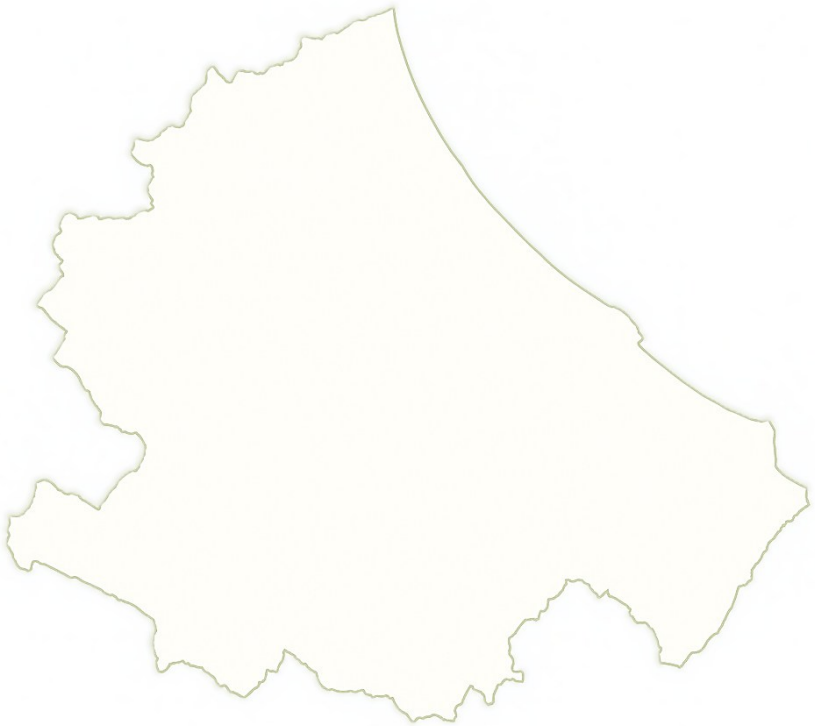
PSC ABRUZZO 2000–2020

RAPPORTO DI VALUTAZIONE TEMATICA 2025

APPENDICE – La dimensione territoriale degli intreventi PSC



Dicembre 2025

SINTESI APPENDICE

- Il Piano Sviluppo e Coesione (PSC) è stato, nell'ultimo ventennio, uno dei principali canali di finanziamento delle infrastrutture di trasporto in Abruzzo. Se lo si guarda solo alla scala regionale, però, il quadro che emerge è molto schiacciato sulla media: non si vede che cosa succede davvero nei diversi pezzi di territorio. La regione, infatti, riunisce realtà molto diverse tra loro: le città costiere, dense e ben collegate, e un entroterra montano, con pochi abitanti, reti fragili e spostamenti quasi interamente basati sull'uso dell'auto. Per capire l'impatto del PSC è quindi necessario scendere di scala, distinguere tra AUF (Aree Urbane Funzionali) e Aree Interne e osservare come cambiano, da un'area all'altra, la distribuzione delle risorse, i tipi di intervento e lo stato di avanzamento degli interventi.
- Distribuzione territoriale. La quota più consistente dei fondi PSC si concentra nelle AUF costiere (Chieti, Pescara, Teramo, Vasto), dove si trovano porti, aeroporto e principali nodi logistici. Se però si passa a una lettura dei fondi pro capite, alcune Aree Interne mostrano importi per abitante pari o superiori. Questo risultato non rimanda tanto a una scelta esplicita di riequilibrio, quanto al fatto che molte opere hanno costi in larga misura indipendenti dalla popolazione servita: rifare una strada o metterla in sicurezza costa quasi lo stesso, sia che lungo quel tracciato vivano molti residenti, sia che ve ne siano pochi. Quando tali interventi vengono ripartiti su comunità piccole e disperse, il valore per abitante cresce inevitabilmente. In queste situazioni il PSC è servito soprattutto a garantire un livello minimo di accessibilità e sicurezza in contesti fragili e poco densi.
- Specializzazione funzionale. Considerando le tipologie di investimento, emergono due profili abbastanza netti. Nelle AUF la composizione della spesa è articolata: interventi sui porti (Ortona, Giulianova, Vasto), sull'aeroporto d'Abruzzo, sulla logistica (Val di Sangro, Marsica), sulla viabilità extraurbana e sulla mobilità urbana concorrono a costituire un sistema di mobilità relativamente complesso. Nelle Aree Interne, invece, il baricentro resta quasi ovunque sulla rete stradale, con alcune aggiunte legate alla mobilità turistica (impianti sciistici a Campo Imperatore, Alto Sangro, Piana del Cavaliere). Il Basso Sangro–Trigno rappresenta un caso a parte: qui, il peso industriale e la presenza del distretto produttivo spostano una parte rilevante delle risorse verso la ferrovia e le connessioni viarie strategiche.
- Stato di avanzamento. Anche i tempi di realizzazione seguono questo dualismo. Nelle Aree Interne, la maggior parte degli interventi, soprattutto quelli stradali e legati agli impianti di risalita, risulta conclusa o in fase avanzata: si tratta di opere di dimensioni medio-piccole, con procedure relativamente lineari e pochi soggetti coinvolti. Nelle AUF, al contrario, sono più frequenti progetti ancora in corso o non del tutto chiusi. Porti, infrastrutture aeroportuali, piattaforme logistiche, collegamenti urbani complessi e interventi ferroviari richiedono numerosi passaggi autorizzativi, valutazioni ambientali e un coordinamento tra più amministrazioni, con inevitabili allungamenti dei tempi. Fanno eccezione alcune realtà come il Basso Sangro–Trigno, dove l'intreccio fra domanda industriale molto forte e capacità amministrativa locale ha consentito di portare avanti, con tempi relativamente rapidi, anche interventi di grande dimensione.
- Nel loro insieme, le scelte del PSC nella componente Trasporti e Mobilità non riscrivono la mappa infrastrutturale dell'Abruzzo, ma tendono a consolidare configurazioni già presenti: lungo la costa si rafforzano porti, nodi intermodali e collegamenti di rango superiore; nelle AUF interne si interviene soprattutto su mobilità urbana e ferrovia; nelle Aree Interne

