industriale Val Sinello e quella di San Salvo declassando la parte della S.S. 16 che attraversa i centri urbani più grandi e a maggiore vocazione turistica con il risultato di decongestionare tali aree e riconnettere numerosi comuni interni.

✓ Viabilità locale

Nella viabilità locale si possono considerare sia le infrastrutture di collegamento tra gli assi principali e i centri urbani limitrofi, che le infrastrutture interne alle zone produttive, principali e secondarie. Per quanto attiene alla viabilità locale i problemi scaturiscono dall'insoddisfacente stato di conservazione della rete.

✓ Rete ferroviaria

Sul territorio il maggior collegamento ferroviario insiste sull'area Vasto-San Salvo e permette il collegamento Nord-Sud sul versante adriatico (Fonte: Piano di Azione Locale Sangro Aventino, 2006).

Figura 4.2.2-7 Ferrovie



Fonte: Sistema formativo locale-Portale Trigno Sinello (www.trignosinello.org)

Un'unica strada collega il porto di Vasto con l'area industriale che contraddistingue l'ambito retroportuale. Allo stato attuale, pur essendo presente una linea ferroviaria operativa a servizio dell'ambito retro portuale di pertinenza dell'area industriale, non esiste alcuna infrastruttura ferroviaria che colleghi direttamente il porto alla rete ferroviaria nazionale e regionale.

In particolar modo, la tratta abruzzese FS Bologna-Bari: Martinsicuro (TE) - S. Salvo (CH), rientra nell'ambito della ferrovia adriatica Bologna-Bari e pertanto costeggia tutta la costa, attraversando le rispettive province di Teramo, Pescara e Chieti. I nodi di scambio sono costituiti dalle rispettive linee FS Giulianova Teramo e Pescara-Roma.

- Intervento che interessa il Comune di Vasto: Raddoppio linea FS – BARI Adriatica Bologna-Bari

La Direttrice Adriatica ha una grande valenza internazionale: la Direttiva comunitaria n.12/2001 la colloca all'interno della rete TERFN (Trans European Railway Freight Network) e individua, in tale infrastruttura e nei suoi collegamenti trasversali, che la congiungono ai porti del basso Tirreno e dello Ionio, l'asse fondamentale del trasporto ferroviario intermodale tra il Mezzogiorno d'Italia e l'Europa. Questo anche in considerazione dei porti del Sud Italia, come ingresso dei traffici da e per il Mediterraneo e il Sud-Est asiatico.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma RFI 2007-2011

Rilevanza Geografica: Internazionale

✓ Collegamenti Marittimi

La scarsa utilizzazione dei porti, soprattutto per le merci in partenza, è da mettere in relazione con l'assenza di una adeguata struttura organizzativa portuale.

L'attuale disposizione è sicuramente disincentivante per le industrie di produzione e per gli operatori del trasporto, in relazione alla bassa efficienza ed efficacia degli operatori portuali (Ortona), ed alla frammentazione delle attività (Vasto) (*Fonte: Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Chieti*).

Il porto di Ortona è uno dei più importanti porti commerciali d'Abruzzo, ma ha anche funzione mercantile, turistica ed una buona attività cantieristica. Viene utilizzato anche come riparo per le tonnare della Sicilia e del Tirreno nel periodo

della migrazione dei tonni nel Mar Adriatico (Fonte: Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Chieti).

Il porto di Vasto, detto di Punta Penna ha funzioni commerciali con usi turistici e della pesca. Altri porti di dimensioni decisamente ridotte sono quelli di Fossacesia "Marina del Sole" e quello di San Salvo "Le Marinelle", per le imbarcazioni turistiche.

L'approvazione da parte della Giunta Regionale del Master Plan Nazionale delle Autostrade del Mare (cfr. Par 7.2.2.2.) che vede il Porto di Punta Penna quale unico terminal per l'Abruzzo della Rete Autostrade del Mare (RAM), conferma ed accresce le potenzialità dello scalo vastese, garantendo canali di finanziamento per il suo sviluppo e per quello delle interconnessioni con gli altri nodi della logistica territoriale quali l'Autoporto di San Salvo (situato sull'autostrada A 14 Bologna-Taranto a metà strada tra la Calabria ed il Brennero e rappresenta un importante elemento di assetto organizzativo del trasporto merci su gomma ricadente nell'area di sviluppo industriale) e la rete ferroviaria a servizio degli agglomerati industriali consortili. Questo porto, dalle caratteristiche tecnico-nautiche oggettivamente superiori ad altri porti italiani dell'Adriatico Centrale, è una concreta base di sviluppo del traffico di cabotaggio sulla direttrice Venezia-Bari. Inoltre risulta strategico per collaborazioni con altri porti di scambio della stessa direttrice, del traffico transfrontaliero con Croazia ed Albania e di quello mediterraneo. Il porto di Vasto si trova inserito in un contesto che può dare luogo ad un sistema integrato di movimentazione delle merci di più elevata potenzialità di sviluppo. Infatti oltre a tutto ciò, vi sono ulteriori punti di forza rappresentati dalla posizione geografica baricentrica per il mercato domestico e per l'Est Europeo; dalla facile accessibilità dell'area, collocata al di fuori delle aree urbane ed in proseguimento con le connessioni autostradali; dalla disponibilità di aree di trasformazione e smistamento; dalla varietà del tessuto di piccole e medie imprese, oltre ad alcuni gruppi industriali di rilevanza internazionale (Pilkington, Denso, Fiat-Sevel, Honda, ecc.), presenti nelle due aree di sviluppo industriale del Vastese e del Sangro. L'ampliamento del bacino di utenza è reso possibile dalla posizione geografica del Porto che consente, in un raggio di 150 Km., di raggiungere ben 7 regioni mentre i porti concorrenti si trovano a distanze superiori.

- Intervento che interessa il Comune di Vasto: razionalizzazione potenzialità inespresse porto di Vasto

La finalità dell'intervento consiste nella messa in atto di una serie di azioni volte ad attribuire all'infrastruttura uno sviluppo proiettato in una dimensione nazionale. Infatti, se sino ad oggi il porto di Vasto è stato, come quello di Ortona, considerato una comune struttura locale dell'Adriatico, in base alle nuove linee di programmazione, sorge la necessità di attribuire ad esso quella posizione intermedia, che riveste nell'ambito dei traffici tra il porto di Ancona e quelli pugliesi.

Rilevanza Geografica: Nazionale, in quanto sorge la necessità di attribuire al porto di Vasto una posizione intermedia, che riveste nell'ambito dei traffici tra il porto di Ancona e quelli pugliesi.

- Intervento che interessa l'ambito del vastese: Completamento dell'autoporto di San Salvo

La finalità dell'intervento è quella di potenziare sia le strutture di movimentazione delle merci che quelle di collegamento, al fine di attribuire all'infrastruttura una posizione strategica nelle relazioni con i mercati internazionali e nel territorio in cui è situata, grazie alla vicinanza dei distretti industriali e dei rispettivi porti di Vasto e Ortona.

Rilevanza Geografica: Nazionale

✓ Collegamenti aerei

La provincia di Chieti è servita dall'aeroporto di Pescara, detto anche aeroporto internazionale d'Abruzzo che in parte è sito su territorio della provincia teatina. Esso assicura i movimenti aerei per mete nazionali e internazionali, come per Milano, Torino, Cagliari e Bergamo per quanto riguarda i voli nazionali, Toronto, Tirana, Barcellona, Eindhoven, Francoforte e Londra per quelli internazionali. Oltre all'aeroporto di Pescara, nella provincia non vi sono altre piste di atterraggio. La presenza dell'Aeroporto d'Abruzzo inevitabilmente ricade su un territorio ampio, che va ben al di là dei confini amministrativi regionali.

