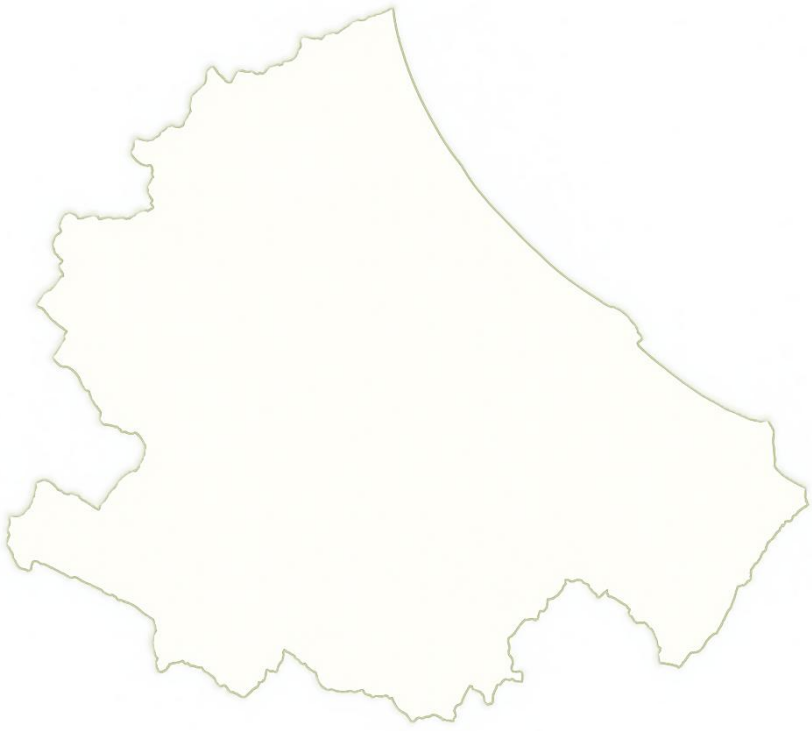
PSC ABRUZZO 2000–2020

RAPPORTO DI VALUTAZIONE TEMATICA 2025

Gli interventi del PSC nel settore dei trasporti e della mobilità



Dicembre 2025

SOMMARIO

LISTA DEGLI ACRONIMI 4

EXECUTIVE SUMMARY 5

1. CONTESTO E OBIETTIVI DELLA VALUTAZIONE 8

1.1 OBIETTIVI E CONTENUTO DELLA VALUTAZIONE 8

1.2 IL QUADRO ISTITUZIONALE E IL MANDATO DELLA VALUTAZIONE 9

1.2.1 L'ambito tematico dei trasporti e della mobilità nel PSC 2000-2020 e le dinamiche di tre cicli di programmazione FSC–PSC 2000–2020 12

2. APPROCCIO METODOLOGICO, DISEGNO VALUTATIVO E DOMANDE GUIDA 13

2.1 LA SCELTA DI UN APPROCCIO MISTO: TEORIA DEL PROGRAMMA E VALUTAZIONE REALISTA 14

2.1.1 La declinazione della Teoria del Programma per la valutazione degli interventi del settore Mobilità e Trasporti 15

2.1.2 L'approccio realista: fondamenti, utilità e rilevanza per il caso abruzzese 15

2.1.3 L'integrazione operativa dei due approcci 16

2.1.4 Implicazioni per la valutazione e per la programmazione futura 17

2.2 ARTICOLAZIONE DEL DISEGNO VALUTATIVO: FASI, STRUMENTI E FONTI 17

2.3 LE DOMANDE VALUTATIVE GUIDA E IL TENTATIVO DI UNA LETTURA MULTILIVELLO 19

2.4 LE INTERVISTE QUALITATIVE COME STRUMENTO DI APPROFONDIMENTO VALUTATIVO 21

2.5 LIMITI DELLA RICERCA 23

3. IL CONTESTO DI INTERVENTO E LA PIANIFICAZIONE REGIONALE DI SETTORE 24

3.1 L'EVOLUZIONE DEL CONTESTO SOCIO-ECONOMICO REGIONALE 24

3.2 IL CONTESTO REGIONALE E L'ACCESSIBILITÀ TERRITORIALE 26

3.2.1 La dotazione infrastrutturale per i trasporti regionali 26

3.2.2 I livelli di accessibilità del territorio 27

3.3 LE DIRETTRICI E LE PRIORITÀ DEL PRIT 32

3.4 GOVERNANCE MULTILIVELLO E PIANIFICAZIONE 35

4. LA PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI PSC ABRUZZO 2000-2020 NEL SETTORE DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITÀ 36

4.1 LE RISORSE FSC DEL PIANO SVILUPPO E COESIONE 2000-2020 DELLA REGIONE ABRUZZO 36

4.1.1 Ricostruzione del quadro degli interventi FSC in Abruzzo per ambito tematico 40

4.2 EVOLUZIONE DEGLI STRUMENTI E LOGICHE DI PROGRAMMAZIONE: LA PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI IN MOBILITÀ NEL TEMPO 43

4.2.1 Numerosità, risorse e "massa critica": cosa mostrano i dati settoriali 43
4.3 - Analisi territoriale degli interventi 49
4.3.1 Lettura delle Aree Urbane Funzionali e delle Aree Interne 51
5. L'attuazione degli interventi PSC 2000-2020 nel settore trasporti e della mobilità 55
5.1 Il grado di attuazione degli interventi PSC 2000-2020 nel settore trasporti 55
5.2 L'attuazione degli interventi per ambito settoriale 58
5.3 L'analisi territoriale della viabilità locale 61
5.4 L'avanzamento finanziario dei progetti 62
5.5 La coorte dei progetti conclusi 66
5.5.1 Le evidenze territoriali e la coerenza con le priorità del PRIT 66
6. Approfondimenti su filiere progettuali rilevanti 68
6.1 Le ciclovie FSC nel sistema della mobilità dolce regionale 68
6.1.1 Valutazione complessiva: contributi alla mobilità dolce e alla coesione territoriale 71
6.2 La filiera degli impianti a fune: funivie, cabinovie e seggiovie 71
6.3 Nodi infrastrutturali: porti e aeroporto di Pescara 74
6.3.1 La filiera aeroportuale: l'Aeroporto d'Abruzzo tra interventi puntuali e assenza di un disegno strategico unitario 74
6.3.2 La filiera della portualità: infrastrutture complesse, manutenzione strutturale e la governance multilivello 76
6.4 Conclusione valutativa del Capitolo 6 80
7. evidenze, conclusioni e raccomandazioni 81
7.1 Il ruolo perequativo e lettura costa - interno 81
7.2 Sintesi articolata delle domande valutative 83
7.3 Giudizio complessivo e ruolo della transizione ecologica e digitale 85
7.4 Raccomandazioni e implicazioni per la programmazione in futuro 87
Bibliografia 90
Appendice – La dimensione territoriale degli interventi 94

LISTA DEGLI ACRONIMI

AI	Aree Interne
APQ	Accordo/i di Programma Quadro
AUF	Aree Urbane Funzionali
BDU	Banca Dati Unitaria
CIPESS	Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile
CMO	Contesto Meccanismo Outcome (Esito)
FAS	Fondo Aree Sottoutilizzate
FSC	Fondo per lo Sviluppo e la Coesione
PAR	Programma/i Attuativo/i Regionale/i
PRA	Programma Regionale di Attuazione
PRIT	Piano Regionale Integrato dei Trasporti
PRT	Piano Regionale dei Trasporti
PSC	Piano Sviluppo e Coesione
SAD	Strumenti di Attuazione Diretta
TPL	Trasporto Pubblico Locale
VAS	Valutazione Ambientale Strategica

EXECUTIVE SUMMARY

L'analisi valuta il contributo del Piano Sviluppo e Coesione (PSC) Abruzzo 2000–2020 alle politiche regionali per la mobilità e le infrastrutture di trasporto, nell'ambito del disegno valutativo regionale sul Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC), in un arco temporale di vent'anni in cui si sono stratificati strumenti programmatori diversi e sono mutate in profondità le condizioni demografiche, socio-economiche e territoriali della regione. Il punto di osservazione principale è il settore "Trasporti e mobilità", che nel PSC rappresenta uno degli ambiti più rilevanti per consistenza finanziaria (circa il 29% delle risorse FSC) e numerosità progettuale (476 interventi, per oltre 612 meuro FSC e 766 meuro di finanziamento pubblico complessivo) in termini di priorità allocativa e attuativa.

La valutazione risponde a cinque domande guida: il contributo del PSC alla strategia regionale dei trasporti; le principali criticità attuative emerse; il grado di coerenza tra scelte allocative e fabbisogni territoriali; gli effetti prodotti sul sistema di mobilità e sull'accessibilità; le lezioni apprese per la programmazione futura, in coerenza con i criteri valutativi di rilevanza, efficacia ed efficienza adottati nel Rapporto. Per farlo, combina la ricostruzione della teoria del cambiamento del PSC nel settore trasporti con un approccio realista, fondato sulle configurazioni Contesto–Meccanismo–Esito (CMO), e utilizza un set integrato di strumenti: analisi dei dati di monitoraggio (OpenCoesione e BDU), analisi documentale della programmazione settoriale, interviste qualitative e approfondimenti di caso su filiere progettuali rilevanti – in particolare le ciclovie FSC (Via Verde e Bike to Coast), impianti a fune e nodi infrastrutturali (porti e Aeroporto d'Abruzzo)..

Il contesto regionale in cui gli interventi si inseriscono è segnato da una persistente fragilità demografica ed economica, con spopolamento delle aree interne, invecchiamento della popolazione e polarizzazione tra costa e interno, che condiziona strutturalmente la domanda di mobilità e accessibilità. In una regione orograficamente complessa, in cui oltre l'80% dei comuni ha meno di 5.000 abitanti, la mobilità assume una valenza strategica: le criticità di accessibilità, la dipendenza dall'auto privata, la debole integrazione tra ferro e gomma, lo scarso sfruttamento dei nodi logistici e le condizioni problematiche di alcuni scali portuali rappresentano fattori strutturali che incidono direttamente sulla coesione territoriale e sulla competitività.

L'analisi del portafoglio PSC mostra con chiarezza un orientamento prevalente: la maggior parte delle risorse si concentra sulla rete viaria, attraverso centinaia di interventi di manutenzione straordinaria, riqualificazione e messa in sicurezza di strade comunali, provinciali e statali, riconducibile a una logica di presidio e competenze relative all'accessibilità di base. Questo approccio ha consentito di affrontare fabbisogni reali di sicurezza e funzionalità, soprattutto nelle aree interne esposte a rischio idro-geologico e sismico, e risulta in larga misura coerente con l'esigenza di garantire continuità dei collegamenti quotidiani e ridurre il rischio di isolamento. Di contro, risultano residuali gli interventi mirati al rafforzamento del trasporto pubblico locale, alla logistica integrata, alla rete ferroviaria e al sistema portuale, ambiti in cui il PSC esprime un potenziale solo parzialmente valorizzato.

Ne deriva una coerenza differenziata tra criticità e risposte: elevata se si guarda alla manutenzione e alla sicurezza della rete locale; più debole rispetto agli obiettivi di riequilibrio modale, integrazione territoriale e sviluppo logistico; molto contenuta nel caso degli investimenti ferroviari e portuali, anche per la presenza di competenze multilivello e di una forte dipendenza da scelte nazionali. Il profilo che emerge è quello di una politica prevalentemente difensiva, coerente con i vincoli strutturali del contesto ma meno orientata a esiti trasformativi di sistema, orientata a preservare e mettere in sicurezza l'esistente, più che a promuovere interventi trasformativi capaci di modificare in modo significativo l'assetto del sistema di mobilità regionale.

Dal punto di vista dell'efficacia e dell'efficienza, le evidenze indicano una buona quota di progetti conclusi in termini numerici (oltre il 60%), ma una percentuale ancora elevata di risorse concentrate su interventi in corso, spesso di maggiore dimensione e complessità (opere stradali e aeroportuali). La capacità di spesa appare intermedia: le economie registrate (circa 40,5 meuro, pari al 5,3% delle risorse FSC mobilitate) richiedono una lettura articolata, distinguendo tra economie fisiologiche (ribassi, efficientamenti) ed economie patologiche (ritardi, mancati avvii, riallocazioni). La performance varia sensibilmente per comparto e territorio, con una buona capacità realizzativa in ambiti di scala urbana e locale e maggiori criticità nei grandi interventi infrastrutturali. Le analisi quantitative si basano sui dati di monitoraggio OpenCoesione (estrazione al 30.4.2025) e sulle informazioni disponibili in BDU, integrate con evidenze qualitative.

Un limite trasversale riguarda la misurabilità dei risultati, con implicazioni dirette sulla capacità di formulare giudizi di impatto. Il sistema di monitoraggio, pur solido sul piano finanziario e procedurale, non consente ancora di collegare in maniera sistematica le risorse impiegate agli *outcome* in termini di tempi di percorrenza, livelli di servizio, uso del TPL, sicurezza o accessibilità. La stratificazione di regole e sistemi informativi nei diversi cicli programmatori e la qualità disomogenea degli indicatori nel tempo (specie per l'FSC nel settore trasporti), riducono la possibilità di formulare giudizi pienamente *evidence-based* sugli impatti. La valutazione ha mitigato tali limiti attraverso la triangolazione con fonti qualitative e casi di studio, ma individua nel rafforzamento del sistema di indicatori una condizione essenziale per le future politiche. In assenza di indicatori di outcome sistematici sull'intero periodo di programmazione, il giudizio si fonda su una convergenza di evidenze quantitative e qualitative, integrando dati di attuazione, analisi territoriali e approfondimenti di caso, in coerenza con l'impianto metodologico adottato.

Gli approfondimenti sulle ciclovie FSC, e in particolare sulla Via Verde della Costa dei Trabocchi e sulla dorsale *Bike to Coast*, mostrano invece il potenziale di un approccio integrato: gli investimenti hanno contribuito a ridisegnare la geografia della mobilità dolce in Abruzzo, generando effetti connessi alla fruizione turistica, agli spostamenti quotidiani, alla valorizzazione dei paesaggi costieri e al rafforzamento dell'immagine regionale come destinazione cicloturistica. Al tempo stesso, questi casi evidenziano la centralità di progettazione, governance e manutenzione per trasformare l'opera infrastrutturale in un vero progetto territoriale complesso, in coerenza con le finalità del FSC e con un approccio integrato di sviluppo territoriale.

L'analisi della dimensione territoriale, basata su Aree Urbane Funzionali (AUF) e Aree Interne (AI), evidenzia inoltre una distribuzione delle risorse di Trasporti e Mobilità complessivamente bilanciata in valori assoluti (circa 52% AUF / 48% AI), ma fortemente differenziata in termini pro capite, con un'intensità nettamente maggiore nelle Aree Interne (effetto riconducibile anche a costi fissi e interventi unitari su reti diffuse), consentendo una lettura differenziata degli effetti del PSC in termini di equità territoriale. In termini funzionali, nelle AI prevalgono interventi orientati al rafforzamento dell'accessibilità di base (soprattutto stradale), mentre nelle AUF si osserva una

maggiore presenza di interventi connessi a nodi e funzioni urbane (logistica/intermodalità e, in alcune aree, infrastrutture portuali/aeroportuali). Sul fronte attuativo, emerge una geografia differenziata dell'avanzamento: le AUF costiere con interventi più complessi tendono a presentare ritardi relativamente maggiori, mentre nelle Aree Interne (e nelle AUF sub-appenniniche) la realizzazione risulta mediamente più fluida[1]. Per l'analisi di dettaglio (tabelle e lettura per singola AUF/AI) si rinvia all'Appendice.

Alla luce di queste evidenze valutative, il Rapporto formula alcune raccomandazioni chiave: definire una strategia unitaria per la mobilità e la logistica che superi la frammentazione degli interventi; rafforzare il ruolo del trasporto pubblico locale, in particolare nelle aree interne, attraverso modelli più flessibili e integrati; concentrare risorse su corridoi strategici e nodi di interscambio in grado di incidere sull'accessibilità esterna e interna; valorizzare il sistema logistico regionale mediante una governance integrata di porti, interporti e aree industriali; potenziare la capacità amministrativa e il sistema di monitoraggio, standardizzando gli indicatori e assicurando continuità informativa: per l'analisi di dettaglio (mappe, tabelle e lettura per singola AUF/AI) si rinvia all'Appendice.

Queste direzioni non implicano un cambio radicale, ma un passaggio da una logica di risposta incrementale ad una logica di costruzione di sistema, coerente con le sfide della transizione ecologica e digitale e con le opportunità offerte dal ciclo di programmazione 2021–2027.

1. CONTESTO E OBIETTIVI DELLA VALUTAZIONE

1.1 Obiettivi e contenuto della valutazione

Il tema della mobilità e dei trasporti a livello regionale è da tempo al centro di un confronto che attraversa discipline diverse: dall'economia regionale alla pianificazione territoriale, dagli studi sull'accessibilità alla geografia economica, fino all'analisi delle politiche pubbliche. L'Abruzzo, per la sua configurazione territoriale e istituzionale, si presta in modo particolare a questo tipo di lettura. L'intervallo temporale considerato, 2000–2020, coincide con una fase in cui le regioni italiane hanno visto rafforzarsi il proprio ruolo nella gestione dei fondi di coesione e, allo stesso tempo, sono state chiamate a misurarsi con vincoli di bilancio, trasformazioni demografiche e nuove priorità europee legate alla sostenibilità e alla coesione territoriale.

Ci sono almeno tre ragioni per cui il caso abruzzese è interessante. In primo luogo, la combinazione fra costa densamente urbanizzata e interno montano rarefatto produce un "laboratorio" naturale sul rapporto tra dotazioni infrastrutturali, accessibilità e opportunità di sviluppo. In secondo luogo, l'Abruzzo non fa eccezione alla natura multilivello della governance dei trasporti in Italia, e, anzi, rende evidente quanto questo incastro di competenze possa complicare le scelte di investimento. Infine, il ruolo del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) e del relativo PSC è centrale, perché rappresenta uno degli strumenti con cui la Regione ha concretamente potuto finanziare interventi infrastrutturali e di mobilità in aggiunta ai fondi europei.

Il presente esercizio valutativo si inserisce nell'ambito delle attività del progetto ASSISTE, promosso da Formez PA a supporto della Regione Abruzzo per il rafforzamento delle capacità istituzionali nella gestione integrata e nella valutazione delle politiche di coesione. In particolare, la valutazione si concentra sul Piano Sviluppo e Coesione (PSC) Abruzzo 2000–2020 e, su mandato regionale derivante dal disegno di valutazione (giugno 2025), con un focus tematico prioritario sul settore trasporti e mobilità.

L'obiettivo di fondo della valutazione è quindi di produrre conoscenza strategica e operativa al servizio dell'Amministrazione regionale, contribuendo a:

- rendere conto dell'uso delle risorse FSC da parte della Regione Abruzzo nei tre cicli di programmazione, migliorando la trasparenza e la responsabilità verso i cittadini;
- sostenere il ciclo della programmazione unitaria, offrendo elementi di lettura critica per la fase 2021–2027;
- rafforzare il ruolo della valutazione come strumento a supporto dei processi decisionali e nella governance multilivello delle politiche di sviluppo.

In linea con quanto previsto dal quadro normativo nazionale e con le indicazioni contenute nei documenti ufficiali di riferimento, essa non rappresenta un mero adempimento procedurale, ma vuole configurarsi come dispositivo abilitante per la qualità della spesa pubblica, la coerenza strategica degli interventi e l'efficacia delle politiche pubbliche.

Per dare omogeneità e solidità all'analisi degli interventi, il valutatore ha proposto e scelto di basarsi sui dati del Portale pubblico di Open Coesione[2].

1.2 Il quadro istituzionale e il mandato della valutazione

Come è noto, il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) – istituito con D. Lgs 88/2011 - costituisce lo strumento nazionale di attuazione della politica di coesione territoriale, ai sensi dell'articolo 119, comma 5, della Costituzione italiana. Nato con la funzione di perequare i divari economici, sociali e infrastrutturali tra le diverse aree del Paese, il FSC ha sostenuto, nei diversi cicli di programmazione, interventi plurimi in ambiti strategici come le infrastrutture, l'ambiente, l'innovazione, l'istruzione e la mobilità.

La Regione Abruzzo ha beneficiato, nel periodo considerato, di una dotazione cospicua di risorse FSC, poi ricondotte all'interno del PSC regionale, con la ricomposizione del quadro programmatico attorno ai PSC (Piani di Sviluppo e Coesione) avvenuta a seguito dell'approvazione e conversione in legge del DL 34/2019, art.44.

La riorganizzazione della programmazione del FSC in Piani Sviluppo e Coesione ha infatti disposto l'unificazione programmatica, finanziaria, procedurale e di governance degli interventi FSC pregressi in un quadro ordinato, articolato per aree tematiche, obiettivi di servizio, PAR e PRA e azioni o interventi (Strumenti di Attuazione Diretta), e regolato dalle "Disposizioni quadro" approvate dal CIPESS nel 2020 e successivamente aggiornate. Tale disposizione normativa ha trasformato quindi i PSC in strumenti programmatori a tutti gli effetti, dotati di obiettivi chiari, governance formalizzata, tracciabilità finanziaria, e soprattutto oggetto di verifica, monitoraggio e valutazione secondo logiche orientate ai risultati. Il Piano (PSC) riclassifica quindi in un unico strumento tutta la programmazione del Fondo Sviluppo e Coesione relativa ai cicli programmatori 2000-2006, 2007-2013 e 2014-2020, seguendo la disciplina contenuta nella delibera CIPESS n. 2/2021 che, ai sensi dell'articolo 44, comma 14, del decreto-legge n. 34/2019 e s.m.i., stabilisce la disciplina ordinamentale dei PSC.

Tuttavia, pur nel quadro di regole di programmazione armonizzate in un quadro unitario per i cicli di programmazione 2000-2006 e 2007-2013, è indubbio che gli interventi afferenti alle aree di policy individuate (nel nostro caso i trasporti), si siano susseguiti nel tempo facendo riferimento a quadri e strumenti di policy settoriali diversi. La valutazione interviene quindi in questo contesto.

Relativamente quindi al PSC Abruzzo 2000-2020, esso è stato approvato con Delibera CIPESS n. 21 del 29 aprile 2021 e comprende una Sezione ordinaria, che integra gli interventi FSC dei cicli 2000–2006, 2007–2013 e 2014–2020 (per un valore di 1.863,7 meuro[3]); e due Sezioni speciali, introdotte a seguito dell'emergenza Covid-19 in applicazione degli articoli 241 e 242 del medesimo DL 34/2020, finalizzate al sostegno economico e alla copertura di interventi precedentemente finanziati con fondi UE. Ai fini della presente valutazione, vengono solo considerati gli interventi della Sezione ordinaria.

La tabella seguente raffigura gli strumenti di programmazione della Sezione "Ordinaria" del Piano Sviluppo e Coesione Abruzzo 2000–2020 confluiti nel PSC. Le annualità indicate sono ricostruzioni

[2] OpenCoesione è il Portale nazionale delle politiche di coesione che fornisce informazioni e dati sugli interventi finanziati con risorse europee e nazionali. I dati provengono dal Sistema Nazionale di Monitoraggio (SNM) gestito dall'MEF-RGS-IGRUE.

[3] Ricostruiti dalla Tavola 1 della Delibera CIPE n. 21/2021 e dai relativi atti regionali di attuazione.

orientative basate sui dati ufficiali di approvazione e aggiornamento degli APQ nel periodo 2000–2020.

Tabella 1 – Riepilogo strumenti di programmazione confluiti nel PSC Abruzzo 2000-2020 per l'ambito mobilità e trasporti

Strumento di programmazione	Tipologia di atti	Ambito tematico o contenuto principale
APQ MOBILITÀ	Atto originario	Interventi infrastrutturali nel settore della mobilità regionale (viabilità, TPL, connessioni strategiche).
	I Atto Integrativo	Aggiornamento del portafoglio progetti e rimodulazione finanziaria.
	II Atto Integrativo	Nuove progettualità e coordinamento con altri strumenti di coesione.
	III Atto Integrativo	Completamento e manutenzione straordinaria delle opere.
	IV Atto Integrativo	Rafforzamento della rete infrastrutturale e aggiornamento progettuale.
APQ Completamento interporto val Pescara e centro smistamento merci della Marsica	Atto originario	Potenziamento del sistema logistico regionale e connessione intermodale merci
APQ PORTI	Atto originario	Sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture portuali regionali
	I Atto Integrativo	Completamento funzionale e miglioramento della capacità operativa dei porti.
PAR ABRUZZO – APQ	Programma Quadro Qualità (APQ) "Rafforzare e migliorare il sistema di mobilità regionale"	AA01 - Mobilità sostenibile nei centri urbani e nelle aree montane (filovie, funivie, sistemi integrati).
APQ "Completamento e rafforzamento del sistema logistico e di mobilità regionale per favorire lo sviluppo economico territoriale"	Atto originario	AA03 - Coordinamento degli interventi strategici su trasporto passeggeri e merci.
	Intervento 1 – Porti e Aeroporti	Potenziamento infrastrutture portuali e aeroportuali.
	Atto Integrativo	AA04 - Integrazione e aggiornamento degli interventi logistici.
	I Atto Integrativo	AA06 - Completamento di opere infrastrutturali strategiche e interconnessioni multimodali

PATTO REGIONE ABRUZZO E STRUMENTI DI ATTUAZIONE DIRETTA (SAD)	–	Interventi attuati direttamente dalla Regione Abruzzo attraverso il Programma Regionale di Attuazione (PRA) collegato al PSC FSC.

Fonte: elaborazioni del valutatore su Delibera CIPE 21/2021

In particolare, pertanto, la configurazione del PSC Abruzzo riflette la volontà del legislatore nazionale di rafforzare la programmazione unitaria delle politiche di sviluppo e, al contempo, della Regione Abruzzo di dare coerenza e continuità agli interventi finanziati nel corso dei vent'anni considerati, anche attraverso meccanismi di riprogrammazione, revisione delle OGV[4] e riallineamento procedurale.

In tale contesto, quindi, l'attuazione del PSC è accompagnata da una crescente attenzione al monitoraggio e alla valutazione, anche alla luce delle responsabilità affidate alle Amministrazioni titolari, per analizzare le criticità attuative, supportare l'apprendimento istituzionale e fornire indirizzi utili per la futura programmazione.

Il presente rapporto si colloca quindi all'interno di un disegno valutativo esplicitato nel mandato proposto e assegnato al valutatore del FORMEZ PA dalla Regione Abruzzo e si inquadra nel Piano di Valutazione del PSC FSC 2000–2020 (Det. DPA002/007 del 14/06/2023), che prevede lo sviluppo di valutazioni tematiche su singoli ambiti di policy ritenuti rilevanti per efficacia, consistenza finanziaria o problematicità attuative.

Il mandato valutativo ricevuto dalla Regione ha come oggetto l'analisi valutativa degli interventi FSC nel settore dei trasporti e della mobilità, che risulta essere l'area di maggiore investimento del PSC Abruzzo in termini di risorse allocate nell'ambito del PSC Abruzzo – Sezione ordinaria.

Tale scelta si fonda su un triplice presupposto:

- la centralità del tema della mobilità e accessibilità territoriale nella strategia regionale di sviluppo e coesione;
- la complessità attuativa e procedurale che ha interessato numerosi interventi infrastrutturali, che nel tempo hanno intersecato diverse regole, criteri e obiettivi di programmazione;
- l'opportunità di generare conoscenza utile agli stakeholders istituzionali, socio-economici e locali per la programmazione di interventi futuri, contribuendo a definire assetti più efficaci di governance e monitoraggio.

In tal senso, la valutazione assume una natura operativa e strategica: non si limita alla ricostruzione ex post dell'attuazione, ma intende identificare evidenze valutative in grado di orientare i processi decisionali futuri, sostenere la capacità di apprendimento dell'Amministrazione e favorire l'integrazione delle politiche pubbliche a livello regionale.

[4] Obbligazioni Giuridicamente Vincolanti

1.2.1 L'ambito tematico dei trasporti e della mobilità nel PSC 2000-2020 e le dinamiche di tre cicli di programmazione FSC–PSC 2000–2020

Il settore dei trasporti e della mobilità ha rappresentato uno dei principali assi di intervento per la Regione Abruzzo, con azioni programmate nell'ambito di diversi strumenti e successivamente confluite nel Piano Strategico di Coesione (PSC) 2000–2020. Come illustrato nel dettaglio nel Capitolo 4, sulla base dei dati di attuazione disponibili a fine aprile 2024, il settore "Trasporti e mobilità" ha assorbito circa un terzo delle risorse complessive del Piano, configurandosi come uno degli ambiti di maggiore rilevanza finanziaria e strategica.

Gli interventi risultano articolati su più livelli e sottosettori, comprendendo:

- infrastrutture stradali (costruzione, ammodernamento e messa in sicurezza);
- potenziamento della rete ferroviaria e delle stazioni;
- sviluppo del trasporto pubblico locale (TPL), con attenzione alle soluzioni sostenibili;
- miglioramento delle dotazioni portuali e aeroportuali.

In coerenza con quanto richiamato negli atti del Comitato di Sorveglianza del 2024, gli interventi del PSC nel settore dei trasporti e della mobilità sono orientati a rafforzare la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani alle principali reti infrastrutturali, favorendo le sinergie tra territori, nodi logistici e sistemi insediativi, nonché a migliorare l'accessibilità delle aree periferiche e interne. Un ulteriore obiettivo rilevante riguarda il miglioramento dei servizi di trasporto a scala regionale, con particolare attenzione ai collegamenti con Roma, considerati strategici per l'integrazione funzionale dell'Abruzzo nei più ampi sistemi di mobilità e di mercato. In tale quadro, il PSC richiama esplicitamente la necessità di promuovere modalità di trasporto sostenibili, anche attraverso il potenziamento del parco mezzi del trasporto pubblico con veicoli eco-compatibili. Gli interventi sono infine finalizzati a migliorare la mobilità e l'accessibilità dei centri urbani e delle aree montane, contribuendo al riequilibrio territoriale e al rafforzamento della coesione regionale.

Nel loro insieme, tali interventi risultano riconducibili all'obiettivo – condiviso anche dal Piano Regionale dei Trasporti – di migliorare l'accessibilità territoriale, ridurre i tempi di percorrenza, aumentare i livelli di sicurezza e sostenere lo sviluppo economico regionale, con particolare attenzione al collegamento tra aree interne e centri urbani, alla logistica sostenibile e alla qualità della vita dei cittadini.

In questo contesto, la valutazione si propone di ricostruire la logica d'intervento e la teoria del programma sottesa ai progetti[5] finanziati, analizzandone, per quanto possibile, il grado di efficacia e di rilevanza, nonché i principali fattori che ne hanno condizionato l'attuazione, quali criticità progettuali, iter autorizzativi, tempi di realizzazione e capacità di spesa.

[5] I progetti che rientrano nel perimetro del PSC sono stati infatti programmati, in epoche, criteri e strumenti di programmazione diversi.

2. APPROCCIO METODOLOGICO, DISEGNO VALUTATIVO E DOMANDE GUIDA

Il presente capitolo delinea l'impianto metodologico adottato per la realizzazione della valutazione tematica del Piano Sviluppo e Coesione (PSC) Abruzzo 2000–2020, con un focus specifico sugli interventi riconducibili al settore trasporti e mobilità, come da mandato valutativo ricevuto a giugno 2025 e in coerenza con il Piano di Valutazione regionale (DPA002/007 del 14/06/2023). Esso costituisce pertanto la base di riferimento per leggere e interpretare, nei capitoli successivi, i risultati conseguiti, le lezioni apprese e le implicazioni valutative emerse dall'analisi degli interventi realizzati nel periodo di riferimento (2000-2006, 2007-2013, 2014-2020).

La valutazione si colloca in un contesto programmatico multilivello, interessato da un'evoluzione normativa e attuativa che ha interessato tre cicli di programmazione e diversi strumenti di policy e trova un punto di sintesi nel Piano approvato con Delibera CIPESS n. 21 del 2021, che rappresenta il quadro unitario di riferimento per la ricomposizione degli interventi FSC in Abruzzo, sebbene tutti i documenti programmatici confluiti non abbiano condotto alla predisposizione di un nuovo Documento programmatico di riferimento.

L'impostazione metodologica risponde pertanto a una duplice esigenza, di coerenza istituzionale e di efficacia conoscitiva: da un lato, garantire coerenza con il quadro regionale e nazionale della valutazione; dall'altro, offrire un impianto analitico capace di interpretare la complessità degli interventi FSC in una logica che non si esaurisce nella misurazione degli esiti, ma che ambisce a comprendere i meccanismi di funzionamento, le condizioni di contesto e le implicazioni per il miglioramento delle politiche pubbliche territoriali.

Il PSC della Regione Abruzzo (e in particolare il settore dei Trasporti e Mobilità) si configura infatti come un intervento complesso, multilivello e di lungo periodo, che integra diverse tipologie di opere e misure a favore dell'accessibilità, della sicurezza e della competitività territoriale. La combinazione di interventi infrastrutturali di scala regionale e sovraregionale, azioni rivolte alla mobilità quotidiana dei cittadini e iniziative di supporto ai sistemi produttivi ha determinato un quadro di policy articolato, ricostruito ex post, in cui la relazione tra singoli progetti e obiettivi strategici non è immediata né univoca.

Questa complessità è ulteriormente accentuata dalla forte eterogeneità dei contesti territoriali abruzzesi, che comprendono poli urbani costieri, aree interne e montane, ambiti rurali a bassa densità, corridoi di collegamento verso le regioni limitrofe e assi strategici di interesse nazionale ed europeo. A ciò si aggiunge la pluralità degli attori coinvolti nei processi decisionali e attuativi – amministrazione regionale, enti locali, gestori di infrastrutture e servizi di trasporto, soggetti privati, partenariato economico e sociale – e l'evoluzione nel tempo del quadro normativo e programmatorio di riferimento.

In questo contesto, la valutazione è stata chiamata a ricostruire e analizzare criticamente la logica del cambiamento sottesa al PSC. Diventa quindi centrale la capacità di comprendere non solo se gli interventi producano o abbiano prodotto risultati coerenti con gli obiettivi dichiarati nei diversi strumenti di riferimento, ma anche come e perché tali risultati si producano, per quali categorie di beneficiari, in quali condizioni territoriali e istituzionali e attraverso quali meccanismi di funzionamento.

Dal punto di vista teorico, la letteratura suggerisce che la relazione tra infrastrutture e sviluppo territoriale non sia né lineare né deterministica. Le teorie classiche dell'economia regionale, come quelle sulla riduzione dei costi di trasporto, sottolineano il potenziale delle infrastrutture nel favorire crescita e competitività. Tuttavia, approcci più recenti, come la "*new economic geography*" e gli studi sulle politiche *place-based*, hanno evidenziato come gli effetti delle infrastrutture varino significativamente a seconda del contesto territoriale, della distribuzione degli investimenti e dell'interazione con i sistemi locali di innovazione, demografia e governance.