prevalgono manutenzione, adeguamenti e interventi di accessibilità di base. Il contributo del PSC va quindi letto più in termini di supporto e stabilizzazione di funzioni già attive, che non come leva di cambiamento radicale dei divari territoriali, pur avendo inciso in modo non marginale sulla tenuta complessiva delle reti di mobilità regionali.

Introduzione

Osservare il PSC esclusivamente in base al dato regionale significa rinunciare a comprendere la logica territoriale che ha guidato la distribuzione degli investimenti. L'Abruzzo è una regione attraversata da geografie profondamente diverse: poli urbani costieri dinamici e densamente popolati convivono con un vasto sistema di aree interne caratterizzate da spopolamento, infrastrutture fragili e difficoltà di accesso ai servizi essenziali. La sola aggregazione regionale appiattisce tali differenze e restituisce un'immagine che non consente di cogliere né le strategie alla base della programmazione né gli effetti concreti generati sui territori.

Una lettura territoriale consente invece di distinguere i luoghi in cui il PSC ha agito come politica infrastrutturale strategica — rafforzando porti, aeroporti, nodi logistici e sistemi urbani complessi — da quelli in cui la finalità dominante è stata la tenuta e la manutenzione della rete viaria di base, spesso l'unica condizione per garantire un accesso minimo alle comunità dell'interno.

Per questo motivo il paragrafo propone un percorso articolato in tre passaggi:

1. La distribuzione territoriale delle risorse, analizzata per AUF e Aree Interne e valutata anche in relazione alla popolazione residente, così da coglierne l'intensità effettiva.
2. La specializzazione funzionale delle aree, ricostruita attraverso l'articolazione e la subarticolazione degli interventi, per comprendere quali modalità di trasporto siano state privilegiate nei diversi contesti.
3. Lo stato di avanzamento consente di valutare non solo dove il PSC ha programmato, ma anche dove ha effettivamente realizzato interventi conclusi o in fase avanzata.

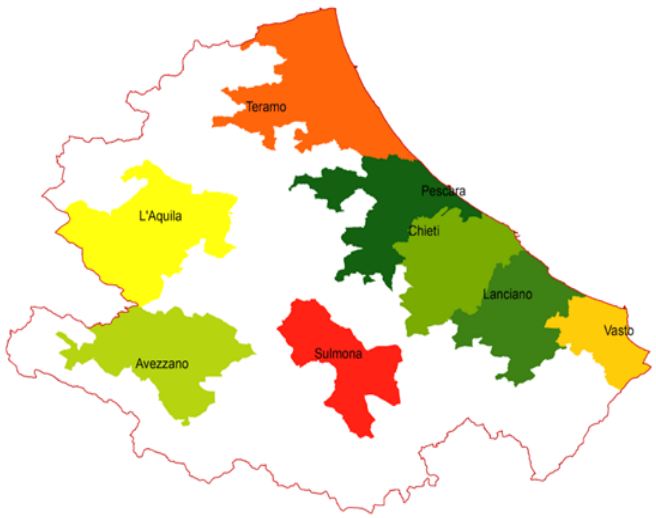
L'obiettivo è offrire una lettura integrata e coerente della geografia del PSC Trasporti e Mobilità in Abruzzo, evidenziando tanto i punti di forza quanto le persistenti asimmetrie fra costa e aree interne e interrogandosi sulla funzione perequativa, esplicita o implicita, svolta dal programma.