Nella tabella seguente viene illustrata la variazione del traffico aereo dal 2002 al 2008, evidenziando un costante incremento del numero dei passeggeri.

Tabella 4.2.2-3 Aeroporto di Pescara - Movimenti e passeggeri

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Movimenti	9.940	6.675	11.559	10.932	10.075	10.339	12.139	12.085	11.128
Passeggeri	114.024	153.227	295.875	301.773	334.998	350.447	340.699	371.247	402.845
Merci	2.106	3.115	1.913	1.795	2.151	2.390	2.849	3.300	3.338

Fonte : <http://www.abruzzoairport.com> – statistiche

Scarso è invece il dato relativo al trasporto merci. L'aeroporto a ridosso dell'area industriale di Pescara-Sambuceto, è attorniata da numerosi e imponenti centri commerciale.

4.2.3 L'area di Sviluppo Industriale del Vastese

Dal punto di vista delle attività produttive industriali, l'ambito di riferimento è l'Ambito dell'Alto e Medio Vastese, suddiviso in tre sub-ambiti territoriali (Figura 4..2.3-1).

- ✓ Sub-ambito Chietino - Ortonese, che comprende il Consorzio di sviluppo industriale dell'area Chieti-Pescara
- ✓ Sub-ambito Lanciano
- ✓ Sub-ambito Vasto - S. Salvo

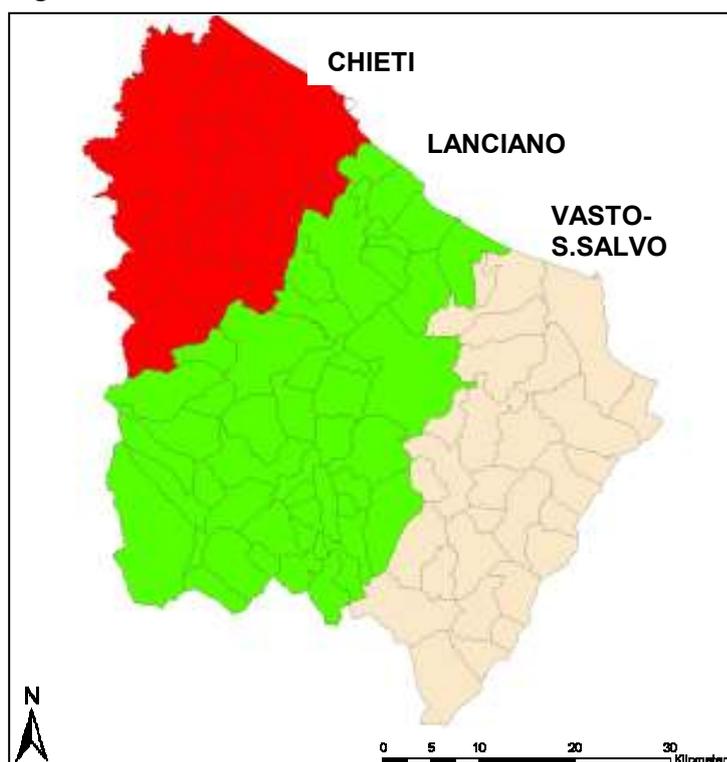
In particolare:

- il Sub-ambito Chietino - Ortonese, con infrastrutture primarie importantissime per l'economia dell'intero Abruzzo, come:
 - l'aeroporto d'Abruzzo;
 - il porto regionale di Ortona;
 - l'interporto Val Pescara;
 - le linee ferroviarie Adriatica e Pescara - Roma (che si interconnettono proprio allo sbocco dell'asta valliva del Pescara);
 - le autostrade A14 Adriatica e A25 Pescara - Roma (che ripetono anch'esse le medesime direttrici di collegamento longitudinale e trasversale della rete ferroviaria).

Diversamente da quasi tutti gli altri agglomerati industriali della provincia e della stessa regione, generalmente esterni ai centri abitati e francamente autonomi da questi, sia in termini urbanistici che socio-culturali, l'area industriale della Val Pescara non solo ha determinato la conurbazione fra Chieti e Pescara, ma rappresenta oggi l'episodio più classico e sedimentato in Abruzzo di realtà industriale urbana, sul modello storico delle grandi città industriali del centro-nord.

- Il Sub-ambito Lanciano è caratterizzato da una realtà comprensoriale di grandi dimensioni, che ha non solo determinato una definitiva inversione di tendenza - da negativa a positiva - della vitalità economica e demografica dell'area, ma ha provocato una significativa rivitalizzazione delle tradizioni agricole e ortofrutticole locali, stimolandone il riassetto attraverso il ruolo propulsivo dei redditi ridistribuiti dall'industrializzazione. L'innesto di solide iniziative industriali di grandi dimensioni produttive, occupazionali e tecnologiche, l'attento sostegno allo sviluppo delle iniziative imprenditoriali locali e dei fenomeni di indotto, una ampia seppure non ancora completa infrastrutturazione delle aree in termini di viabilità, servizi logistici e trasporti ferroviari, approvvigionamento energetico ed idrico, depurazione dei reflui industriali, fanno della odierna realtà industriale della Val di Sangro un punto di riferimento per l'intero meridione italiano. L'area ha una forte caratterizzazione nel settore metalmeccanico ed in particolare nel settore della produzione di veicoli a motore a due e quattro ruote, che ha determinato la scelta di realizzare un Campus per l'Innovazione nel settore dell'Automotive
- Il Sub-ambito Vasto - S. Salvo è stato invece il primo nell'intera regione (e fra i primi nell'intero Meridione italiano) ad essersi attivato, promuovendo - già dai primi anni '60 - la rinascita economico-produttiva dell'Abruzzo.

Figura 4.2.3-1 Ambito dell'Alto e Medio Vastese



Fonte: Piano Strategico dell'area Vasto – San Salvo

Da un punto di vista amministrativo, l'Ambito dell'Alto e Medio Vastese interessa la Provincia di Chieti con 100.000 abitanti, raggruppa 29 Comuni e si estende per 127 kmq pari al 4,9 per cento del territorio dell'intera provincia e all'1,2 per cento della superficie occupata dalla Regione Abruzzo. La popolazione residente nel comprensorio di Vasto, pari a 97.225 abitanti, rappresenta quasi il 25 per cento della complessiva popolazione chietina e il 7,5 per cento degli abitanti abruzzesi. Il territorio dell'Ambito di Vasto - San Salvo è caratterizzato dalla presenza di un sistema composito di viabilità, ferrovia, porto, servizi al turismo e alle imprese e di zone industriali, artigianali, commerciali.

Questo sistema di ambiti territoriali, concorre a far assumere al vastese la peculiarità di ponte, "land bridge" tra Tirreno ed Adriatico, un ponte non soltanto dei trasporti, ma tra economie e culture diverse.