Un altro filone di ricerca, particolarmente pertinente rispetto al caso abruzzese, è quello sugli studi dell'accessibilità nelle aree interne e montane. La Strategia Nazionale per le Aree Interne, ma anche molte ricerche internazionali, mostrano come la scarsa accessibilità possa innescare o rafforzare processi di spopolamento, chiusura dei servizi essenziali e perdita di capacità economica. In questi contesti, le politiche di mobilità non possono limitarsi a replicare modelli pensati per le aree metropolitane, ma devono fare i conti con scale diverse, con costi di esercizio più elevati e con domande di mobilità meno dense ma cruciali in termini di diritti di cittadinanza.

In questo contesto teorico e operativo, l'analisi del portafoglio PSC Abruzzo serve a verificare in che misura le scelte di investimento abbiano dialogato, in concreto, con le criticità individuate nei piani e nella letteratura, e se abbiano contribuito o meno a modificare la traiettoria del sistema di mobilità regionale.

2.1 La scelta di un approccio misto: Teoria del programma e valutazione realista

Per rispondere a queste esigenze e tenuto conto delle specificità del PSC Abruzzo che non dispone di un documento programmatico in senso stretto, il valutatore ha adottato un approccio metodologico misto che integra la prospettiva della Teoria del Programma con quella della 'valutazione realista'.

La scelta non è stata meramente teorica, ma ha voluto rispondere all'esigenza operativa di disporre contemporaneamente di una rappresentazione chiara e condivisa della logica di intervento del PSC e di uno strumento interpretativo capace di cogliere la variabilità degli effetti nei diversi contesti.

La Teoria del Programma ha consentito di esplicitare la catena logica che collega le risorse impiegate, le attività realizzate e gli output prodotti agli esiti attesi in termini di risultati su accessibilità, sicurezza, qualità dei servizi di trasporto e competitività dei territori. In altri termini, essa offre una rappresentazione strutturata della "storia" che il programma (ricomposto) racconta su come ha inteso produrre il cambiamento.

L'approccio realista, a sua volta, muove dalla constatazione che le politiche pubbliche non funzionano in astratto, ma all'interno di contesti concreti, storicamente e istituzionalmente determinati. Tale approccio pone quindi l'attenzione sulle configurazioni di contesto, meccanismo e outcome (CMO), interrogandosi su che cosa funzioni, per chi e in quali condizioni. In questo modo, essa permette di spiegare perché interventi formalmente simili possano produrre esiti diversi in

territori diversi, o al contrario perché esiti analoghi possano derivare da combinazioni differenziate di fattori.

L'integrazione tra i due approcci (teoria del programma e valutazione realista) ha consentito di connettere in modo sistematico le ipotesi di funzionamento del PSC con l'osservazione dei risultati nel territorio regionale, trasformando il quadro logico del programma in uno strumento dinamico di indagine e non in un mero esercizio descrittivo.

2.1.1 La declinazione della Teoria del Programma per la valutazione degli interventi del settore Mobilità e Trasporti

Nella valutazione del PSC – settore Mobilità e Trasporti, la Teoria del Programma è stata ricostruita a partire dall'analisi dei documenti programmatori, degli atti di attuazione e delle principali decisioni programmatiche assunte nel periodo di riferimento. Questo lavoro ha consentito di definire una o più catene logiche che descrivono il modo in cui le risorse finanziarie, principalmente di natura FSC e, ove rilevante, di origine complementare, sono state trasformate in interventi infrastrutturali e misure immateriali, e come tali interventi sono attesi contribuire agli obiettivi di policy.

In linea teorica, la ricostruzione riguarda l'intero percorso che va dagli input agli impatti, includendo le attività di progettazione e realizzazione delle opere, l'attivazione o il miglioramento dei servizi di trasporto, l'adeguamento dei nodi infrastrutturali, nonché le azioni di regolazione e governance della mobilità. A ciascuno di questi passaggi vengono associati gli output osservabili (ad esempio chilometri di infrastrutture potenziate, nuovi servizi introdotti, adeguamento di nodi intermodali laddove disponibili), i risultati attesi in termini di variazioni nei tempi di percorrenza, nei livelli di servizio, nella sicurezza o nell'accessibilità ai poli urbani e produttivi, popolazione servita e, infine, gli impatti più di lungo periodo, quali la riduzione dei divari territoriali interni, il rafforzamento della competitività regionale e la promozione di forme di mobilità sostenibile.

Sulla base di tale ricostruzione sono state formulate le principali ipotesi valutative, espresse sotto forma di nessi causali che mettono in relazione specifiche azioni del PSC con gli esiti attesi sui sistemi di mobilità e trasporto. Questa formalizzazione ha svolto una duplice funzione: da un lato, mira a chiarire la logica sottostante alle scelte programmatorie, consentendo di verificarne la coerenza interna e la coerenza verticale tra obiettivi generali, specifici e operativi; dall'altro, ha creato una base metodologica solida su cui innestare l'analisi realista, trasformando le ipotesi di Teoria del Programma in ipotesi empiricamente verificabili.

2.1.2 L'approccio realista: fondamenti, utilità e rilevanza per il caso abruzzese

Parallelamente alla ricostruzione della Teoria del Programma, la valutazione ha adottato una prospettiva realista[6], assumendo – nell'osservazione, come domanda guida la questione di che cosa funzioni, per chi, in quali contesti e attraverso quali meccanismi. In concreto, ciò si è tradotto nell'identificazione di insiemi di interventi accomunati da finalità, caratteristiche tecniche o collocazione territoriale, considerati come casi o cluster di analisi.

L'interrogativo di fondo della valutazione non è dunque "*se*" l'intervento ha funzionato, ma "come", "per chi", "in quali circostanze" e "a quali condizioni" ha prodotto (o non prodotto) i risultati attesi. Tale modello valutativo adotta la logica delle configurazioni Contesto–Meccanismo–Esito (CMO),

[6] L'approccio della valutazione realista (Realist evaluation), teorizzato da Pawson e Tilley (1997), si fonda sull'assunto che gli interventi pubblici non agiscano in modo deterministico o uniforme, ma producano effetti attraverso l'attivazione di meccanismi causali che si manifestano solo in determinate condizioni di contesto.

che consente di comprendere come le azioni pubbliche interagiscano con i contesti territoriali e istituzionali nei quali si collocano. Più precisamente:

- il contesto (C) comprende il quadro ambientale, istituzionale, amministrativo e socio-economico in cui l'intervento si realizza.
- il meccanismo (M) rappresenta il processo causale attivato, ossia il modo in cui le risorse e le opportunità generate incidono su attori e sistemi/strutture e comportamenti;
- l'esito (O) è il cambiamento osservabile, diretto o indiretto, atteso o inatteso, che emerge dall'interazione tra contesto e meccanismo.

L'applicazione di tale approccio ha consentito di affrontare l'eterogeneità degli interventi FSC nel settore mobilità in Abruzzo, caratterizzati da differenti scale territoriali, modalità attuative e logiche decisionali che si sono sovrapposte nel tempo[7], favorendo una lettura degli effetti non solo in termini di realizzazione fisica e spesa sostenuta, ma anche di processi abilitanti, relazioni istituzionali e sinergie tra strumenti di policy.

Per questo motivo, il metodo della valutazione realista ha anche integrato tecniche di indagine qualitativa e quantitativa, con l'auspicio di poter includere, oltre alla funzione descrittiva e rendicontativa, anche quella di apprendimento e miglioramento istituzionale. Infatti, ciò ha permesso di:

- evidenziare le differenti logiche di attuazione che hanno caratterizzato gli interventi del Fondo Sviluppo e Coesione in Abruzzo, esplicitando elementi solitamente poco osservabili nelle valutazioni ex post, quali i vincoli operativi, i fattori abilitanti e le dinamiche relazionali tra gli attori coinvolti;
- restituire una mappatura ragionata dei contesti e delle condizioni in cui gli interventi hanno avuto maggiore efficacia, mettendo in relazione risultati conseguiti e caratteristiche territoriali e attuative;
- sviluppare una riflessione critica e orientata all'apprendimento sui modelli di governance e sulla capacità amministrativa valutando la coerenza tra le scelte di attuazione e le traiettorie di sviluppo territoriale.

Nel complesso quindi, oltre ad accrescere il patrimonio conoscitivo della Regione, l'approccio adottato mira a rafforzare la cultura della valutazione e fornire strumenti operativi per affinare la qualità della spesa pubblica e la capacità strategica del sistema regionale nel governo delle politiche per la mobilità.

2.1.3 L'integrazione operativa dei due approcci

L'integrazione tra Teoria del Programma e valutazione realista si è sviluppata secondo una logica circolare e iterativa. In una prima fase, la ricostruzione della logica di intervento del PSC ha consentito di esplicitare le principali ipotesi causali, individuando le sequenze di azioni e risultati attesi, nonché le assunzioni implicite relative al contesto di attuazione. Su questa base, la valutazione ha inoltre selezionato alcuni casi e cluster di interventi ritenuti particolarmente significativi, in grado di rappresentare la varietà dei contesti territoriali abruzzesi e delle tipologie di azione attivate.

[7] Il PSC Abruzzo 2000-2020 è infatti il risultato della stratificazione di modelli, criteri, progetti e strategie di programmazione che si sono susseguite nel tempo.

In una seconda fase, tali ipotesi sono state riformulate in chiave realista, attraverso la definizione, per ciascun caso, di configurazioni di contesto–meccanismo–outcome (CMO). Queste configurazioni hanno descritto il modo in cui, in specifiche condizioni territoriali e istituzionali, le azioni del PSC avrebbero dovuto attivare determinati meccanismi di cambiamento, producendo risultati osservabili sui sistemi di mobilità e trasporto. In questo passaggio, la Teoria del Programma è stata trasformata da rappresentazione generale a **strumento operativo di indagine valutativa**.

La fase successiva ha riguardato la raccolta e l'analisi delle evidenze empiriche necessarie a verificare tali configurazioni. I dati quantitativi e qualitativi raccolti sono stati utilizzati per confermare, integrare o rivedere le ipotesi iniziali, consentendo una progressiva messa a fuoco dei fattori che favoriscono o ostacolano il funzionamento degli interventi. In questo senso, l'approccio realista ha fornito una chiave di lettura critica della Teoria del Programma, evidenziandone punti di forza ed eventuali criticità.

Infine, le evidenze emerse sono state reintegrate nella ricostruzione della Teoria del Programma, contribuendo a una sua riformulazione più aderente alle modalità concrete di attuazione del PSC e alle specificità dei contesti abruzzesi. Il risultato è una Teoria del Programma "rivisitata", in grado di rappresentare non solo la logica formale dell'intervento, ma anche le **condizioni effettive del suo funzionamento**.

2.1.4 Implicazioni per la valutazione e per la programmazione futura

L'adozione di un approccio misto ha prodotto alcuni effetti qualificanti sul piano della valutazione e della programmazione. Sul piano valutativo, l'integrazione tra Teoria del Programma e valutazione realista ha consentito di collegare in modo trasparente le domande valutative alle ipotesi di funzionamento del PSC, di interpretare in maniera più fine gli scostamenti tra risultati attesi e risultati osservati e di valorizzare il ruolo dei contesti territoriali e istituzionali nella spiegazione degli esiti.

Sul piano programmatorio, le evidenze prodotte non si limitano a indicare se il PSC abbia contribuito o meno al miglioramento della mobilità e dei trasporti in Abruzzo, ma offrono indicazioni differenziate per tipologia di intervento e per contesto. Esse consentono di individuare le condizioni che si sono rivelate maggiormente abilitanti per il conseguimento dei risultati, i colli di bottiglia ricorrenti nei processi decisionali e attuativi, le combinazioni di interventi e politiche complementari che hanno mostrato la maggiore efficacia.

In sintesi, l'approccio misto adottato rafforza la capacità della valutazione di trasformarsi in uno strumento di apprendimento per il decisore regionale, orientando eventuali riprogrammazioni e la definizione delle future politiche di mobilità e trasporti verso soluzioni maggiormente basate sulle evidenze, più sensibili ai contesti territoriali e più attente ai meccanismi attraverso cui le infrastrutture e i servizi di trasporto contribuiscono, in concreto, allo sviluppo sostenibile e alla coesione della Regione Abruzzo.

2.2 Articolazione del disegno valutativo: fasi, strumenti e fonti

Il disegno valutativo è stato pertanto strutturato secondo una sequenza di fasi che riflettono l'approccio sopra descritto e garantiscono coerenza interna tra ricostruzione teorica, raccolta dati, analisi e formulazione del giudizio. Le principali fasi operative hanno riguardato:

a) Ricostruzione della teoria del cambiamento

In questa fase abbiamo ricostruito la teoria del programma, ossia l'impianto di ipotesi che sostiene la logica d'intervento del PSC nel settore dei trasporti. La ricostruzione è stata condotta a partire dall'analisi documentale degli atti di programmazione, delle delibere CIPESS e delle principali relazioni attuative, integrando tali evidenze con un ciclo di interviste esplorative rivolte a referenti istituzionali regionali e a operatori tecnici coinvolti nell'attuazione. L'insieme delle informazioni è stato quindi concettualmente organizzato entro una griglia CMO, utile a esplicitare le ipotesi di funzionamento e a definire gli snodi da sottoporre a verifica empirica nella fase successiva.

A titolo esemplificativo e indicativo, di seguito si rappresenta la griglia CMO della teoria del cambiamento per il PSC Abruzzo – Trasporti e Mobilità (Tabella 2).

Tabella 2.1 – Griglia CMO indicativa relativa alla teoria del cambiamento per il PSC Abruzzo – Trasporti e Mobilità

Contesto (C)	Meccanismo (M)	Esito (O)	Indicatori / Evidenze	Rischi / Assunzioni
Aree interne con scarsa accessibilità, viabilità secondaria critica, domanda frammentata.	Interventi su messa in sicurezza e ammodernamento + riorganizzazione TPL.	Riduzione tempi di percorrenza e aumento sicurezza.	Tempi medi di viaggio, incidentalità/km, utenze servite.	Manutenzione garantita; coordinamento Province–Comuni–gestori; disponibilità di indicatori di realizzazione e risultato
Aree urbane con congestione e carenze intermodali.	Potenziamento nodi di scambio e integrazione tariffaria multimodale.	Shift modale verso il TPL, riduzione congestione.	Ripartizione modale, tempi di interscambio, passeggeri/giorno.	Governance multi-attore e cooperazione gestori; disponibilità di indicatori di realizzazione e risultato.
Portafoglio eterogeneo e capacità attuativa variabile.	Selezione progetti cantierabili, assistenza tecnica e PMO regionale.	Accelerazione iter, minori varianti e contenziosi.	Durata media fasi; % progetti con varianti.	Stabilità prezzi, presenza team di progetto.
Disomogeneità di capacità tecnico-amministrativa tra enti.	Presidio PMO, linee guida operative e comunità di pratica.	Diminuzione errori, miglioramento qualità progettuale.	Non conformità, ritardi medi, reporting completo.	Stabilità organici, adozione strumenti comuni.
Resistenze locali e bassa percezione benefici.	Coinvolgimento stakeholder, comunicazione mirata, progetti pilota.	Maggiore accettabilità sociale e uso effettivo.	Partecipazione consultazioni, tasso utilizzo servizi.	Comunicazione efficace e qualità servizio erogato.

b) Raccolta delle evidenze: approccio mixed-method e triangolazione delle fonti

Per la verifica delle ipotesi di funzionamento degli interventi, è stata attivata una pluralità di strumenti:

- analisi dei dati di monitoraggio, con focus sugli indicatori fisici, finanziari e procedurali di attuazione e sui tempi di realizzazione;

- interviste qualitative semi-strutturate con interlocutori privilegiati;
- approfondimenti di caso su progetti rappresentativi per tipologia e localizzazione.

La triangolazione tra fonti permette infatti di integrare dati quantitativi e qualitativi, superando i limiti informativi del solo monitoraggio e restituendo un quadro più completo e interpretativo dei fenomeni osservati.

c) Analisi e verifica empirica delle ipotesi CMO

In questa fase le ipotesi formulate sono state verificate empiricamente, individuando contesti favorevoli e sfavorevoli, meccanismi attivati e esiti prodotti, con attenzione a effetti sistemici su accessibilità, sostenibilità e integrazione territoriale; prendendo anche atto della disponibilità sovente disomogenea e non aggregabile dei dati disponibili.

d) Formulazione del giudizio valutativo e raccomandazioni strategiche

Questa fase si è proposta di sintetizzare le evidenze permettendo di formulare giudizi secondo i criteri di rilevanza (coerenza tra obiettivi e bisogni territoriali); efficacia (capacità di conseguire i risultati attesi); efficienza (coerenza tra risorse impiegate e risultati ottenuti); sostenibilità (durabilità e manutenzione delle opere); impatto (cambiamenti osservabili nei territori coinvolti). I giudizi si accompagnano quindi a un set di raccomandazioni orientate all'azione, utili per affinare l'attuazione del nuovo ciclo FSC e più in generale delle politiche regionali per la mobilità sostenibile.

2.3 Le domande valutative guida e il tentativo di una lettura multilivello

A partire dal disegno metodologico e valutativo delineato, sono state formulate le seguenti domande guida, coerenti con la matrice di valutazione allegata:

- Quale contributo ha dato il PSC Abruzzo alla strategia di sviluppo regionale nell'ambito trasporti e mobilità?
- Quali sono le principali criticità attuative emerse, e come si differenziano per contesto, tipologia di intervento e livello di governance?
- In che misura le scelte allocative e attuative sono risultate coerenti con i fabbisogni di mobilità dei territori e con le priorità regionali?
- Quali sono gli effetti – diretti e indiretti – degli interventi realizzati sul sistema dei trasporti e sull'accessibilità territoriale?
- Quali lezioni apprese possono orientare la programmazione in futuro?

Le domande guida sopra riportate sono state tradotte in una matrice metodologica di valutazione per collegare in modo sistematico i criteri, i temi di analisi, le evidenze attese, le fonti informative e le tecniche di indagine. La matrice rappresenta quindi lo strumento operativo che ha orientato la raccolta e l'interpretazione delle evidenze, in coerenza con l'approccio realista adottato.

Tabella 2.2 - Matrice sintetica di valutazione per il settore Trasporti e Mobilità del PSC Abruzzo

Domanda valutativa di riferimento	Criterio	Evidenze attese	Fonti e strumenti	Metodologia
1. Quale contributo ha dato il PSC Abruzzo alla strategia di sviluppo regionale e dei trasporti?	Rilevanza / Coerenza	- Allineamento tra obiettivi PSC e documenti di programmazione regionale - Coerenza con i fabbisogni di mobilità, accessibilità e sostenibilità territoriale - Integrazione con altri strumenti di policy	Fonti primarie: interviste istituzionali, focus group con stakeholder. Fonti secondarie: documenti strategici, DGR, Piani settoriali	Analisi documentale comparativa e mappatura strategica Analisi CMO (contesto-strategia-meccanismo) Interviste qualitative per triangolazione.
2. Quali criticità ha evidenziato l'attuazione degli interventi FSC?	Efficienza	- Stato di avanzamento fisico e finanziario - Scostamenti temporali e di budget - Cause di ritardo o blocco (progettazione, autorizzazioni, governance, …).	Fonti primarie: interviste con enti attuatori e strutture tecniche. Fonti secondarie: dati di monitoraggio e relazioni attuative.	Analisi desk e monitoraggio avanzamento. Classificazione criticità per tipologia e causa. Analisi configurazionale dei meccanismi ostativi o abilitanti.
3. L'uso dei fondi è stato efficiente?	Efficienza / Economicità	- Rapporto costo/risultato per tipologia di intervento - Costo medio per opera realizzata - Utilizzo delle economie generate - Differenziali di costo tra sottosettori.	Fonti primarie: interviste con esperti e stakeholders. Fonti secondarie: dati contabili e di rendicontazione, reportistica CIPESS.	Analisi descrittiva e comparativa. Benchmarking tra interventi omogenei. Triangolazione dati quantitativi e qualitativi.
4. Quali aspetti della governance degli interventi sono migliorabili?	Efficienza / Efficacia istituzionale	- Chiarezza dei ruoli e flussi decisionali - Coordinamento multilivello (Regione, Province, Comuni, enti gestori) - Meccanismi di raccordo con altri Fondi - Coinvolgimento stakeholder.	Fonti primarie: interviste con dirigenti e funzionari regionali, enti attuatori, stakeholder territoriali Fonti secondarie: organigrammi, regolamenti attuativi, documenti di governance.	Analisi organizzativa e mappatura processi decisionali. Analisi CMO (meccanismi di coordinamento e outcome istituzionali). Interviste qualitative.
5. Quali risultati sono stati prodotti e che effetti hanno generato sul territorio?	Efficacia / Impatto	- Output fisici realizzati (km strade, linee ferroviarie, nodi intermodali, flotte TPL, infrastrutture portuali e aeroportuali)	Fonti primarie: interviste con attuatori e beneficiari, focus group territoriali. Fonti secondarie: dati di progetto, relazioni finali,	Analisi desk quantitativa e qualitativa. Triangolazione fonti e verifica empirica CMO.

Domanda valutativa di riferimento	Criterio	Evidenze attese	Fonti e strumenti	Metodologia
		- Miglioramenti osservabili in accessibilità, intermodalità e sicurezza - Effetti su sviluppo economico e attrattività territoriale.	indicatori regionali ISTAT e MIT, studi di caso.	Casi studio territoriali per tipologia di intervento.
6. Gli interventi sono stati sostenibili nel tempo?	Sostenibilità / Ambientale e gestionale	- Stato di conservazione delle opere e capacità di manutenzione - Copertura finanziaria per la gestione post-intervento - Coerenza con obiettivi ambientali e strategie green regionali.	Fonti primarie: interviste con gestori infrastrutture e funzionari. Fonti secondarie: documentazione tecnica, piani di manutenzione, VAS e VIA.	Analisi qualitativa documentale. Casi studio di sostenibilità gestionale. Verifica CMO (contesto manutentivo e meccanismo di continuità).
7. Quali effetti indiretti sono stati osservati a livello territoriale e sociale?	Impatto / Equità territoriale	- Miglioramento accesso a servizi e riduzione isolamento aree interne - Benefici economici e occupazionali indiretti - Effetti percepiti sulla qualità della vita e coesione territoriale.	Fonti primarie: interviste, con esperti e stakeholders istituzionali Fonti secondarie: statistica ufficiale (ISTAT, BES, SDG).	Analisi territoriale integrata e casi di impatto territoriale. Analisi CMO (contesto socioeconomico – meccanismo di attivazione – esito percepito).
8. Le lezioni apprese e i fattori di successo come possono orientare la programmazione in futuro?	Apprendimento / Utilità	- Meccanismi di funzionamento rivelatisi efficaci - Fattori abilitanti replicabili e criticità sistemiche da superare - Raccomandazioni operative e strategiche per il nuovo ciclo FSC.	Fonti primarie: interviste di sintesi con policy maker e dirigenti regionali. Fonti secondarie: confronto con valutazioni precedenti, documenti di indirizzo FSC.	Sintesi valutativa e analisi trasversale dei CMO. Identificazione pattern di efficacia. Redazione raccomandazioni operative.

In tal modo, la matrice così strutturata ha consentito di mantenere un legame costante tra i criteri di giudizio, le evidenze raccolte e le ipotesi di funzionamento formulate nel quadro metodologico.

2.4 Le interviste qualitative come strumento di approfondimento valutativo

Nell'ambito del disegno metodologico adottato, le interviste semi-strutturate hanno rappresentato una componente centrale del dispositivo qualitativo. Esse hanno integrato le analisi documentali e

quantitative, consentendo una lettura più approfondita delle logiche attuative, dei meccanismi di governance e delle percezioni istituzionali e territoriali sottese agli interventi.

Oltre al confronto interno con l'Autorità di Gestione sono state condotte 9 interviste con dirigenti e funzionari regionali deli ambiti settoriali interessati, nonché con esperti esterni. La pluralità di prospettive ha permesso di cogliere le diverse dimensioni della policy – strategica, organizzativa e attuativa. Le interviste, condotte in modalità flessibile, hanno favorito l'emersione di narrazioni contestualizzate e l'individuazione dei fattori abilitanti e vincoli che hanno influenzato l'attuazione delle diverse filiere progettuali approfondite. Le informazioni raccolte sono state triangolate con dati documentali e quantitativi per rafforzarne la solidità analitica.

Complessivamente quindi, tale componente ha contribuito a una comprensione più articolata delle traiettorie evolutive della policy per la mobilità nella regione, offrendo elementi utili per la formulazione delle raccomandazioni e per il miglioramento istituzionale.

Riquadro 2.1 – Mappatura degli interlocutori e articolazione della traccia di intervista

Le interviste sono state progettate con l'obiettivo di ricostruire le logiche sottese all'intervento pubblico nel periodo 2000–2020, individuando fattori abilitanti, vincoli ricorrenti e lezioni apprese utili per la programmazione 2021–2027. In coerenza con l'approccio realista adottato, le domande hanno esplorato non solo *se* gli interventi abbiano funzionato, ma *come*, *per chi* e *in quali condizioni* abbiano generato i risultati osservati.
La traccia di intervista, elaborata dal team di valutazione in coerenza con la matrice metodologica e le domande guida del Rapporto, si articola in **sei blocchi tematici progressivi**, costruiti secondo i criteri di rilevanza, efficacia, efficienza, sostenibilità e impatto:

Profilo e ruolo **dell'intervistato**
La sezione introduttiva mira a inquadrare l'ente o struttura di appartenenza, il ruolo svolto e le responsabilità assunte nei processi di programmazione, attuazione o monitoraggio del PSC. Consente di ricostruire il grado di coinvolgimento diretto o indiretto nella gestione degli interventi e la rete di interlocuzioni istituzionali attivate nel tempo.

Coerenza con i fabbisogni e con la pianificazione settoriale
Domande dedicate al grado di allineamento del portafoglio PSC Trasporti con i piani strategici regionali e nazionali (PRIT, PTR, PUMS) e alla capacità degli interventi di rispondere ai fabbisogni territoriali (aree interne, nodi urbani, corridoi logistici, accessibilità ai servizi).

Attuazione e governance
Sezione centrata sui meccanismi di governance multilivello, sui processi decisionali e di coordinamento tra livelli di governo e soggetti attuatori, nonché sui fattori che hanno inciso sui tempi e sulla qualità dell'attuazione.

Risultati ed effetti
Domande orientate a rilevare i risultati conseguiti e gli effetti generati in termini di infrastrutture realizzate, miglioramento dell'accessibilità, incremento dell'intermodalità, riduzione dei tempi di percorrenza e sicurezza. Gli interlocutori hanno inoltre valutato la qualità dei sistemi di monitoraggio e l'esistenza di effetti indiretti su sviluppo locale, logistica e integrazione territoriale

Sostenibilità
Un blocco specifico indaga la sostenibilità gestionale e ambientale delle opere finanziate: esistenza di piani di manutenzione programmata, capacità di copertura dei costi di gestione, adattabilità alle nuove esigenze di mobilità sostenibile e ai vincoli ambientali.

Lezioni apprese e raccomandazioni
Sezione conclusiva, di natura riflessiva, volta a individuare i fattori che hanno favorito o limitato il successo degli interventi e a raccogliere indicazioni utili alla formulazione delle raccomandazioni strategiche del Rapporto di valutazione e indicazioni per la programmazione in corso e futura.

Le informazioni raccolte attraverso le interviste sono state successivamente triangolate con le evidenze documentali e quantitative. Tale approccio ha consentito di integrare la dimensione

descrittiva con una lettura interpretativa dei processi attuativi, nello sforzo di offrire alla Regione Abruzzo un quadro conoscitivo solido della politica regionale per la mobilità e degli interventi realizzati attraverso il PSC 2000-2020 e contribuire a orientare le azioni per il miglioramento istituzionale e operativo.

2.5 Limiti della ricerca

L'analisi delle basi informative disponibili per le diverse fasi della valutazione ha messo in evidenza alcuni limiti conoscitivi che hanno inciso, in misura variabile, sulla profondità e sull'estensione delle analisi realizzabili.

In primo luogo, la granularità dei dati statistici utilizzabili per l'analisi di contesto si presenta disomogenea in termini di dettaglio territoriale, frequenza di aggiornamento e confrontabilità nel tempo. Tali criticità sono state affrontate, per quanto possibile, attraverso l'integrazione delle fonti secondarie con evidenze qualitative primarie, raccolte mediante interviste, che hanno consentito di colmare parzialmente alcune lacune informative e di arricchire l'interpretazione dei fenomeni osservati.

Un ulteriore elemento di complessità è rappresentato dall'assenza di un documento programmatico unitario di riferimento per il Piano Sviluppo e Coesione (PSC). Il processo di ricomposizione degli interventi FSC e di approvazione del PSC Abruzzo si è infatti fondato prevalentemente sulla Delibera CIPESS e sulle relative tavole finanziarie, limitando la disponibilità di un quadro strategico esplicito cui ancorare in modo sistematico l'analisi valutativa. Per mitigare tale limite, l'analisi si è basata sull'esame dei diversi documenti programmatici di riferimento adottati nel tempo, nonché sulla pianificazione di settore pertinente, al fine di ricostruire il quadro strategico e le traiettorie di intervento entro cui collocare le scelte attuative.

La valutazione ha inoltre risentito della limitata disponibilità di analisi e contributi valutativi pregressi relativi all'attuazione dell'FSC nei settori dei Trasporti e della Mobilità. Tale carenza ha ridotto le possibilità di confronto strutturato con esperienze analoghe e di piena contestualizzazione dei risultati rispetto a evidenze consolidate a livello nazionale.

In modo trasversale, si segnala infine la debolezza del sistema di indicatori di realizzazione e di risultato associato agli interventi FSC, in particolare nel settore dei trasporti. L'assenza di un sistema di monitoraggio continuativo e omogeneo nel tempo è riconducibile, almeno in parte, alla successione di cicli di programmazione caratterizzati da norme, criteri e strumenti differenti, che ha prodotto una stratificazione informativa non sempre coerente. La progressiva migrazione dei sistemi gestionali e di monitoraggio, confluiti nella Banca Dati Unitaria (BDU) del MEF–RGS–IGRUE, non ha inoltre consentito la ricostruzione di serie storiche complete e pienamente comparabili.

Infine, l'analisi non può prescindere dalla considerazione di fattori esogeni di particolare rilevanza che hanno inciso in modo significativo sulla programmazione e sull'attuazione degli interventi nel periodo 2000–2020, tra cui la crisi economico-finanziaria globale, il sisma dell'Aquila del 6 aprile 2009, la revisione restrittiva delle risorse nazionali destinate al Fondo Aree Sottoutilizzate (poi FSC) e la crisi pandemica. Tali eventi hanno influenzato le capacità attuative degli interventi infrastrutturali, contribuendo in alcuni casi a determinare uno scarto tra le ambizioni strategiche originarie e le effettive modalità di realizzazione.

3. IL CONTESTO DI INTERVENTO E LA PIANIFICAZIONE REGIONALE DI SETTORE

La mobilità rappresenta un fattore strategico per il funzionamento sociale ed economico dell'Abruzzo, regione caratterizzata da una morfologia complessa, segnata dalla presenza di sistemi montani e vallivi che incidono in modo significativo sulla distribuzione della popolazione. Tali caratteristiche determinano forti disuguaglianze territoriali tra la fascia costiera e le aree interne, con effetti rilevanti sull'accessibilità ai servizi essenziali, sulle opportunità di lavoro e sulla sostenibilità ambientale dei sistemi di trasporto.

In questo quadro, l'analisi di contesto costituisce il riferimento interpretativo per la lettura degli interventi finanziati dal Piano Sviluppo e Coesione (PSC) Abruzzo 2000–2020, consentendo di valutarne la coerenza rispetto ai fabbisogni territoriali e alle priorità di sviluppo emerse nei diversi cicli di programmazione. La mobilità viene pertanto analizzata come componente integrata del più ampio sistema socio-economico regionale, in relazione alle dinamiche demografiche, alla struttura produttiva, all'assetto insediativo e alla configurazione delle reti infrastrutturali.

3.1 L'evoluzione del contesto socio-economico regionale

Il quadro socio-demografico dell'Abruzzo evidenzia una **tendenza strutturale alla riduzione della popolazione residente e all'invecchiamento demografico**, fenomeni che incidono in modo diretto sulla sostenibilità economica e sulla capacità di innovazione del sistema regionale. Nel periodo 2018–2023 la popolazione è diminuita di oltre 36 mila unità (-2,8%), passando da 1.306.059 a 1.269.963 residenti, come riportato nella Tabella 3.1.

Tabella 3.1 Popolazione residente in Abruzzo. Anni 2018-2023

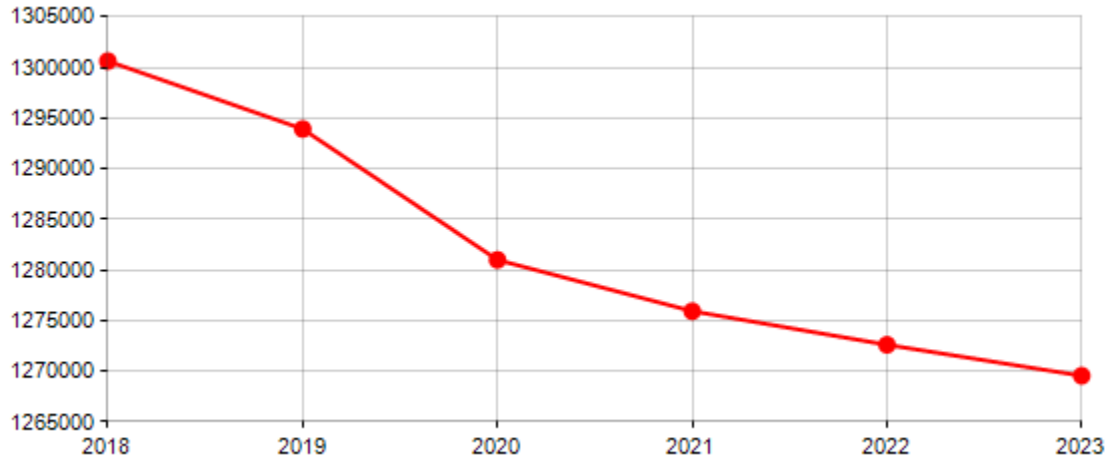
Indicatore	2018b	2019	2020	2021	2022	2023*
Popolazione al 1.01	1.306.059	1.300.645	1.293.941	1.281.012	1.275.950	1.272.627
Saldo migratorio interno	-1.628	-1.279	-87	-267	-138	-231
Popolazione al 31.12	1.300.645	1.293.941	1.281.012	1.275.950	1.272.627	1.269.963

Fonte: elaborazione valutatore su dati Ufficio statistico regionale, L'Abruzzo in cifre, 2024
Nota: b Break serie dal 2019. Fino al 2018 la popolazione è quella ricostruita dall'Istat

Il saldo naturale, già negativo, ha mostrato un ulteriore peggioramento, a causa della contrazione delle nascite e dell'aumento dei decessi, mentre il saldo migratorio interno si è mantenuto costantemente negativo, contribuendo ad alimentare i processi di spopolamento delle aree interne e montane. Tali dinamiche hanno determinato un progressivo squilibrio territoriale e una dispersione di capitale umano, in particolare qualificato.