Metodologia - La ricostruzione del database è stata condotta mediante l'integrazione delle informazioni progettuali del PSC con dati demografici, classificazioni territoriali e componenti funzionali dei singoli interventi. Poiché molte schede progettuali si riferivano a più comuni o riportavano diciture aggregate, per garantire un criterio uniforme e replicabile abbiamo adottato un procedimento basato sui pesi demografici:
• quando un progetto coinvolgeva più comuni, il finanziamento è stato ripartito proporzionalmente alla popolazione media 2000–2020 di ciascun comune incluso nella cella;
• ogni comune è stato poi associato alla propria AUF o Area Interna, così che la quota di finanziamento ponderata confluisse nell'area corrispondente;

Per ogni AUF e AI sono stati poi calcolati:
• il finanziamento totale
• il finanziamento pro capite (finanziamento totale / popolazione dell'area)
• la distribuzione per articolazione e subarticolazione
• lo stato di avanzamento (concluso / in corso / liquidato / non avviato).

L'unità territoriale di indagine è costituita dalle Aree Urbane Funzionali (AUF) e dalle Aree Interne (AI) utilizzate per l'implementazione delle Strategie Territoriali della Regione Abruzzo. Si tratta di sistemi locali intermunicipali composti da comuni funzionalmente interrelati. Nello specifico il territorio regionale ospita 8 AUF (Avezzano, Chieti, Lanciano, L'Aquila, Pescara, Sulmona, Teramo e Vasto – Figura 1a) e 7 AI (Basso Sangro- Trigno, Alto Aterno - Gran Sasso Laga, Alto Sangro- Sagittario, Valle Subequana, Valfino – Vestina, Valle del Giovenco - Valle Roveto, Piana del Cavaliere - Alto Liri – Figura 1b).

Figura 1a: Mappa delle AUF



Avezzano

Chieti

Lanciano

L'Aquila

Pescara

Sulmona

Teramo

Vasto

Figura 1b: Mappa delle AI



Basso Sangro Trigno

Alto Aterno Gran Sasso Laga

Alto Sangro Sagittario

Valle Subequana

Valfino - Vestina

Valle del Giovenco - Valle Roveto

Piana del Cavaliere Alto Liri

Pur presentando alcuni limiti — legati alla territorializzazione di infrastrutture di scala sovracomunale, alla natura proxy della popolazione media e ai possibili ritardi nella registrazione dello stato di avanzamento — il database ottenuto rappresenta una base solida e coerente per un'analisi territoriale del PSC.

2.1 Le Aree Urbane Funzionali (AUF)

Avezzano

Avezzano presenta una relativa specializzazione nella logistica, che assorbe circa i due terzi del finanziamento complessivo, seguita da mobilità urbana e trasporto stradale, mentre la quota ferroviaria è marginale. Il progetto simbolo è il "completamento del centro smistamento merci" della Marsica: un intervento da oltre 20 milioni di euro che mira a consolidare il ruolo dell'area come nodo logistico a servizio sia del Fucino agro-industriale sia dei collegamenti con l'autostrada e con Roma. Il completamento del Centro Smistamento Merci è richiamato più volte anche in altri interventi, a conferma di una strategia coerente per il potenziamento di un hub già esistente.

Accanto alla logistica, compaiono interventi significativi sulla viabilità urbana e territoriale, come la "Valorizzazione di Villa Torlonia e Parco Torlonia – Avezzano", che integra riqualificazione urbana e accessibilità, e la "Realizzazione del bacino sciistico Ovindoli–Magnola–Campo Felice", in cui la mobilità urbana è letta in chiave turistica e di accesso alle stazioni sciistiche. Nel complesso, Avezzano utilizza il PSC per costruire un profilo ibrido: da un lato nodo logistico dell'entroterra, dall'altro cerniera tra le aree interne e i grandi corridoi autostradali.