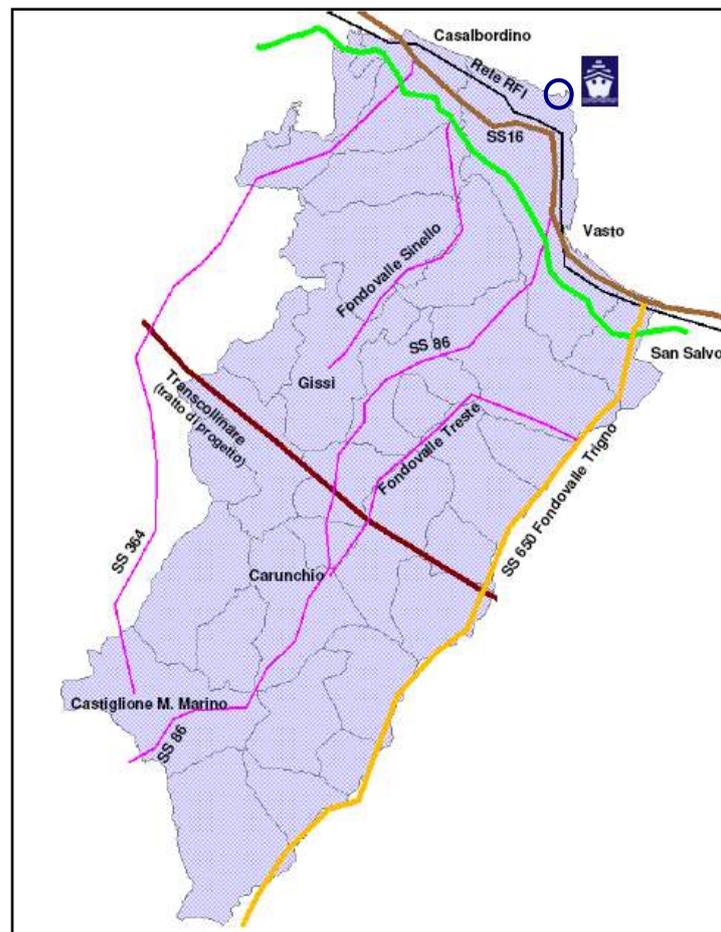
Le reti principali dell'ambito, su cui si innervano le direttrici di rango minore, sono (Figura 4.2.3-2):

- la direttrice Adriatica nord-sud (viabilità e ferrovia);
- la "fondovalle Trigno";
- la "fondovalle Treste";
- la "fondovalle Sinello";
- il Porto di Punta Penna

L'area è attraversata dalle principali arterie stradali di collegamento tra nord, sud, est ed ovest dell'Italia, è collegata all'autostrada A14 (Bologna Taranto) e A25 (Roma – Pescara) tramite due caselli autostradali di accesso diretto e, grazie alla S.S. Fondo Valle del Trigno, è possibile connettersi con l'A1 (Milano Napoli) e quindi raggiungere Roma, Napoli e le città del versante Tirrenico, è inoltre possibile connettersi con la direttrice Bari-Venezia-Trieste e con il corridoio 5. L'Autoporto di San Salvo, che, connettendosi alle altre strutture portuali e ferroviarie, darà origine, nell'ambito della regione Euroadriatica, ad un sistema infrastrutturale multimodale di valenza interregionale e con connessioni internazionali, offrendo nuove possibilità di crescita alla struttura portuale, incrementando così l'importanza del distretto produttivo del Vastese come snodo del sistema nazionale delle merci (Fonte: www.comune.vasto.ch.it).

Questo sistema è anche collegato alle infrastrutture ferroviarie per lo scalo merci connesse a loro volta a due stazioni, lungo la direttrice Vasto-San Salvo, che garantiscono gli scambi con il resto d'Italia e d'Europa.

Figura 4.2.3-2 Le infrastrutture locali dell'area Vasto – San Salvo



Fonte: Piano Strategico dell'area Vasto – San Salvo

Il Consorzio Industriale del Vastese è costituito da tre aree industriali, la maggiore di Vasto-S.Salvo, e due di minori dimensioni localizzate a Vasto-Punta Penna e in Val Sinello. Anche in quest'esperienza di industrializzazione, il ruolo propulsivo di alcune grandi aziende ha consentito l'emersione e l'affermazione di un tessuto produttivo locale profondamente radicatesi, come pure analogo è stato l'impatto rivitalizzante e razionalizzatore nei confronti dell'agricoltura, secondo un modello di integrazione fra Primario e Industria che per molti versi è peculiare dell'Abruzzo, e segnatamente della provincia chietina. A caratterizzare positivamente il comprensorio è poi l'alto livello di dotazione infrastrutturale (il Porto di Vasto, l'Autoporto di San Salvo, reti viarie, acquedotti, metanodotti, impianti energetici, raccordi ferroviari, fognature, impianti di

trattamento e potabilizzazione acque, impianti di depurazione acque reflue industriali, ecc.) che lo rende uno dei più funzionali dell'intero Meridione.

4.2.4 Inquadramento del contesto di riferimento

Il contesto del quale fa parte l'area interessata dal PRP e, quindi, l'area vasta, è stato definito a diverse scale, sulla base delle diverse esigenze di analisi richieste dalle specifiche tematiche. Ad esempio, quindi, per gli aspetti infrastrutturali è stato considerato (nei paragrafi precedenti) l'ambito del centro Italia, mentre per le componenti ambientali in s.s., sono state considerate diverse scale, da quella regionale, fino alla fascia costiera abruzzese ricadente nel Comune di Vasto.

4.2.4.1 Ambito di influenza del Piano Regolatore Portuale ed orizzonte temporale

In letteratura (ed anche nella normativa nazionale di settore per lo strumento della VIA), l'ambito di influenza può essere definito su tre scale differenti:

- ✓ *L'area vasta*: intesa come ambito territoriale in cui si realizza una "rete di relazioni", dai punti di vista pianificatorio-programmatico, dei collegamenti infrastrutturali, degli effetti socio-economici ed ambientali del PRP in esame. L'Area Vasta si configura, quindi, come territorio esteso e come chiave di lettura di relazioni ed interazioni complesse sul territorio (Fig. 4.2.4-1).
- ✓ *L'area di studio*: inteso come ambito nel quale potranno manifestarsi gli effetti diretti delle opere e delle attività contemplate dal PRP (Fig. 4.2.4-2).
- ✓ *Il sito*: inteso come ambito in cui si attueranno le previsioni di PRP (Fig. 4.2.4-3).

L'area vasta è definita di volta in volta per ciascuna componente ambientale, sulla base delle caratteristiche territoriali ed ambientali e degli effetti attesi.

Pertanto, per la definizione dell'area vasta, per ciascuna componente si rimanda ai paragrafi dedicati (cap. 5).

La delimitazione dell'area di studio è stata realizzata considerando limiti ben definiti come la Rete Ferroviaria, la Riserva "Punta Aderci", la zona industriale e il nuovo perimetro del PRP. La stima degli effetti dell'intervento, non si limita a considerare gli impatti dovuti alle singole opere, ma deve individuare i possibili effetti cumulativi nello spazio e nel tempo prodotti dalla realizzazione di interventi diversi su uno stesso territorio. L'identificazione dell'ambito d'azione spazio-temporale del PRP è la componente che permette di stabilire il livello di approfondimento delle analisi che dovranno essere sviluppate nella successiva analisi di dettaglio e, di conseguenza, il