L'andamento complessivo è confermato dal trend della popolazione regionale nel periodo 2018–2023.

Figura 3.1 Trend popolazione nel periodo 2018-2023

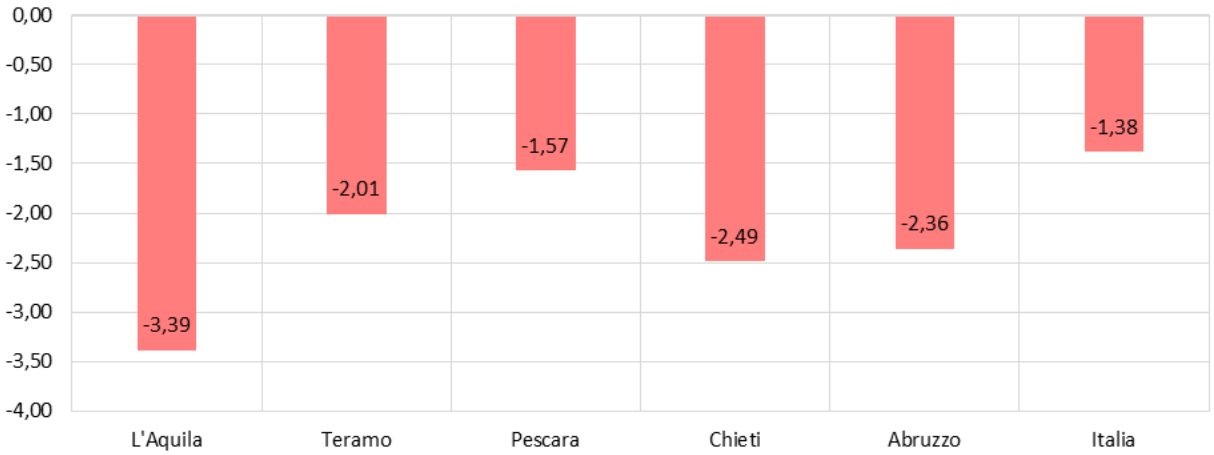


Fonte: elaborazioni su dati ISTAT, 2023

Su un orizzonte temporale più ampio (2000–2020), l'evoluzione demografica ha mostrato una marcata divergenza territoriale: i comuni costieri, in particolare le aree urbane di Pescara e Chieti, hanno mantenuto livelli di stabilità o crescita, mentre gran parte dei comuni interni ha registrato un progressivo spopolamento. Questa dinamica ha contribuito alla concentrazione della domanda di mobilità pendolare lungo la fascia costiera, a fronte di una riduzione della massa critica nelle aree montane, dove risulta più complesso garantire servizi di trasporto pubblico efficienti.

La Figura 3.2 illustra le variazioni percentuali della popolazione residente per province mostrando una maggiore capacità di tenuta demografica delle aree costiere rispetto alle zone interne.

Figura 3.2 -Variazioni percentuali di popolazione residente per provincia (1.01.2024* rispetto al 2019)



Nota: b Break serie dal 2019. Fino al 2018 la popolazione è quella ricostruita dall'Istat
Fonte: Dati Ufficio statistico regionale, L'Abruzzo in cifre, 2024

Nel 2024 la popolazione con meno di 14 anni rappresenta l'11,6% del totale regionale, mentre gli over 65 raggiungono il 25,5%, accentuando gli effetti combinati della riduzione della base produttiva e dell'aumento della pressione sui servizi socio-sanitari. Tali trasformazioni incidono direttamente sull'organizzazione della mobilità quotidiana e sull'accessibilità ai servizi essenziali, in particolare nelle aree a bassa densità abitativa.

Il profilo demografico dell'Abruzzo assume quindi un ruolo centrale nelle dinamiche di mobilità. L'invecchiamento della popolazione richiede politiche orientate a garantire condizioni di accessibilità anche per i soggetti più vulnerabili, inclusi anziani e persone con disabilità, attraverso soluzioni inclusive in grado di favorire autonomia e partecipazione sociale.

Dal punto di vista economico, la struttura produttiva regionale presenta elementi di fragilità: il PIL pro capite resta inferiore alla media nazionale, la produttività del lavoro e l'intensità innovativa risultano contenute e la specializzazione produttiva è ancora concentrata su comparti tradizionali. In questo contesto, la qualità delle infrastrutture e l'accessibilità ai mercati nazionali e internazionali rappresentano fattori determinanti per la competitività territoriale.

Con una popolazione complessiva pari a circa 1,3 milioni di abitanti, l'Abruzzo si configura come un territorio segnato da un dualismo strutturale tra la fascia costiera e le aree interne. Le prime, caratterizzate da una maggiore densità abitativa e da una migliore dotazione infrastrutturale, garantiscono collegamenti relativamente più efficienti con i mercati e i servizi; le seconde, in particolare nelle aree interne della provincia de L'Aquila e in parte del Teramano, risultano maggiormente esposte a fenomeni di spopolamento e invecchiamento, aggravati da una carenza di collegamenti affidabili.

3.2 Il contesto regionale e l'accessibilità territoriale

3.2.1 La dotazione infrastrutturale per i trasporti regionali

Il sistema dei trasporti abruzzese si fonda su quattro componenti principali: rete stradale e autostradale, rete ferroviaria, sistema portuale-logistico e aeroporto di Pescara. L'assetto complessivo riflette la posizione geografica della regione, collocata lungo il corridoio adriatico ma attraversata da un entroterra appenninico morfologicamente complesso, che condiziona in modo significativo la continuità e l'efficienza delle connessioni.

La rete stradale e autostradale - La rete stradale regionale si estende per oltre 7.200 km e costituisce l'ossatura primaria dell'accessibilità, in particolare per le aree interne. Gli assi autostradali A14, lungo la costa adriatica, e A24/A25, che collegano l'Abruzzo a Roma, rappresentano le principali infrastrutture di rango nazionale e garantiscono tempi di percorrenza competitivi lungo le direttrici di maggiore domanda.

Accanto a questi assi portanti, le strade statali svolgono una funzione decisiva per l'accessibilità interna. La SS16 Adriatica concentra elevati flussi pendolari e commerciali lungo la costa, con criticità legate alla commistione tra traffico locale e di attraversamento. Le SS17 (L'Aquila–Sulmona–Foggia) e SS5 Tiburtina costituiscono collegamenti fondamentali per i territori interni, pur presentando tratti non sempre adeguati agli standard di sicurezza e capacità.

Particolarmente rilevanti risultano anche la SS81 Piceno-Aprutina, asse essenziale per le aree interne di Teramo e Chieti, la SS80 Gran Sasso d'Italia (Teramo–L'Aquila), cruciale per la connessione est–ovest, e la SS652 Fondovalle Sangro, infrastruttura strategica per il sistema industriale della Val di Sangro. Questi assi, pur oggetto di interventi di manutenzione e ammodernamento, presentano ancora criticità strutturali legate a geometrie stradali non uniformi, attraversamenti urbani, vulnerabilità a dissesti e frane.

Nel complesso, la rete stradale garantisce la continuità territoriale minima, ma evidenzia limiti strutturali che incidono sull'affidabilità dei collegamenti, soprattutto nelle aree montane, rendendo

frequente il ricorso a interventi di manutenzione straordinaria piuttosto che a strategie di riequilibrio funzionale di medio periodo.

Il *trasporto pubblico locale* su gomma rappresenta la principale modalità alternativa all'auto privata, ma risulta spesso sottodimensionato in termini di frequenza, affidabilità e integrazione modale, soprattutto nei contesti a bassa densità abitativa. Ne deriva una forte dipendenza dalla mobilità privata, che costituisce un elemento strutturale del sistema regionale.

La *rete ferroviaria* - La rete ferroviaria abruzzese presenta una configurazione fortemente sbilanciata tra costa ed entroterra. La linea Adriatica, elettrificata e a doppio binario, costituisce l'asse ferroviario più performante della regione e serve i principali centri urbani costieri, sostenendo sia la mobilità quotidiana sia i collegamenti di medio raggio.

Diversa è la situazione delle linee interne, che svolgono una funzione rilevante in termini di coesione territoriale, ma presentano limiti strutturali significativi. La Roma–Pescara, asse potenzialmente strategico per il collegamento con il sistema romano, è caratterizzata da lunghi tratti a binario unico, velocità commerciali ridotte e tempi di percorrenza non competitivi rispetto al trasporto stradale. La Terni–Rieti–L'Aquila–Sulmona, linea non elettrificata a gasolio, svolge un servizio prezioso per i territori dell'Aquilano e della Valle Subequana, ma con frequenze limitate e una domanda contenuta. La Sulmona–Carpinone, infine, ha assunto nel tempo una vocazione prevalentemente turistica, con un ruolo marginale per la mobilità quotidiana.

Nel complesso, la ferrovia struttura efficacemente la fascia costiera e alcuni corridoi interni, ma non riesce a costituire una reale alternativa alla strada per ampie porzioni del territorio montano, che rimangono fortemente dipendenti dall'auto privata.

Porti, logistica e interporti - Il sistema portuale abruzzese svolge un ruolo limitato nel traffico passeggeri e una funzione più rilevante, ma settoriale, nel traffico merci. Il porto di Ortona rappresenta lo scalo commerciale principale della regione, con traffici di rinfuse e merci industriali, ma evidenzia criticità legate alla mancanza di una connessione ferroviaria efficiente e alla dipendenza dal trasporto su gomma. I porti di Pescara e Vasto–San Salvo svolgono funzioni più specializzate: il primo è fortemente condizionato da vincoli strutturali e ambientali, il secondo è strettamente legato alle filiere industriali della Val di Sangro.

Gli *interporti di Manoppello e Avezzano*, concepiti come piattaforme intermodali gomma–ferro, presentano potenzialità non pienamente espresse, a causa della debolezza delle connessioni ferroviarie e dell'assenza di corridoi logistici regionali strutturati. Nel complesso, emerge un sistema infrastrutturale esistente ma non pienamente integrato, in cui porti, interporti e aree produttive non operano ancora come componenti di una piattaforma logistica regionale unitaria.

L'aeroporto d'Abruzzo di Pescara costituisce l'unico scalo commerciale regionale. Pur offrendo collegamenti utili, soprattutto grazie a rotte low-cost, presenta livelli di accessibilità fortemente differenziati: elevati per la fascia costiera, più critici per le aree interne, in assenza di collegamenti ferroviari e TPL efficienti. Nel periodo di riferimento del PSC, lo scalo non risulta pienamente integrato in una strategia regionale di mobilità e logistica, configurandosi come un'infrastruttura dalle potenzialità parzialmente inespresse.

3.2.2 I livelli di accessibilità del territorio

L'analisi dei livelli di accessibilità del territorio abruzzese restituisce un quadro marcatamente eterogeneo, nel quale la distribuzione delle infrastrutture di trasporto, la morfologia appenninica e

la dispersione insediativa concorrono a determinare forti differenze territoriali nei tempi di accesso ai servizi e alle opportunità.

Con l'82% dei 305 comuni al di sotto dei 5.000 abitanti, l'Abruzzo si configura come una regione fortemente policentrica e a bassa densità, caratterizzata da un sistema urbano diffuso che rende strutturalmente complessa l'organizzazione dell'accessibilità. La fascia costiera beneficia della presenza dell'autostrada A14, della ferrovia Adriatica e della prossimità all'aeroporto di Pescara, mentre le aree interne montane – in particolare la provincia dell'Aquila e alcune vallate del Teramano – presentano ritardi significativi, con tempi di percorrenza elevati verso le principali infrastrutture di trasporto.

Tempi di accesso alle infrastrutture: evidenze quantitative - I dati dell'Atlante statistico del territorio (ISTAT), riferiti al periodo 2021–2022, consentono di misurare in modo sistematico le condizioni di accessibilità dei comuni abruzzesi attraverso gli indicatori di *cost-to-closest*, ovvero i tempi minimi di percorrenza verso la prima infrastruttura disponibile.

Tabella 3.2 - Tempi medi di percorrenza verso stazioni ferroviarie, accessi autostradali, aeroporti e porti (2021–2022)

Infrastruttura	Tempo medio (min)	Mediana (min)	Min–Max (min)	Indice standardizzato*	Media Italia
Stazioni ferroviarie	46,6	45,2	3–84	3,41	11,40
Accessi autostradali	20,8	18,1	2–67	54,02	43,97
Aeroporti	54,3	54,4	6–111	1,65	8,44
Porti con passeggeri	87,2	88,3	28–139	0,03	3,12

Fonte: elaborazione su dati Istat
**Indice standardizzato ponderato sulla popolazione (media nazionale = 100).*

I risultati mostrano un quadro articolato. L'accesso ai caselli autostradali rappresenta un punto di forza del sistema regionale: il tempo medio di percorrenza è pari a 20,8 minuti, inferiore alla media nazionale (25,4 minuti), a conferma della relativa capillarità delle infrastrutture viarie lungo la direttrice costiera e dei collegamenti con il corridoio Roma–Pescara.

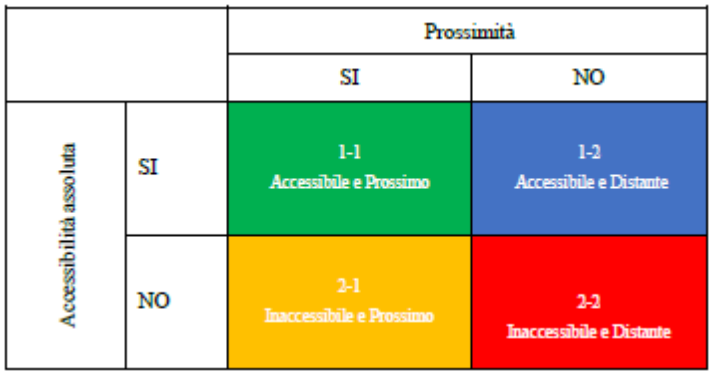
Di contro, l'accessibilità alle stazioni ferroviarie risulta significativamente più critica: il tempo medio di percorrenza è pari a 46,6 minuti, ben superiore alla media nazionale. Particolarmente rilevante è il dato secondo cui il 26,9% dei comuni abruzzesi si colloca a oltre 60 minuti dalla stazione ferroviaria più vicina, una quota che pone l'Abruzzo tra le regioni con la maggiore incidenza di comuni remoti, insieme a Sicilia e Valle d'Aosta.

L'accessibilità aeroportuale presenta valori anch'essi elevati, con un tempo medio di 54,3 minuti per raggiungere l'aeroporto d'Abruzzo, riflettendo la concentrazione dello scalo lungo la costa e la debolezza dei collegamenti con le aree interne. Ancora più critico risulta l'accesso ai porti con servizio passeggeri, per i quali il tempo medio supera gli 87 minuti e l'indice di accessibilità standardizzato regionale si colloca su valori prossimi allo zero, a causa della limitata offerta di collegamenti marittimi e dell'assenza di scali di rango nazionale.

Nel complesso, i dati confermano una asimmetria strutturale: buona accessibilità stradale, ma forti criticità sul versante ferroviario e marittimo, che incidono in modo diretto sulla mobilità quotidiana e sulle opportunità di integrazione territoriale.

Accessibilità e prossimità: la lettura per cluster ISTAT- Per superare una lettura basata esclusivamente sui tempi medi e cogliere la complessità delle situazioni territoriali, l'analisi adotta la classificazione ISTAT delle combinazioni di accessibilità e prossimità, che incrocia due dimensioni fondamentali: la distanza geografica (entro o oltre la soglia degli 8 km) e la raggiungibilità temporale (entro o oltre i 30 minuti).

Figura 3.4 – Classificazione delle combinazioni di accessibilità e prossimità



Fonte: Istat

Dall'incrocio delle due dimensioni emergono quattro cluster[8], che consentono di distinguere condizioni di accessibilità ottimale (accessibili e prossimi) da situazioni di maggiore criticità (non accessibili e non prossimi), evidenziando come la prossimità fisica non coincida necessariamente con una buona accessibilità effettiva. La distribuzione dei Comuni e della popolazione abruzzese nei quattro cluster restituisce quindi un'immagine particolarmente eloquente del dualismo territoriale regionale, evidenziando la netta contrapposizione tra la fascia costiera, meglio connessa e infrastrutturata, e le aree interne appenniniche, penalizzate da condizioni strutturali di isolamento.

Con riferimento alle **stazioni ferroviarie**, il cluster più favorevole (1_1 – accessibili e prossimi) interessa solo il 10,2% dei comuni, ma concentra il 42,3% della popolazione regionale (circa 539 mila residenti), localizzati prevalentemente lungo l'asse costiero Pescara–Chieti e in alcuni centri della Val Vibrata. All'estremo opposto, oltre la metà dei comuni abruzzesi (53,8%) rientra nel cluster 2_2 (non accessibili e non prossimi), nei quali risiede il 22,5% della popolazione, evidenziando una forte frammentazione territoriale dell'accesso al servizio ferroviario.

Un quadro sensibilmente più favorevole emerge per l'**accessibilità autostradale**: il cluster 1_1 comprende oltre l'82,7% della popolazione regionale e il 45,9% dei comuni, grazie alla presenza delle direttrici A14 e A24/A25. Tuttavia, permane una quota significativa di comuni (40,7%) classificati come non accessibili e non prossimi, concentrati prevalentemente nelle aree montane della provincia dell'Aquila.

Per quanto riguarda l'**accessibilità aeroportuale**, poco più della metà della popolazione abruzzese (53,4%, pari a circa 682 mila abitanti) risiede in comuni Comuni classificati come accessibili e prossimi rispetto all'aeroporto di Pescara, mentre il 25,3% della popolazione (circa 322 mila residenti) e quasi la metà dei Comuni rientra nel cluster più critico, caratterizzato da distanza elevata e collegamenti complessi.

[8] La classificazione distingue quattro tipologie di opportunità, ottenute dall'incrocio tra prossimità geografica (entro/oltre 8 km) e accessibilità temporale (entro/oltre 30 minuti): accessibili e prossime (condizione ottimale), accessibili ma distanti (raggiungibili grazie a reti efficienti), non accessibili ma prossime (vicine ma penalizzate da carenze infrastrutturali) e non accessibili e non prossime, che rappresentano la situazione di maggiore criticità in termini di accessibilità.

Infine, l'analisi dell'**accessibilità ai porti con servizio passeggeri** mette in evidenza livelli complessivamente bassi: il cluster non accessibile e non prossimo coinvolge il 43,9% della popolazione regionale e una quota analoga di comuni, confermando il ruolo marginale della modalità marittima nella mobilità regionale.

L'analisi per **Unità Territoriali Sovracomunali (UTS)** rafforza ulteriormente la lettura del dualismo regionale.

Tabella 3.3 – Tempi medi di accesso alle infrastrutture per UTS (minuti, popolazione 2021)

UTS	Popolazione	Stazioni	Autostrade	Aeroporti/ Porti
Chieti	393.408	40,7	18,2	40,7 / 56,2
Pescara	316.720	41,7	16,8	52,0 / 75,2
Teramo	305.210	47,9	19,6	66,1 / 83,0
L'Aquila	265.778	63,5	31,9	72,6 / 108,4

Fonte: elaborazione su dati Istat

Le UTS costiere di Chieti e Pescara presentano i tempi medi più contenuti verso le principali infrastrutture, mentre l'UTS dell'Aquila risulta sistematicamente la più penalizzata, con oltre 63 minuti medi per raggiungere una stazione ferroviaria, oltre 70 minuti per l'aeroporto e più di 108 minuti per i porti. Teramo occupa una posizione intermedia, con criticità legate soprattutto all'accesso aeroportuale e marittimo.

Queste differenze infrastrutturali si riflettono sulle **dinamiche demografiche**. Nei comuni classificati come "non accessibili e non prossimi" sia rispetto alla ferrovia sia all'autostrada, la popolazione è diminuita dell'8,7% tra il 2015 e il 2022, a fronte di una riduzione media regionale del 3,8%. Al contrario, i pochi comuni che hanno registrato una crescita demografica risultano concentrati lungo i principali assi infrastrutturali, confermando l'esistenza di un **nesso strutturale tra accessibilità e attrattività territoriale**.

Riquadro 3.1 – Le Aree Urbane Funzionali e Aree Interne come unità di lettura dell'accessibilità

Ai fini dell'analisi dell'accessibilità territoriale, l'analisi degli interventi (cfr. Appendice 1) ha anche preso in considerazione come unità di riferimento le Aree Urbane Funzionali (AUF) e le Aree Interne (AI) così come individuate nell'ambito dell'implementazione delle Strategie Territoriali della Regione Abruzzo. Tali ambiti rappresentano sistemi locali intercomunali, formati da insiemi di comuni funzionalmente interrelati sotto il profilo insediativo, socio-economico e dei servizi.

Nel dettaglio, il territorio regionale comprende otto Aree Urbane Funzionali – Avezzano, Chieti, Lanciano, L'Aquila, Pescara, Sulmona, Teramo e Vasto (Figura 3.3a) – che costituiscono i principali poli di attrazione per funzioni urbane, servizi avanzati e flussi di mobilità. Accanto a queste, sono state individuate sette Aree Interne – Basso Sangro-Trigno, Alto Aterno–Gran Sasso Laga, Alto Sangro-Sagittario, Valle Subequana, Valfino–Vestina, Valle del Giovenco–Valle Roveto e Piana del Cavaliere–Alto Liri (Figura 3.3b) – caratterizzate da una maggiore fragilità insediativa e da criticità in termini di accessibilità ai servizi essenziali.

L'utilizzo delle AUF e delle AI come chiavi di lettura consente di cogliere in modo più efficace le differenze territoriali nei livelli di accessibilità, nonché di interpretare la distribuzione e gli

effetti degli interventi nel settore dei trasporti e della mobilità in relazione ai fabbisogni specifici dei diversi contesti regionali

Figura 3.3a: Mappa delle Aree Urbane Funzionali

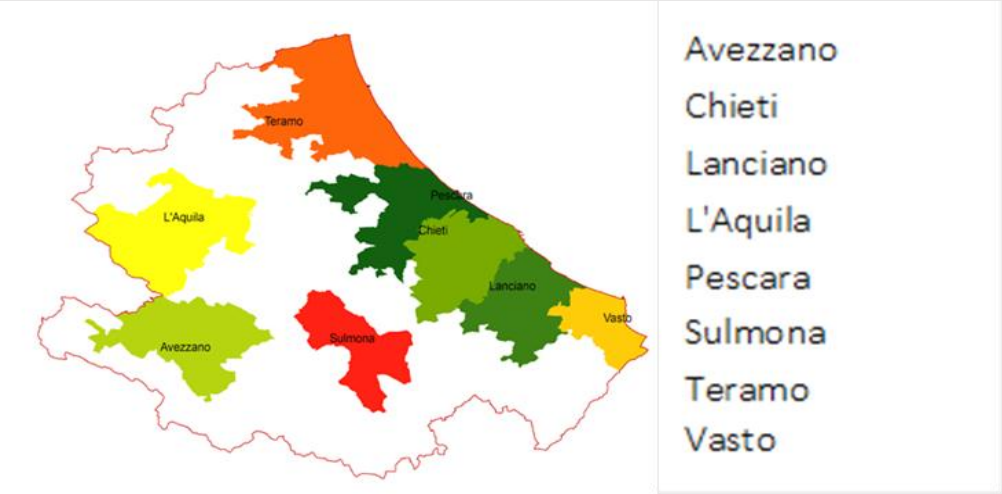
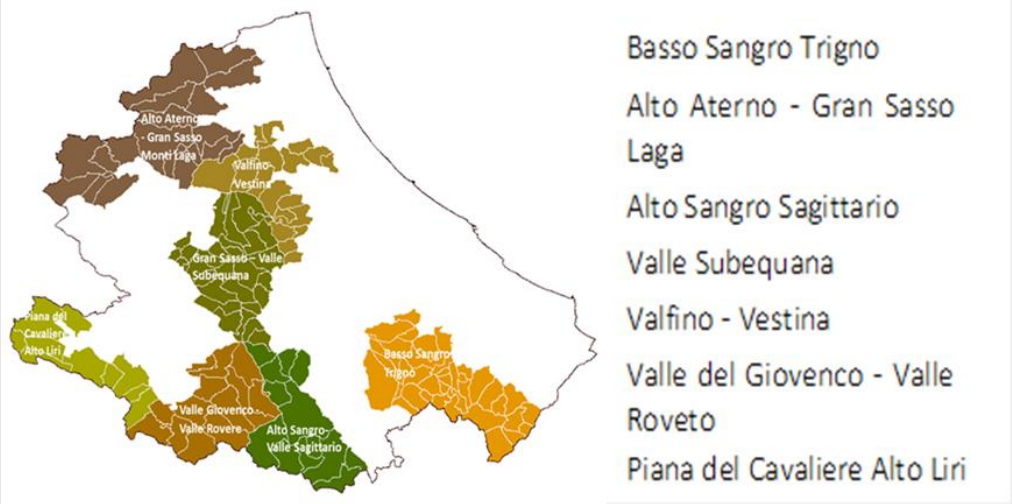


Figura 3.3 b: Mappa delle Aree Interne



Fonte: elaborazioni del valutatore su dati Istat

Nel complesso, l'analisi per cluster di accessibilità e prossimità conferma come le condizioni di accesso alle infrastrutture in Abruzzo risultino **fortemente condizionate dalla morfologia del territorio e dalla distribuzione delle reti**, con una marcata concentrazione delle situazioni più favorevoli lungo la fascia costiera e persistenti criticità nelle aree interne appenniniche. Tale configurazione rappresenta un **elemento strutturale di riferimento** per l'interpretazione degli interventi FSC nel settore dei trasporti e della mobilità, chiamati a operare in un contesto di disuguaglianze territoriali consolidate.

In questo quadro, assume particolare rilievo il tema dell'**integrazione dei sistemi di trasporto**, intesa come capacità di garantire connessioni efficaci tra le diverse modalità – ferrovia, trasporto pubblico su gomma, mobilità dolce – al fine di costruire un sistema di mobilità coerente e interconnesso. Una pianificazione orientata all'integrazione modale risulta infatti cruciale per migliorare l'accessibilità complessiva e contrastare le condizioni di isolamento che caratterizzano in particolare le comunità rurali e montane (Ludovico, 2024).

Gli indicatori di mobilità evidenziano inoltre l'esistenza di **margini significativi di miglioramento** nella qualità e nell'equità dell'accesso ai servizi di trasporto, a condizione di adottare politiche sostenibili e innovative e di rafforzare il coordinamento tra i diversi attori istituzionali e socio-economici coinvolti nella pianificazione e nell'attuazione degli interventi.

Va tuttavia considerato che l'**Atlante statistico del territorio ISTAT**, pur fornendo un quadro analitico solido, non consente una lettura diacronica dei tempi di percorrenza, in assenza di serie storiche. Per cogliere le dinamiche evolutive dell'accessibilità è quindi necessario ricorrere a **indicatori indiretti**, quali l'andamento demografico nelle diverse classi di accessibilità. In questo senso, le elaborazioni di Openpolis su dati ISTAT mostrano che, tra il 2015 e il 2022, nei comuni abruzzesi classificati come "non accessibili e non prossimi" sia rispetto alla ferrovia sia all'autostrada, la popolazione è diminuita dell'8,7%, a fronte di una riduzione media regionale del 3,8%. I comuni più isolati hanno dunque registrato una perdita demografica quasi doppia rispetto alla media regionale, mentre le poche dinamiche di crescita si concentrano prevalentemente nei territori caratterizzati da una maggiore prossimità e accessibilità alle principali infrastrutture.

Queste evidenze confermano l'esistenza di un **nesso strutturale tra accessibilità infrastrutturale e attrattività demografica**, rafforzando la rilevanza strategica delle politiche di mobilità e trasporto come leve di coesione territoriale e sviluppo regionale.

3.3 Le direttrici e le priorità del PRIT

Nell'ambito della presente valutazione tematica sugli interventi del settore Trasporti e Mobilità finanziati dal PSC 2000–2020, risulta opportuno richiamare le principali direttrici del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) (cfr. Riquadro 1), che costituisce la cornice strategica di riferimento per la programmazione regionale nel periodo considerato. Come evidenziato nelle sezioni precedenti, tali direttrici hanno rappresentato, seppur con intensità e modalità differenti, il quadro di coerenza entro cui si sono collocati gli interventi attuati a valere sul PSC. Le linee strategiche del PRIT possono essere ricondotte a cinque priorità di fondo, che riflettono le caratteristiche strutturali del territorio regionale e i principali fabbisogni emersi in termini di accessibilità, sicurezza e sostenibilità.

a. Continuità della dorsale adriatica e connessioni con i nodi di accesso

Il PRIT attribuisce un ruolo centrale al corridoio adriatico, individuato come principale direttrice della domanda di mobilità regionale, sia per il traffico di lunga percorrenza sia per i collegamenti interni e interregionali. Le priorità programmatiche si concentrano sul mantenimento e sull'adeguamento funzionale della rete stradale principale, con interventi orientati al miglioramento della capacità, della sicurezza e della resilienza infrastrutturale, nonché sul rafforzamento delle connessioni con i principali nodi intermodali: i porti regionali (in particolare Ortona e Vasto), l'aeroporto d'Abruzzo e i collegamenti con la rete ferroviaria nazionale. In questo quadro, il Piano qualifica esplicitamente le opere di accesso e connessione ai nodi come interventi abilitanti, in grado di amplificare l'efficacia complessiva del sistema infrastrutturale.

b. Riduzione dei divari territoriali interni

Con riferimento alle aree interne – comprendenti i crinali appenninici, i bacini montani e i territori a bassa densità insediativa – il PRIT sottolinea l'esigenza di interventi diffusi e scalabili, finalizzati a contrastare l'isolamento geografico e a garantire condizioni minime di accessibilità ai servizi essenziali. Rientrano in questa logica le messe in sicurezza della viabilità, le manutenzioni

straordinarie e il ripristino funzionale delle infrastrutture esistenti, oltre a interventi mirati nel campo della mobilità urbana e del trasporto pubblico locale. La VAS del 2011 richiama con forza la necessità di coniugare sicurezza e sostenibilità ambientale, evidenziando la coerenza di tali interventi con la fragilità morfologica del territorio abruzzese.

c. Intermodalità come fattore di qualità del sistema

Il PRIT attribuisce rilievo strategico al potenziamento dei nodi di scambio modale (ferro–gomma, porto–retroporti, aeroporto–TPL), considerandoli elementi chiave per la competitività e l'efficienza del sistema dei trasporti regionale. In particolare, la Parte Infrastrutture (2016) include una ricognizione degli interventi finalizzati a rafforzare l'integrazione tra reti e modalità, ponendo l'accento sul ruolo delle stazioni ferroviarie come hub di interscambio, sull'integrazione porto–retroporto e sull'accessibilità multimodale all'aeroporto. L'intermodalità è dunque intesa come fattore qualificante sia per la mobilità delle persone sia per la logistica delle merci, in un territorio che svolge una funzione di cerniera tra ambiti territoriali e sistemi economici più ampi.

d. Trasporto pubblico locale e mobilità urbana

In coerenza con la L.R. 152/1998, che istituisce il PRIT e il Piano dei Trasporti e della Mobilità come strumenti integrati, e con l'evoluzione della normativa nazionale, il Piano consolida l'attenzione al rafforzamento del trasporto pubblico locale e alle politiche di mobilità sostenibile nei contesti urbani. Viene sottolineata la necessità di programmare infrastrutture dedicate (corsie preferenziali, fermate, hub di interscambio), accompagnate da interventi di riorganizzazione del servizio, in particolare in termini di integrazione oraria e tariffaria. L'obiettivo è favorire una progressiva transizione da un modello fortemente centrato sull'uso dell'auto privata a un sistema più equilibrato, nel quale il TPL rappresenti il primo anello della catena di accessibilità regionale.

e. Sicurezza e sostenibilità come principi trasversali

La VAS del 2011 e gli elaborati successivi ribadiscono infine la centralità dei temi della sicurezza stradale e della sostenibilità ambientale come principi trasversali dell'azione di piano. Ciò si traduce in politiche orientate al miglioramento della qualità dell'aria, alla riduzione delle emissioni e del rumore, nonché in una strategia di manutenzione selettiva e di adeguamento mirato delle infrastrutture, che privilegia il recupero e l'ottimizzazione del patrimonio esistente rispetto alla realizzazione di nuove opere diffuse. Tale orientamento ha guidato la Regione verso una logica di selettività e sostenibilità degli investimenti, in linea con i principi europei e nazionali in materia di mobilità sostenibile.

Riquadro 3.2 – Il quadro di riferimento per il PRIT Abruzzo nel 2000–2020

- **1998** - In Abruzzo il **PRIT – Piano Regionale Integrato dei Trasporti** è lo strumento di pianificazione che orienta rete, servizi e infrastrutture della mobilità. La sua base normativa è la L.R. 23 dicembre 1998, n. 152, che all'articolo 9 istituisce il PRIT (insieme al Programma Triennale dei Servizi) come quadro di riferimento pluriennale per infrastrutture e servizi, e ne definisce contenuti e coordinamento con gli altri strumenti regionali e locali. È questa la "costituzione" del sistema trasporti regionale a cui, dal 2000 in poi, la programmazione degli investimenti – FSC incluso – deve coerentemente riferirsi.
- **2011 – La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del PRIT (Parere motivato).** Il BURA Ordinario n. 66/2011 pubblica la Determinazione Direttoriale n. DE/64 del 20/10/2011, "VAS del PRIT – Parere motivato", che attesta l'esito della procedura ambientale strategica sul piano regionale dei trasporti. È un passaggio propedeutico alla successiva adozione/approvazione. Questo atto chiarisce, fra l'altro, l'attenzione del PRIT a sicurezza, riduzione degli impatti e coerenza con la pianificazione sovraordinata
- **2016 – Adozione/aggiornamento PRIT–PRT.** Nel 2016 la Regione porta in approvazione gli elaborati del Piano Regionale dei Trasporti/PRIT – Parte Infrastrutture (Report 5):
  - Consiglio Regionale, seduta 13/06/2016 (Verbale n. 64/2) con oggetto "Piano Regionale Trasporti – Parte Infrastrutture – Report 5";
  - D.G.R. n. 370/2016 di adozione del Piano Regionale dei Trasporti (PRT/PRIT) e relativi allegati, pubblicati su BURA (documentazione 2016 – "PRIT Parte Infrastrutture – Report 5"). Questi atti costituiscono il quadro pianificatorio vigente nel cuore del periodo 2007–2020.
- **2022 – Adozione dell'aggiornamento "PRIT 2035".** Con D.G.R. n. 479 del 23/08/2022 la Regione adotta l'aggiornamento del PRIT (cd. PRIT 2035[9]), in coerenza con le condizioni abilitanti del Reg. (UE) 2021/1060. Si conferma l'allineamento su nodi/intermodalità, sicurezza, integrazione TPL.. https://bura.regione.abruzzo.it/sites/bura.regione.abruzzo.it/files/bollettini/2023-05-03/bollettino-speciale-numero-62-del-3-05-2023.pdf?utm_source=chatgpt.com
- **2025 – Approvazione del PRIT 2035.** La decisione sulle osservazioni e la approvazione del PRIT 2035 sono pubblicate su BURA (agosto 2025, con allegati tecnici). *(Rilevanza di contesto, non valutata nel presente esercizio 2000–2020).*

[9] L'aggiornamento è fuori dal perimetro 2000–2020 oggetto della presente valutazione, ma si ritiene utile richiamarlo per una lettura di coerenza prospettica

3.4 Governance multilivello e pianificazione

In questo quadro infrastrutturale e territoriale si inserisce un assetto di governance multilivello caratterizzato da una articolata distribuzione di competenze. La Regione Abruzzo svolge un ruolo centrale nella definizione degli indirizzi strategici – attraverso il PRIT, la programmazione FSC e i fondi europei – nonché nel coordinamento del trasporto pubblico locale, mentre lo Stato, tramite ANAS, RFI, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Autorità di Sistema Portuale, mantiene la gestione delle reti di interesse nazionale. Province e comuni intervengono sulla viabilità di competenza locale, spesso disponendo di risorse finanziarie e capacità tecniche limitate.