L'avanzamento dei progetti ad Avezzano è intermedio: una parte significativa degli interventi logistici e urbani risulta conclusa, mentre restano aperte fasi esecutive sulle opere più complesse. Il Centro Smistamento Merci della Marsica, pur essendo un'infrastruttura di elevato impegno finanziario, ha beneficiato di una progettazione già consolidata e di un'attuazione coordinata, che hanno limitato i ritardi. Le opere di riqualificazione urbana e di mobilità turistica (Ovindoli–Magnola) mostrano generalmente un buon avanzamento, confermando il pattern tipico delle AUF interne: tempi medi, ma non critici.

Chieti

Chieti è l'AUF in cui la specializzazione nel trasporto marittimo è più netta: circa il 60% delle risorse va ai porti, poco meno di un quarto alla viabilità stradale, il resto alla mobilità urbana e ferroviaria. Il cuore dell'investimento è il porto di Ortona, con una sequenza di grandi interventi: il "Completamento del molo Nord del Porto di Ortona", i "Lavori di riqualificazione e potenziamento delle infrastrutture portuali" e l'"Escavazione e approfondimento dei fondali del bacino portuale". Si tratta di un pacchetto coerente che mira a trasformare Ortona in un nodo strategico per i traffici commerciali, adeguando banchine e fondali alle navi di maggiore pescaggio.

Sul versante urbano, il PSC finanzia interventi rilevanti per la mobilità sostenibile, come l'"Acquisto di autobus ad alimentazione non convenzionale – programma di svecchiamento degli autobus", che contribuiscono a rinnovare il parco mezzi del TPL. Nel complesso, Chieti è il territorio in cui il PSC si avvicina di più a una politica portuale e logistica di scala regionale.

Chieti presenta una quota rilevante di progetti ancora in corso, incentrati soprattutto sulle opere portuali di Ortona. I lavori di approfondimento fondali, l'ampliamento del molo, la riqualificazione delle banchine e la realizzazione delle opere di difesa a mare scontano la tipica complessità dei progetti portuali: iter autorizzativi plurimi (MIT, Capitaneria, VIA), varianti tecniche e interferenze con gli operatori portuali e con le attività commerciali. Le forniture di autobus per il TPL risultano invece già concluse, come tipico degli interventi puntuali e standardizzati. Complessivamente, Chieti è un esempio emblematico della lentezza strutturale degli interventi marittimi.

Lanciano

Lanciano combina logistica e ferrovia in un mix che la distingue dalle altre AUF. Oltre la metà delle risorse va alla logistica, circa un terzo alla ferrovia, mentre mobilità urbana e strade hanno un ruolo secondario. Il progetto principale è l'"Ampliamento della piastra logistica intermodale della zona industriale della Val di Sangro", che mira a rafforzare l'interfaccia tra la produzione industriale, il trasporto su gomma e la ferrovia. A questo si affiancano gli interventi del "Completamento della piattaforma logistica abruzzese", che ne ribadiscono la funzione come cuore logistico dell'industria automobilistica regionale.

Sul versante ferroviario, l'"Ammodernamento e riqualificazione della stazione di Fossacesia" rafforza il collegamento tra costa, zona industriale e la rete ferroviaria nazionale. Nel complesso, l'AUF di Lanciano utilizza il PSC per consolidare una piattaforma intermodale che serve tanto il sistema produttivo quanto i collegamenti passeggeri.

L'avanzamento a Lanciano è condizionato dalla natura intermodale dei progetti. L'ampliamento della Piattaforma Logistica Val di Sangro e il completamento dell'interporto mostrano uno stato di avanzamento articolato, con alcune fasi concluse e altre ancora in corso, soprattutto in relazione agli adeguamenti ferroviari. Gli interventi sulle stazioni ferroviarie di Fossacesia risultano invece più avanzati. Nel complesso, l'attuazione procede, ma registra rallentamenti fisiologici tipici delle opere che coinvolgono soggetti diversi (RFI, imprese, enti locali).

L'Aquila

L'Aquila si distingue per una marcata specializzazione nella mobilità urbana (circa il 70% dei finanziamenti), affiancata da una quota non irrilevante di logistica e, in misura minore, di interventi stradali. Gli interventi principali raccontano l'uso del PSC come strumento di riqualificazione urbana e di sostegno alla mobilità legato alla ricostruzione. La "Riqualificazione urbana dell'area di Piazza D'Armi e parcheggio di scambio" è uno dei progetti simbolo, così come la "Seggiovia Fontari–Campo Imperatore", che rientra nella logica di una mobilità urbana-turistica di medio raggio.

L'intervento di acquisto di autobus ad alimentazione non convenzionale rafforza il fronte del trasporto pubblico. Nel complesso, l'Aquila utilizza il PSC per cucire insieme pezzi di città, accessibilità turistica e connessioni di corto raggio, più che per costruire grandi infrastrutture di corridoio.