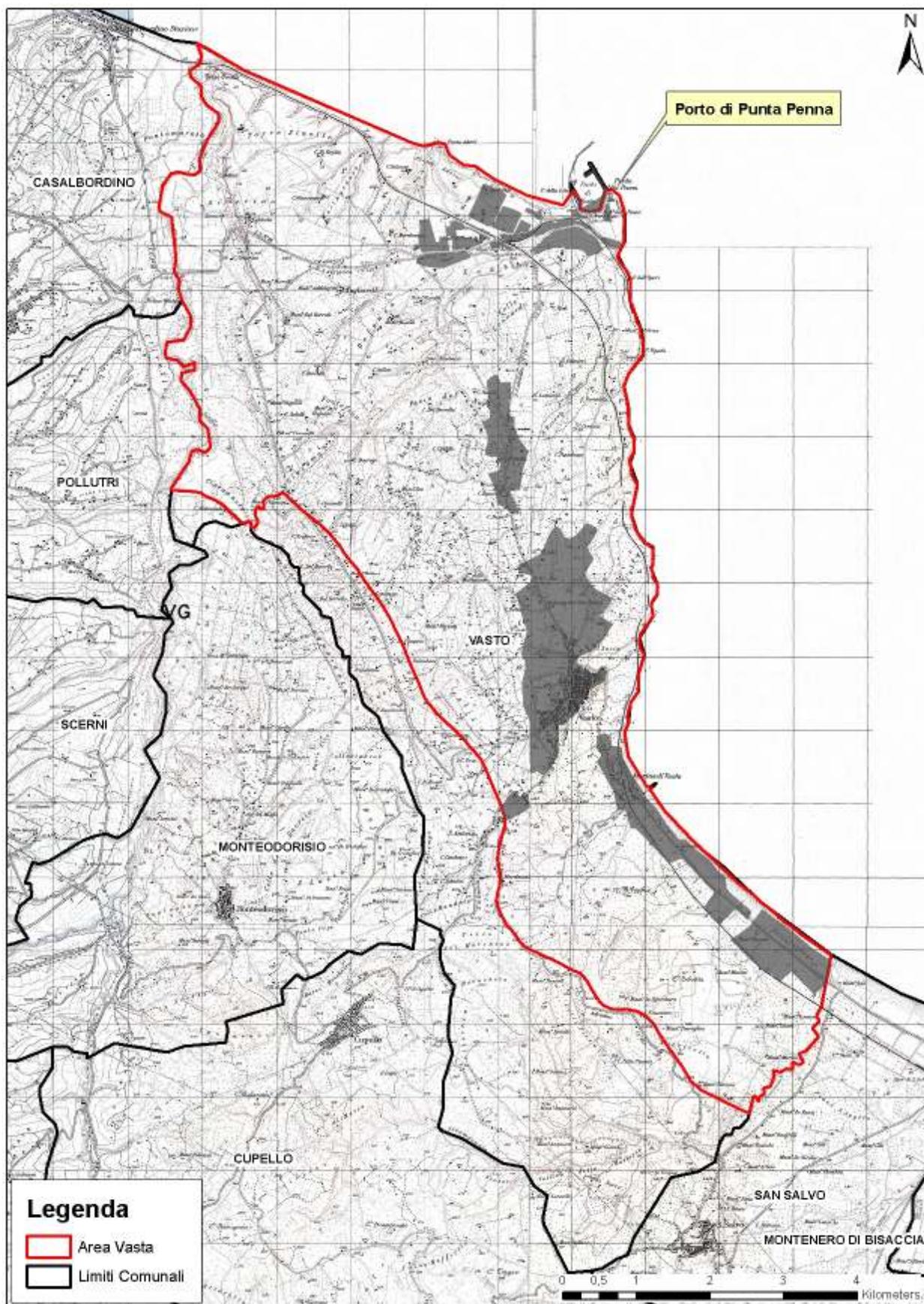
livello di disaggregazione delle informazioni necessarie alla costruzione degli indicatori per la descrizione e valutazione degli effetti ambientali attesi. Per quanto riguarda l'elemento tempo, il criterio più immediato per l'individuazione dell'orizzonte temporale è la durata del PRP, indicata in 10 anni per l'attuazione, e, presumibilmente, in ulteriori 10 anni prima di nuovi interventi, per un totale di 20 anni. Nella letteratura di riferimento per l'analisi e la valutazione ambientale (EU, s.d.), è indicata l'opportunità di contenere le analisi e le valutazioni di sostenibilità ambientale ad un arco di tempo non superiore ai 10-15 anni. Si rende opportuno considerare l'orizzonte di 15 anni, visto che i tempi di attuazione si prevedono in 10 anni ed è necessario comunque un periodo di monitoraggio successivo al completamento dei lavori di attuazione delle previsioni di PRP. Anche a seguito delle osservazioni emerse nella fase di *scoping*, per gli aspetti infrastrutturali e di programmazione l'analisi è stata estesa ad un orizzonte più lungo (cfr. par. 3.3.1). Ciò comporta:

- la possibilità di fornire risultati quantitativi, attraverso l'applicazione degli indicatori, con un margine di incertezza delle stime più contenuto rispetto ad analisi su orizzonti temporali più lunghi;
- la necessità di programmare il monitoraggio per almeno un periodo di 15 anni;
- la necessità di una verifica della VAS al termine di tale periodo ed, eventualmente, ad uno step intermedio.

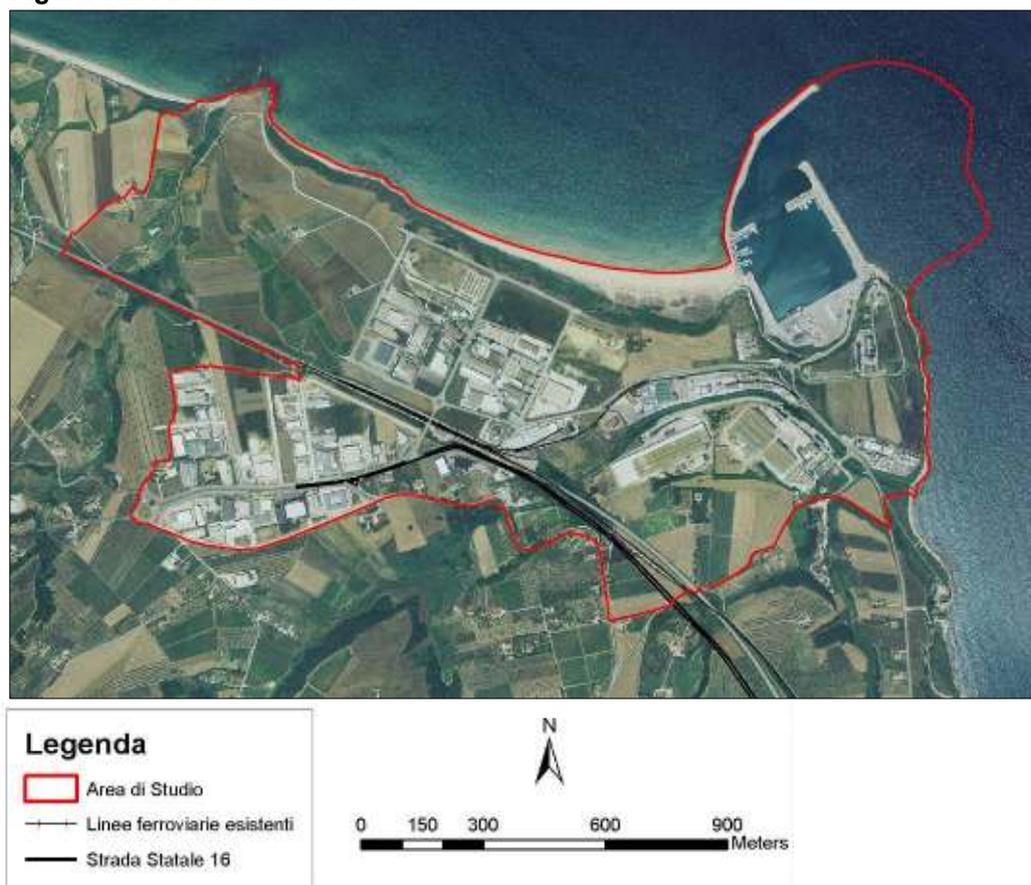
Il sito coincide con lo spazio di terra occupato dalle infrastrutture portuali (edifici, piazzali, banchine, moli) e dallo specchio d'acqua del Porto (Fig. 4.2.4-3). La superficie di terra è pari a circa 139.000 mq, mentre lo specchio acqueo del Porto occupa una superficie di circa 202.000 mq.