La sovrapposizione e l'articolazione delle responsabilità tra i diversi livelli istituzionali rendono complesso orientare gli investimenti in modo pienamente coerente e tempestivo. Nel caso abruzzese, i documenti di pianificazione regionale delineano obiettivi ambiziosi in termini di integrazione modale, potenziamento della rete ferroviaria e riordino del sistema logistico-portuale; tuttavia, l'analisi del portafoglio degli interventi finanziati dal PSC evidenzia una prevalente concentrazione delle risorse sulla viabilità stradale locale, spesso in risposta a esigenze puntuali o a situazioni emergenziali, più che a una logica programmatoria di medio-lungo periodo.

Questo scostamento tra indirizzi strategici e modalità di attuazione rappresenta un elemento rilevante per la lettura valutativa degli interventi, in quanto riflette i vincoli operativi e istituzionali entro cui si colloca l'azione pubblica nel settore dei trasporti e della mobilità. In tale contesto, l'analisi del sistema di mobilità regionale richiede un approccio integrato, capace di considerare congiuntamente le dimensioni infrastrutturali, territoriali, socio-economiche e ambientali, e di valorizzare il coordinamento tra politiche settoriali e livelli di governo.

Nel complesso, il quadro di governance delineato costituisce un riferimento essenziale per interpretare le scelte di investimento operate nel periodo di programmazione considerato e per comprendere i margini e i limiti di efficacia degli interventi FSC nel contribuire al riequilibrio territoriale e al miglioramento dell'accessibilità regionale.

4. LA PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI PSC ABRUZZO 2000-2020 NEL SETTORE DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITÀ

Il presente Capitolo ricostruisce la programmazione e il portafoglio degli interventi FSC confluiti nel PSC Abruzzo 2000–2020 nel settore dei trasporti e della mobilità, mettendo in relazione l'evoluzione degli strumenti (APQ, PAR, attuazione diretta e Patti, fino alla ricomposizione nel PSC) con la configurazione effettiva degli interventi: numerosità, massa finanziaria, distribuzione per sottosettori e pattern territoriali. L'obiettivo è fornire una base empirica e interpretativa per la lettura valutativa dell'attuazione (Capitolo 5), evidenziando sia gli elementi di coerenza con i fabbisogni di accessibilità e sicurezza sia i principali fattori di rischio (frammentazione, squilibri territoriali, complessità di governance).

4.1 Le risorse FSC del Piano Sviluppo e Coesione 2000-2020 della Regione Abruzzo

La distribuzione dei progetti e delle risorse FSC nei tre cicli di programmazione 2000–2006, 2007–2013 e 2014–2020 consente di cogliere non solo l'andamento quantitativo degli investimenti, ma soprattutto l'evoluzione degli strumenti e delle logiche programmatorie che hanno caratterizzato l'attuazione del Fondo nel contesto regionale.

Nel primo ciclo di programmazione (2000–2006), il Fondo – allora ancora denominato FAS (Fondo per le Aree Sottoutilizzate) – è stato attuato prevalentemente attraverso l'Intesa Istituzionale di Programma e gli Accordi di Programma Quadro (APQ). In Abruzzo, tale assetto si è tradotto in un numero relativamente contenuto di interventi (963 progetti), associato a una dotazione finanziaria elevata (657 milioni di euro di risorse FSC). Questa configurazione riflette una programmazione fortemente top-down, orientata a grandi interventi infrastrutturali di scala medio-alta, coerenti con la missione originaria del Fondo di colmare i divari infrastrutturali, ma con una limitata capacità di coinvolgimento diretto dei territori.

Tabella 4.1 - Gli Strumenti di programmazione nei tre cicli di programmazione del FSC

Ciclo	Strumenti prevalenti	Punti di forza / Criticità
2000–2006	Intesa Istituzionale di Programma, APQ	Grandi opere infrastrutturali; concentrazione risorse / Approccio top-down, limitato coinvolgimento territoriale
2007–2013	APQ, Programmi Attuativi Regionali (PAR)	Capillarità territoriale, risposta a fabbisogni diffusi / Frammentazione progettuale, governance complessa
2014–2020	Attuazione diretta, Patti per il Sud/Abruzzo, Patti locali e aree interne - PSC (DL 34/2019)	Ricomposizione strategica, maggiore coerenza e tracciabilità / Persistono complessità procedurali, necessità di consolidare l'integrazione istituzionale

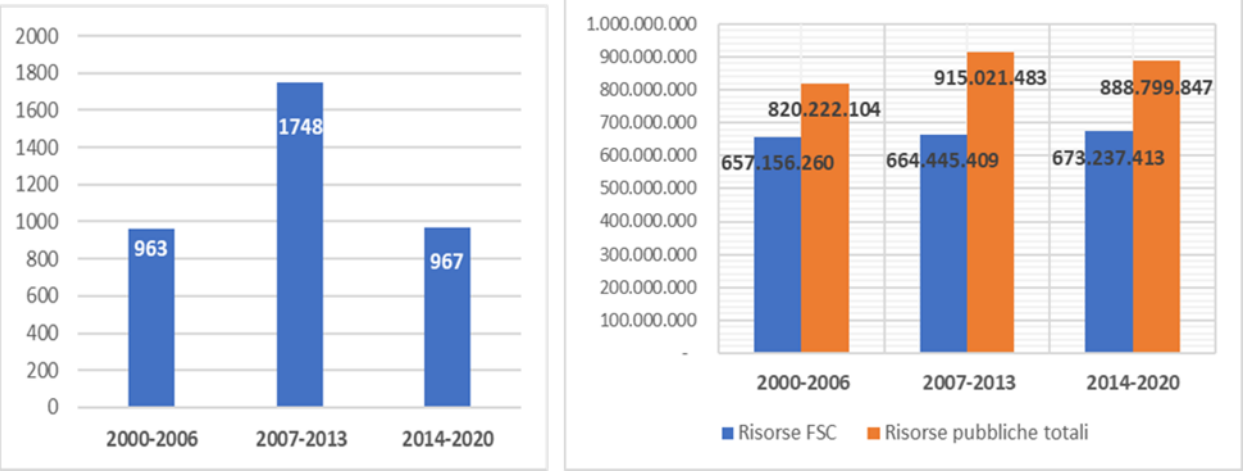
Fonte: elaborazione del valutatore, 2025

Il ciclo 2007–2013 segna un cambio di fase. A fronte di una dotazione finanziaria sostanzialmente analoga (664 milioni di euro di risorse FSC), il numero di progetti cresce in modo significativo (1.748 interventi), determinando una riduzione della dimensione media e una maggiore frammentazione progettuale. Tale dinamica è riconducibile, in larga misura, all'introduzione dei Programmi Attuativi Regionali (PAR) e alla spinta verso una maggiore capillarità territoriale. Se da un lato questo approccio ha consentito di intercettare fabbisogni diffusi e di ampliare la partecipazione locale, dall'altro ha reso più complessa la governance multilivello, accentuando ritardi procedurali e riducendo la capacità di generare impatti sistemici.

Nel ciclo 2014–2020 fa registrare una nuova inversione di tendenza. Il numero dei progetti si riduce (967 interventi), mentre le risorse FSC risultano sostanzialmente stabili e leggermente superiori rispetto ai cicli precedenti (673 milioni di euro). Questa fase è inizialmente caratterizzata da un quadro eterogeneo di strumenti – attuazione diretta, Patto per il Sud/Patto per l'Abruzzo, Patti di sviluppo locale e per le aree interne – che, se da un lato ha favorito la diversificazione degli interventi e l'ampliamento degli attori coinvolti, dall'altro ha contribuito a una certa dispersione programmatoria.

È in questo contesto che l'art. 44 del DL 34/2019 introduce una svolta rilevante, razionalizzando e unificando la programmazione e le risorse nei Piani di Sviluppo e Coesione (PSC). Con i PSC, a seguito di una ricognizione, gli interventi programmati dal 2000 in poi confluiscono in un unico contenitore strategico, caratterizzato da obiettivi espliciti, governance formalizzata e maggiore tracciabilità finanziaria. Il PSC rappresenta dunque il punto di sintesi e di razionalizzazione di oltre vent'anni di programmazione, ricomponendo in un disegno unitario interventi originariamente finanziati attraverso modalità e strumenti differenti.

Figura 4.1: Progetti e finanziamenti FSC in Abruzzo per ciclo di programmazione (n., €)

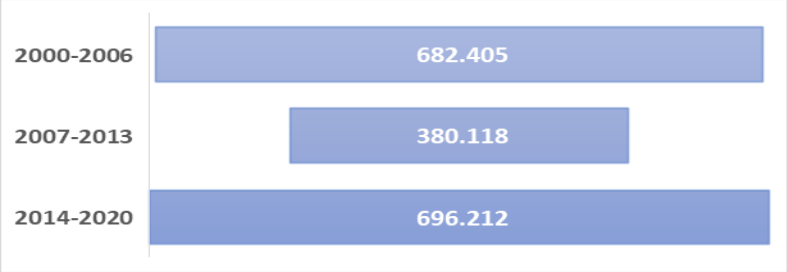


Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

La lettura congiunta dell'andamento dei progetti e delle risorse evidenzia un nesso causale chiaro tra strumenti di programmazione e configurazione del portafoglio:

- il ciclo 2000–2006 è dominato da grandi opere centralizzate;
- il ciclo 2007–2013 registra una dispersione progettuale, legata a strumenti negoziali diffusi e a modalità di attuazione diretta;
- il ciclo 2014–2020, pur caratterizzato inizialmente da pluralità di canali, culmina in una ricomposizione strategica con l'introduzione dei PSC, orientata a rafforzare coerenza, sorveglianza e responsabilità istituzionale.

Figura 4.2: Valore medio dei progetti del PSC Abruzzo 2000-2020 (€)



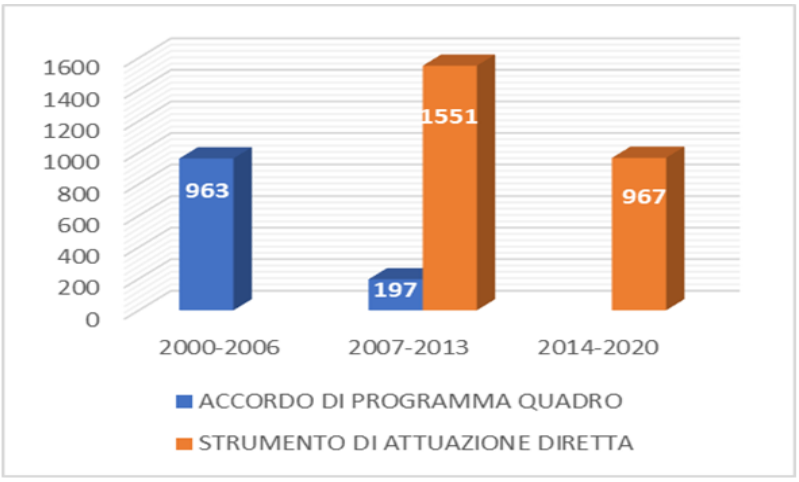
Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

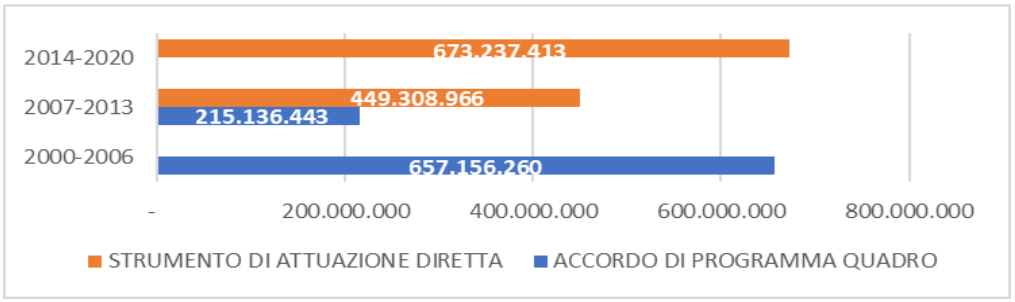
Per approfondire le determinanti della qualità della spesa, oltre alla lettura per cicli temporali, risulta utile analizzare la distribuzione dei progetti e delle risorse per strumento di programmazione. I dati indicano che la scelta dello strumento ha inciso in modo significativo sulla scala degli interventi e sulla loro capacità trasformativa:

- nel ciclo 2000–2006, gli APQ hanno favorito la concentrazione su interventi infrastrutturali strategici, con una maggiore coerenza rispetto agli obiettivi di policy, in particolare nel settore della mobilità;
- nel ciclo 2007–2013, l'introduzione dei PAR e la moltiplicazione degli APQ hanno ampliato il numero dei progetti, ma con una riduzione marcata della loro dimensione media e un rischio di "polverizzazione" delle risorse;
- nel ciclo 2014–2020, l'affiancamento di modalità di attuazione diretta e strumenti pattizi ha ampliato la platea degli attori coinvolti, aumentando al contempo la complessità della governance.

In questo quadro, l'istituzione dei PSC ha consentito di riportare la programmazione entro una cornice unitaria di policy, con obiettivi dichiarati e maggiore tracciabilità, con implicazioni dirette sulla qualità della spesa e sulla capacità di generare impatti territoriali.

Figura 4.3 - Progetti e risorse FSC allocate per strumento di programmazione nei tre cicli di programmazione in Abruzzo (n., €)





Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

Nel complesso, la ricostruzione fatta sopra e l'approfondimento tematico del Rapporto di valutazione sembrano evidenziare che la cornice di programmazione influisce in modo forse determinante sulla qualità della spesa. Quando gli interventi sono programmati all'interno di una cornice con strumenti chiari e orientati a obiettivi (come i PSC o gli APQ attraverso le Intese Istituzionali di Programma nel 2000-2006), prevalgono progetti di maggiore rilievo e capacità trasformativa. Viceversa, in assenza di un quadro strategico unitario, la programmazione tende a generare dispersione e frammentazione, a scapito dell'efficacia complessiva.

La Figura 4.3 relativa al numero di progetti e risorse FSC nei tre cicli di programmazione, conferma infatti tale dinamica: si passa da poco meno di 1.000 progetti nel 2000–2006 a oltre 1.700 complessivi nel 2007–2013, per poi scendere di nuovo a meno di 1.000 nel 2014–2020. Ciò sembra evidenziare che a parità di risorse, la scelta programmatoria abbia inciso direttamente sulla dimensione media degli interventi e quindi sulla capacità di concentrare o frammentare l'azione pubblica. Tali Figure suggeriscono quindi che non sia stata la dotazione finanziaria a condizionare in modo determinante le differenze tra i cicli, ma piuttosto le modalità di programmazione e di governance adottate.

In sintesi, i due grafici evidenziano come l'evoluzione del FSC in Abruzzo non sia stata guidata tanto da variazioni nella dimensione finanziaria, quanto condizionata dalla progressiva maturazione degli strumenti di programmazione: dal modello iniziale di grandi opere, alla fase di dispersione fino alla ricomposizione strategica garantita dal PSC. È questo percorso istituzionale, più ancora dei volumi finanziari, ad aver determinato le traiettorie di efficacia ed efficienza della spesa pubblica nel ventennio considerato.

Anche le fonti nazionali consultate[10] in relazione all'introduzione dei PSC, sottolineano come l'Abruzzo, al pari di altre regioni, abbia beneficiato della maggiore chiarezza regolativa e del rafforzamento dei meccanismi di monitoraggio e valutazione introdotti con i PSC.

4.1.1 Ricostruzione del quadro degli interventi FSC in Abruzzo per ambito tematico

La ricostruzione del quadro degli interventi finanziati attraverso il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) in Abruzzo nel periodo 2000–2020 restituisce una rappresentazione articolata delle priorità tematiche della programmazione, della dimensione progettuale e delle scelte allocative che hanno orientato l'azione pubblica regionale.

Nel periodo considerato, il Piano ha sostenuto complessivamente 3.678 progetti, mobilitando circa 1,99 miliardi di euro di risorse FSC, a fronte di un finanziamento pubblico complessivo pari a 2,62 miliardi di euro. Le economie pubbliche complessive ammontano a circa 159 milioni di euro, evidenziando un margine significativo di risorse non utilizzate rispetto alle dotazioni iniziali

Tabella 4.2: Distribuzione dei progetti e delle risorse FSC per ambito tematico 2000-2020

Ambiti tematici	Progetti	Finanziamento FSC	Finanziamento totale pubblico	*Economie totali pubbliche*
Ambiente e risorse naturali	882	544.632.714	700.891.197	56.761.950
Capacità Amministrativa	35	14.809.493	14.902.074	1.081.015
Competitività e Imprese	419	182.793.948	394.850.901	16.809.261
Cultura	749	247.838.853	311.051.726	13.628.978
Digitalizzazione	52	92.031.444	92.557.161	7.483.196
Istruzione e Formazione	215	24.575.591	24.958.626	2.786.836
Ricerca e Innovazione	63	94.522.940	99.063.369	10.081.298
Riqualificazione urbana	273	100.028.786	132.425.871	6.573.683
Sociale e Salute	514	81.298.962	87.211.183	3.297.596
Trasporti e Mobilità	476	612.306.351	766.131.326	40.506.165
Totale	**3.678**	**1.994.839.082**	**2.624.043.433**	**159.009.978**

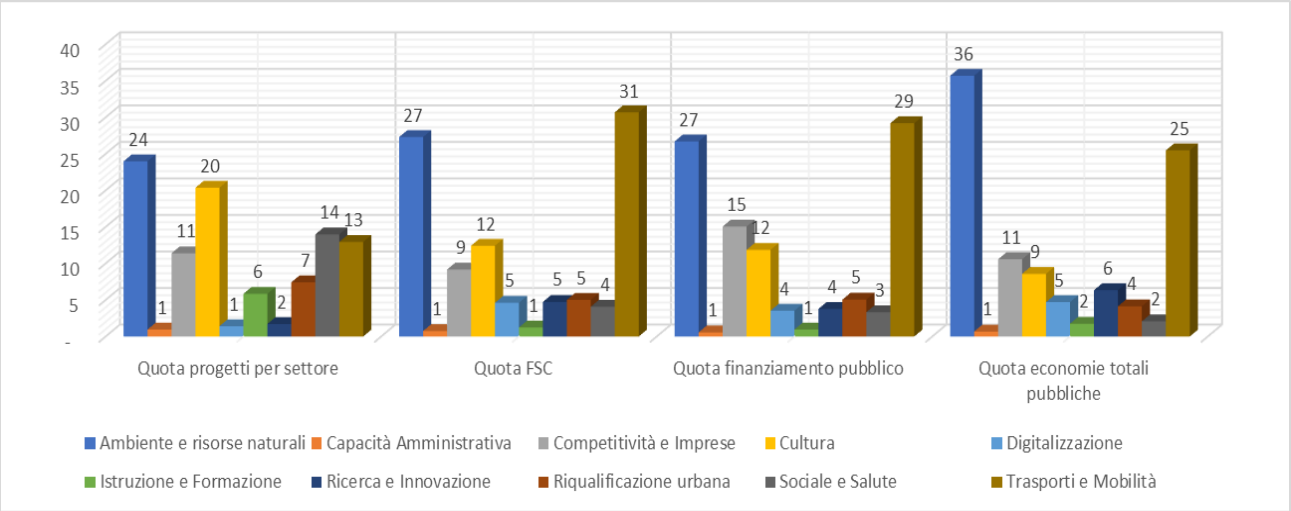
Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

La distribuzione delle risorse per ambito tematico (Tabella 4.2) evidenzia una marcata concentrazione settoriale. In particolare, Trasporti e mobilità (29,2%), Ambiente e risorse naturali (26,7%) e Competitività e imprese (15%) assorbono complessivamente oltre il 70% delle risorse FSC. Tale polarizzazione segnala una chiara priorità assegnata a tre fabbisogni strutturali della regione: il potenziamento dell'accessibilità territoriale, la messa in sicurezza ambientale e il sostegno al sistema produttivo.

I dati di monitoraggio consentono inoltre di analizzare la distribuzione delle economie di spesa per ambito tematico, evidenziando l'esistenza di una dotazione significativa di risorse potenzialmente riutilizzabili. Dalle verifiche effettuate emerge che una cornice formale per la riprogrammazione delle economie è stata definita solo nel 2024, con la Delibera di Giunta n. 427/2024, relativa all'Accordo di Coesione Abruzzo, che ha individuato procedure e criteri per il riutilizzo delle risorse. In precedenza, appare invece mancato un quadro organico di indirizzo strategico, con possibili effetti sulla tempestività e sulla coerenza delle riallocazioni.

[10] Documenti del MEF-DPS, i Dossier FSC–PSC 2022 e le analisi SVIMEZ.

Figura 4.4 - Quota risorse FSC per ambito tematico sul totale (%)



Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

Nel complesso, la distribuzione percentuale delle risorse FSC consente di ricostruire con chiarezza la gerarchia delle priorità di intervento confluite nel PSC Abruzzo 2000–2020 e di leggerne la coerenza in chiave valutativa. In questo quadro, il settore dei Trasporti e della Mobilità si conferma l'asse portante della programmazione, assorbendo oltre il 30% delle risorse FSC complessivamente allocate. Tale concentrazione riflette una precisa opzione strategica della Regione, che ha utilizzato il FSC come leva infrastrutturale per ridurre i divari territoriali, migliorare l'accessibilità e rafforzare la competitività del sistema regionale, in coerenza con i fabbisogni strutturali e con la funzione storica del Fondo quale strumento di riequilibrio infrastrutturale.

Accanto alla mobilità, emergono due ambiti di particolare rilievo: Ambiente e risorse naturali e Cultura. Il primo si caratterizza per un'elevata numerosità progettuale e per una quota significativa di economie, confermando la centralità degli interventi orientati alla sicurezza idrogeologica e alla gestione del territorio. Il secondo presenta un numero elevato di progetti diffusi sul territorio, generalmente di dimensione finanziaria contenuta, delineando un approccio capillare che, tuttavia, espone al rischio di frammentazione e di limitato impatto sistemico.

Gli altri settori – sociale e salute, ricerca e innovazione, riqualificazione urbana – assumono un peso intermedio, a conferma del ruolo prevalentemente complementare svolto dal FSC rispetto ad altre fonti di finanziamento (FESR, FSE, PNRR). Digitalizzazione e capacità amministrativa risultano invece residuali, nonostante il loro carattere strategico per i processi di modernizzazione istituzionale e produttiva.

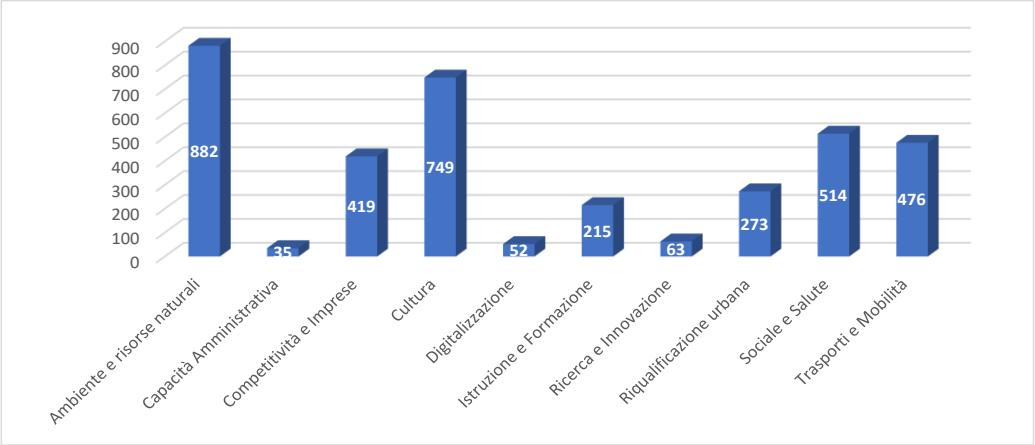
Nel complesso, il profilo che emerge è fortemente polarizzato: da un lato, grandi investimenti infrastrutturali ad alta concentrazione finanziaria e potenziale impatto sistemico; dall'altro, una costellazione di interventi diffusi, di minore intensità finanziaria, orientati al presidio territoriale della coesione sociale e culturale. Tale configurazione evidenzia la tensione strutturale del FSC tra obiettivi di riequilibrio infrastrutturale e sostegno allo sviluppo locale diffuso, ponendo il tema della coerenza allocativa e dell'equilibrio intersettoriale come snodo strategico per le programmazioni future.

Con riferimento specifico al settore Trasporti e mobilità, oggetto del presente rapporto, si rileva un ruolo particolarmente rilevante anche in termini di numerosità progettuale, con 476 progetti e oltre 612 milioni di euro di risorse FSC, per un totale di 766 milioni di euro di finanziamento pubblico

complessivo, pari a circa un quarto dell'intero portafoglio del PSC Abruzzo. La varietà degli interventi – che spaziano dalle infrastrutture stradali e ferroviarie al trasporto pubblico locale, fino ai porti e agli aeroporti – richiede una valutazione che vada oltre il mero avanzamento fisico e finanziario, concentrandosi sulla capacità effettiva di ridurre i tempi di percorrenza, rafforzare l'intermodalità e migliorare i livelli di sicurezza.

Dal punto di vista dell'efficienza, il settore registra economie pari a 40,5 milioni di euro, corrispondenti al 5,3% delle risorse. Tale dato richiede una lettura articolata, distinguendo tra economie di natura fisiologica, legate a ribassi d'asta ed efficientamenti, ed economie potenzialmente patologiche, riconducibili a ritardi attuativi, progetti non avviati o riallocazioni temporanee delle risorse. Questa distinzione risulta cruciale ai fini della valutazione delle performance e della qualità della spesa.

Figura 4.5 - Progetti per ambito tematico (nr.)



Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

Il confronto con gli altri ambiti rafforza questa interpretazione. Ambiente e risorse naturali rappresenta il primo settore per numerosità progettuale (882 progetti) e il secondo per risorse FSC (544 milioni di euro). Competitività e imprese presenta un portafoglio più selettivo (419 progetti, 183 milioni di euro di FSC), caratterizzato da una buona capacità di spesa. Cultura, infine, si distingue per l'elevata numerosità di interventi (749 progetti) e la ridotta dimensione media, configurando un approccio diffuso che rischia di tradursi in frammentazione e impatto sistemico limitato.

Figura 4.6 - Economie per ambito tematico[11] (%)



Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

[11] Considerato l'ammontare delle economie, nelle pagine seguenti, l'analisi fara riferimento prevalentemente alle risorse FSC nette o al totale delle risorse pubbliche nette, ovvero le allocazioni FSC o al totale pubblico allocato depurati dalle economie.

Gli altri ambiti – digitalizzazione, ricerca e innovazione, sociale e salute, riqualificazione urbana, istruzione e formazione – restano marginali in termini di risorse, pur intercettando bisogni specifici. Tale distribuzione conferma uno sbilanciamento della programmazione verso settori tradizionali, mentre i driver del cambiamento strutturale – innovazione, ricerca e digitalizzazione – risultano sottodimensionati, riducendo la capacità trasformativa del FSC nel medio-lungo periodo.

In sintesi, la ricostruzione del quadro degli interventi mostra una programmazione che ha concentrato le risorse su priorità strategiche per la regione, ma che presenta anche squilibri intersettoriali e rischi di frammentazione. La sfida per il ciclo 2021–2027 consiste nel consolidare gli investimenti in mobilità e sicurezza ambientale, riequilibrando al contempo l'allocazione verso innovazione, ricerca e digitalizzazione, al fine di rafforzare la resilienza e la competitività regionale nel lungo periodo.

4.2 Evoluzione degli strumenti e logiche di programmazione: la programmazione degli interventi in mobilità nel tempo

Nel quadro del PSC Abruzzo 2000–2020, il settore dei trasporti e della mobilità rappresenta uno degli ambiti più rilevanti per consistenza finanziaria, numerosità della progettualità attivata e valenza strategica. Come evidenziato nei paragrafi precedenti, a fronte di una sostanziale stabilità dei volumi finanziari complessivi nei tre cicli 2000–2006, 2007–2013 e 2014–2020, strumenti di programmazione e regole di attuazione hanno subito mutamenti significativi, influenzando numero, dimensione media e coerenza del portafoglio interventi.

L'introduzione dell'art. 44 del DL 34/2019, la definizione delle Disposizioni Quadro (CIPESS n. 2/2021) e la successiva approvazione del PSC Abruzzo (CIPESS n. 21/2021) hanno avviato un processo di ricomposizione unitaria degli interventi FSC programmati tramite canali differenti, in un quadro omogeneo di programmazione, sorveglianza e attuazione, in analogia con l'impianto dei Fondi strutturali. Ciò consente oggi una lettura coerente delle scelte operate nel settore trasporti lungo l'intero arco temporale 2000–2020.

L'analisi che segue si focalizza sugli strumenti e sulle tipologie di intervento, con l'obiettivo di valutare in che misura le diverse modalità programmatorie abbiano inciso sulla scala, sulla coerenza e sugli effetti attesi delle operazioni finanziate, e dunque sull'efficacia complessiva degli interventi.

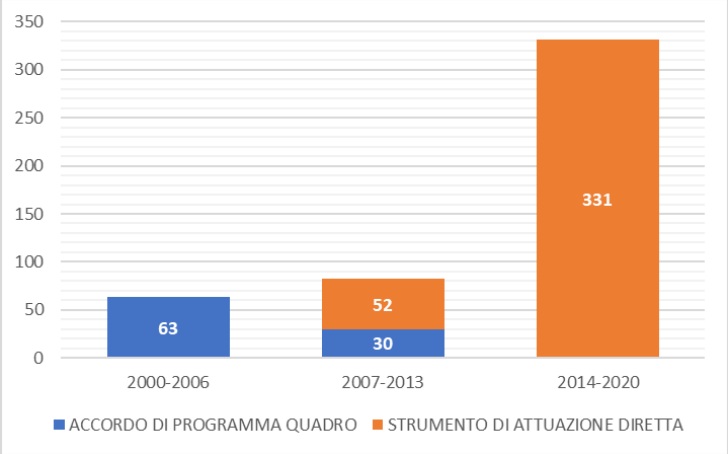
In tale prospettiva, il PSC costituisce un banco di prova della capacità del FSC di operare come strumento di policy integrata: nel comparto mobilità e trasporti gli interventi assumono rilievo non solo quantitativo, ma anche funzionale rispetto a obiettivi di accessibilità, riduzione dei divari territoriali e sostegno alla competitività regionale.

4.2.1 Numerosità, risorse e "massa critica": cosa mostrano i dati settoriali

La ricostruzione per strumenti di programmazione evidenzia come le scelte istituzionali e procedurali abbiano inciso in modo significativo sulla configurazione del portafoglio interventi nel settore trasporti e mobilità.

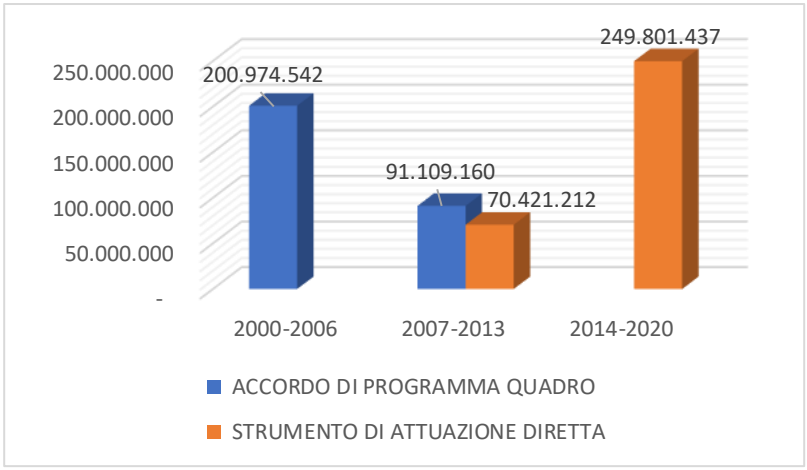
Le Figure 4.7 e 4.8 consentono di leggere l'evoluzione degli strumenti utilizzati, il numero di progetti attivati e le risorse assegnate. Nel complesso, il settore ha attivato 476 interventi, con risorse FSC pari a 612 milioni di euro e finanziamento pubblico complessivo pari a circa 766 milioni di euro.

Figura 4.7 - Progetti FSC 2000-2020 per strumento di programmazione nel settore della mobilità e dei trasporti



Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

Figura 4.8 - Risorse FSC per Trasporti e mobilità (€) e per strumento di programmazione nel 2000-2020



Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

Dinamiche per ciclo e implicazioni sulla scala degli interventi - Nel ciclo 2000–2006, in attuazione dell'Intesa Istituzionale di Programma Stato–Regione, la prevalenza degli Accordi di Programma Quadro (APQ) ha favorito un portafoglio selettivo: pochi interventi, di taglia finanziaria elevata, coerenti con la logica infrastrutturale originaria del Fondo (ex FAS) e con un'impostazione orientata a opere e nodi strategici, sostenuta da relazioni tecniche a supporto delle scelte.

Nel ciclo 2007–2013, l'introduzione dei Programmi Attuativi Regionali (PAR[12]) e degli strumenti di attuazione diretta ha determinato un impianto programmatorio più strutturato. In questo quadro, l'aumento della numerosità progettuale nel comparto trasporti risulta associato soprattutto alle scelte operative (attivazione di linee su manutenzioni e messa in sicurezza), più che allo strumento in sé. Ne deriva un ampliamento della copertura territoriale, accompagnato da una riduzione della dimensione media degli interventi e da un potenziale indebolimento della "massa critica" per singolo progetto.

[12] Delibere CIPE 166/2007 e 1/2009 – istituzione dei Programmi Attuativi Regionali (PAR) e degli Strumenti di Attuazione Diretta.

Nel ciclo 2014–2020 emerge una più marcata eterogeneità del portafoglio, con effetti di frammentazione riconducibili non alla forma di programma, ma alla pluralità dei canali utilizzati (attuazione diretta a titolarità e regia, Patti per il Sud/Patto per l'Abruzzo, Patti di sviluppo locale e aree interne, piani operativi nazionali). La coesistenza di strumenti ha prodotto un portafoglio complesso da governare, con rischi di sovrapposizione e criticità di coordinamento multilivello; tale quadro contribuisce a spiegare il successivo percorso di ricomposizione unitario introdotto con l'art. 44 del DL 34/2019 e l'adozione dei PSC[13].