L'Aquila presenta una quota elevata di interventi conclusi, soprattutto nella mobilità urbana e nella riqualificazione delle aree di interscambio, come Piazza d'Armi. Gli impianti di risalita (Fontari–Campo Imperatore) hanno richiesto un iter relativamente lineare. Alcuni ritardi si registrano nei progetti di viabilità urbana e nei miglioramenti logistici minori, dovuti alla complessità delle interferenze con il tessuto urbano post-sisma. Nel complesso, però, l'Aquila mostra un avanzamento superiore alla media delle AUF.

Pescara

Pescara è il caso più complesso e stratificato. La struttura degli investimenti è molto bilanciata: circa un quarto delle risorse va al trasporto aereo, un altro quarto al trasporto marittimo, una quota simile al trasporto stradale, mentre logistica e mobilità urbana completano il quadro. Dal punto di vista degli interventi, la combinazione è chiarissima: da un lato il porto canale, dall'altro l'aeroporto d'Abruzzo e i collegamenti stradali di rango superiore.

Fra gli interventi principali si trovano la “Viabilità di collegamento tra la variante S.S. 16 ed i comuni di Montesilvano e Città Sant’Angelo”, che interviene sulle connessioni di area vasta, la “Deviazione del Porto Canale di Pescara”, che agisce sul nodo critico dell’imboccatura portuale, e una serie di interventi su “Sviluppo dell’aeroporto d’Abruzzo – prolungamento pista e riqualificazione Airside”. Pescara è quindi il vero nodo intermodale regionale, dove il PSC investe contemporaneamente su gomma, mare e aria.

Pescara è una delle AUF con l'avanzamento più disomogeneo. I progetti sull’aeroporto d’Abruzzo (prolungamento pista, riqualificazione airside) risultano in larga parte conclusi o molto avanzati. Diverso il discorso per il Porto Canale, dove l’intervento sulla deviazione dell’imboccatura e sull’adeguamento delle infrastrutture a mare mostra tempi più lenti, legati alla complessità idraulica e ambientale dell’opera. Anche la grande viabilità urbana (Variante SS16) presenta fasi esecutive lunghe. Pescara è un caso esemplare del dualismo: opere rapide (aeroporto) e opere di grande complessità (porto e arterie urbane).

Sulmona

Sulmona mostra una specializzazione piuttosto netta nella ferrovia: circa il 90% delle risorse è dedicato al trasporto ferroviario, mentre mobilità urbana e strade coprono la parte residua. Il progetto dominante è l’“Acquisto di quattro complessi ferroviari diesel di ultima generazione”, destinati alla tratta Sulmona–L’Aquila e, più in generale, alla rete interna. Si tratta di un intervento che, pur non incidendo direttamente sulle infrastrutture fisiche, modifica in modo significativo la qualità e l’affidabilità del servizio.

Sul fronte urbano, compaiono intervetni legati agli impianti di risalita (ad esempio la “Sostituzione della sciovia Quartarana”) e alcuni interventi localizzati di messa in sicurezza viaria. Nel complesso, Sulmona utilizza il PSC soprattutto per evitare che la ferrovia interna perda definitivamente competitività rispetto alla strada, mantenendo viva un’alternativa modale preziosa per le aree interne.

Sulmona registra un tasso di avanzamento complessivamente elevato, trainato dall’acquisto dei treni diesel di nuova generazione, un intervento che richiede procedure chiare e standardizzate. I progetti legati agli impianti sciistici e alla viabilità interna risultano in gran parte completati. L’unico elemento di rallentamento riguarda la componente ferroviaria infrastrutturale, per la quale i tempi tecnici sono meno comprimibili. Nel complesso, l’area mostra un’attuazione molto più lineare rispetto alle AUF costiere.

Teramo

Teramo presenta una combinazione marittimo–ferrovia–mobilità urbana che ruota attorno al porto di Giulianova e alla nuova fermata ferroviaria di Piano d’Accio. Circa la metà delle risorse va al trasporto marittimo, un quarto alla strada, il resto si divide tra ferrovia e mobilità urbana. I progetti più rilevanti sono il “Potenziamento del porto di Giulianova tramite realizzazione di banchina e aria di manovra” e gli “Interventi di riqualificazione del porto di Giulianova”, cui si aggiunge la “Realizzazione della nuova fermata ferroviaria di Piano d’Accio”, a servizio di ospedale e polo universitario.