Figura 4.2.4-1 Area vasta di riferimento dell'ambito portuale del porto di Vasto





Fonte: proprie Elaborazioni

Figura 4.2.4-2 Area di studio

Fonte: proprie elaborazioni

Figura 4.2.4-3 Il “sito” dell’ambito portuale del Porto di Vasto (per gli approfondimenti si rimanda all’elaborato FC-01 del PRP)

Fonte: proprie Elaborazioni

4.2.4.2 *Aspetti urbanistico-territoriali*

Vasto è l'antica Histonium, secondo la leggenda fondata da Diomede, di cui si hanno tracce sin dal IX secolo a.C., mentre dal V secolo A.C. i Frentani occuparono stabilmente il territorio, utilizzando gli approdi naturali costituiti dalle calette al piede delle falesie che contraddistinguono questo tratto di costa teatina, tra i quali l'insenatura a suo tempo confinata tra i promontori di Punta della Lotta e Punta della Penna.

Figura 4.2.4-4 Città di Vasto



Nel I secolo a.C. l'insediamento divenne municipio romano; in questa condizione rimase anche durante l'età imperiale, acquisendo maggior prestigio e una maggiore potenza economica.

Ebbe per vari secoli una notevole importanza e sviluppo urbanistico.

Il periodo di crescita, alimentato dalla posizione strategica del suo porto nella rete commerciale dell'Adriatico, si trasformò in lenta decadenza nel tardo impero, e nei "secoli bui" fu continuamente esposta alle dominazioni e ai saccheggi dapprima dai Longobardi e poi dai Franchi.

Fino a quando, intorno alla metà del quattrocento, Vasto fu dei Caldora e poi nel 1497, fu ripresa dai marchesi d'Avalos, che con alterne vicende dominarono su tutta la costa abruzzese e valorizzarono la città con palazzi e conventi.

Nel 1956 lungo l'area dell'abitato orientale di Vasto si innescava un movimento franoso che coinvolse buona parte della città. Non ci furono vittime, perché le prime avisaglie avevano messo in guardia le autorità, ma un intero quartiere, quello abitato

prevalentemente dalle famiglie di pescatori, rovinava a valle, trascinato da uno scoscendimento del fronte di falesia.

Ciò comportò lo svuotamento del centro storico e lo spostamento della popolazione verso la periferia con la realizzazione di nuovi quartieri residenziali.

Figura 4.2.4-5 Vasto Frana del 1956



Fonte: Sito Web www.histonium.net

Venne ampliata la zona di Marina di Vasto a sud del centro storico mentre a nord sul pianoro di Punta Penna venne realizzato un complesso di case popolari.

Attualmente la zona di Punta Penna è caratterizzata prevalentemente da insediamenti produttivi (Zona Industriale di Punta Penna) limitrofi ad una zona residenziale (case ATER) e all'area portuale.

Figura 4.2.4-6 Zona Industriale_Punta Penna



Fonte: Sito Web www.vastoweb.com

Con il trascorrere del tempo, il Comune di Vasto ha registrato incrementi di popolazione notevoli. A questi è possibile aggiungere l'incremento dei flussi turistici.

In conseguenza di ciò il territorio è stato soggetto a spinte edificatorie significative, derivanti dalla necessità di prime e seconde case.

Tuttavia, anche rispetto ad altri ambiti costieri, l'assetto urbanistico-territoriale si è sviluppato in modo abbastanza sostenibile, con due nuclei edilizi di maggiore estensione e densità: Vasto e Marina di Vasto.

Tale fatto ha comportato e comporta tuttora:

- ✓ un'armatura urbana ben definita, che si sviluppa a partire dai nuclei sopra indicati e prosegue lungo gli assi viari principali, con un parziale sviluppo insediativo secondo il modello della viabilità reticolare;
- ✓ una concentrazione dei servizi;
- ✓ fenomeni di espansione edilizia "a macchia d'olio" abbastanza limitati, con bassa frequenza di *sprawling* insediativo in aree rurali, fatta eccezione per quelle più prossime ai nuclei sopra indicati e comunque secondo un'asse diretto da nord verso sud-est non coinvolgendo di fatto l'area a nord-ovest ove ricade l'ambito portuale.

Il porto si colloca a ridosso dell'area industriale di Vasto, la cui presenza, insieme ai vincoli esistenti ed ad alcune limitazioni geomorfologiche (aree a rischio della costa rocciosa), ha limitato gli insediamenti residenziali nella zona di Punta Penna.

L'andamento dello sviluppo urbanistico sembrerebbe seguire la dinamica dell'allargamento delle aree urbane nelle zone a ridosso di Vasto, Marina di Vasto e delle strade principali.

L'area industriale ne rimarrebbe esclusa per la sua vocazione e, d'altro canto, non sono prevedibili sue espansioni a seguito di necessità dovute ad incrementi produttivi.

L'area a ridosso del porto, quindi, senza l'attuazione delle previsioni di PRP (ipotesi zero), sembrerebbe essere portata ad una sostanziale conservazione dell'assetto attuale, dovuto da un lato dalla presenza dell'area industriale, dall'altro delle limitazioni geomorfologiche e, non di meno, dai numerosi vincoli che la interessano (PPR, Riserva Naturale, SIC).

4.2.4.3 *Aspetti socio-economici*

Nel presente paragrafo vengono riportate alcune informazioni essenziali sugli aspetti socio-economici, riferiti al Comune di Vasto.

La popolazione

Il Comune di Vasto è fra i più popolosi e densamente popolati della Regione Abruzzo.