In sintesi, la lettura congiunta di numerosità progettuale, risorse assegnate e importo medio suggerisce un legame tra cornice programmatoria e scala degli interventi: laddove la cornice è più unitaria e selettiva, tende a crescere la dimensione media; laddove prevale una logica di copertura capillare (manutenzioni e sicurezza), aumenta il numero dei progetti e si riduce l'importo medio, con possibili effetti di dispersione delle risorse

Distribuzione risorse per ambito e strumento: evidenze di assetto allocativo e governance - La distribuzione delle risorse per ambito settoriale e strumento di programmazione (Tabella 4.2 e Figura 4.9) evidenzia alcune caratteristiche rilevanti dell'attuazione FSC evidenzia alcune caratteristiche rilevanti dell'attuazione FSC nel periodo 2000–2020.

Tabella 4.2 - Distribuzione delle risorse per ambito settoriale e strumento di programmazione nel 2000-2020

Ambito settoriale	ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO		STRUMENTO DI ATTUAZIONE DIRETTA		TOTALE FSC	TOTALE RISORSE PUBBLICHE
	FSC	Totale risorse pubbliche	FSC	Totale risorse pubbliche		
Logistica	20.252.479,39	34.078.116,89	14.007.616,16	14.216.616,16	34.260.095,55	48.294.733,05
Mobilità urbana	40.602.372,02	44.972.227,35	58.765.181,02	60.576.418,33	99.367.553,04	105.548.645,68
Trasporto aereo	9.552.589,28	9.602.589,28	18.529.127,36	19.829.127,36	28.081.716,64	29.431.716,64
Trasporto ferroviario	28.991.913,00	28.991.913,00	26.468.025,36	26.468.025,36	55.459.938,36	55.459.938,36
Trasporto marittimo	72.128.737,13	72.328.737,13	28.780.818,68	29.780.818,68	100.909.555,81	102.109.555,81
Trasporto Stradale	120.555.610,82	135.179.151,13	173.671.880,95	290.107.585,10	294.227.491,77	425.286.736,23
Totale per strumento	**292.083.701,64**	**325.152.734,78**	**320.222.649,53**	**440.978.590,99**	**612.306.351,17**	**766.131.325,77**

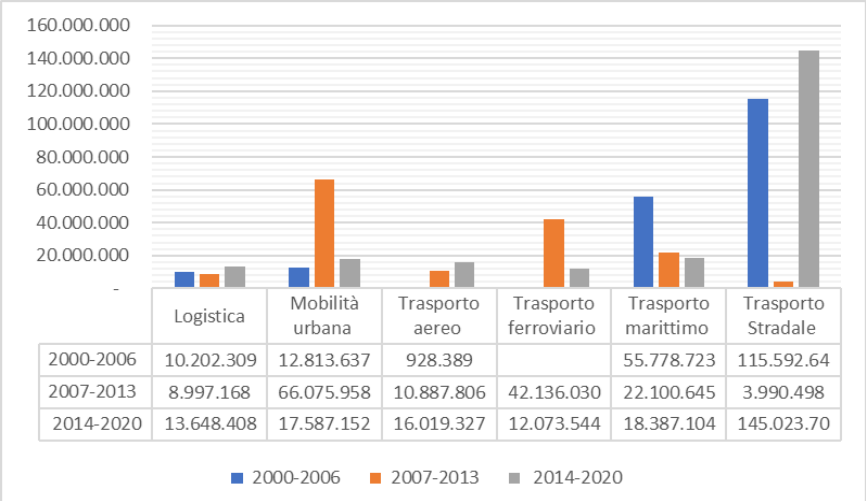
Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

Emerge un dualismo tra strumenti: gli APQ canalizzano circa 292 milioni di euro, mentre gli Strumenti di Attuazione Diretta (SAD[14]) veicolano una quota superiore (oltre 320 milioni), evidenziando una progressiva tendenza a modalità più accentrate e procedurali, con casi in cui la Regione risulta non solo soggetto programmatore, ma anche attuatore principale (in base ai dati di monitoraggio).

[13] La Delibera CIPESS 21/2021 ha approvato il PSC Abruzzo 2000-2020; CIPESS Delibera n. 2/2021 – Disposizioni Quadro PSC

[14] Gli Strumenti di Attuazione Diretta includono anche il Patto per l'Abruzzo e gli atti integrativi al Patto.

Figura 4.9 - Distribuzione delle risorse per ambito tematico e strumento di programmazione nel periodo 2000-2020 nel settore dei trasporti (€)



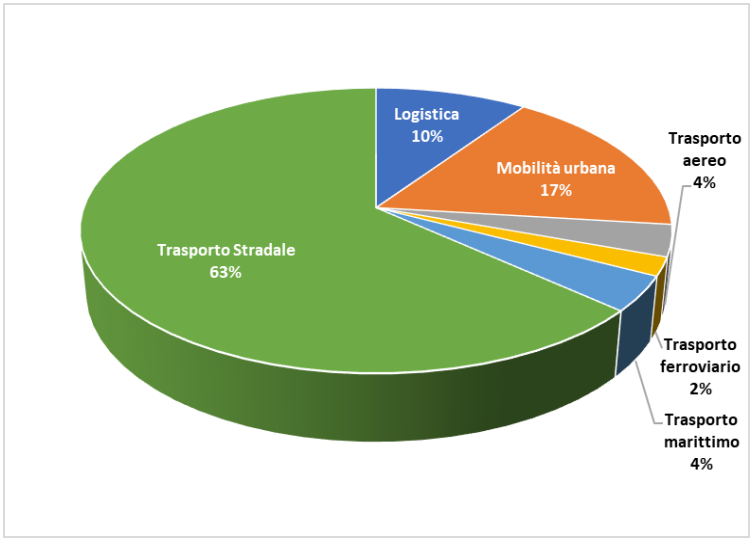
	Logistica	Mobilità urbana	Trasporto aereo	Trasporto ferroviario	Trasporto marittimo	Trasporto Stradale
2000-2006	10.202.309	12.813.637	928.389		55.778.723	115.592.64
2007-2013	8.997.168	66.075.958	10.887.806	42.136.030	22.100.645	3.990.498
2014-2020	13.648.408	17.587.152	16.019.327	12.073.544	18.387.104	145.023.70

Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

Quanto alla composizione settoriale, le risorse risultano fortemente concentrate sulla viabilità stradale, mentre altri sottosettori (TPL, porti, aeroporti) risultano finanziati in misura più contenuta. Tale configurazione è coerente con una strategia infrastrutturale centrata su reti e collegamenti, con potenziali ricadute sistemiche in termini di accessibilità e competitività, ma pone interrogativi sul bilanciamento tra efficacia strategica, equità territoriale e coerenza con traiettorie di intermodalità e sostenibilità.

Quota progetti per ambito e coerenza classificatoria - La ripartizione dei progetti (Figura 4.10) conferma la prevalenza del trasporto stradale (63%). Si segnala inoltre che una quota di interventi formalmente classificati in altri ambiti (logistica, mobilità urbana, porti/aeroporti) include componenti stradali significative; ne consegue che la quota effettiva di progettualità riconducibile alla rete viaria potrebbe risultare superiore a quanto rappresentato dal solo grafico, aspetto che richiede attenzione interpretativa (possibili effetti di classificazione nel sistema di monitoraggio).

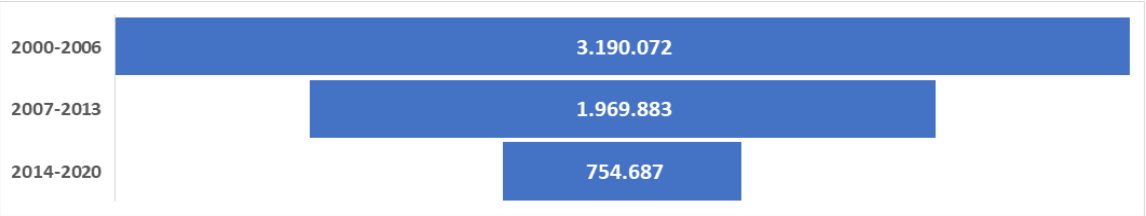
Figura 4.10 - Quota di progetti per ambito tematico (%)



Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

Dimensione media nel tempo: evidenza di progressivo frazionamento - La dinamica della dimensione media dei progetti FSC nel settore trasporti e mobilità (Figura 4.11) evidenzia una progressiva riduzione: da circa 3,2 milioni nel 2000–2006, a 2,0 milioni nel 2007–2013, fino a meno di 0,8 milioni nel 2014–2020. Tale tendenza indica un frazionamento crescente del portafoglio e una maggiore incidenza di interventi puntuali (manutenzioni/riqualificazioni), con possibili trade-off tra diffusione territoriale e capacità di incidere su snodi strategici.

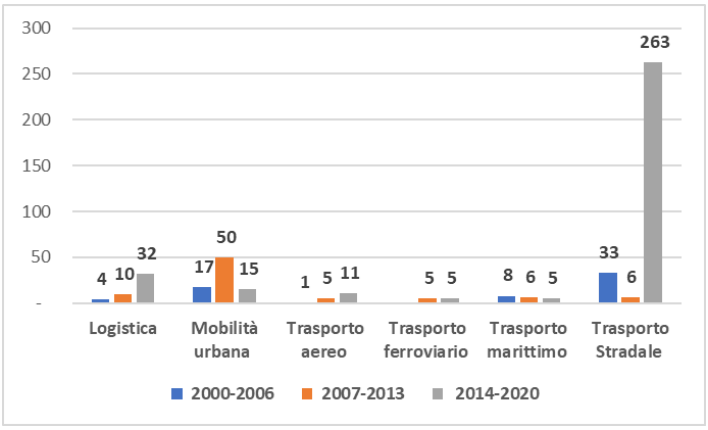
Figura 4.11 - Dimensione media dei progetti FSC 2000–2020 nel settore trasporti e mobilità



Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

Numerosità per ambito e ruolo degli strumenti - L'analisi della distribuzione dei progetti per settore e strumento (Figura 4.12) rafforza l'evidenza di una forte concentrazione sul trasporto stradale, in particolare nel ciclo 2014–2020, con effetti di riduzione della dimensione media e prevalenza di interventi di manutenzione diffusa rispetto a iniziative di maggiore scala.

Figura 4.12 Numerosità dei progetti per ambito tematico nel periodo 2000 -2020



Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

La Tabella 4.3 mostra che la maggioranza dei progetti è stata realizzata tramite attuazione diretta (oltre l'80% pari a 383 progetti), mentre gli APQ veicolano una quota più limitata di operazioni (93 progetti). Tale evidenza suggerisce implicazioni sul coordinamento multilivello e sulla capacità di integrazione territoriale (governance e capacità amministrativa).

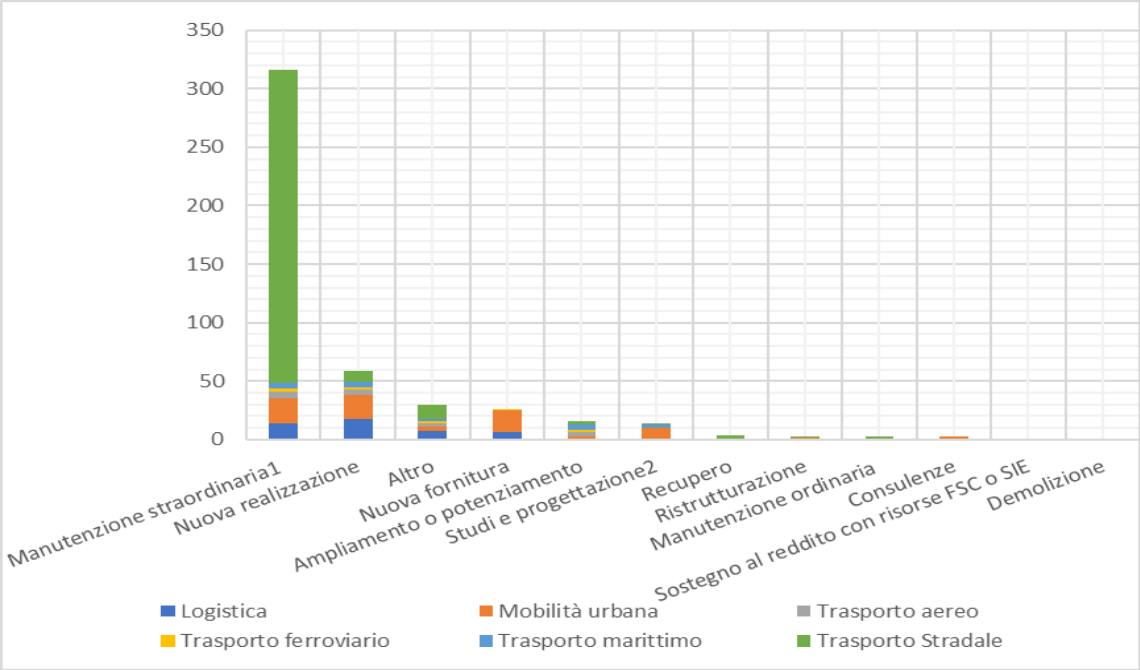
Tabella 4.3 - Distribuzione dei Progetti per settore e strumento di programmazione nel periodo 2000-2020

Ambito settoriale	Accordo di Programma Quadro	Strumento di Attuazione Diretta	Totale per ambito
Logistica	11	35	46
Mobilità urbana	30	52	82
Trasporto aereo	4	13	17
Trasporto ferroviario	4	6	10
Trasporto marittimo	11	8	19
Trasporto Stradale	33	269	302
Totale per strumento	**93**	**383**	**476**

Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

Tipologie di intervento: prevalenza manutenzioni - L'analisi delle tipologie di intervento (Figure 4.13 e 4.14) evidenzia una netta concentrazione su manutenzione straordinaria[15] (oltre 300 progetti), seguita a distanza da nuove realizzazioni, forniture e ampliamenti/potenziamenti, mentre le altre tipologie risultano residuali. Ciò conferma un impianto programmatorio orientato al mantenimento e alla funzionalità della rete esistente più che alla realizzazione di opere trasformative.

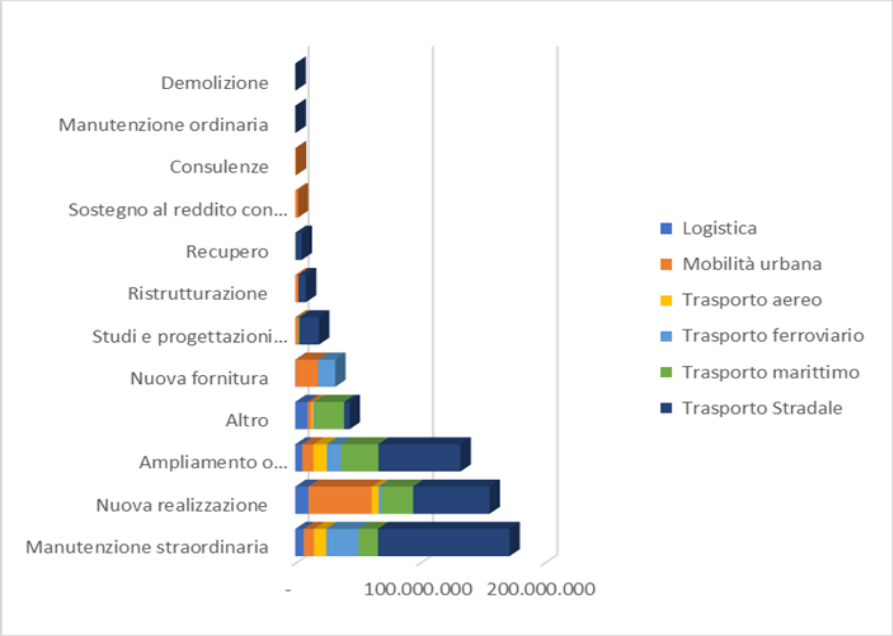
Figura 4.13 - Articolazione settoriale dei Progetti per tipologia di intervento



Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

[15] Sono inclusi anche alcuni interventi di manutenzione straordinaria per interventi riguardanti l'efficientamento energetico, dissesto idrogeologico, messa in sicurezza, adeguamento sismico e impiantistico

Figura 4.14 - Articolazione settoriale delle risorse FSC allocate al netto delle economie per tipologia di intervento



Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

Ne derivano alcune implicazioni:

- *Prevalenza della rete stradale*: la manutenzione straordinaria e una parte rilevante delle nuove realizzazioni risultano concentrate sul comparto stradale, con effetti potenzialmente positivi su sicurezza e accessibilità, ma con limitazioni rispetto a intermodalità e innovazione.
- *Mobilità urbana:* pur su volumi inferiori, emerge una presenza non marginale di nuove realizzazioni e progettazioni, segnale di attenzione a esigenze di servizio e rinnovamento.
- *Altri ambiti (logistica, ferroviario, marittimo, aereo):* finanziamenti sporadici e spesso puntuali, con contributo complessivo limitato alla diversificazione modale.

In sintesi, il portafoglio evidenzia una programmazione centrata su manutenzione e riqualificazione diffusa della rete viaria, con interventi capillari ma di scala ridotta, spesso legati alla riqualificazione e al mantenimento della funzionalità esistente con un impatto trasformativo limitato sugli altri comparti della mobilità.

4.3 - Analisi territoriale degli interventi

La distribuzione territoriale degli interventi FSC nel settore trasporti e mobilità evidenzia differenze tra province. Come riportato in Tabella 4.4, la numerosità dei progetti risulta relativamente equilibrata tra Chieti (31,9%) e L'Aquila (32,3%), mentre Pescara (16,6%) e Teramo (18,1%) presentano quote più contenute; si segnala inoltre una quota residuale di progetti non attribuiti territorialmente (1%).

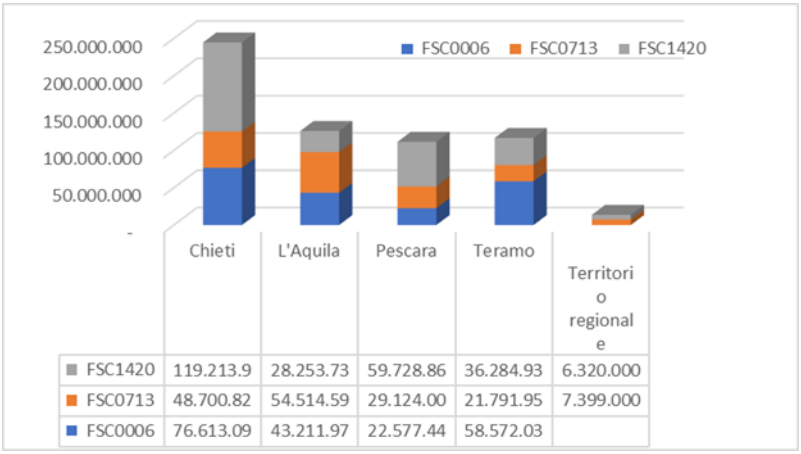
Tabella 4.4 – Distribuzione territoriale dei progetti FSC nel 2000–2020

Provincia	Progetti	Risorse FSC
Chieti	31,93%	39,94%
L'Aquila	32,35%	20,57%
Pescara	16,60%	17,70%
Teramo	18,07%	17,52%
non attribuiti	1,05%	2,26%

Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

La distribuzione delle risorse (Figura 4.15) presenta scostamenti più marcati: Chieti assorbe circa il 40% delle risorse complessive, mentre L'Aquila, pur con numerosità simile di interventi, concentra circa il 20,6%. Pescara e Teramo mostrano un maggiore allineamento tra quota progettuale e quota finanziaria.

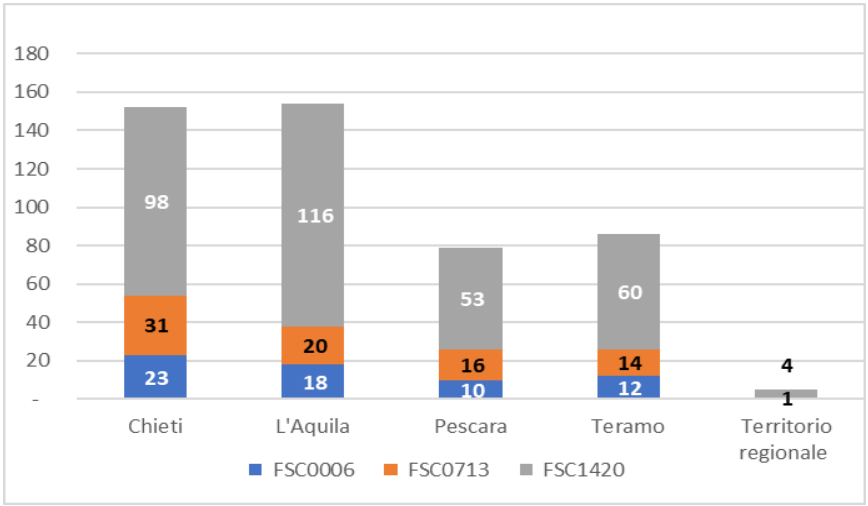
Figura 4.15 - Distribuzione territoriale delle risorse FSC per Trasporti e Mobilità nel 2000-2020



Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

La lettura per cicli di programmazione consente di precisare le dinamiche: nel 2000–2006 si osserva un forte investimento su Chieti e Teramo; nel 2007–2013 una distribuzione più equilibrata; nel 2014–2020 un aumento rilevante della numerosità in tutte le province, accompagnato da una concentrazione finanziaria ancora significativa su Chieti e, in misura minore, su Pescara.

Figura 4.16 - Distribuzione territoriale dei Progetti FSC nel 2000-2020 (n.)



Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

Nel complesso, emergono profili provinciali differenziati:

- Chieti: maggiore dotazione complessiva e portafoglio ampio, segnale di capacità progettuale e di spesa più robusta.
- L'Aquila: numerosità elevata ma risorse medie inferiori; l'evidenza richiede attenzione valutativa (natura degli interventi, scala, eventuali criticità di capacità di attrazione/gestione di investimenti più complessi).
- Pescara e Teramo: maggiore coerenza tra quote progettuali e finanziarie, con un peso relativamente bilanciato.

4.3.1 Lettura delle Aree Urbane Funzionali e delle Aree Interne

Una lettura territoriale per AUF e Aree Interne consente di distinguere i contesti in cui il PSC opera come politica infrastrutturale di rango strategico (nodi logistici, porti, aeroporti, sistemi urbani complessi) da quelli in cui la finalità prevalente è la tenuta e manutenzione della rete viaria di base, spesso condizione minima di accessibilità per le comunità dell'interno.

Il paragrafo sviluppa l'analisi lungo tre direttrici:

1. distribuzione delle risorse per AUF e Aree Interne, anche in rapporto alla popolazione (intensità pro capite);
2. specializzazione funzionale delle aree (articolazione e subarticolazione degli interventi);
3. stato di avanzamento, per distinguere tra programmazione e realizzazione.

L'obiettivo è restituire una lettura integrata della geografia del PSC nel settore trasporti e mobilità, evidenziando punti di forza e asimmetrie tra costa e aree interne e interrogandosi sulla funzione (esplicita o implicita) di riequilibrio territoriale.

L'analisi di dettaglio per singola AUF e singola Area Interna, inclusi i profili funzionali e di avanzamento, è riportata in Appendice 1.

Metodologia di ricostruzione e attribuzione territoriale - La ricostruzione del database è stata condotta integrando le informazioni progettuali del PSC con dati demografici, classificazioni territoriali e componenti funzionali degli interventi. Poiché diverse schede progettuali si riferiscono a più comuni o riportano diciture aggregate, al fine di garantire un criterio uniforme e replicabile, è stato adottato un procedimento basato su pesi demografici:

- quando un progetto coinvolge più comuni, il finanziamento è ripartito proporzionalmente alla popolazione media 2000–2020 di ciascun comune incluso;
- ciascun comune è associato alla rispettiva AUF o Area Interna, attribuendo all'area la quota ponderata del finanziamento.

Per ciascuna AUF e Area Interna sono stati calcolati: finanziamento totale, finanziamento pro capite, distribuzione per articolazione e subarticolazione, stato di avanzamento (concluso/in corso/liquidato/non avviato).

Distribuzione territoriale delle risorse per articolazione - In termini di ripartizione, le AUF ricevono complessivamente circa il 52% delle risorse, contro il 48% delle Aree Interne. Tuttavia, rapportando le risorse alla popolazione, emergono differenze marcate: nelle AUF il finanziamento medio pro capite si colloca attorno a 300 euro/abitante, mentre nelle Aree Interne supera 1.500 euro/abitante. L'intensità di investimento nelle Aree Interne risulta quindi significativamente più elevata,

riflettendo l'onerosità di garantire accessibilità in contesti a bassa densità e una priorità orientata ai fabbisogni essenziali di mobilità.

Tabella 4.5 L'articolazione Trasporti e Mobilità per AUF e AI

nome_AUF/AI	Concluso	In corso	Liquidato	Non avviato	Fin.to pubblico	Pop (2000-2020)	Fin.to procapite
Avezzano	79,5	18,9	0,7	0,8	35.764.415,0	83.858,2	426,5
Chieti	80,8	19,2	0,0	0,0	87.799.405,8	136.957,1	641,1
Lanciano	62,0	38,0	0,0	0,0	20.281.287,8	96.028,8	211,2
L'Aquila	81,8	15,4	2,8	0,0	9.512.244,5	79.455,5	119,7
Pescara	17,6	81,0	0,2	1,2	96.645.401,3	305.688,8	316,2
Sulmona	90,2	8,0	1,8	0,0	18.225.434,8	48.306,3	377,3
Teramo	34,6	65,4	0,0	0,0	37.068.370,5	253.922,6	146,0
Vasto	17,0	80,2	2,7	0,0	20.620.177,4	78.690,9	262,0
Basso Sangro-Trigno	7,5	92,5	0,0	0,0	198.228.204,0	28.741,5	6.896,9
AI Alto Aterno - Gran Sasso Laga	38,8	60,4	0,1	0,7	65.254.773,4	41.177,1	1.584,7
AI Alto Sangro-Sagittario	69,3	29,2	1,5	0,0	4.768.670,1	12.110,8	393,8
AI Subequana	76,9	21,0	2,1	0,0	3.238.560,3	15.108,1	214,4
AI Valfino-Vestina	6,5	92,5	0,0	1,0	19.908.226,8	28.101,6	708,4
AI Valle Giovenco - Valle Roveto	93,0	7,0	0,0	0,0	4.251.985,9	25.655,8	165,7
Piana del Cavaliere	98,0	2,0	0,0	0,0	5.357.516,9	20.572,9	260,4
NO_ST	47,9	51,4	0,7	0,0	68.955.881,8	52.348,2	1.317,3

Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

All'interno delle AUF, Pescara e Chieti assorbono una quota rilevante delle risorse complessive, coerentemente con il ruolo della costa abruzzese in termini demografici, economici e logistici.

Nelle Aree Interne, il Basso Sangro–Trigno emerge per volume di investimenti e livelli pro capite particolarmente elevati; la dinamica appare riconducibile alla compresenza di fabbisogni di accessibilità e di una piattaforma produttiva/logistica (Val di Sangro e connessioni verso l'area costiera), con effetti di indirizzo del PSC verso il rafforzamento di una componente industriale strategica.

Scelte funzionali: subarticolazione - La distribuzione territoriale si intreccia con la componente funzionale degli interventi. Considerando AUF e Aree Interne, il trasporto stradale rappresenta la voce più rilevante, seguito da trasporto marittimo e mobilità urbana; logistica, ferrovia e trasporto aereo incidono in misura minore ma non trascurabile.

A scala territoriale, i profili sono differenziati: nelle Aree Interne la quota stradale è dominante (circa due terzi), mentre nelle AUF la struttura è più articolata, con un peso significativo del trasporto marittimo e quote non marginali per logistica e mobilità urbana (e, in misura più contenuta, ferrovia e trasporto aereo). Tale evidenza è coerente con la presenza di porti e aeroporto e con la funzione di connessione di rango superiore svolta dalle AUF.

Tabella 2: Le subarticolazioni di Trasporti e Mobilità per AUF e AI

nome_AUF/AI	Subarticolazione	Concluso	In corso	Liquidato	Non avviato	Fin.to pubblico	Pop (2000-2020)	Fin.to procapite
Avezzano	Mobilità urbana	73,6	22,5	3,9	0,0	6.376.662,1	83.858,2	76,0
	Logistica	97,8	2,2	0,0	0,0	22.793.495,1	83.858,2	271,8
	Trasporto stradale	23,3	76,7	0,0	0,0	6.294.257,8	83.858,2	75,1
	Trasporto ferroviario	0,0	0,0	0,0	100,0	300.000,0	83.858,2	3,6
Chieti	Trasporto marittimo	79,1	20,9	0,0	0,0	50.604.437,5	136.957,1	369,5
	Mobilità urbana	91,9	8,1	0,0	0,0	12.697.410,2	136.957,1	92,7
	Trasporto stradale	84,6	15,4	0,0	0,0	22.797.558,1	136.957,1	166,5
	Trasporto ferroviario	0,0	100,0	0,0	0,0	1.700.000,0	136.957,1	12,4
Lanciano	Mobilità urbana	23,5	76,5	0,0	0,0	2.210.968,1	96.028,8	23,0
	Logistica	36,6	63,4	0,0	0,0	9.496.347,9	96.028,8	98,9
	Trasporto stradale	100,0	0,0	0,0	0,0	4.019.302,3	96.028,8	41,9
	Trasporto ferroviario	100,0	0,0	0,0	0,0	4.554.669,6	96.028,8	47,4
L'Aquila	Mobilità urbana	96,2	3,8	0,0	0,0	6.136.170,5	79.455,5	77,2
	Logistica	62,4	37,6	0,0	0,0	1.378.511,1	79.455,5	17,3
	Trasporto stradale	50,9	35,7	13,4	0,0	1.997.562,9	79.455,5	25,1
Pescara	Trasporto aereo	7,1	90,9	0,0	2,0	24.664.157,2	305.688,8	80,7
	Trasporto marittimo	19,9	80,1	0,0	0,0	25.385.759,0	305.688,8	83,0
	Mobilità urbana	45,2	54,8	0,0	0,0	6.928.578,2	305.688,8	22,7
	Logistica	0,0	100,0	0,0	0,0	8.466.715,0	305.688,8	27,7
	Trasporto stradale	23,1	76,3	0,6	0,0	30.500.191,9	305.688,8	99,8
	Trasporto ferroviario	0,0	0,0	0,0	100,0	700.000,0	305.688,8	2,3
Sulmona	Mobilità urbana	100,0	0,0	0,0	0,0	651.858,3	48.306,3	13,5
	Trasporto stradale	50,5	40,4	9,1	0,0	3.613.576,5	48.306,3	74,8
	Trasporto ferroviario	100,0	0,0	0,0	0,0	13.960.000,0	48.306,3	289,0
Teramo	Trasporto aereo	0,0	100,0	0,0	0,0	1.000.000,0	253.922,6	3,9
	Trasporto marittimo	38,5	61,5	0,0	0,0	11.893.008,2	253.922,6	46,8
	Mobilità urbana	74,6	25,4	0,0	0,0	7.735.306,9	253.922,6	30,5
	Logistica	16,8	83,2	0,0	0,0	1.761.438,7	253.922,6	6,9
	Trasporto stradale	14,6	85,4	0,0	0,0	11.578.616,7	253.922,6	45,6
	Trasporto ferroviario	16,1	83,9	0,0	0,0	3.100.000,0	253.922,6	12,2
Vasto	Trasporto marittimo	2,1	97,9	0,0	0,0	9.553.567,2	78.690,9	121,4
	Mobilità urbana	100,0	0,0	0,0	0,0	2.833.508,9	78.690,9	36,0
	Logistica	4,5	0,0	95,5	0,0	589.110,1	78.690,9	7,5
	Trasporto stradale	5,9	94,1	0,0	0,0	7.643.991,2	78.690,9	97,1
Basso Sangro-Trigno	Mobilità urbana	74,8	25,2	0,0	0,0	915.335,4	28.741,5	31,8
	Trasporto stradale	1,3	98,7	0,0	0,0	185.470.125,8	28.741,5	6.453,0
	Trasporto ferroviario	100,0	0,0	0,0	0,0	11.842.742,8	28.741,5	412,0
AI Alto Aterno - Gran Sasso Laga	Mobilità urbana	86,1	13,9	0,0	0,0	15.059.789,3	41.177,1	365,7
	Logistica	0,0	35,7	0,0	64,3	742.000,0	41.177,1	18,0
	Trasporto stradale	24,9	75,0	0,1	0,0	49.452.984,1	41.177,1	1.201,0
AI Alto Sangro-Sagittario	Trasporto aereo	0,0	100,0	0,0	0,0	200.000,0	12.110,8	16,5
	Mobilità urbana	100,0	0,0	0,0	0,0	2.802.596,5	12.110,8	231,4
	Logistica	0,0	100,0	0,0	0,0	1.193.000,0	12.110,8	98,5
	Trasporto stradale	87,9	0,0	12,1	0,0	573.073,6	12.110,8	47,3
AI Subequana	Mobilità urbana	100,0	0,0	0,0	0,0	48.275,4	15.108,1	3,2
	Trasporto stradale	76,5	21,3	2,2	0,0	3.190.284,9	15.108,1	211,2
AI Valfino-Vestina	Mobilità urbana	0,0	100,0	0,0	0,0	797.839,2	28.101,6	28,4
	Logistica	0,0	34,3	0,0	65,7	303.000,0	28.101,6	10,8
	Trasporto stradale	6,9	93,1	0,0	0,0	18.807.387,6	28.101,6	669,3
AI Valle Giovenco - Valle Rove	Trasporto stradale	93,0	7,0	0,0	0,0	4.251.985,9	25.655,8	165,7
Piana del Cavaliere	Mobilità urbana	100,0	0,0	0,0	0,0	3.152.379,4	20.572,9	153,2
	Trasporto stradale	95,2	4,8	0,0	0,0	2.205.137,6	20.572,9	107,2
NO_ST	Trasporto aereo	0,0	0,0	100,0	0,0	217.784,6	52.348,2	4,2
	Mobilità urbana	99,4	0,0	0,6	0,0	28.153.802,6	52.348,2	537,8
	Trasporto stradale	12,4	87,6	0,0	0,0	40.489.038,5	52.348,2	773,5
	Trasporto ferroviario	0,0	0,0	100,0	0,0	95.256,0	52.348,2	1,8

Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

In sintesi, l’analisi AUF/Aree Interne restituisce una geografia del PSC in cui l’accessibilità di base nelle aree interne è sostenuta soprattutto dalla rete viaria, mentre nelle aree urbane funzionali gli investimenti risultano più diversificati e potenzialmente orientati a nodi e corridoi.