In ambito urbano, la viabilità Piano d’Accio – Istituto Zooprofilattico è un esempio di come il PSC contribuisca anche alla mobilità quotidiana verso i luoghi di lavoro e di servizio. Teramo, in questo quadro, assume il ruolo di nodo misto porto–ferrovia–città, a cavallo fra costa e interno.

A Teramo, l'avanzamento è moderato: i lavori al porto di Giulianova procedono, ma scontano i vincoli ambientali e marittimi tipici degli interventi portuali. La fermata ferroviaria di Piano d'Accio presenta invece un buon avanzamento, trattandosi di un'opera ferroviaria di scala ridotta rispetto alle nuove tratte. Gli interventi di mobilità urbana e viabilità locale risultano in larga parte avanzati o conclusi. Il quadro complessivo è misto: porti più lenti, ferrovia e mobilità urbana più rapide.

Vasto

A Vasto la specializzazione marittima è altrettanto evidente: oltre la metà delle risorse è destinata al porto di Vasto, circa un quarto alla strada e il resto alla mobilità urbana. I progetti principali si concentrano sul "Potenziamento del porto di Vasto tramite ampliamento e adeguamento delle infrastrutture" e sui "Lavori di escavazione e potenziamento del porto di Vasto", confermando il ruolo di questo scalo come infrastruttura chiave per l'area industriale della costa sud.

Gli interventi di acquisto di autobus ad alimentazione non convenzionale e alcune opere di manutenzione straordinaria della viabilità completano un quadro in cui il porto è il vero baricentro delle scelte, e la città si configura come porta d'accesso stradale e urbana a uno dei principali poli produttivi dell'Abruzzo.

Vasto riflette un modello simile a Chieti: gli interventi legati al porto di Vasto presentano fasi attuative lente e complesse (approfondimenti, escavazioni, adeguamenti strutturali). Al contrario, gli interventi di mobilità urbana e l'acquisto dei mezzi TPL risultano già conclusi. L'avanzamento è quindi bifasico: molto rapido sulle componenti leggere, rallentato sulle grandi opere a mare.

2.2 Le Aree Interne

Basso Sangro–Trigno

Il Basso Sangro–Trigno ha una struttura funzionale fortemente sbilanciata verso la ferrovia (circa il 70% dei finanziamenti), seguita da una quota importante di strada e da una piccola componente di mobilità urbana. Il progetto più rilevante è il "Completamento dell'infrastruttura ferroviaria della linea di Fondo Valle Sangro", che, da solo, spiega buona parte della quota ferroviaria. Accanto a questo, un ruolo significativo rivestono gli interventi sulla S.S. 652 di Fondo Valle Sangro, con lavori di ammodernamento e di messa in sicurezza.

Completano il quadro progetti legati alla mobilità turistica, come la ristrutturazione e l'ammodernamento dell'impianto sciistico, che contribuiscono a consolidare il legame tra industria, turismo e aree interne. Rispetto alle altre AI, Basso Sangro–Trigno si distingue per un uso del PSC meno difensivo e più orientato a strutturare un vero corridoio di collegamento per merci e persone.

Il Basso Sangro–Trigno è l'eccezione positiva dell'intero quadro e rappresenta l'eccezione virtuosa: grandi importi, ma anche grande velocità. La spiegazione è industriale e istituzionale: un distretto produttivo forte chiede e ottiene tempi amministrativi più rapidi. L'avanzamento è molto elevato: gran parte degli interventi ferroviari e stradali risulta conclusa o in fase avanzata. Ciò riflette la presenza di un tessuto produttivo organizzato (automotive, componentistica), di una forte pressione competitiva e di una rete di attori istituzionali abituati a cooperare. Il progetto cardine – il corridoio ferroviario della Fondo Valle Sangro – ha beneficiato di una spinta attuativa rara nelle Aree Interne.

Alto Aterno – Gran Sasso – Laga

L'area Alto Aterno – Gran Sasso – Laga è quella con il volume di finanziamenti più elevato tra le Aree Interne. Qui il trasporto stradale domina con circa tre quarti delle risorse, seguito da mobilità urbana e una piccola quota di logistica. Gli interventi principali riguardano grandi opere di viabilità, come la

“SS 81 Piceno Aprutina – lavori di ammodernamento e messa in sicurezza” e la “Realizzazione dei collegamenti della Val Vibrata”, che intervengono su assi di collegamento fondamentali fra l’interno montano e la fascia costiera.

Accanto a questi, l’“Impianto funiviario con veicoli a presa automatica” introduce una dimensione di mobilità legata al turismo montano, in cui la mobilità urbana si intreccia con la fruizione del Gran Sasso. Nell’insieme, questa AI utilizza il PSC per coniugare esigenze di sicurezza stradale e di accessibilità turistica, con un’impronta molto marcata sulla gomma.