Tabella 4.2.4-1 Comuni più popolosi della Regione Abruzzo

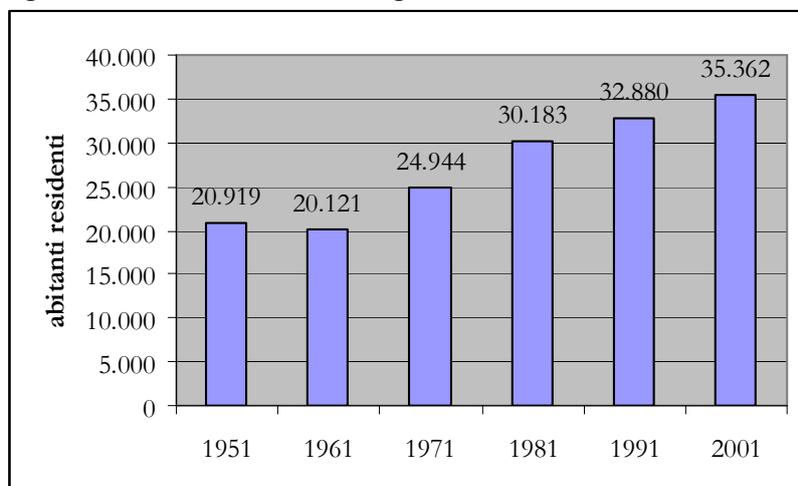
Denominazione dei Comuni	Sigla Prov.	Superficie territ. Km ² . 2000	Densità demogr. Ab./Km ² 2000	Popolaz. censita N° 2001	Var. pop. 2001/1991 % 2001
Pescara	(PE)	33,62	3.458,8	116.286	-4,9
L'Aquila	(AQ)	466,96	146,7	68.503	2,5
Chieti	(CH)	58,55	896,4	52.486	-6,1
Teramo	(TE)	151,9	335,9	51.023	-1,4
Montesilvano	(PE)	23,39	1740,1	40.700	15,8
Avezzano	(AQ)	104,04	368,5	38.337	3,1
Lanciano	(CH)	66,12	541,4	35.798	5,3
VASTO	(CH)	70,65	500,5	35.362	7,5
Sulmona	(AQ)	58,33	433,8	25.304	-0,6
Roseto degli Abruzzi	(TE)	52,8	435,2	22.978	8,9
Francavilla al Mare	(CH)	23	994,9	22.883	5,6
Ortona	(CH)	70,17	323,4	22.694	0,4
Giulianova	(TE)	27,33	783,0	21.400	-2,1
San Salvo	(CH)	19,51	884,4	17.254	11,1
Spoltore	(PE)	36,74	419,6	15.417	19,2
Silvi	(TE)	20,44	708,3	14.478	13,5
Martinsicuro	(TE)	14,32	937,7	13.428	11,2
Pineto	(TE)	37,74	347,0	13.095	9,3
Penne	(PE)	90,41	138,2	12.495	2,3
Città S. Angelo	(PE)	61,96	192,9	11.952	17,6
Atri	(TE)	91,47	123,1	11.260	-1
Celano	(AQ)	91,76	119,6	10.975	0,8
Alba Adriatica	(TE)	9,5	1093,6	10.389	10,9
Atessa	(CH)	111,46	93,2	10.388	1,7
San Giovanni Teatino	(CH)	18,68	537,9	10.048	18,9

Fonte: censimento ISTAT 2001

Attraverso l'analisi dell'evoluzione demografica si vogliono evidenziare le tendenze in atto (e gli eventuali squilibri) per ciò che concerne sia il movimento della popolazione sia la sua struttura (Fig. 4.2.4.7). Dal punto di vista della dinamica della popolazione, nel decennio 1991-2001 è stato registrato un incremento dei residenti pari al 7,5%, con

aumento di circa 2.500, una crescita demografica leggermente inferiore del decennio precedente (1981-1991), nel quale si registrava un aumento di circa il 9 %.

Figura 4.2.4-7 Variazioni demografiche nel Comune di vasto nel periodo 1951 - 2001



Fonte: censimento ISTAT 2001

La variazione demografica nel decennio 1991-2001 è significativa tanto più se confrontata con i dati provinciali (+0,1) e regionali (+ 1,1), nettamente inferiori (Tab. 4.2.4-2). Il fenomeno della crescita demografica investe tutti i Comuni della costa, mentre nei Comuni dell'entroterra si rileva una diminuzione del numero di abitanti residenti fino al 25-35% (Tab. 4.2.4-3).

Tabella 4.2.4-2 Variazioni demografiche nelle Province della Regione Abruzzo

Denominazione	Popolaz. censita N° 2001	Var. pop. 2001/1991 % 2001
Pescara	295.481	2,1
L'Aquila	297.424	-0,1
Chieti	382.076	0,1
Teramo	287.411	2,7
REGIONE ABRUZZO	1.262.392	1,1

Fonte: censimento ISTAT 2001

Tabella 4.2.4-3 Variazioni demografiche nella Provincia di Chieti

Comuni	Variazione demografica (1991-2001) [%]
SAN GIOVANNI TEATINO	18,9
TORREVECCHIA TEATINA	18,2

Comuni	Variazione demografica (1991-2001) [%]
SANTA MARIA IMBARO	16,1
SAN SALVO	11,1
FOSSACESIA	10,4
TREGLIO	9,1
CASALINCONTRADA	7,9
VASTO	7,5
RIPA TEATINA	6,9
SAN MARTINO SULLA MARRUCINA	6,6
MONTEODORISIO	6,3
CUPELLO	5,9
FRANCAVILLA AL MARE	5,6
LANCIANO	5,3
MOZZAGROGNA	4,3
BORRELLO	-14,6
TORREBRUNA	-15,4
PENNAPIEDIMONTE	-16,9
TARANTA PELIGNA	-17,6
GAMBERALE	-18,9
FRESAGRANDINARIA	-19,4
ROSELLO	-20,6
GUILMI	-21,2
COLLEDIMACINE	-22,7
FALLO	-25,3
MONTEBELLO SUL SANGRO	-26
SCHIAVI DI ABRUZZO	-28,6
SAN GIOVANNI LIPIONI	-32
MONTELAPIANO	-34,8
ROIO DEL SANGRO	-35,1

Nota: In verde e in giallo rispettivamente i 15 Comuni della Provincia di Chieti con il più alto aumento e il più elevato decremento demografico

Fonte: censimento ISTAT 2001

La popolazione si concentra nel capoluogo e sul litorale in località Marina di Vasto.

Tabella 4.2.4-4 Abitanti residenti nel Comune di Vasto

LOCALITA'	AB. RESIDENTI
Collepizzuto	229

Marina di Vasto	2.175
San Lorenzo	166
Vasto	28.911
Catello	37
Colli	27
Del Borrello	37
Genova-Rulli	20
Luci	76
Maddalena	31
Pagliarelli	113
Roselli	44
Sant'Onofrio	360
Torre Sinello	13
Vignola	19
Villa De Nardis	181
Zimarino	23
<i>Case Sparse</i>	<i>2.900</i>
Tot.	35.362

Fonte: censimento ISTAT 2001

Le attività produttive

Un'analisi della struttura del tessuto produttivo locale può essere effettuata attraverso il calcolo di uno specifico indicatore, l'Indice di Specializzazione Produttiva (ISP) che permette di avere informazioni sul grado di specializzazione produttiva del Comune rispetto alle varie attività economiche nell'ambito del contesto locale (in questo caso il confronto è stato effettuato su base provinciale e regionale).

L'ISP può assumere dei valori compresi tra -1 (assenza di addetti e, quindi, assenza di produzione nel ramo specifico) e +1 (massima specializzazione).

L'indice conferma la "forza" del settore della pesca e di tutte le attività che nascono e si sviluppano in funzione del ruolo di Vasto come attrattore turistico e polo commerciale (alberghi e ristoranti, attività immobiliari, commercio, trasporti, ecc.), mentre i dati rilevano una meno rilevante vocazione industriale, essendo le aziende localizzate prioritariamente in altri contesti della regione Abruzzo (Tab. 4.2.4-5; Fig. 4.2.4-8 e 4.2.4-9).