5. L'ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI PSC 2000-2020 NEL SETTORE TRASPORTI E DELLA MOBILITÀ

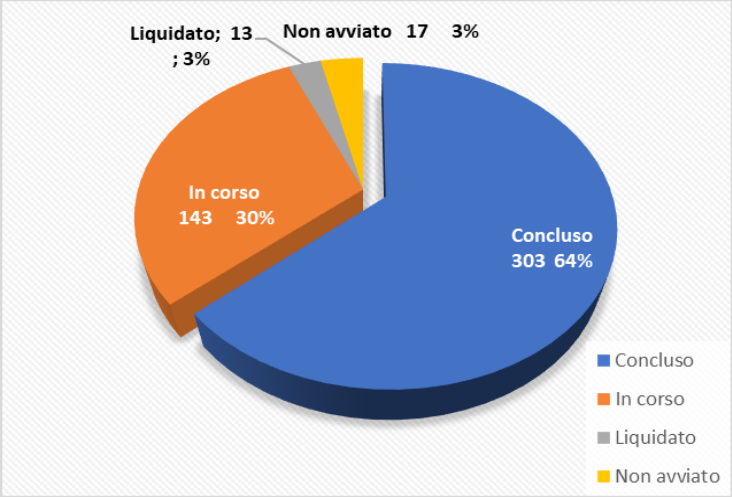
5.1 Il grado di attuazione degli interventi PSC 2000-2020 nel settore trasporti

I dati del sistema di monitoraggio consentono di classificare lo stato di avanzamento degli interventi sulla base della combinazione tra avanzamento finanziario e avanzamento procedurale. In particolare:

- sono considerati conclusi i progetti con avanzamento finanziario liquidato superiore al 95% e avanzamento procedurale eseguito, con date effettive antecedenti la data di monitoraggio (30 aprile 2025);
- sono definiti liquidati i progetti con avanzamento finanziario liquidato superiore al 95%, anche in assenza di piena chiusura procedurale;
- sono classificati come in corso i progetti con avanzamento finanziario non nullo e inferiore al 95%, oppure non avviati finanziariamente ma con avanzamento procedurale già avviato o eseguito;
- rientrano tra i non avviati i progetti privi di avanzamento sia finanziario sia procedurale.

La Figura 5.1 mostra che, considerando l'intero periodo 2000–2020, oltre il 60% dei progetti del settore trasporti e mobilità risulta concluso, mentre circa il 30% è ancora in corso. I progetti non avviati o liquidati rappresentano una quota residuale, inferiore al 10%. Nel complesso, il dato evidenzia una buona capacità di portare a termine gli interventi programmati, pur a fronte di una quota non trascurabile di operazioni ancora in fase di realizzazione, indicativa di ritardi e complessità attuative.

Figura 5.1 - Progetti conclusi, in corso, non avviati o liquidati (n., %)



Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

Riquadro 5.1 – La geografia dell'attuazione (AUF vs Aree Interne)

L'attuazione del PSC nel settore trasporti e mobilità non presenta un andamento uniforme sul territorio. Le differenze già osservate nella distribuzione delle risorse tendono infatti a riproporsi – e in alcuni casi ad ampliarsi – quando si analizza lo stato di avanzamento degli interventi.

In generale, le Aree Interne mostrano quote più elevate di progetti conclusi o in fase avanzata. Ciò è riconducibile alla prevalenza di interventi di manutenzione della rete stradale o di mobilità turistica di scala relativamente contenuta, caratterizzati da iter autorizzativi più semplici, un numero limitato di soggetti coinvolti e un basso rischio di varianti in corso d'opera.

Le Aree Urbane Funzionali (AUF), al contrario, registrano una maggiore incidenza di progetti in corso o non ancora conclusi. Tale andamento riflette la natura funzionale degli investimenti: porti, aeroporti, piattaforme logistiche, collegamenti urbani complessi e interventi ferroviari richiedono procedure articolate, valutazioni ambientali, coordinamento interistituzionale e frequenti adeguamenti tecnici, con inevitabili allungamenti dei tempi di attuazione.

Un'eccezione significativa è rappresentata dal Basso Sangro–Trigno, dove, nonostante l'elevata intensità finanziaria, l'avanzamento risulta particolarmente elevato. La spiegazione è riconducibile alla presenza di un sistema industriale strutturato e a un forte coinvolgimento di attori locali, in grado di accelerare i processi decisionali e la realizzazione degli interventi.

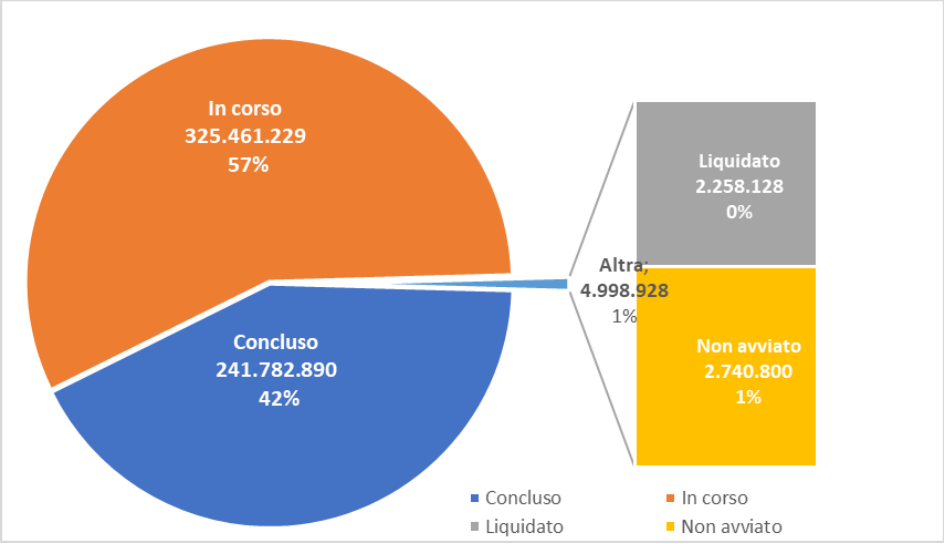
Nel complesso, l'analisi dell'avanzamento consente di individuare tre profili attuativi principali:

- AUF costiere e urbane (Pescara, Chieti, Teramo, Vasto), caratterizzate da una lentezza strutturale legata alla complessità delle opere di nodo e di intermodalità;
- AUF della fascia sub-appenninica (Avezzano, L'Aquila, Sulmona), dove prevalgono interventi logistici, ferroviari o di mobilità urbana a scala locale, più standardizzabili e con iter meno onerosi;
- Aree Interne, che mostrano una capacità attuativa spesso superiore alle attese, grazie alla prevalenza di interventi semplici, cantierabili in tempi rapidi e poco esposti a interferenze urbanistiche.

Questa "geografia dell'attuazione" completa la lettura distributiva e funzionale del PSC, consentendo di comprendere non solo dove si concentrano le risorse e per quali modalità di trasporto, ma anche dove gli interventi si traducono più rapidamente in opere concluse e dove, invece, restano condizionati dalla complessità dei processi decisionali.

Analizzando il valore economico dei progetti per stato di avanzamento emerge un quadro parzialmente differente. Come mostrato dalla Figura 5.2, i progetti conclusi assorbono circa il 42% delle risorse FSC al netto delle economie, mentre il 57% delle risorse risulta ancora concentrato su progetti in corso, a fronte di una numerosità più contenuta. I progetti liquidati incidono in misura marginale (0,58% del valore complessivo).

Figura 5.2 - Valore progetti conclusi, in corso, non avviati o liquidati (€, %)



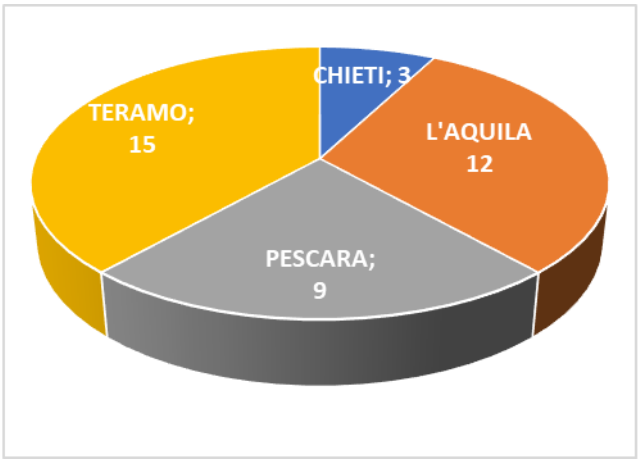
Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

La lettura congiunta di numero e valore dei progetti evidenzia una dinamica rilevante: la maggior parte degli interventi di piccola e media scala è stata portata a termine, garantendo una diffusione territoriale ampia dei benefici; al contrario, i progetti di maggiore dimensione finanziaria – tipicamente infrastrutturali e più complessi – risultano ancora in larga parte in corso. Ciò richiama l'attenzione su due aspetti centrali della valutazione:

- la buona capacità del sistema regionale di completare interventi diffusi e standardizzati;
- le criticità persistenti nella governance delle grandi opere, maggiormente esposte a ritardi procedurali e finanziari.

Permane infine una quota residuale di criticità: i progetti non avviati o liquidati rappresentano circa l'1% del totale e sono pari a 39 interventi, concentrati prevalentemente nel trasporto stradale e nella mobilità urbana.

Figura 5.3 - Progetti non avviati per provincia

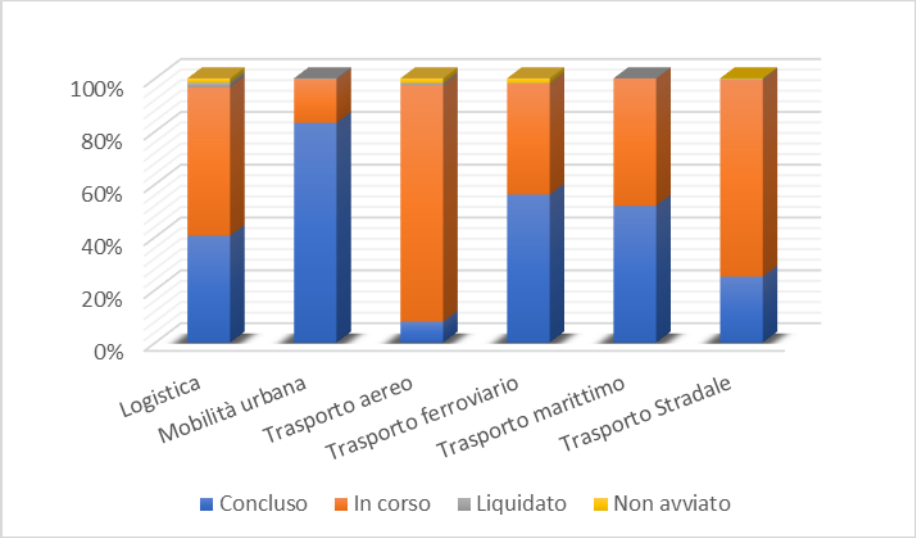


Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

5.2 L’attuazione degli interventi per ambito settoriale

Nel complesso degli ambiti del settore trasporti e mobilità, il valore monitorato degli interventi ammonta a 572,24 milioni di euro al netto delle economie. Tuttavia, il grado di avanzamento varia sensibilmente tra i diversi comparti, influenzando tempi di realizzazione e impatti attesi.

Figura 5.4 - Stato dei progetti per ambito settoriale (%)



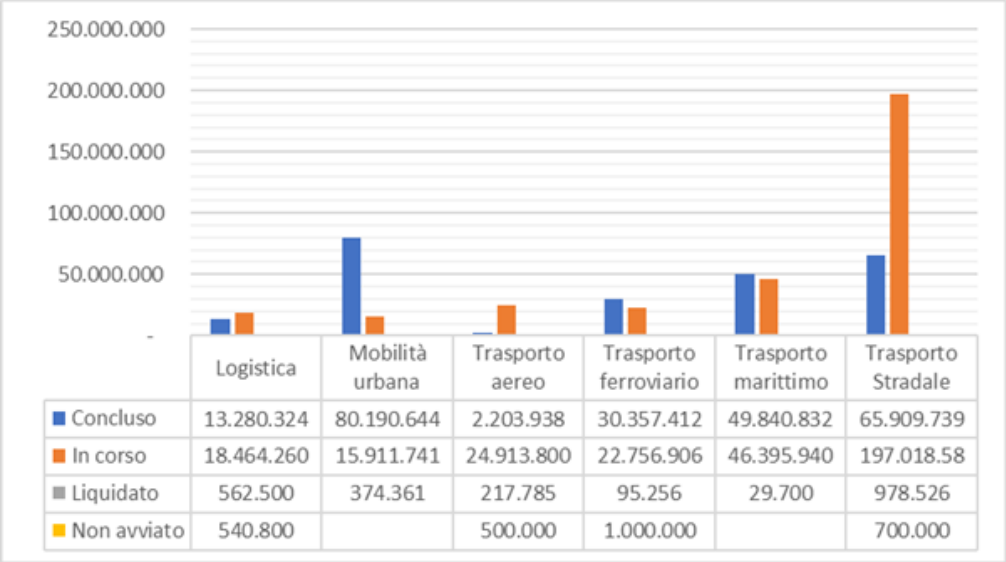
Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

Nel comparto logistica, poco meno del 60% del valore risulta ancora in corso, mentre circa il 40% è concluso. La mobilità urbana presenta invece un quadro più avanzato: oltre l’83% delle risorse risulta concluso, a fronte di interventi spesso di scala contenuta e facilmente cantierabili. Il trasporto aereo mostra invece un avanzamento più lento, con quasi il 90% del valore ancora in corso, coerentemente con la concentrazione su pochi progetti complessi. Più equilibrati risultano i profili del trasporto ferroviario e di quello marittimo.

Il comparto stradale evidenzia il quadro più critico: solo il 25% del valore risulta concluso, mentre oltre i tre quarti delle risorse sono ancora impegnate in progetti in corso. Trattandosi del settore che assorbe la quota maggiore di risorse, tale evidenza rappresenta un elemento da monitorare con attenzione.

Per una lettura degli ordini di grandezza, la Figura 5.5 presenta i valori assoluti.

Figura 5.5 – Valore dei progetti per stato di avanzamento e ambito settoriale (€)

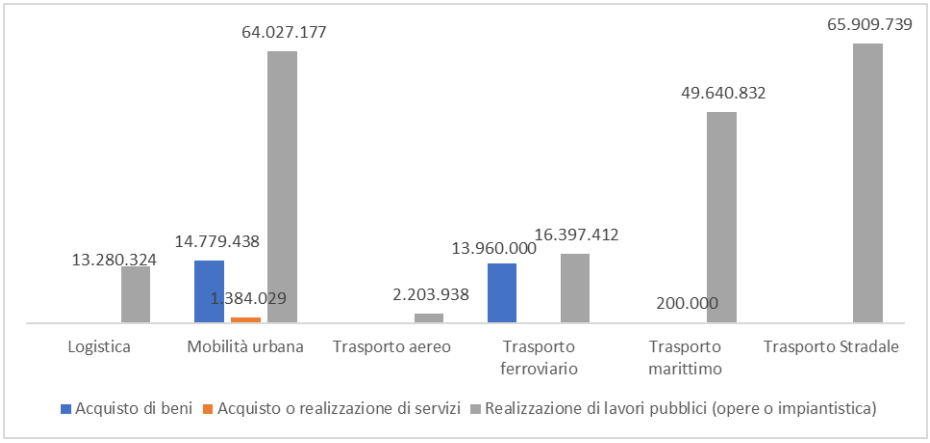


	Logistica	Mobilità urbana	Trasporto aereo	Trasporto ferroviario	Trasporto marittimo	Trasporto Stradale
Concluso	13.280.324	80.190.644	2.203.938	30.357.412	49.840.832	65.909.739
In corso	18.464.260	15.911.741	24.913.800	22.756.906	46.395.940	197.018.58
Liquidato	562.500	374.361	217.785	95.256	29.700	978.526
Non avviato	540.800		500.000	1.000.000		700.000

Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

Analizzando la natura degli interventi conclusi (Figura 5.6), emerge come l'87,5% del valore riguardi lavori pubblici, l'11,9% forniture (in larga parte mezzi per la mobilità urbana) e solo lo 0,7% servizi.

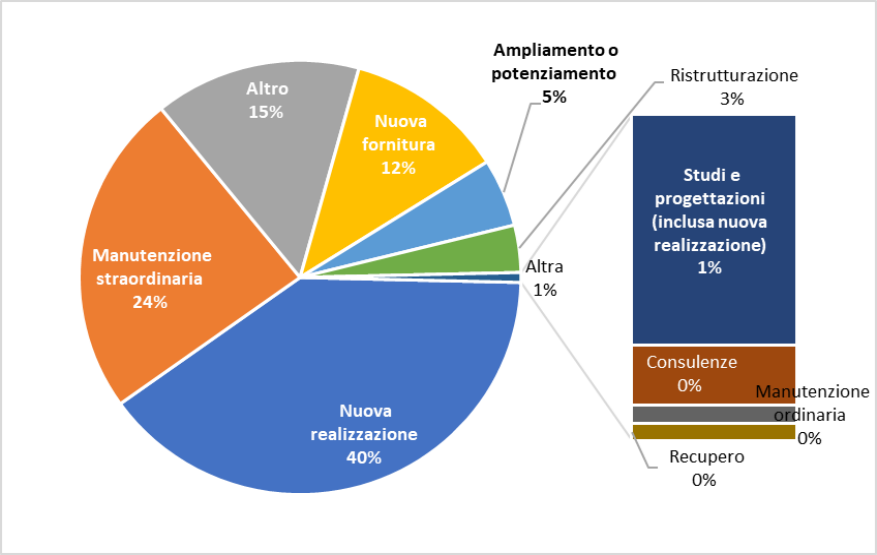
Figura 5.6 Valore dei progetti conclusi per natura e articolazione settoriale



Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

Le tipologie di intervento concluse (Figura 5.7) mostrano una prevalenza di nuove realizzazioni (40%), seguite da manutenzione straordinaria (24%) e forniture (12%).

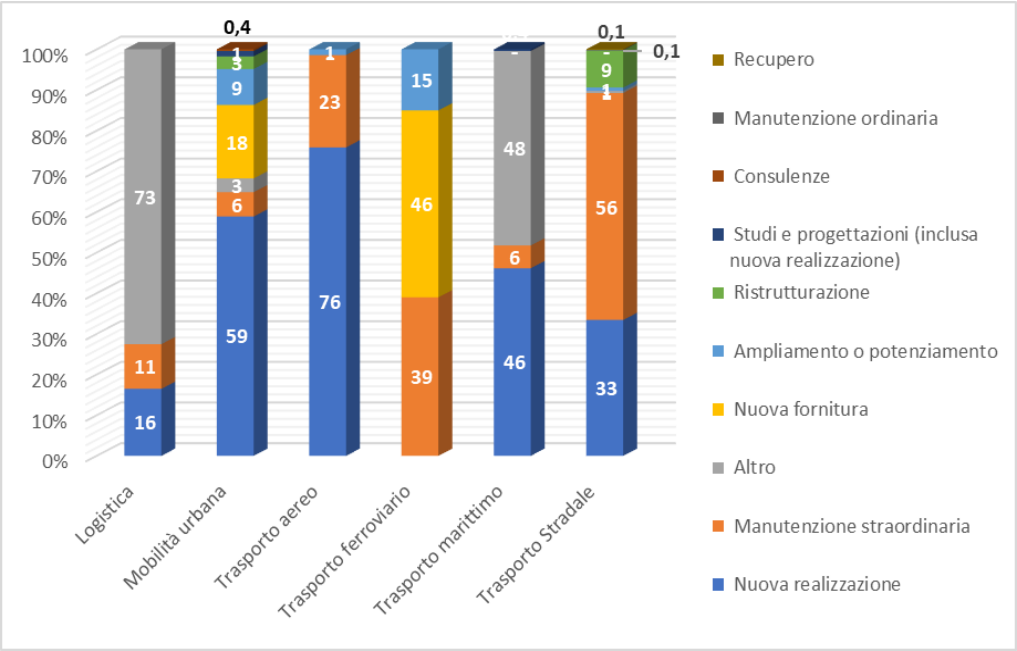
Figura 5.7 – Valore percentuale degli interventi conclusi per tipologia (%)



Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

La lettura per sottosettore (Figura 5.8) evidenzia profili differenziati: prevalenza di nuove realizzazioni nel trasporto aereo, mix equilibrato nel ferroviario e nella mobilità urbana, forte incidenza della manutenzione straordinaria nel comparto stradale.

Figura 5.8 Composizione interna dei progetti realizzati per tipologia e ambito settoriale (%)



Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

Nel complesso, emerge una duplice dinamica: buona capacità realizzativa nei comparti urbani e di scala media; persistenti criticità nei grandi progetti infrastrutturali che assorbono la quota prevalente delle risorse e condizionano l'efficacia complessiva del FSC.

5.3 L'analisi territoriale della viabilità locale

La viabilità stradale rappresenta il comparto largamente prevalente dell'attuazione del PSC. A livello regionale, come evidenzia la Tabella 5.2, risultano programmati 312 interventi, per un valore di 283,9 milioni di euro, di cui 223 conclusi e 89 in corso. La viabilità locale costituisce la componente dominante, mentre la viabilità statale, pur numericamente più limitata, concentra interventi di maggiore valore e complessità.

Tabella 5.2 – Interventi PSC 2000-2020 per la viabilità locale in Abruzzo: progetti conclusi e in corso per provincia

Stato interventi sulla viabilità - Totale regionale

	Progetti conclusi		Progetti in corso		Totale	
	n.	(€)	n.	(€)	n.	(€)
Strade locali (regionali, prov.li, comunali)	222	75.308.464,88	80	96.191.340,59	302	171.499.805,47
Strade statali	1	350.000,00	9	112.070.440,30	10	112.420.440,30
Totale	**223**	**75.658.464,88**	**89**	**208.261.780,89**	**312**	**283.920.245,77**

*11 progetti di cui solo 5 progetti liquidati e 6 non avviati non sono conteggiati in tabella

Stato interventi sulla viabilità locale - CHIETI

	Progetti conclusi		Progetti in corso		Totale	
	n.	(€)	n.	(€)	n.	(€)
Strade locali (regionali, prov.li, comunali)	85	31.442.800,96	18	18.789.545,45	103	50.232.346,41
Strade statali			3	67.597.219,09	3	67.597.219,09
Totale	**85**	**31.442.800,96**	**21**	**86.386.764,54**	**106**	**117.829.565,50**

Stato interventi sulla viabilità locale - L'AQUILA

	Progetti conclusi		Progetti in corso		Totale	
	n.	(€)	n.	(€)	n.	(€)
Strade locali (regionali, prov.li, comunali)	86	16.288.321,57	16	2.791.031,06	102	19.079.352,63
Strade statali			3	22.269.856,41	3	22.269.856,41
Totale	86	**16.288.321,57**	**19**	**25.060.887,47**	**105**	**41.349.209,04**

Stato interventi sulla viabilità locale - PESCARA

	Progetti conclusi		Progetti in corso		Totale	
	n.	(€)	n.	(€)	n.	(€)
Strade locali (regionali, prov.li, comunali)	30	10.981.047,53	17	31.794.253,37	47	42.775.300,90
Strade statali			1	1.313.657,51	1	1.313.657,51
Totale	**30**	**10.981.047,53**	**18**	**33.107.910,88**	**48**	**44.088.958,41**

Stato interventi sulla viabilità locale - TERAMO

	Progetti conclusi		Progetti in corso		Totale	
	n.	(€)	n.	(€)	n.	(€)
Strade locali (regionali, prov.li, comunali)	21	16.596.294,82	29	42.816.510,71	50	59.412.805,53
Strade statali	1	350.000,00	2	20.889.707,29	3	21.239.707,29
Totale	**22**	**16.946.294,82**	**31**	**63.706.218,00**	**53**	**80.652.512,82**

Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

L'analisi provinciale evidenzia andamenti differenziati: Chieti concentra la quota maggiore di risorse ancora in corso; L'Aquila mostra un buon equilibrio; Pescara e Teramo presentano portafogli finanziariamente rilevanti con una quota significativa di interventi da completare.

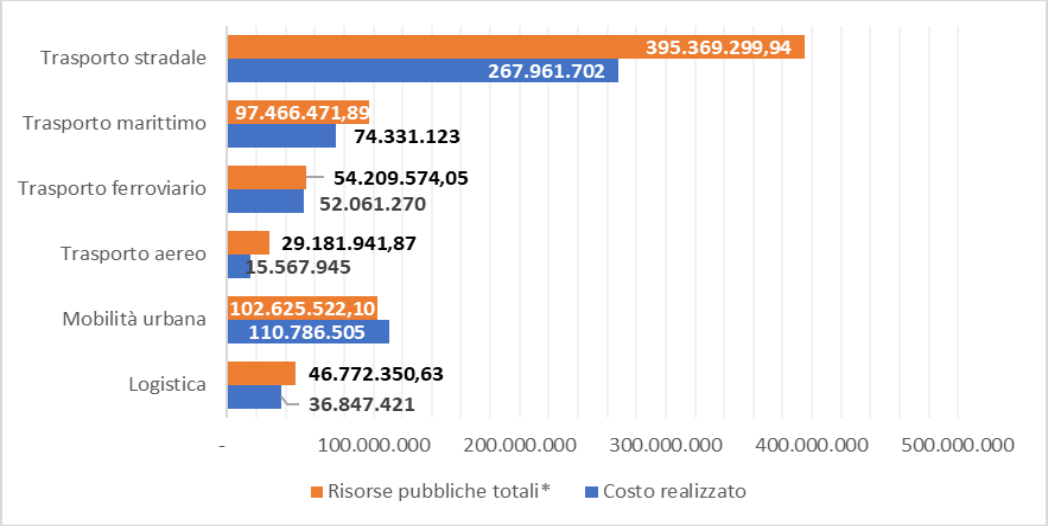
Nel complesso, la viabilità locale costituisce la spina dorsale degli investimenti PSC, con effetti diretti su accessibilità e sicurezza, ma con tempi di realizzazione medio-lunghi che richiedono un rafforzamento del presidio attuativo. La viabilità statale, seppur numericamente marginale, concentra investimenti di scala e valore elevati.

5.4 L'avanzamento finanziario dei progetti

Accanto allo stato procedurale, l'analisi considera il Costo realizzato, indicatore anticipatore dei fabbisogni di cassa e proxy dell'avanzamento economico.

La Figura 5.9 mostra che il comparto stradale assorbe la quota maggiore di risorse e presenta un avanzamento significativo ma incompleto; la mobilità urbana evidenzia casi di overbooking; più arretrato risulta il trasporto aereo.

Figura 5.9 - Valore[16] degli interventi PSC 2000-2020 per sottosettore e costo realizzato



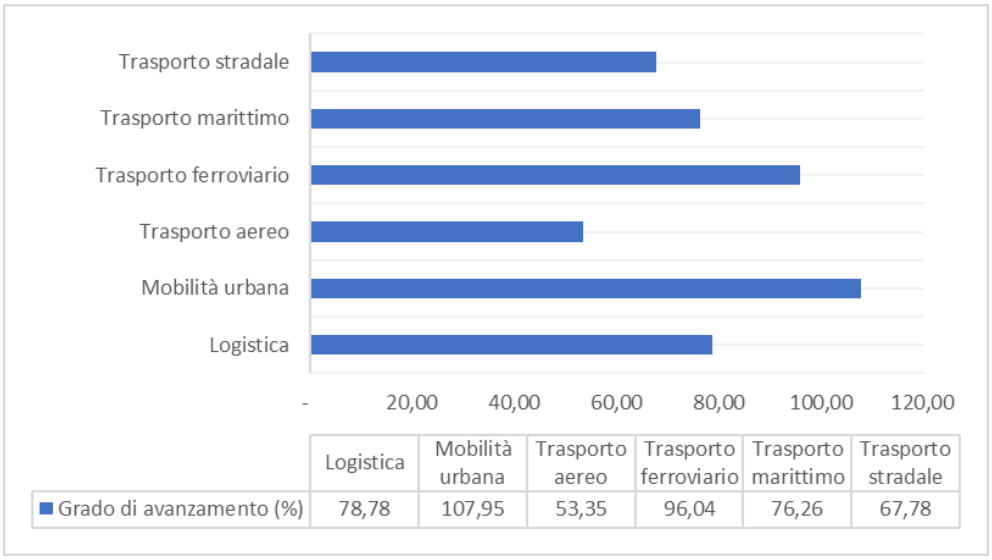
Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

Nota: Risorse pubbliche totali al netto delle economie

L'incidenza percentuale del costo realizzato (Figura 5.10) consente una lettura comparativa del grado di avanzamento.

[16] Al netto delle economie.

Figura 5.10 - Incidenza del costo realizzato sul totale delle risorse pubbliche per sottosettore di trasporto (%)



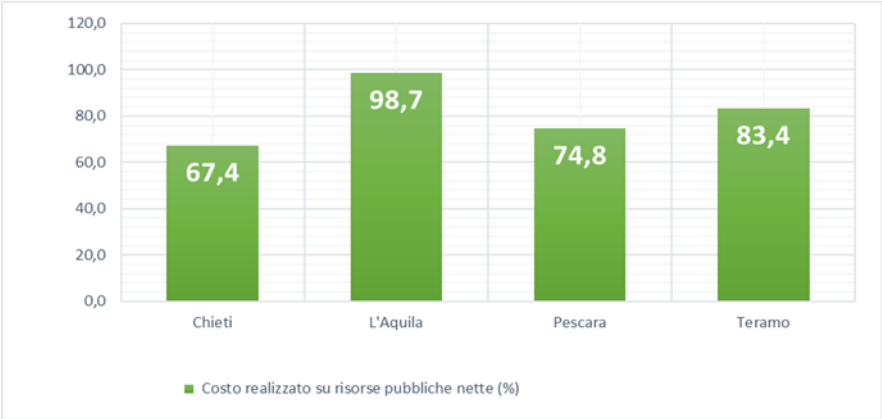
	Logistica	Mobilità urbana	Trasporto aereo	Trasporto ferroviario	Trasporto marittimo	Trasporto stradale
Grado di avanzamento (%)	78,78	107,95	53,35	96,04	76,26	67,78

Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

Nota: Risorse pubbliche totali al netto delle economie

A livello provinciale (Figure 5.11–5.13) emergono profili coerenti con la composizione settoriale dei portafogli: elevata intensità e tempi più lunghi nelle province costiere; avanzamento più rapido nelle aree interne, in particolare nella provincia de L'Aquila.