L’area presenta un buon avanzamento sulla maggior parte degli interventi stradali, ma più lento sugli impianti funiviari e sulle opere complesse a servizio del turismo di quota. Gli interventi sulla SS81 Piceno-Aprutina e sugli assi di collegamento interni risultano ampiamente avviati o conclusi, mentre la realizzazione degli impianti a fune ha richiesto tempi più lunghi, legati a verifiche tecniche, alla sicurezza e ai nulla osta ambientali. Nel complesso, l'area rientra nel modello “AI classica”: molta strada, iter relativamente lineari, avanzamento sostenuto.

Alto Sangro – Valle del Sagittario

In Alto Sangro – Sagittario la mobilità urbana e la logistica prevalgono sulla strada. Circa il 60% dei finanziamenti è destinato alla mobilità urbana, un quarto alla logistica, il resto a strada e una piccola quota di aereo. Il progetto principale è un intervento di nuova realizzazione e di ripristino programmato di impianti di risalita e di innevamento, che si inserisce pienamente nella strategia di sviluppo turistico invernale dell’area.

Completano il quadro la revisione generale della seggiovia di arroccamento verso le piste e lavori legati all’innevamento programmato. Qui la mobilità urbana è declinata come mobilità turistica legata agli impianti sciistici, mentre la logistica riguarda soprattutto i servizi tecnici e gli impianti funzionali alle attività turistiche.

Questa area, specializzata nella mobilità urbana-turistica (impianti sciistici, innevamento, impianti di arroccamento), mostra un avanzamento molto elevato. Gli interventi sugli impianti di risalita sono in genere rapidi: ditte specializzate, tecnologie standard, iter chiari. La componente logistica registra qualche rallentamento, soprattutto per questioni legate all’approvvigionamento dei materiali. Nel complesso, l’area presenta una delle migliori prestazioni attuative dell’intero sistema.

Valle Subequana

La Valle Subequana è l’area interna con il profilo più puro di politica stradale: circa il 98% dei finanziamenti è destinato al trasporto stradale, con una traccia residua di mobilità urbana. Gli interventi principali riguardano tutti interventi di miglioramento e di messa in sicurezza delle strade provinciali e regionali, in particolare sulla SP 7 Campo Imperatore e sulla SR 261 Parco Sirente, oltre che su tratti viari interni ai piccoli comuni (Navelli, Carapelle Calvisio, ecc.).

Il PSC, in questo caso, è quasi esclusivamente una politica di manutenzione straordinaria e di adeguamento, indispensabile in un’area caratterizzata da fragilità geologica, pendenze accentuate e bassi volumi di traffico, ma con una forte dipendenza dall’automobile per qualsiasi spostamento.

La Subequana è l’area con il tasso più alto di progetti conclusi. Le opere, quasi tutte stradali e di manutenzione straordinaria, hanno un iter semplice, spesso già predisposto dagli uffici tecnici comunali. Gli interventi su SP7, SR261 e sulle viabilità interne ai piccoli comuni sono generalmente già conclusi. È un caso emblematico del modello “manutenzione = realizzazione rapida”.

Valfino–Vestina

Valfino–Vestina presenta un profilo misto, ma sempre centrato sulla strada: circa l'86% delle risorse va al trasporto stradale, il 10% alla mobilità urbana e una piccola quota alla logistica. Il progetto più rilevante è la "Nuova mobilità per il Gran Sasso del Futuro – asse Penne–Farindola", che rientra in una visione di accessibilità alle aree montane del massiccio, integrando esigenze locali e flussi turistici.

Accanto a questo, si registra una serie di interventi di manutenzione straordinaria delle strade comunali (ad esempio nel comune di Farindola) e interventi puntuali su segnaletica orizzontale e verticale, che rientrano nella logistica stradale in senso ampio. In quest'area il PSC lavora soprattutto per rendere più sicuro e leggibile un reticolo di connessioni secondarie.

Anche qui l'avanzamento è molto elevato, soprattutto sugli interventi stradali. Gli investimenti sulla mobilità turistica (accesso al Gran Sasso) mostrano anch'essi un avanzamento buono, pur con qualche ritardo dovuto alle verifiche delle interferenze ambientali. Nel complesso, è un'altra area che riflette il modello attuativo tipico delle AI: opere piccole/medie, con tempi di attuazione brevi.