Tabella 4.2.4-5 Indice di Specializzazione Produttiva (2001)

Sottosezioni di attività economica	Addetti			ISP	
	Vasto	Chieti	Abruzzo	Chieti	Abruzzo

Sottosezioni di attività economica	Addetti			ISP	
	Vasto	Chieti	Abruzzo	Chieti	Abruzzo
Agricoltura	21	543	1.561	-0,38	-0,32
Pesca, piscicoltura e servizi connessi	84	348	1.560	0,48	0,35
Estrazione di minerali energetici	0	409	560	-1,00	-1,00
Estrazione di minerali non energetici	0	0	9	-	-1,00
Industrie alimentari	214	4.385	13.293	-0,28	-0,24
Industrie tessili	10	1.337	5.499	-0,84	-0,87
Industrie conciarie	91	4.365	20.353	-0,62	-0,72
Industrie del legno	72	1.176	3.460	-0,17	-0,11
Industrie cartarie	53	1.685	6.097	-0,47	-0,50
Raffinerie	10	163	253	-0,16	0,20
Industrie chimiche	36	949	3.320	-0,39	-0,41
Industrie della gomma e della plastica	43	1.890	4.216	-0,58	-0,44
Industrie di lavorazione minerali non metalliferi	62	3.982	9.120	-0,70	-0,59
Industrie di lavorazione prodotti in metallo	469	7.446	17.087	-0,16	0,03
Industrie meccaniche	191	3.084	6.075	-0,16	0,09
Industrie elettriche	55	3.646	13.454	-0,71	-0,74
Industrie mezzi di trasporto	22	7.285	10.479	-0,94	-0,85
Altre industrie manifatturiere	100	1.093	5.422	0,38	-0,17
Produzione e distribuzione energia, acqua e gas	87	464	2.359	0,38	0,17
Costruzioni	990	10.844	37.949	0,04	0,00
Commercio	2.102	18.627	64.394	0,17	0,14
Alberghi e ristoranti	547	4.385	16.880	0,19	0,11
Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni	565	6.353	21.748	0,02	0,00
Intermediari finanziari	247	2.246	8.474	0,13	0,06
Attività immobiliari, noleggio, informatica	1.350	9.848	35.063	0,26	0,21
Pubblica amministrazione	547	5.399	23.602	0,09	-0,06
Istruzione	1.069	9.710	32.689	0,14	0,12
Sanità e assistenza sociale	1.228	9.550	29.136	0,22	0,26
Altri servizi pubblici	454	4.216	16.700	0,12	0,02

Fonte: Proprie elaborazioni su dati ISTAT 2001

Calcolo del peso del singolo settore produttivo [j] nel tessuto produttivo locale (Vasto, Prov. Chieti, Reg. Abruzzo)

$$A_j, \text{VASTO} = (\text{ADD}_j, \text{VASTO} / \text{ADDTOT VASTO})$$

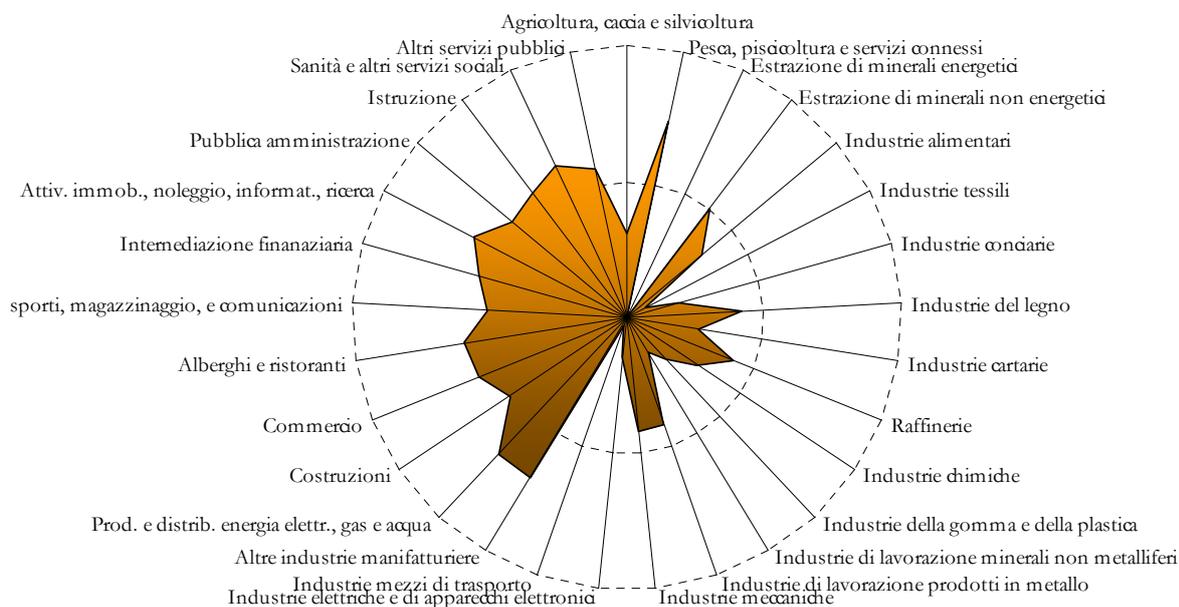
$$A_j, \text{CHIETI} = (\text{ADD}_j, \text{CHIETI} / \text{ADDTOT CHIETI})$$

$$A_j, \text{ABRUZZO} = (\text{ADD}_j, \text{ABRUZZO} / \text{ADDTOT ABRUZZO})$$

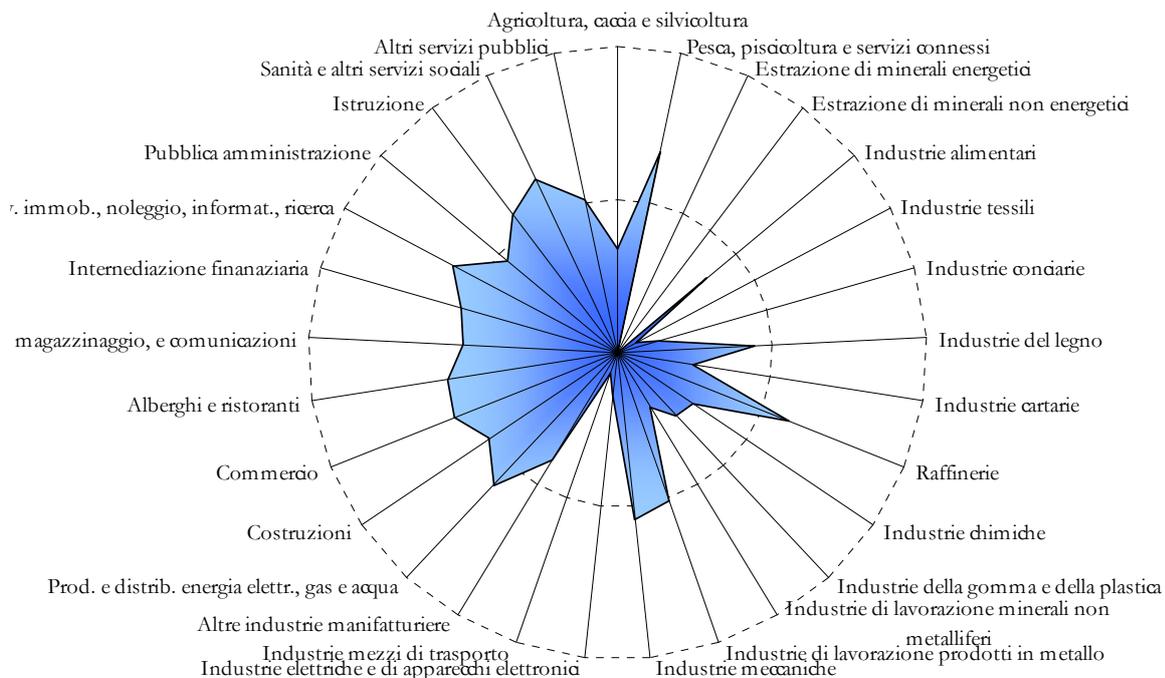
Calcolo dell'ISP per singolo settore produttivo [j] confrontando l'area produttiva di Vasto con quella della Provincia di Chieti e della Regione Abruzzo

$$\text{ISP}_j, \text{VASTO} / \text{CHIETI} = (A_j, \text{VASTO} - A_j, \text{CHIETI}) / ((1 - A_j, \text{VASTO}) * A_j, \text{CHIETI} + (1 - A_j, \text{CHIETI}) * A_j, \text{VASTO})$$

$$\text{ISP}_j, \text{VASTO} / \text{ABRUZZO} = (A_j, \text{VASTO} - A_j, \text{ABRUZZO}) / ((1 - A_j, \text{VASTO}) * A_j, \text{ABRUZZO} + (1 - A_j, \text{ABRUZZO}) * A_j, \text{VASTO})$$