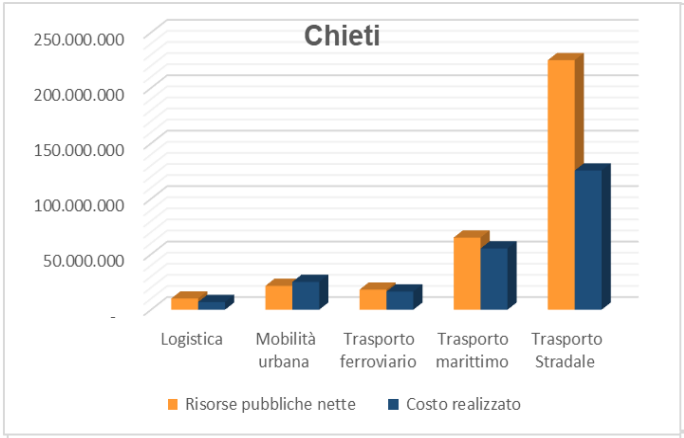
Figura 5.11 - Incidenza del costo realizzato sul totale delle risorse pubbliche per provincia (%)

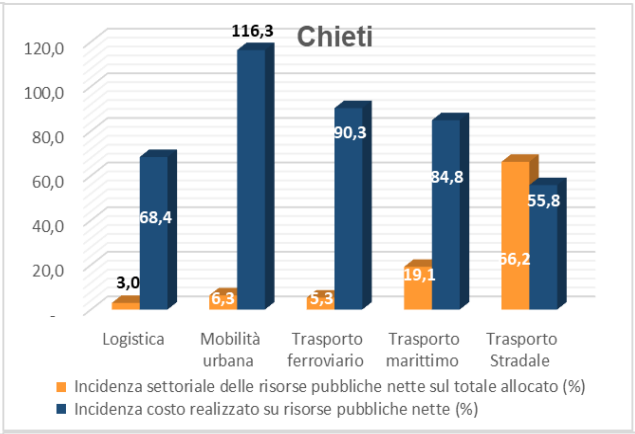


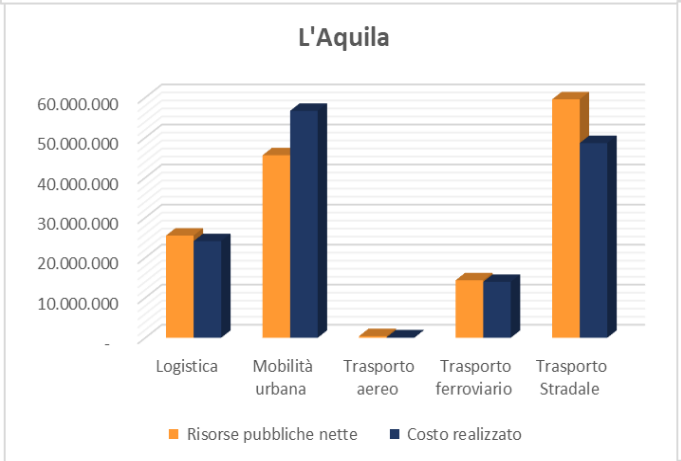
Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

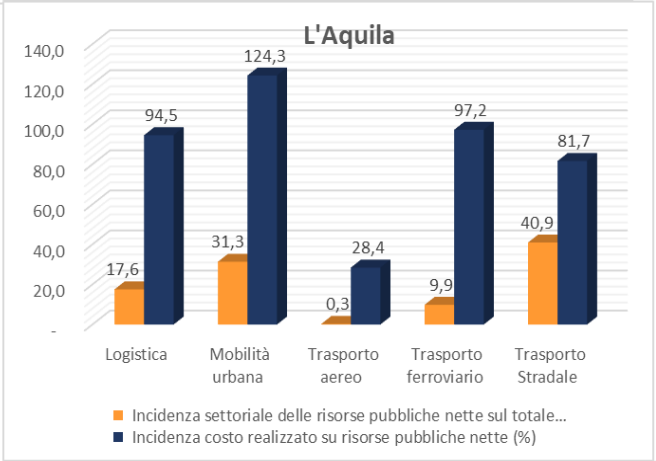
Nota: Risorse pubbliche totali al netto delle economie

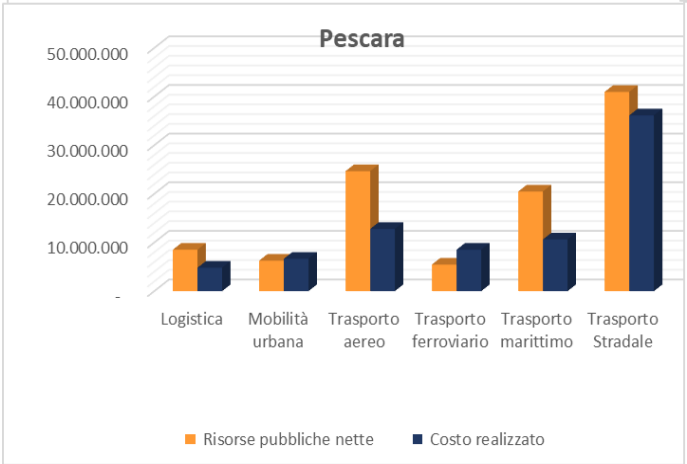
Figura 5.12 - Incidenza del costo realizzato sul totale delle risorse pubbliche per provincia (%)

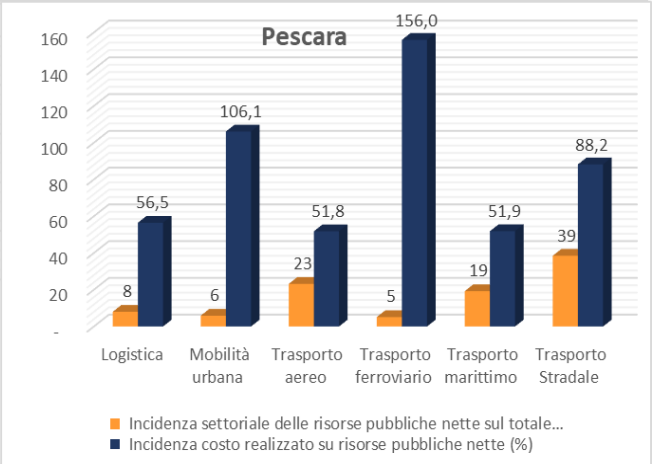


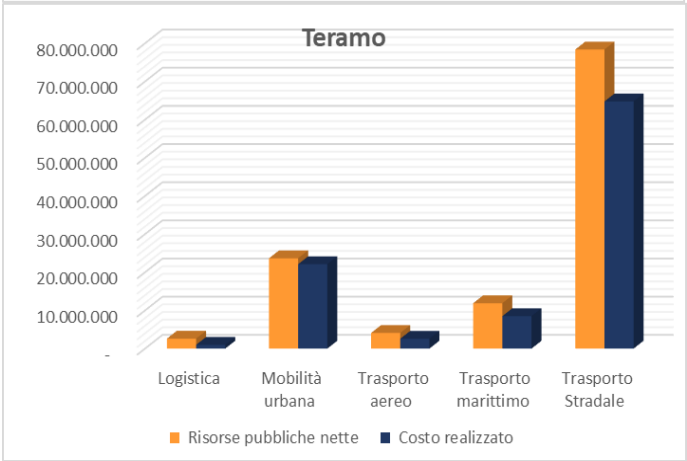












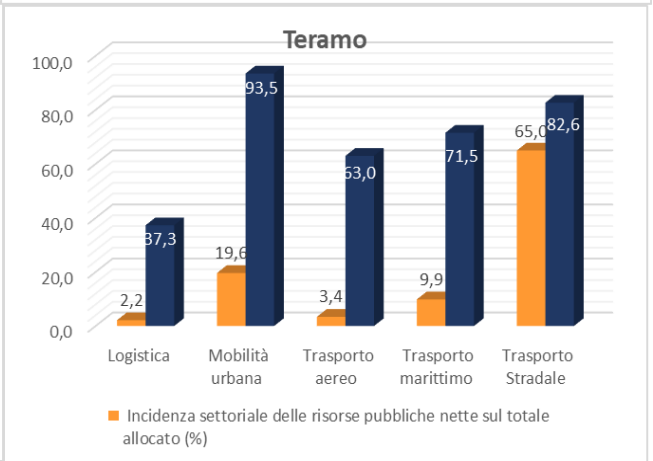
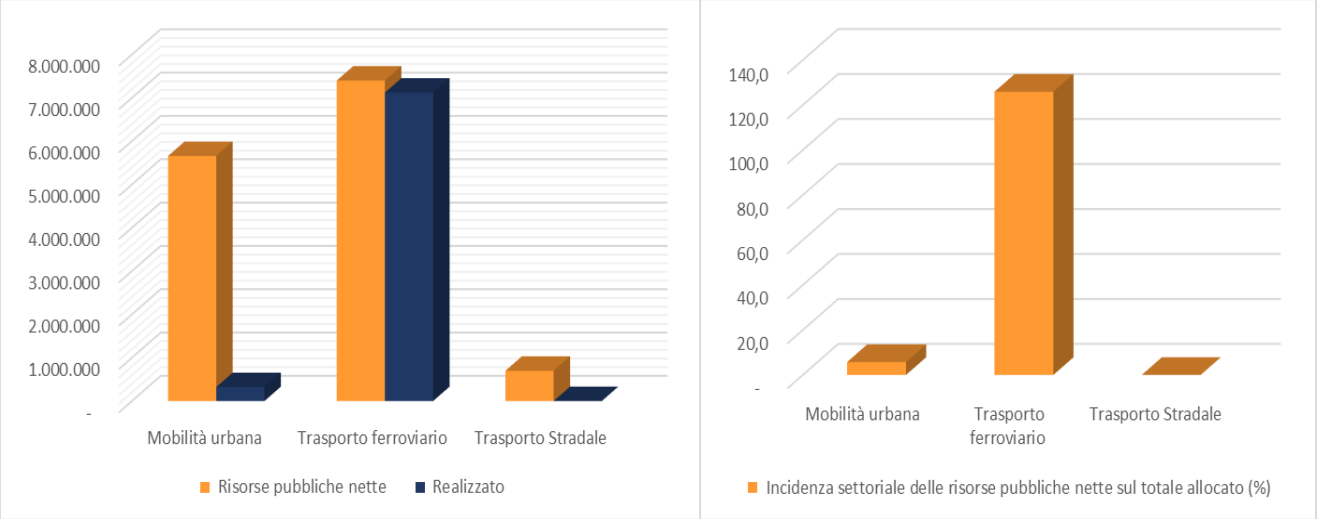


Figura 5.13 Avanzamento finanziario interventi non attribuibili territorialmente



Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

Nota: Risorse pubbliche totali al netto delle economie

Infine, sono pochi gli interventi non attribuibili territorialmente e relativi a mobilità urbana, trasporto ferroviario e stradale che registrano un buon avanzamento per quanto riguarda il trasporto ferroviario (Figura 5.13)

In definitiva, laddove la composizione settoriale privilegia interventi urbani/ferroviari si osservano rapporti costo-realizzato/risorse elevati, mentre laddove il portafoglio è dominato dalle opere stradali (pur con valore assoluto maggiore) l'avanzamento è più lento. Questo disallineamento spiega perché, pur con molte chiusure numeriche, una quota rilevante di valore resti su progetti "in corso".

5.5 La coorte dei progetti conclusi

La coorte dei progetti conclusi restituisce un quadro coerente con l'evoluzione degli strumenti: numerosi interventi stradali di piccola scala giunti a termine e pochi grandi progetti infrastrutturali ancora in corso.

La ricomposizione operata con il PSC ha migliorato la leggibilità e il monitoraggio, ma la piena valutazione degli effetti richiederà strumenti orientati agli outcome (tempi di percorrenza, sicurezza, intermodalità).

Il passo successivo — fondamentale per la valutazione — è la disponibilità di strumenti per la misurazione degli effetti, come ad esempio l'analisi dei tempi di percorrenza, l'intermodalità e la sicurezza e, in ambito urbano, la qualità percepita del servizio.

La distribuzione territoriale delle realizzazioni (assunta come proxy degli interventi "conclusi") risulta sostanzialmente coerente con le traiettorie delineate dal PRIT lungo i due assi storici della mobilità regionale: da un lato la fascia costiera, già fortemente infrastrutturata e caratterizzata dai principali nodi di scambio (Chieti, Pescara, Teramo), dall'altro le aree interne (L'Aquila), dove l'attenzione si è concentrata su interventi di sicurezza e miglioramento dell'accessibilità.

Il relativo ritardo riscontrato nella provincia di Chieti trova spiegazione nella maggiore concentrazione di opere di nodo (porti, accessi strategici), tipologie progettuali che richiedono tempi medi più lunghi di attuazione ma che, una volta completate, sono in grado di generare impatti sistemici e benefici diffusi sull'intero assetto della mobilità regionale.

5.5.1 Le evidenze territoriali e la coerenza con le priorità del PRIT

La distribuzione territoriale degli interventi risulta complessivamente coerente con le priorità del PRIT: interventi di nodo e dorsale lungo la costa, azioni diffuse di sicurezza e accessibilità nelle aree interne. La maggiore lentezza delle opere costiere riflette la loro complessità e il potenziale impatto sistemico, mentre l'elevata performance delle aree interne conferma la validità di una strategia basata su interventi scalabili e rapidamente cantierabili.

Province costiere (Chieti, Pescara, Teramo) - La concentrazione di spesa su infrastrutture stradali, porti e aeroporto d'Abruzzo riflette fedelmente la centralità attribuita dal PRIT alla dorsale adriatica e ai gateways regionali. La dinamica finanziaria (rapporto *Costo realizzato/Risorse* più basso rispetto alla media, in particolare a Chieti) è coerente con la natura degli interventi: opere di nodo, retroporti, adeguamenti aeroportuali e collegamenti ferroviari sono tipicamente a ciclo realizzativo lungo, ma con un potenziale di impatto sistemico superiore. In questo senso, la lentezza relativa non è sintomo di inefficienza ma può essere conseguenza fisiologica del tipo di investimento.

La provincia de L'Aquila e le aree interne regionali - L'elevata percentuale di costo realizzato su risorse pubbliche (circa il 99%) e la prevalenza di interventi di messa in sicurezza, manutenzione e mobilità urbana si sovrappongono con precisione alla priorità PRIT di riduzione dei divari interni. Qui la coerenza è particolarmente forte: il piano indicava la necessità di azioni scalabili, cantierabili in tempi brevi e capaci di generare benefici immediati per la popolazione. Gli indicatori provinciali confermano che questa linea d'azione è stata seguita e portata a compimento, con effetti concreti in termini di accessibilità e resilienza delle reti locali.

Equilibrio tra benefici diffusi e impatti sistemici - La distribuzione territoriale degli interventi conclusi evidenzia un trade-off intrinseco, già presente nelle scelte di piano: da un lato, gli interventi diffusi

e capillari nelle aree interne garantiscono benefici immediati e percepibili (accessibilità ai servizi, sicurezza), ma con impatti limitati sulla competitività sistemica; dall'altro, gli interventi di nodo e di dorsale sulle aree costiere richiedono tempi più lunghi, ma una volta completati hanno la capacità di incidere in maniera strutturale sulla mobilità regionale e interregionale. Il PRIT sembra avere previsto questo equilibrio, e la distribuzione delle realizzazioni lo riflette.

Allineamento con le strategie di lungo periodo - L'attenzione del PRIT a intermodalità e integrazione modale (porti, aeroporti, hub urbani) trova riscontro nella localizzazione di diversi interventi, specie su Pescara e Chieti. Tuttavia, il grado di effettiva integrazione resta un punto da verificare attraverso indicatori di outcome (tassi di interscambio, uso degli hub, tempi di accesso ai nodi). La valutazione suggerisce quindi una piena coerenza di impostazione.

Convergenza tra PRIT e FSC/PSC - L'allineamento osservato conferma che, nonostante la pluralità di strumenti attuativi FSC nel ventennio (APQ, PAR, Patti, attuazione diretta, PSC), la cornice strategica del PRIT ha funzionato come riferimento di policy stabile. La ricomposizione nei PSC (art. 44 DL 34/2019; CIPESS 2/2021; CIPESS 21/2021) ha ulteriormente rafforzato questa convergenza, consentendo di superare la frammentazione degli strumenti e di assicurare un maggior raccordo con gli indirizzi di piano.

Nel complesso, il PRIT si conferma una chiave di lettura efficace dell'attuazione FSC 2000–2020: laddove il piano puntava su sicurezza e accessibilità diffusa si osservano elevati tassi di completamento; laddove puntava su nodi e dorsali emergono portafogli più intensi ma a realizzazione progressiva.

In conclusione, la "carta di lettura" del PRIT fornisce una chiave interpretativa convincente della distribuzione territoriale degli interventi conclusi nel periodo FSC 2000–2020: laddove il piano puntava su nodi e dorsale, troviamo portafogli più intensi ma a realizzazione progressiva; laddove puntava su sicurezza e accessibilità diffusa, troviamo alta incidenza di interventi conclusi e performance di spesa molto elevate.

6. APPROFONDIMENTI SU FILIERE PROGETTUALI RILEVANTI

Il presente capitolo propone una lettura di approfondimento di alcune **filiere progettuali rilevanti** emerse dall'analisi del portafoglio degli interventi FSC/PSC 2000–2020 nel settore dei trasporti e della mobilità, integrata con le evidenze qualitative raccolte attraverso le interviste agli attori istituzionali e gli approfondimenti desk.

A differenza dei capitoli precedenti, orientati a una lettura trasversale e sistemica del portafoglio, gli approfondimenti qui presentati adottano una **prospettiva di filiera**, ricostruendo la sequenza di interventi, l'evoluzione programmatoria, le logiche di concentrazione territoriale e funzionale, nonché i principali fattori che ne hanno condizionato attuazione, risultati ed effetti attesi.

Le filiere selezionate – **mobilità dolce (ciclovie), impianti a fune, infrastrutture aeroportuali e portualità** – sono state individuate in quanto rappresentative di:

- interventi infrastrutturali con forte valenza territoriale o strategica;
- investimenti caratterizzati da elevata complessità attuativa o da effetti sistemici potenzialmente rilevanti;
- ambiti in cui il FSC ha svolto un ruolo non solo finanziario, ma anche di ricomposizione e continuità programmatoria nel tempo.

L'obiettivo non è fornire una ricostruzione esaustiva di ogni singolo progetto, bensì comprendere **come e a quali condizioni** gli investimenti FSC si traducano in risultati e impatti, mettendo in luce nessi causali, criticità ricorrenti, buone pratiche e lezioni utili per la programmazione futura. In questa chiave, gli approfondimenti di filiera costituiscono un ponte tra l'analisi dell'attuazione (Capitolo 5) e le riflessioni valutative di sintesi.

6.1 Le ciclovie FSC nel sistema della mobilità dolce regionale

Nel quadro del PSC Abruzzo 2000–2020, gli investimenti dedicati alla mobilità dolce – in particolare alle ciclovie – rappresentano una delle filiere più caratterizzanti della politica infrastrutturale regionale sostenuta dal Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) e risultano trasversali a più ambiti tematici. La Regione Abruzzo ha orientato nel periodo di programmazione considerato una parte significativa delle risorse FSC verso interventi che, oltre a rispondere a esigenze di trasporto, contribuiscono alla sostenibilità ambientale, alla qualità della vita e alla valorizzazione del patrimonio paesaggistico e culturale.

In questa prospettiva, le ciclovie costiere e le connessioni interne assumono il ruolo di infrastrutture "ponte" tra politiche di trasporto, turismo, ambiente e coesione territoriale, con un posizionamento coerente rispetto alle priorità individuate nei documenti di programmazione unitaria e nelle rimodulazioni del PAR FSC confluite nel PSC.

Tale scelta è coerente con gli indirizzi del Piano Regionale dei Trasporti e con la crescente attenzione, nelle politiche urbane e territoriali, alla mobilità dolce come componente strutturale dei sistemi di accessibilità regionale. Inoltre, gli interventi ciclabili abruzzesi si collocano all'interno della

rete nazionale Bicitalia, che attribuisce alla regione un ruolo di snodo lungo tre dorsali di rilievo nazionale: la BI6 – Ciclovia Adriatica (asse costiero che collega idealmente il confine sloveno al Salento e sul quale si innestano la Via Verde e la dorsale "Bike to Coast"); la BI7 – Tibur Valeria (direttrice trasversale tra costa abruzzese e Roma lungo la storica via Tiburtina–Valeria); e la BI8 – Ciclovia degli Appennini (itinerario di crinale che attraversa parchi nazionali, aree interne e territori della transumanza). L'inserimento delle ciclovie finanziate dal FSC nel quadro Bicitalia conferisce agli interventi una dimensione strategica che va oltre il perimetro regionale, rendendoli parte di una rete ciclabile interregionale e intermodale.

In questo contesto, due casi assumono particolare rilievo per l'analisi valutativa degli interventi PSC nel settore trasporti e mobilità: la Via Verde della Costa dei Trabocchi, progetto bandiera di rigenerazione infrastrutturale e paesaggistica, e la dorsale costiera "Bike to Coast", infrastruttura regionale pluriennale che ha ricomposto in un disegno unitario una pluralità di interventi locali riconducibili al PSC e alla programmazione FSC 2000–2020 (e relative prosecuzioni).

La Via Verde della Costa dei Trabocchi costituisce uno dei progetti più emblematici dell'intera programmazione FSC in Abruzzo. L'intervento ha previsto il recupero e la rifunzionalizzazione dell'ex sedime ferroviario adriatico tra Ortona e Vasto/San Salvo, per circa 42 km, con la trasformazione della linea dismessa in un corridoio ciclopedonale continuo affacciato sulla costa teatina.

Sul piano programmatorio, il progetto è stato finanziato con risorse FSC 2007–2013, successivamente ricondotte nella Sezione Ordinaria del PSC Abruzzo, per un importo monitorato di circa 15,27 milioni di euro complessivi, cui si affiancano lotti integrativi finanziati nel ciclo FSC 2021–2027 finalizzati al completamento dei tratti mancanti e alla messa in sicurezza di alcuni segmenti vulnerabili.

L'iter attuativo, avviato nel 2018, è stato caratterizzato da un'elevata complessità tecnica e amministrativa. L'adeguamento del tracciato ai vincoli paesaggistici e ambientali, la gestione di manufatti ferroviari da recuperare (gallerie, ex stazioni, viadotti), i fenomeni erosivi lungo la costa e le varianti progettuali resesi necessarie hanno determinato un allungamento dei tempi di realizzazione rispetto alle previsioni iniziali. Nonostante tali criticità, tra il 2021 e il 2023 la ciclovia è stata progressivamente aperta al pubblico su ampi tratti, con l'attrezzaggio e l'illuminazione delle gallerie e la fruibilità del percorso da parte di residenti e turisti, mentre alcune discontinuità puntuali risultano ancora oggetto di interventi in corso, con conclusione prevista entro il 2025.

Dal punto di vista istituzionale, la Via Verde si fonda su una governance multilivello. La Regione Abruzzo svolge il ruolo di programmatore e di soggetto responsabile dell'inquadramento dell'intervento nel PSC e nella programmazione unitaria FSC, mentre la Provincia di Chieti opera come soggetto attuatore, stazione appaltante e coordinatore dei comuni costieri interessati. Tale assetto ha consentito di tenere insieme la dimensione strategica regionale e la gestione operativa di un'opera complessa, distribuendo in maniera coerente ruoli e responsabilità. Alcuni snodi, come la proprietà e l'uso delle ex stazioni ferroviarie lungo il tracciato, hanno evidenziato la necessità di un modello di gestione post-operam più strutturato, sfociata nella proposta di costituzione di un Consorzio pubblico tra la Provincia e i Comuni attraversati dalla ciclovia. L'obiettivo è dotare la Via Verde di un soggetto unitario responsabile della manutenzione, dei servizi, della regolazione degli usi e della promozione turistica, evitando frammentazioni che potrebbero compromettere l'efficacia dell'investimento nel medio periodo.

La sostenibilità nel tempo della Via Verde pone inoltre questioni specifiche, legate in primo luogo alla vulnerabilità fisica del tracciato. La collocazione costiera rende alcuni segmenti particolarmente

esposti all'erosione e alle mareggiate, tanto che la Regione ha programmato interventi dedicati di protezione e ripristino delle difese a mare per oltre 11 milioni di euro, a valere su risorse regionali e FSC di nuova programmazione. Questa scelta conferma che, per infrastrutture di questo tipo, la manutenzione programmata e la messa in sicurezza non possono essere considerate attività accessorie, ma componenti strutturali del ciclo di vita dell'opera. Nel complesso, la combinazione tra investimento iniziale FSC, governance multilivello e impegni aggiuntivi in termini di manutenzione e protezione costiera rende la Via Verde un caso paradigmatico di come le politiche di coesione possano sostenere progetti di rigenerazione infrastrutturale ad alto contenuto territoriale, a condizione che siano affiancate da assetti gestionali adeguati e da una pianificazione di medio-lungo periodo.

La dorsale "Bike to Coast" e il sistema "Bike to Coast and inside" rappresentano la dorsale ciclabile litoranea della Regione Abruzzo e si sviluppano per circa 131 km, collegando l'intero tratto di costa da Martinsicuro a San Salvo. Diversamente dalla Via Verde, la "Bike to Coast" non nasce come un unico intervento, ma come un sistema di progetti locali sviluppati nel tempo da Comuni e Province, sostenuti da risorse FSC 2007–2013 (PAR FAS) e FSC 2014–2020 (in particolare attraverso il Masterplan Abruzzo/Patti per il Sud) e, per i completamenti, dal ciclo FSC 2021–2027, in combinazione con fondi FESR e risorse regionali. Complessivamente, secondo le stime ricavabili dalla documentazione progettuale, l'insieme degli interventi riconducibili al sistema "Bike to Coast and inside" raggiunge un ordine di grandezza di circa 60 milioni di euro di investimenti.

All'interno di questo mosaico, si possono individuare alcuni interventi cardine che hanno svolto un ruolo di "cerniera" per la continuità del tracciato, come il tratto di Martinsicuro, il completamento della ciclabile litoranea di Giulianova, il raccordo Città Sant'Angelo–Silvi, la pista ciclabile sul litorale di Montesilvano e l'intervento di riqualificazione ciclopedonale a Francavilla al Mare (zona Alento). A questi si aggiungono ulteriori progetti locali lungo la costa teramana, pescarese e chietina, che hanno consentito di colmare progressivamente i vuoti infrastrutturali e di innalzare lo standard qualitativo delle piste esistenti.

La realizzazione della "Bike to Coast" ha reso necessaria una regia regionale forte, chiamata a coordinare la pluralità di soggetti attuatori, garantire coerenza progettuale e promuovere standard comuni di pavimentazione, segnaletica e accessibilità (non sempre pienamente riconoscibili nel sistema di monitoraggio). In diversi passaggi, come emerso dalle testimonianze raccolte, la Regione ha svolto un ruolo di facilitatore nella risoluzione di criticità tecniche e amministrative (ad esempio, nelle connessioni tra tratti adiacenti o nei passaggi in corrispondenza di foci fluviali) e ha promosso momenti di confronto tra i 19 comuni costieri interessati per condividere obiettivi, tempistiche e modalità di gestione dell'infrastruttura. L'inserimento formale della dorsale abruzzese nella Ciclovia Adriatica (Bicitalia BI6) e la partecipazione ai protocolli nazionali sulle ciclovie turistiche hanno rafforzato questa dimensione di coordinamento, contribuendo al posizionamento dell'Abruzzo lungo un asse ciclabile di rilevanza nazionale.

Sul piano attuativo, la "Bike to Coast" ha raggiunto un livello di completamento elevato: già nel 2019 era percorribile una quota stimata tra 80 e 85 km del tracciato complessivo e, grazie all'avanzamento dei cantieri negli anni successivi e all'integrazione con la Via Verde nel tratto teatino, la dorsale risulta oggi pressoché continua, con residui intervalli in fase di soluzione.

Le principali criticità riguardano la manutenzione nel medio periodo. La responsabilità della cura dei tratti ciclabili ricade infatti sui singoli Comuni, con risorse e capacità tecniche differenziate; alcuni segmenti, in particolare quelli più esposti all'erosione o realizzati con soluzioni costruttive più leggere, richiederanno interventi periodici di manutenzione straordinaria. In questo scenario,

l'esperienza maturata con la Via Verde e l'ipotesi di modelli consortili possono offrire un riferimento utile anche per la "Bike to Coast", nella prospettiva di individuare forme di cooperazione stabile tra enti locali, eventualmente sostenute da strumenti regionali dedicati alla manutenzione programmata delle ciclovie.

6.1.1 Valutazione complessiva: contributi alla mobilità dolce e alla coesione territoriale

Considerati congiuntamente, i casi della Via Verde e della "Bike to Coast" evidenziano il ruolo centrale che gli interventi FSC/PSC hanno svolto nel ridisegnare la geografia della mobilità dolce in Abruzzo.

Sul piano dei risultati, la Regione dispone oggi di un'infrastruttura ciclabile costiera continua o in fase di ultimazione per oltre 130 km, spesso integrata con itinerari interni e con i nodi del trasporto collettivo. Gli effetti emergenti si manifestano in termini di aumento della fruizione turistica e ricreativa, di espansione degli spostamenti quotidiani in modalità dolce lungo la costa, di rafforzamento dell'immagine dell'Abruzzo come destinazione cicloturistica e di maggiore attenzione alle connessioni tra costa e aree interne.

Gli impatti potenziali riguardano la coesione territoriale e la capacità di promuovere modelli di sviluppo più equilibrati e policentrici. L'esperienza delle ciclovie FSC mette inoltre in evidenza la centralità delle condizioni di contesto: la qualità della progettazione, l'adeguatezza dei meccanismi di governance e la capacità di garantire manutenzione nel lungo periodo risultano determinanti per trasformare l'opera pubblica in un progetto territoriale complesso, in grado di generare benefici durevoli in coerenza con le finalità del FSC e del PSC Abruzzo. Considerati congiuntamente, i casi della Via Verde e della "Bike to Coast" evidenziano il ruolo centrale che gli interventi FSC/PSC hanno svolto nel ridisegnare la geografia della mobilità dolce in Abruzzo.

Sul piano dei risultati, la Regione dispone oggi di un'infrastruttura ciclabile costiera continua o in fase di ultimazione per oltre 130 km, spesso integrata con itinerari interni e con i nodi del trasporto collettivo. Gli effetti emergenti si manifestano in termini di aumento della fruizione turistica e ricreativa, di espansione degli spostamenti quotidiani in modalità dolce lungo la costa, di rafforzamento dell'immagine dell'Abruzzo come destinazione cicloturistica e di maggiore attenzione alle connessioni tra costa e aree interne.

Gli impatti potenziali riguardano la coesione territoriale e la capacità di promuovere modelli di sviluppo più equilibrati e policentrici. L'esperienza delle ciclovie FSC mette inoltre in evidenza la centralità delle condizioni di contesto: la qualità della progettazione, l'adeguatezza dei meccanismi di governance e la capacità di garantire manutenzione nel lungo periodo risultano determinanti per trasformare l'opera pubblica in un progetto territoriale complesso, in grado di generare benefici durevoli in coerenza con le finalità del FSC e del PSC Abruzzo.

6.2 La filiera degli impianti a fune: funivie, cabinovie e seggiovie

Nel quadro degli interventi FSC 2000–2020, la filiera degli impianti a fune – comprendente funivie, cabinovie e seggiovie – rappresenta un ambito infrastrutturale di rilievo strategico per le politiche regionali rivolte alle aree interne e montane. Si tratta di interventi che incidono simultaneamente su più dimensioni: accessibilità territoriale, sicurezza degli spostamenti, competitività turistica e fruizione sostenibile dei contesti montani.

Dal punto di vista programmatorio, questa filiera si caratterizza per una natura trasversale. Le risorse FSC risultano infatti imputate, nel sistema di monitoraggio, sia al settore "Trasporti e mobilità" sia al settore "Competitività e imprese", a conferma del duplice ruolo degli impianti a fune come infrastrutture di trasporto e come fattori abilitanti dello sviluppo turistico. Tale trasversalità rende particolarmente rilevante un'analisi di filiera, in quanto i risultati degli interventi non dipendono esclusivamente dalla realizzazione dell'opera, ma dalla sua integrazione con modelli di gestione, servizi e strategie territoriali più ampie.

Le evidenze raccolte attraverso l'analisi documentale e le interviste restituiscono una valutazione complessivamente positiva in termini di coerenza strategica, a fronte di esiti più differenziati sul piano dell'attuazione e, soprattutto, della sostenibilità nel medio periodo.

Profilo del portafoglio e logica di intervento - La filiera degli impianti a fune riflette una caratteristica tipica dell'intervento FSC: la stratificazione degli strumenti di programmazione nel tempo (APQ/FAS, PAR FSC, Masterplan FSC 2014–2020) e la successiva ricomposizione nel PSC Abruzzo 2000–2020. Questo processo ha consentito di ricondurre in un quadro unitario una pluralità di interventi avviati in cicli diversi, migliorandone la leggibilità complessiva e, in alcuni casi, permettendo la riallocazione di risorse verso operazioni più mature.

Dal punto di vista territoriale, gli interventi si concentrano in alcuni comprensori montani considerati strategici per la regione: Gran Sasso, Majella, Alto Sangro, Monti Gemelli, Parco Nazionale d'Abruzzo. In questi contesti, gli impianti a fune sono stati interpretati come strumenti per:

- migliorare i collegamenti fondovalle–quota;
- ridurre la pressione veicolare verso le stazioni in quota;
- innalzare gli standard di sicurezza;
- sostenere una fruizione turistica potenzialmente destagionalizzata.

La coerenza tra interventi finanziati e fabbisogni territoriali risulta elevata; tuttavia, la capacità di tradurre tale coerenza in benefici stabili dipende in misura rilevante dalla qualità dell'attuazione e dalla gestione post-operam.

Attuazione e stato di avanzamento - I dati di monitoraggio relativi al settore "Trasporti e mobilità" consentono di ricostruire lo stato di avanzamento di un nucleo significativo di interventi della filiera. Tra le operazioni di maggiore dimensione risultano conclusi o in fase di collaudo:

- la cabinovia di Prati di Tivo (circa 12,5 milioni di euro);
- le due cabinovie del bacino sciistico Alto Sangro – Piano Aremogna (circa 17,13 milioni di euro).

Accanto a questi interventi principali, il portafoglio include numerosi interventi di revamping, manutenzione straordinaria e sostituzione impiantistica su scala medio-piccola, realizzati in località quali Pescasseroli, Campo Imperatore (Gran Sasso), Monte Piselli (Monti Gemelli) e Scanno – Collerotondo, classificati come conclusi nel sistema di monitoraggio. Tali operazioni hanno contribuito a migliorare i livelli di sicurezza e affidabilità del servizio, consentendo in diversi casi la prosecuzione o la ripresa dell'esercizio.

Permangono tuttavia interventi collocati in fasi procedurali iniziali o non ancora pienamente attuati. Tra questi assume particolare rilievo il progetto di collegamento funiviario Passolanciano–Maielletta, nonché ulteriori lotti riferibili allo stesso comprensorio. In tali casi, i dati di monitoraggio

sembrano riferirsi a singole componenti o stralci funzionali, mentre il progetto complessivo presenta una dimensione finanziaria e una complessità autorizzativa più elevate, in particolare per la collocazione in area protetta. Ne deriva la necessità di una lettura prudente dei livelli di avanzamento e di una valutazione che tenga conto della frammentazione per lotti.

Criticità ricorrenti e fattori condizionanti - L'analisi qualitativa dei casi consente di individuare tre profili di criticità ricorrenti:

1. iter autorizzativi: gli impianti operano in contesti ambientali e paesaggistici di elevato pregio, soggetti a vincoli stringenti, con effetti su tempi e prevedibilità dell'attuazione;
2. dinamica dei costi e delle varianti: incrementi di costo e adeguamenti tecnici possono richiedere rifinanziamenti o rimodulazioni;
3. fragilità dei modelli gestionali: in diversi casi la sostenibilità economica risulta debole, limitando la capacità di trasformare l'investimento infrastrutturale in un servizio stabile e continuo.

Risultati osservabili e impatti potenziali - Gli interventi conclusi hanno prodotto miglioramenti significativi sotto il profilo tecnico e funzionale, in termini di sicurezza, affidabilità e qualità del servizio. In alcuni casi – come Prati di Tivo, Pescasseroli e Monte Piselli – le evidenze qualitative indicano benefici tangibili in termini di attrattività e continuità dell'offerta, pur con differenze rilevanti nella sostenibilità gestionale.

Le interviste convergono su un punto centrale: l'infrastruttura, da sola, non garantisce la destagionalizzazione. I risultati più solidi si osservano laddove l'impianto è inserito in un approccio di sistema che integri:

- gestione dei flussi;
- offerta di servizi complementari;
- manutenzione programmata;
- coordinamento tra soggetti pubblici e gestori.

Lettura valutativa e implicazioni per la programmazione - Nel complesso, la filiera appare strategicamente coerente con le finalità di coesione territoriale e sviluppo delle aree montane perseguite dal FSC e dal PSC Abruzzo. Tuttavia, la performance effettiva dipende da fattori che vanno oltre la mera realizzazione dell'opera. Dall'esperienza 2000–2020 emergono tre indicazioni principali:

- rafforzare la maturità progettuale e la valutazione preventiva del rischio autorizzativo, in particolare nei contesti ambientali sensibili;
- presidiare la sostenibilità post-operam, attraverso modelli gestionali credibili e integrati;
- adottare un approccio di sistema, coerente con i cambiamenti climatici e con una domanda turistica sempre più orientata alla fruizione quattro stagioni.

6.3 Nodi infrastrutturali: porti e aeroporto di Pescara

Come mostrato nei capitoli precedenti, una quota significativa di risorse è stata destinata all'Aeroporto d'Abruzzo a Pescara e al miglioramento delle infrastrutture portuali regionali (in particolare Pescara e Ortona), riconoscendo il ruolo strategico di questi nodi per l'apertura dell'Abruzzo verso l'esterno. Sulla base dei dati di attuazione, delle testimonianze e della documentazione raccolta, i paragrafi successivi ricostruiscono in chiave valutativa il contributo delle risorse FSC, evidenziandone risultati, criticità e condizioni abilitanti.

6.3.1 La filiera aeroportuale: l'Aeroporto d'Abruzzo tra interventi puntuali e assenza di un disegno strategico unitario

Nel quadro degli interventi FSC/PSC 2000–2020, la filiera del trasporto aereo rappresenta un ambito di investimento quantitativamente più contenuto rispetto ad altri comparti della mobilità, ma caratterizzato da elevata rilevanza strategica, in quanto insiste su un nodo infrastrutturale in grado di incidere direttamente sull'accessibilità esterna della regione e sulla sua capacità di connessione con i principali sistemi urbani, turistici e produttivi nazionali ed europei.

L'Aeroporto d'Abruzzo di Pescara costituisce l'unico scalo commerciale regionale e, in quanto tale, concentra la totalità degli interventi FSC riconducibili alla filiera. Tuttavia, come già evidenziato nell'analisi di contesto, l'insieme delle operazioni programmate e realizzate nel periodo 2000–2020 non appare riconducibile a un piano strategico regionale o a un masterplan organico di sviluppo dell'aeroporto e delle aree circostanti, ma piuttosto a una sequenza di interventi puntuali, attivati nel tempo in risposta a fabbisogni specifici o a finestre di opportunità programmatorie.

Profilo del portafoglio e logica di intervento - L'analisi del sistema di monitoraggio PSC/FSC 2000–2020 evidenzia una forte concentrazione territoriale degli interventi sullo scalo di Pescara. Il portafoglio si configura come una successione di interventi complementari, che hanno interessato nel tempo diverse componenti funzionali dello scalo:

- dotazioni operative e strutture a servizio degli Enti di Stato;
- aerostazione passeggeri e aree landside;
- comparto merci/cargo;
- infrastrutture di volo e superfici di sicurezza;
- interventi di incentivo e accompagnamento allo sviluppo delle rotte.