Valle del Giovenco – Valle Roveto

La Valle del Giovenco – Valle Roveto è l'area con la specializzazione più estrema: il 100% dei finanziamenti è destinato al trasporto stradale. Gli interventi principali riguardano il "Consolidamento e depolverizzazione delle strade bianche del Fucino", nonché interventi di messa in sicurezza della viabilità interna nei comuni di Ortucchio, Villavallelonga e Bisegna.

Si tratta in larga parte di perfezionamenti e di messa in sicurezza di una rete viaria, in parte ancora "bianca" o poco strutturata, con l'obiettivo di migliorare le condizioni di accesso alle aree agricole e alle frazioni sparse. Il PSC, qui, è quasi interamente una politica di "cura del ferro di cavallo" della montagna: niente porti, niente ferrovia, ma solo strade da rendere più percorribili.

Questa area, interessata da interventi stradali, presenta un avanzamento quasi totale: manutenzioni, messa in sicurezza, consolidamento delle strade bianche del Fucino e interventi puntuali nei piccoli comuni risultano in gran parte conclusi. Come la Valle Subequana, rappresenta il caso tipico del PSC nelle aree interne: investimenti diffusi e caratterizzati da una rapidità di attuazione rara nei contesti urbani complessi.

Piana del Cavaliere

La Piana del Cavaliere presenta una combinazione interessante tra mobilità urbana (circa due terzi dei finanziamenti) e strada (un terzo). Il progetto simbolo è il "Rinnovamento tecnologico e ampliamento strutturale e funzionale degli impianti di Camporotondo", in cui la mobilità urbana è strettamente legata alla mobilità turistica invernale e ai sistemi di risalita.

Accanto a questo, troviamo interventi sulla SP 63 del Parco dei Monti Simbruini e sulla viabilità di collegamento alle aree artigianali, oltre a opere di messa in sicurezza della pavimentazione stradale nei piccoli comuni (ad esempio Pereto). L'area utilizza il PSC per combinare mobilità turistica e accessibilità di base, in una logica di sostegno a un sistema montano che vive di stagionalità e di piccoli flussi pendolari.

La Piana del Cavaliere presenta un buon avanzamento sugli impianti di risalita e sulla mobilità turistica, più lento su alcune opere stradali di collegamento. Gli interventi sugli impianti sciistici – grazie a procedure consolidate e a imprese specializzate – risultano in larga parte conclusi, mentre gli interventi viari richiedono più tempo, soprattutto quando interferiscono con aree naturalistiche o con attraversamenti urbani. Nel complesso, l'area mostra un avanzamento medio-alto.

2.3 Sintesi

La lettura per singola AUF e AI conferma e arricchisce quanto emerso dal quadro aggregato. Nelle AUF costiere (Chieti, Pescara, Teramo, Vasto) il PSC costruisce un sistema di nodi portuali e aeroportuali, connessi da viabilità di rango superiore e sostenuti da interventi di logistica intermodale. Avezzano e Lanciano, pur interne rispetto alla costa, si inseriscono in questo disegno come hub logistici e industriali (Marsica e Val di Sangro), mentre Sulmona e L'Aquila rappresentano figure più ibride, in cui la mobilità urbana e la ferrovia assumono un peso rilevante a fronte di dotazioni infrastrutturali storicamente fragili.

Nelle Aree Interne, invece, il PSC lavora quasi sempre sulla manutenzione e messa in sicurezza della rete stradale, con poche eccezioni: Basso Sangro–Trigno si distingue per il corridoio ferroviario e l'aggancio al distretto industriale; Alto Sangro–Sagittario, Valfino–Vestina e Piana del Cavaliere usano la mobilità urbana in chiave turistica legata agli impianti sciistici; Alto Aterno–Gran Sasso–Laga concentra grandi interventi sulla viabilità extraurbana, con alcune punte su impianti funiviari. Il modello che ne esce è quello di un PSC che, dal punto di vista funzionale, conferma il dualismo tra costa e interno: intermodalità complessa e portualità da una parte, rete stradale di base e impianti turistici dall'altra.

Questa lettura per territori e iterventi permette di andare oltre le percentuali e di vedere come il PSC, più che reinventare il sistema di mobilità regionale, tenda a rafforzare le vocazioni esistenti: i porti restano porti, i nodi logistici rimangono tali, le aree interne sono sostenute attraverso strade e impianti di risalita. La vera differenza non sta tanto nel "cosa", ma nel "quanto" e nel "come": alcune AUF e alcune AI riescono a usare il PSC per fare un salto di qualità (Pescara, Chieti, Lanciano, Basso Sangro–Trigno), altre si limitano, per forza di cose, a garantirsi la sopravvivenza infrastrutturale minima.