Figura 4.2.4-8 Indici di Specializzazione Produttiva di Vasto rispetto alla Provincia di Chieti

Fonte: Proprie elaborazioni su dati ISTAT 2001

Figura 4.2.4-9 Indici di Specializzazione Produttiva di Vasto rispetto alla Regione Abruzzo

Fonte: Proprie elaborazioni su dati ISTAT 2001

Dal punto di vista della condizione lavorativa (occupati/in cerca di occupazione) i dati rilevati per Vasto sono in linea con quelli provinciali e regionali (Tab. 4.2.4-6). Da un'analisi di dettaglio delle categorie di soggetti che compongono la classe dei residenti "non forze di lavoro" è significativo notare l'elevata percentuale di studenti (20,1 %) rispetto ai dati provinciali (16,9 %) e nazionali e una percentuale di ritirati dal lavoro (33,2 %) nettamente inferiore sia al dato provinciale (41 %) che a quello nazionale (40,1 %) (Tab. 4.2.4-7).

Tabella 4.2.4-6 Popolazione residente di 15 anni e più per condizione (forze lavoro)

ENTI	Forze di lavoro		
	Occupati	In cerca di occupazione	Totale
Provincia di L'Aquila	87,8	12,2	117.223,0
Provincia di Teramo	91,6	8,4	118.303,0
Provincia di Pescara	89,5	10,5	117.491,0
Provincia di Chieti	89,6	10,4	151.000,0
Comune di Vasto	88,6	11,4	14.395,0
ITALIA	88,4	11,6	23.742.262,0

Fonte: dati ISTAT 2001

Tabella 4.2.4-7 Popolazione residente di 15 anni e più per condizione (forze non lavorative)

ENTI	Non forze di lavoro				
	Studenti	Casalinghe	Ritirati dal lavoro	In altra condizione	Totale
Provincia di L'Aquila	18,1	25,1	37,8	19,0	140.710,0
Provincia di Teramo	17,1	24,8	39,8	18,4	127.317,0
Provincia di Pescara	16,4	31,7	36,2	15,6	135.863,0
Provincia di Chieti	16,9	26,3	41,0	15,8	178.656,0
Comune di Vasto	20,1	32,9	33,2	13,8	15.853,0
ITALIA	14,3	29,7	40,1	15,9	25.150.297,0

Fonte: dati ISTAT 2001

In conclusione, il contesto di riferimento è quello "tipico" di molte zone costiere italiane, con un generale e sostanziale incremento della popolazione; il contesto di Vasto ha la caratteristica di una forte propensione alle attività legate alla pesca, al turismo, al commercio ed ai trasporti. In tal senso lo scenario socio-economico può dipendere molto dall'infrastruttura portuale e dal suo sviluppo.

4.2.4.4 *Aspetti infrastrutturali*

La presenza della catena montuosa appenninica limita, dal punto di vista stradale e ferroviario, lo sviluppo delle infrastrutture dell'entroterra chietino.

Il Porto di Vasto è classificato di "II categoria", "classe III" ed ha la funzione di Porto Regionale.

Il porto è connesso con l'autostrada A14 (Adriatica Ancona/Pescara/Bari), distante circa 7 km, mediante la s.s. 16 (attualmente in fase di riqualificazione).

Un'unica strada, lunga 400 m, collega la s.s. 16 e il porto di Vasto, in corrispondenza dello scalo ferroviario nazionale denominato "Porto di Vasto".

Anche lo sviluppo ferroviario è reso difficile dall'orografia dell'area intorno al porto: non esiste infatti nessuna linea ferroviaria che collega direttamente il porto di Vasto alla seppure limitrofa rete ferroviaria di pertinenza dell'area industriale.

Tale fatto può essere considerato un limite allo sviluppo delle attività connesse al porto, sia nell'ottica puramente socioeconomica, che dal punto di vista della sostenibilità ambientale: è noto che il trasporto su ferro (o l'uso di sistemi intermodali ferro-gomma-mare) è meno impattante del trasporto su gomma.

In merito alle infrastrutture portuali, la configurazione del porto di Vasto può contare su tre fronti di accosto:

- ✓ *Banchina di Riva*: si sviluppa su 350 m. E' la banchina maggiormente utilizzata dal punto di vista commerciale grazie soprattutto ai suoi piazzali.
- ✓ *Banchina di Ponente*: lunga 210 m, è in parte dedicata al protocollo turistico (Molo Mandracchio, con fondali a 5.50 metri). Vi possono ormeggiare anche navi commerciali ma la operazione a terra sono di fatto impedita dalla servitù di passaggio che insiste sulla banchina a vantaggio delle automobili dirette al porticciolo.
- ✓ *Banchina di Levante*: 260 m. Si tratta del molo da cui dipenderà lo sviluppo commerciale del porto, anche se per il momento la banchina è dedicata alla flotta peschereccia, compreso il Molo Martello (110 metri).

La darsena è stata oggetto di recenti interventi di dragaggio (2008) che hanno consentito una regolarizzazione dei fondali alla quota media di - 7,0 m.s.l.m.

L'attuale conformazione planimetrica e la profondità dell'imboccatura portuale di fatto limitano l'accesso alle navi mercantili al di sotto dei seguenti parametri dimensionali:

Pescaggio D (m)	Larghezza B (m)	Lunghezza LOA (m)	Portata lorda DWT (t)
7,0 ÷ 7,3	30 ÷ 40	85 ÷ 100	3.000 ÷ 5.000

Complessivamente, gli accosti hanno uno sviluppo di 1.230 m. Gli spazi a terra del porto si sviluppano su una superficie di 40.375 m² (tra cui 32.000 m² riservati alla movimentazione della merce e al suo ulteriore stoccaggio). Per ogni approfondimento si rimanda agli elaborati del PRP-2007.

Senza l'attuazione delle previsioni di PRP (ipotesi zero), mantenendo sostanzialmente l'attuale assetto planimetrico, il sistema infrastrutturale del porto di Vasto sarebbe destinato ad un'involuzione a causa del perdurare delle attuali limitazioni e criticità, sia dal punto di vista della sicurezza delle navi all'ormeggio, che da quello della razionale suddivisione delle funzioni portuali.

Considerato l'andamento generale e locale dell'economia, salvo adeguamenti dettati dalla normativa in materia di sicurezza dei trasporti, non sono prevedibili incrementi delle attività e della produzione industriale nell'area di Vasto, tali da giustificare il rafforzamento del sistema infrastrutturale di collegamento (strade e ferrovie). Diversamente il contesto di riferimento, per ciò che riguarda le infrastrutture, muterebbe in maniera decisa a fronte del potenziamento del porto di Vasto e delle attività connesse, dando di riflesso un contributo anche per le nuove opportunità all'economia locale.

4.2.4.5 Caratteristiche delle attrezzature portuali nel porto di Vasto

Tutti i riferimenti riguardanti le caratteristiche delle attrezzature portuali nel porto di Vasto, sono riportati nel Cap.1.

Per tutte le informazioni di dettaglio si rimanda ai contenuti degli elaborati di PRP