Tuttavia, questa successione di interventi non risulta formalizzata in un disegno strategico esplicito di medio-lungo periodo dedicato allo sviluppo aeroportuale. La logica di intervento appare pertanto prevalentemente incrementale e adattiva.

Evoluzione degli interventi: risultati conseguiti e limiti strutturali - In una prima fase, gli investimenti FSC hanno riguardato il rafforzamento delle funzioni operative e istituzionali dell'aeroporto, consolidandone sicurezza e affidabilità. Successivamente, la programmazione ha accompagnato il potenziamento dell'area passeggeri, mediante interventi sull'aerostazione, sulle strutture landside e sull'upgrade tecnologico dei servizi. Questa traiettoria risulta coerente con l'obiettivo di incrementare il traffico passeggeri e rafforzare l'attrattività turistica della regione. In tale contesto, il progressivo avvicinamento e superamento della soglia del milione di passeggeri annui può essere letto come risultato di sistema, non direttamente attribuibile a un singolo intervento FSC, ma all'insieme delle condizioni infrastrutturali e di mercato.

Parallelamente, una parte degli investimenti ha interessato il comparto merci/cargo. Tuttavia, rispetto all'area passeggeri, questo segmento presenta risultati più deboli e meno consolidati: le evidenze qualitative indicano che, pur in presenza di opere avviate o parzialmente realizzate, il comparto cargo sconta una domanda potenziale ancora limitata e criticità di natura gestionale.

L'allungamento della pista: intervento abilitante senza piena integrazione strategica - L'allungamento della pista di volo rappresenta l'intervento di maggiore rilevanza strategica e il principale snodo della catena causale degli investimenti aeroportuali. La logica di intervento può essere sintetizzata come segue:

- azioni: espropri, opere civili e impiantistiche, adeguamento delle superfici di sicurezza e dei sistemi di assistenza al volo;
- output: incremento della lunghezza utile della pista e miglioramento delle condizioni operative;
- outcome attesi: aumento della capacità operativa, miglioramento dell'accessibilità esterna e rafforzamento dell'attrattività territoriale.

Alla data del monitoraggio, l'efficacia dell'intervento risulta non ancora pienamente osservabile, in quanto le opere non hanno prodotto risultati consolidati in termini di ampliamento strutturale dell'offerta di collegamenti. In tale quadro, l'assenza di un masterplan aeroportuale regionale rende più complessa la valutazione della coerenza dell'intervento rispetto a una traiettoria unitaria di sviluppo dello scalo e delle aree limitrofe.

Le evidenze qualitative richiamano inoltre la complessità procedurale tipica degli interventi aeroportuali: conurbazione dell'area, vincoli e interferenze infrastrutturali e necessità di coordinare una pluralità di autorizzazioni. Fattori di contesto, come la designazione di Pescara quale sede di una riunione ministeriale del G7 nel 2024, hanno agito da acceleratori esterni, contribuendo a rafforzare la priorità amministrativa attribuita al completamento delle opere, senza tuttavia modificare il quadro strategico di riferimento.

Lettura valutativa e implicazioni per la programmazione futura - Nel complesso, la filiera aeroportuale presenta un elevato grado di coerenza funzionale: gli interventi FSC rispondono a fabbisogni reali e contribuiscono a migliorare operatività, sicurezza e attrattività dello scalo. Tuttavia, tale coerenza non si traduce automaticamente in coerenza strategica di lungo periodo, in assenza di un disegno unitario che integri infrastruttura aeroportuale, aree circostanti, accessibilità terrestre, logistica e politiche di sviluppo territoriale.

L'esperienza 2000–2020 suggerisce che:

- la realizzazione di interventi aeroportuali complessi richiede un quadro strategico esplicito in grado di orientare la sequenza degli investimenti e massimizzarne gli effetti cumulativi;
- l'assenza di un masterplan rischia di ridurre l'efficacia marginale dei singoli interventi, anche quando tecnicamente solidi;
- la valutazione degli esiti richiede un orizzonte temporale medio-lungo e una lettura cumulativa, integrando dimensione infrastrutturale, gestione dello scalo e politiche di attrazione delle rotte.

6.3.2 La filiera della portualità: infrastrutture complesse, manutenzione strutturale e la governance multilivello

Nel portafoglio degli interventi FSC/PSC 2000–2020 della Regione Abruzzo, la filiera della portualità si colloca tra le leve infrastrutturali più sensibili e complesse, in quanto interviene su sistemi fisici e istituzionali caratterizzati da elevata interdipendenza: opere a mare e in foce, dragaggi e difese costiere, accessibilità terrestre, assetti demaniali e modelli di gestione.

Gli interventi portuali sostenuti dal FSC mirano a migliorare la sicurezza della navigazione, la funzionalità operativa degli scali e, in prospettiva, la loro capacità di supportare traffici commerciali, passeggeri e attività diportistiche. Tuttavia, a differenza di altre filiere infrastrutturali, nella portualità l'efficacia dell'investimento pubblico non coincide con la mera realizzazione dell'opera, ma dipende dalla capacità di stabilizzare nel tempo le condizioni di esercizio, riducendo la dipendenza da interventi emergenziali e ripetitivi (in particolare dragaggi). In questa prospettiva, la filiera portuale richiede una lettura valutativa di medio-lungo periodo, orientata non solo agli output, ma alla tenuta funzionale e gestionale delle infrastrutture.

Profilo del portafoglio e articolazione territoriale - Sulla base dei dati di monitoraggio (BDU), gli interventi riconducibili alla filiera della portualità nel ciclo FSC/PSC 2000–2020 sono circa venti, per un finanziamento pubblico netto pari a circa 104,5 milioni di euro, di cui 103,4 milioni di euro di risorse FSC. La distribuzione temporale riflette l'evoluzione della programmazione:

- circa 61% delle risorse nel ciclo 2000–2006, fase di maggiore concentrazione di interventi strutturali;
- 21% nel 2007–2013, con prevalenza di operazioni orientate a funzionalità e messa in sicurezza;
- 18% nel 2014–2020, caratterizzato da un numero più contenuto di interventi ma con elevato peso qualitativo.

Dal punto di vista territoriale, il portafoglio non è concentrato su un unico scalo. Accanto al porto di Pescara, che assume un ruolo centrale per criticità strutturali e rilevanza valutativa del caso, risultano interventi significativi su Ortona (quota finanziaria più elevata), Vasto, Giulianova, Francavilla al Mare e Roseto degli Abruzzi, includendo anche opere di accessibilità stradale funzionali ai porti (ad esempio il collegamento verso Ortona).

Riquadro 6.1 - Quadro sintetico interventi relativi alla portualità: finanziamenti, tipologia e stato di avanzamento

Località	Ciclo	Interventi	FSC netto totale	Stato progetto per	Programmatore	Attuatore/Beneficiario
Francavilla al Mare	2000–2006 2007–2013	• Lavori di realizzazione di un approdo per piccola pesca e turistico nel Comune di Francavilla al Mare in Via Cristoforo Colombo • Potenziamento dell'approdo turistico di Francavilla al Mare tramite la realizzazione e l'ampliamento della struttura esistente per il turismo e la piccola pesca.	4,90	1 Concluso 2 In corso	• REGIONE ABRUZZO	Attuatore: Comune di Francavilla al Mare — Beneficiario: Regione Abruzzo
Giulianova	2000–2006 2007–2013	1 Porto di Giulianova - interventi di riqualificazione per la messa in sicurezza a fini navigazionali per l'imboccatura portuale. 2 Potenziamento del Porto di Giulianova tramite la realizzazione del nuovo scalo di alaggio della mautica da diporto.	8,78	1 In corso 2 Concluso	• Ente Porto di Giulianova • REGIONE ABRUZZO	1) Attuatore: Regione Abruzzo — Beneficiario: Provveditorato regionale OO.PP 2) Attuatore: Ente Porto di Giulianova — Beneficiario: Ente Porto di Giulianova
Ortona	2000–2006 2007–2013 2014–2020	1 Completamento sul Porto di Ortona approfondimento dragaggio prolungamento diga sud 2 Escavazione e approfondimento dei fondali del bacino portuale di Ortona. 3 Redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale e del relativo Studio di Impatto Ambientale 4 Lavori di riqualificazione e potenziamento delle infrastrutture portuali di Ortona 5 Completamento del molo Nord del Porto di Ortona in conformit al PRG vigente.	50,60	1 In corso 2 In corso 3 In corso 4 Concluso 5 Concluso	• COMUNE DI ORTONA • REGIONE ABRUZZO	1) Attuatore: Azienda Regionale delle Attivita' Produttive — Beneficiario: Azienda Regionale delle Attivita' Produttive 2) Attuatore: Regione Abruzzo — Beneficiario: Comune di Ortona 3) Attuatore: Comune di Ortona — Beneficiario: Regione Abruzzo 4) Attuatore: Comune di Ortona — Beneficiario: Comune di Ortona
Pescara	2000–2006 2007–2013 2014–2020	1 Lavori di straordinaria manutenzione per il ripristino delle strutture ammalorate del Viadotto Pescara - 1A fase lungo la S.S. 16/dir C del Porto di Pescara Comune di Pescara 2 Deviazione del Porto Canale di Pescara 3 Lavori per la funzionalità del Porto di Pescara 4 Proposta per la redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale di Pescara 5 Completamento dell'escavazione ed approfondimento dei fondali del bacino portuale di Pescara	21,60	1 In corso 2 In corso 3 In corso 4 In corso 5 Concluso	• ANAS - ENTE NAZIONALE PER LE STRADE:::REGIONE ABRUZZO • COMUNE DI PESCARA • REGIONE ABRUZZO	1) Attuatore: Anas - Ente Nazionale per le Strade — Beneficiario: Regione Abruzzo, Anas - Ente Nazionale per le Strade 2) Attuatore: Azienda Regionale delle Attivita' Produttive — Beneficiario: Azienda Regionale Delle Attivita' Produttive 3) Attuatore: Comune di Pescara — Beneficiario: Regione Abruzzo 4) Attuatore: Comune di Pescara — Beneficiario: Comune di Pescara 5) Attuatore: Provveditorato Interregionale OO.PP. Per il Lazio l'Abruzzo e la Sardegna — Beneficiario: Regione Abruzzo
Poggiofiorito	2000–2006	Potenziamento dell'accessibilita al Porto di Ortona tramite la ristrutturazione della S.P. ex SS 538 'Marrucina' dall'innesto della A14 al bivio per Poggio Fiorito.	6,00	1 Concluso	• REGIONE ABRUZZO	Attuatore: Regione Abruzzo — Beneficiario: Regione Abruzzo
Roseto degli Abruzzi	2014–2020	1 Intervento ampliamento e messa in sicurezza del Porto turistico di Roseto degli Abruzzi 2 Pontile - approdo turistico lungomare sud recupero ed adeguamento funzionale del pontile approdo turistico di Roseto degli Abruzzi	2,12	1 In corso 2 In corso	• REGIONE ABRUZZO	1) Attuatore: Amministrazione Provinciale di Teramo — Beneficiario: Amministrazione Provinciale di Teramo 2) Attuatore: Comune di Roseto degli Abruzzi — Beneficiario: Comune di Roseto degli Abruzzi
Vasto	2000–2006 2007–2013	1 Lavori di potenziamento ed escavazione del Porto di Vasto 2 Potenziamento del Porto di Vasto tramite l'ampliamento della banchina di levante, il potenziamento della strada di accesso, la demolizione dell'edificio attualmente destinato al mercato ittico e costruzione di un edificio polifunzionale con diversa allocazione nonche i necessari impianti ed arredi portuali. 3 Redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale e del relativo Studio d'Impatto Ambientale	9,55	1 In corso 2 In corso 3 Concluso	• REGIONE ABRUZZO	1) Attuatore: Regione Abruzzo — Beneficiario: Regione Abruzzo 2) Attuatore: A.R.A.P. - Azienda Regionale Attivita' Produttive — Beneficiario: Regione Abruzzo

Fonte: elaborazioni del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

Output e livello di attuazione per ciclo di programmazione - Ciclo 2000–2006 - È la fase in cui la filiera assume una configurazione più strutturale: si concentrano gli interventi più consistenti su Ortona (opere di ampliamento/completamento, banchine e piazzali), su Vasto (potenziamento infrastrutturale), su Giulianova e su Francavilla al Mare, affiancando elementi di accessibilità (in particolare il collegamento stradale verso Ortona). L'output di ciclo è dunque soprattutto infrastrutturale (realizzazioni/potenziamenti) e di regolazione (attività di piano/PRP). Sul piano

attuativo, molti interventi risultano con procedura "eseguito" e livelli di avanzamento elevati; tuttavia, la permanenza di alcuni "stati progetto" in "in corso" anche a fronte di procedure concluse segnala un tema di qualità/aggiornamento del dato di monitoraggio, che riduce la leggibilità complessiva dell'avanzamento e, di conseguenza, la chiarezza nella rendicontazione dei risultati.

Ciclo 2007–2013 - In questa fase il portafoglio appare maggiormente orientato alla funzionalità e alla manutenzione evolutiva: interventi di dragaggio e adeguamenti tecnici, con una logica di messa in sicurezza e continuità operativa (Pescara, Vasto, Ortona) e completamenti puntuali (Giulianova). L'output tipico è la recuperata fruibilità di fondali e imboccature, con effetti attesi su sicurezza della navigazione e riduzione di blocchi operativi. In questo ambito, la valutazione deve distinguere tra risultato immediato e risultato stabile: il dragaggio, se non accompagnato da opere che riducano la sedimentazione o da una gestione programmata, tende a produrre benefici "a scadenza", alimentando cicli manutentivi che assorbono risorse e rendono più difficile consolidare risultati di lungo periodo.

Ciclo 2014–2020 - Il ciclo ospita meno operazioni ma con forte peso qualitativo: emerge il carattere strategico del caso Pescara (Deviazione del porto canale – 1° stralcio) e interventi su Ortona (componenti/stralci in fase di affidamento) e su Roseto (messa in sicurezza di approdo/pontile e interventi di difesa/mitigazione). In questa fase, l'output atteso tende a spostarsi dalla manutenzione ripetitiva verso la correzione dei meccanismi che generano criticità (morfologia di foce, difese a mare, protezione e sicurezza), con tempistiche inevitabilmente più lunghe e maggiore esposizione a iter autorizzativi e rischi di costo. In altri termini, è un ciclo che investe in stabilità potenziale, la cui efficacia piena è misurabile solo a completamento del disegno e a valle della messa a regime.

Lettura trasversale: efficacia attesa e principali condizionamenti - Nel complesso, la filiera mostra una coerenza elevata con i fabbisogni territoriali: gli interventi portuali intercettano criticità ricorrenti (sicurezza della navigazione, pescaggi/insabbiamento, vulnerabilità a mareggiate, continuità dei servizi, relazione porto-città). La valutazione dell'efficacia varia tuttavia in modo significativo in funzione di tre condizionamenti strutturali.

1. *Fattibilità tecnico-ambientale e tempi autorizzativi* - Le opere marittime e di foce operano su sistemi dinamici (sedimenti, correnti, moto ondoso) e in contesti regolati da procedure ambientali complesse. Ciò allunga l'orizzonte di realizzazione e sposta in avanti il momento in cui l'investimento genera risultati pienamente osservabili. Nella portualità, la dimensione temporale dell'efficacia è un fattore strutturale che va presidiato con progettazione robusta e gestione attiva del rischio.
2. *Attuazione per stralci e rischio di efficacia parziale* - In molti casi l'efficacia è sistemica: un primo stralcio può essere necessario e appropriato, ma se non è seguito da completamenti (opere complementari, raccordi funzionali, manutenzione programmata) il risultato rischia di restare incompleto o di non raggiungere la massa critica per stabilizzare i benefici. Ne deriva un'implicazione rilevante per la selezione degli interventi: non solo cantierabilità, ma completabilità, ossia coerenza della catena logica tra lotti e obiettivi finali, disponibilità di coperture e chiarezza delle responsabilità.
3. *Governance multilivello e sostenibilità post-opera* - Porti e aree demaniali richiedono coordinamento tra soggetti programmatori e attuatori e amministrazioni locali, con ricadute sulla gestione ordinaria (concessioni, manutenzioni, dragaggi, sicurezza). Dove la regia è stabile e le responsabilità sono chiare, la filiera tende a tradursi in output e risultati; dove la governance è frammentata, aumentano ritardi e rischio di benefici intermittenti. In chiave valutativa, la

governance diventa parte dell'infrastruttura: condizione abilitante per rendere l'opera effettivamente utile e sostenibile.

Riquadro 6.1 – Focus: Porto di Pescara – progressione degli interventi, avanzamento e criticità

Il porto-canale di Pescara è un caso emblematico perché concentra in un'unica località una sequenza di interventi che, letti in filiera, descrivono la traiettoria tipica della portualità regionale: pianificazione, manutenzione/dragaggi intervento strutturale. Inoltre, Pescara è caratterizzato da una criticità morfologica storica (insabbiamento e vulnerabilità meteomarina) e da un'interazione stretta con la città e la costa, che rende più evidente l'esigenza di un equilibrio tra efficacia tecnica, compatibilità ambientale e gestione istituzionale.

Nel ciclo 2000–2006, gli interventi afferiscono in particolare al Piano Regolatore Portuale e a opere su accessibilità/connessioni, cioè a precondizioni di governo e fruibilità. Nel ciclo 2007–2013 si collocano interventi di escavazione/approfondimento fondali (dragaggio) e lavori per la funzionalità del porto: in termini di risultati, essi mirano a garantire l'operatività nel breve-medio periodo, ripristinando pescaggi e condizioni minime di esercizio.

Il salto di scala avviene con il progetto "Deviazione del Porto Canale di Pescara – 1° stralcio" (2014–2020), che sposta l'intervento "a monte" delle cause: non solo rimuovere sedimenti, ma modificare la configurazione della foce e delle difese a mare per ridurre la dinamica che genera insabbiamento. In termini progettuali, il primo stralcio prevede la realizzazione della scogliera di radicamento a riva e del pennello di foce, in coerenza con l'assetto previsto dal PRP; il completamento del sistema è collegato a opere complementari (molo guardiano Nord), che costituiscono una condizione essenziale per la piena efficacia dell'investimento.

Sotto il profilo dell'avanzamento, la tabella BDU evidenzia una situazione non univoca: per Pescara coesistono interventi Conclusi (ad esempio l'escavazione/approfondimento fondali) e interventi In corso, anche laddove lo "stato procedurale" risulta "eseguito". Questa evidenza richiama un punto metodologico importante: nella valutazione di filiera, la lettura dello stato non può essere solo amministrativa, perché alcuni interventi possono risultare "eseguiti" come singola azione ma "in corso" come progetto più ampio o come fase non ancora formalmente chiusa. Ne consegue un'esigenza di presidio del dato e di armonizzazione tra avanzamento fisico, amministrativo e rendicontativo.

Per l'intervento di Deviazione, lo stato in tabella è "In corso" con procedura "in esecuzione", coerente con la natura pluriennale dell'opera e con l'attuazione per stralci. Questo caso mette anche in luce criticità tipiche di governance e progettazione: la pluralità di soggetti coinvolti (programmazione regionale, attuazione tramite ARAP, raccordo con Comune e autorità competenti) rende necessario un coordinamento stabile; inoltre, la realizzazione in un contesto di foce e ambiente costiero aumenta la complessità tecnico-ambientale e l'esposizione a varianti/adeguamenti. In termini valutativi, ciò significa che l'efficacia del progetto dipende non solo dalla qualità della soluzione tecnica, ma dalla capacità di presidiare tre fattori: (i) continuità tra stralci e opere complementari, (ii) gestione proattiva del rischio autorizzativo e del rischio di costo, (iii) monitoraggio tecnico-morfologico e ambientale (agibilità dell'imboccatura, periodicità e volumi di dragaggio, stabilità del profilo di foce/spiaggia, indicatori di qualità delle acque), in grado di misurare l'effettivo spostamento da una logica "emergenziale" a una logica "strutturale".

Implicazioni per la programmazione e continuità 2021–2027 - La traiettoria 2000–2020 suggerisce che la portualità in Abruzzo funzioni come filiera a maturazione lunga, in cui i risultati pieni dipendono spesso da sequenze coerenti di interventi: pianificazione e precondizioni di fruibilità, ripristini funzionali e manutenzioni, opere strutturali e completamenti. In questa chiave, il ciclo 2021–2027 va letto come fase potenzialmente decisiva per il consolidamento degli esiti, in particolare attraverso completamenti e messa a regime delle opere strutturali avviate e l'eventuale rafforzamento di strumenti di manutenzione programmata.

Dal punto di vista valutativo, la filiera portuale restituisce un messaggio chiaro: il FSC ha sostenuto interventi coerenti e spesso necessari, ma la misura dell'efficacia non coincide con l'avanzamento della spesa. Essa dipende, più che in altri ambiti, dalla capacità di selezionare opere con chiara logica di stabilizzazione (non solo manutentiva), garantire completamenti e integrazioni funzionali, presidiare una governance multilivello stabile e disporre di un monitoraggio tecnico-ambientale in grado di leggere i risultati su orizzonti pluriennali.

6.4 Conclusione valutativa del Capitolo 6

Gli approfondimenti di filiera condotti nel presente Capitolo evidenziano come il FSC/PSC 2000–2020 abbia sostenuto, nel settore trasporti e mobilità, investimenti con caratteristiche profondamente differenziate per scala, complessità attuativa e modalità di generazione dei risultati.

La filiera delle ciclovie (Via Verde e "Bike to Coast") mostra una logica di intervento riconoscibile e cumulativa: l'efficacia si fonda sulla continuità dei tracciati, sulla qualità progettuale e, soprattutto, sulla capacità di assicurare manutenzione e gestione post-opera. In questa filiera, la governance multilivello e la prospettiva consortile emergono come condizioni abilitanti per consolidare nel tempo i benefici.

La filiera degli impianti a fune evidenzia una coerenza strategica elevata rispetto alle aree montane e interne, ma una maggiore vulnerabilità sul piano della sostenibilità gestionale. Qui l'investimento infrastrutturale produce output tecnici osservabili (sicurezza, affidabilità), mentre gli outcome (destagionalizzazione e sviluppo territoriale) risultano condizionati dall'integrazione con servizi e modelli gestionali credibili.

La filiera aeroportuale si caratterizza per interventi funzionalmente coerenti e incrementali, ma non riconducibili a un disegno unitario formalizzato. Ne deriva un profilo valutativo in cui gli output sono leggibili, mentre gli effetti sistemici attesi (accessibilità esterna, ampliamento stabile dell'offerta di collegamenti, sviluppo di aree circostanti e cargo) risultano maggiormente dipendenti da una visione strategica e da strumenti di pianificazione di medio-lungo periodo.

La filiera della portualità conferma la natura di infrastruttura a maturazione lunga: la distinzione tra interventi manutentivi e interventi strutturali è centrale per comprendere la stabilità dei benefici. Il caso di Pescara evidenzia inoltre come la governance e la completabilità per stralci rappresentino determinanti critiche dell'efficacia, segnalando l'opportunità di razionalizzare i meccanismi di coordinamento tra soggetti programmatori e attuatori.

Nel complesso quindi, gli approfondimenti convergono su una lezione trasversale: nelle filiere infrastrutturali complesse il nesso tra spesa e risultato non è lineare. L'efficacia dipende dalla combinazione tra qualità del progetto, coerenza sequenziale degli interventi, chiarezza degli assetti di governance, capacità di presidio attuativo e sostenibilità post-opera. Tali evidenze costituiscono un riferimento utile per orientare le scelte della programmazione 2021–2027, rafforzando la selezione di interventi completabili, la gestione del rischio autorizzativo e la definizione di modelli stabili di manutenzione e gestione delle infrastrutture finanziate.

7. EVIDENZE, CONCLUSIONI E RACCOMANDAZIONI

La valutazione degli interventi del Piano Sviluppo e Coesione (PSC) Abruzzo nel settore dei trasporti e della mobilità si è sviluppata all'interno di un contesto regionale caratterizzato da fragilità demografica, dispersione insediativa, elevata vulnerabilità idrogeologica e sismica e da una storica carenza di integrazione modale tra i sistemi stradali, ferroviari e logistici. Le evidenze raccolte, alla luce del quadro programmatorio regionale e nazionale, restituiscono un'immagine articolata del contributo del PSC alla configurazione dell'accessibilità e dei servizi di mobilità nel periodo 2000–2020.

I dati di programmazione e di attuazione confermano una prevalenza molto netta di interventi sulla rete stradale – in particolare manutenzioni straordinarie, riqualificazioni e messe in sicurezza – che rappresentano la componente quantitativamente e finanziariamente più rilevante del portafoglio FSC/PSC. Tale configurazione risulta coerente con le specifiche criticità della rete viaria regionale, soprattutto nelle aree interne, dove l'accessibilità ai servizi fondamentali e ai poli urbani è fortemente condizionata dalla morfologia territoriale, dalla bassa densità demografica e dall'esposizione a rischi ambientali.

Parallelamente, emerge un presidio meno incisivo di altri ambiti strategici del sistema di mobilità regionale, quali il riequilibrio modale, il trasporto pubblico locale, la logistica intermodale e la valorizzazione dell'infrastrutturazione portuale e ferroviaria. Il portafoglio degli interventi appare pertanto orientato prevalentemente a una logica di "tenuta" e manutenzione dell'esistente, più che a un approccio trasformativo in grado di incidere sui nodi strutturali della competitività e dell'accessibilità regionale.

Dal punto di vista attuativo, il PSC evidenzia una capacità di realizzazione complessivamente significativa. Oltre la metà degli interventi risulta conclusa, mentre una quota rilevante delle risorse è impegnata su opere ancora in corso, spesso di maggiore complessità tecnica e dimensionale. Le economie registrate, pur contenute, richiedono una lettura differenziata tra economie fisiologiche, riconducibili a miglioramenti di efficienza, ed economie che possono invece riflettere criticità procedurali, ritardi o rimodulazioni progettuali

7.1 Il ruolo perequativo e lettura costa - interno

La distribuzione territoriale delle risorse e l'intensità della spesa pro capite suggeriscono che il PSC abbia contribuito a contenere alcuni rischi di isolamento, in particolare nelle Aree Interne più fragili. Tuttavia, l'elevata dotazione pro capite osservata in tali contesti non può essere interpretata come espressione di una strategia perequativa intenzionale in senso forte. Essa riflette piuttosto la struttura dei costi delle infrastrutture: molti interventi, in particolare quelli stradali di manutenzione e messa in sicurezza, presentano costi fissi elevati che, una volta rapportati a popolazioni ridotte e disperse, determinano automaticamente valori pro capite più elevati.

In questo senso, il PSC svolge prevalentemente una funzione di compensazione dei costi della marginalità territoriale, più che di vera perequazione redistributiva. Le Aree Interne ricevono risorse rilevanti perché è più oneroso garantire livelli minimi di accessibilità e sicurezza in territori montani, spopolati e infrastrutturalmente fragili, non perché siano poste al centro di una strategia esplicita di riequilibrio rispetto alle Aree Urbane Funzionali (AUF).

La perequazione orizzontale, intesa come riduzione strutturale dei divari tra territori centrali e periferici, risulta pertanto limitata. Il PSC contribuisce a preservare la funzionalità delle reti esistenti e a contenere alcune discontinuità di accessibilità minima, ma non modifica in modo sostanziale il modello regionale di mobilità. Le Aree Interne restano in larga misura ancorate a un sistema quasi esclusivamente stradale, mentre le AUF rafforzano le funzioni portuali, logistiche e aeroportuali, consolidando la loro centralità. La geografia infrastrutturale regionale mantiene quindi un profilo duale: più solido e articolato lungo la fascia costiera, più fragile e difensivo nelle aree interne.

L'analisi territoriale del PSC Trasporti e Mobilità restituisce quindi l'immagine di una politica infrastrutturale che, pur operando entro vincoli finanziari e amministrativi rilevanti, ha prodotto effetti territoriali chiaramente differenziati.

Nelle Aree Interne, il PSC ha svolto una funzione essenziale di tenuta della rete, finanziando interventi di manutenzione, messa in sicurezza e miglioramento della viabilità. In questo senso, il programma risponde in modo coerente a fabbisogni essenziali e diffusi, ma lo fa all'interno di un modello che tende più a compensare i costi della marginalità che a trasformarne le condizioni strutturali. Gli interventi risultano necessari e spesso imprescindibili, ma raramente incidono sulle dinamiche di isolamento e fragilità di lungo periodo.

Nelle Aree Urbane Funzionali, il PSC ha contribuito a rafforzare i nodi logistici, portuali, aeroportuali e urbani, consolidando i poli costieri come infrastrutture nevralgiche della mobilità regionale. In questi contesti, il programma ha sostenuto opere strategiche e complesse, caratterizzate da tempi di realizzazione più lunghi e da una maggiore esposizione a vincoli autorizzativi e procedurali. Gli investimenti hanno rafforzato funzioni già esistenti, contribuendo alla competitività complessiva del sistema urbano costiero.

Nel complesso, il PSC ha svolto un ruolo rilevante ma prevalentemente conservativo: ha sostenuto, protetto e rafforzato l'esistente più che riequilibrato ciò che manca. La distribuzione delle risorse non ha modificato in modo sostanziale la geografia infrastrutturale regionale, tendendo piuttosto a riprodurne le traiettorie storiche. Le Aree Interne ricevono più risorse pro capite perché è più costoso garantire livelli minimi di accessibilità e sicurezza; le AUF concentrano le opere di maggiore dimensione perché ospitano i nodi strategici della mobilità.

Per superare tali limiti, sarebbe necessario evolvere da una sommatoria di interventi localizzati verso una strategia infrastrutturale regionale realmente integrata, capace di connettere territori diversi, valorizzare complementarità funzionali e generare trasformazioni strutturali. Una strategia che, accanto alla manutenzione, investa in nuove forme di mobilità, nell'integrazione modale e nell'accessibilità digitale, rendendo il sistema dei trasporti abruzzese più coerente, sostenibile e competitivo. Per le evidenze di dettaglio (mappe, tabelle e analisi per singola AUF e Area Interna) si rinvia *all'**Appendice 1***.

Una criticità trasversale riguarda la ***misurabilità degli esiti***: i sistemi informativi disponibili non consentono ancora una piena tracciabilità dei risultati in termini di outcome e impatti (tempi di percorrenza, livelli di servizio del TPL, sicurezza stradale, utilizzo della mobilità dolce, effetti ambientali). In questo quadro, assumono un valore esemplare gli approfondimenti su casi di studio,

come quelli dedicati alle ciclovie finanziate con l'FSC – in particolare la Via Verde della Costa dei Trabocchi e il sistema Bike to Coast – che dimostrano come, quando opportunamente progettati, governati e integrati con servizi e strategie territoriali, gli interventi possano generare effetti trasformativi, sia in termini di fruizione turistica sia come leve di sostenibilità ambientale e coesione territoriale.

La programmazione degli interventi FSC nel settore dei trasporti e della mobilità in Abruzzo evidenzia infine un chiaro nesso tra cornice programmatoria e qualità degli interventi. Dove la cornice è unitaria e dotata di obiettivi dichiarati (APQ, PSC), gli interventi risultano meno numerosi, di scala maggiore e più coerenti con le priorità strategiche. Dove prevale la molteplicità di strumenti (patti, attuazione diretta, assegnazioni settoriali), il portafoglio tende a frammentarsi, con benefici più diffusi ma meno sistemici. La traiettoria complessiva suggerisce un percorso di apprendimento istituzionale progressivo: dagli APQ alle logiche PAR, fino al PSC, il settore dei trasporti ha rafforzato nel tempo la capacità di orientare le risorse verso interventi di maggiore impatto e coerenza strategica.

7.2 Sintesi articolata delle domande valutative

Alla luce del disegno valutativo definito nel Rapporto – che integra Teoria del Programma e approccio realista la sintesi delle cinque domande valutative costituisce il fulcro della costruzione del giudizio complessivo. Di seguito si riporta, per ciascuna domanda, una lettura articolata che mette in relazione criteri di valutazione, evidenze empiriche, contesti operativi e traiettorie evolutive di policy.

Domanda valutativa 1 – "In che misura gli interventi PSC nel settore dei trasporti e della mobilità risultano coerenti con i principali fabbisogni del territorio e con gli obiettivi della pianificazione regionale e nazionale?" (Coerenza con fabbisogni e obiettivi di pianificazione)

L'analisi di coerenza restituisce un quadro articolato. Da un lato, la prevalenza degli interventi indirizzati alla manutenzione straordinaria e alla messa in sicurezza della rete stradale risulta pienamente allineata alle criticità strutturali del territorio abruzzese, caratterizzato da vulnerabilità idrogeologica e sismica, dispersione insediativa e fragilità dei collegamenti nelle aree interne. Tale orientamento rappresenta una risposta coerente e necessaria a bisogni essenziali e ricorrenti, contribuendo alla continuità dei servizi di mobilità e alla riduzione dei rischi per la popolazione.

Dall'altro lato, emerge una coerenza più selettiva rispetto agli obiettivi strategici di medio-lungo periodo delineati nel PRIT, nei PUMS di area vasta e nelle strategie nazionali per la mobilità sostenibile. Solo una quota minoritaria delle risorse PSC risulta infatti orientata al riequilibrio modale, alla mobilità collettiva, alla digitalizzazione dei servizi di trasporto e alla logistica intermodale, ambiti che le politiche europee e nazionali individuano come prioritari.

La coerenza esterna con le agende della transizione ecologica e digitale appare pertanto ancora parziale: presente in alcune progettualità specifiche, come le ciclovie e taluni interventi portuali, ma non ancora configurata come asse sistemico della programmazione FSC nel settore dei trasporti.

Domanda valutativa 2 – "Quali criticità e quali fattori abilitanti hanno caratterizzato i processi di attuazione degli interventi PSC nel settore dei trasporti e della mobilità?" (Criticità e fattori abilitanti dell'attuazione)

I processi attuativi evidenziano una capacità realizzativa non trascurabile, soprattutto per gli interventi di piccola e media dimensione, eseguiti da amministrazioni locali.

Nonostante la stratificazione normativa e la successione di strumenti programmatori nel tempo, una quota rilevante degli interventi risulta conclusa, evidenziando una discreta resilienza organizzativa.

Le criticità emergono con maggiore intensità nei progetti più complessi e strategici, quali porti, aeroporti e grandi assi infrastrutturali, caratterizzati da iter autorizzativi lunghi, difficoltà di coordinamento multilivello e, in alcuni casi, da un presidio di governance non continuativo. Anche la gestione delle economie segnala l'esigenza di una maggiore sistematicità nell'analisi delle cause, affinché tali informazioni possano alimentare processi di apprendimento e miglioramento, e non restino meri esiti contabili. Le criticità attuative osservate risultano inoltre influenzate da differenze nella capacità amministrativa e tecnica degli enti coinvolti, sia in termini di competenze progettuali sia di presidio dei processi autorizzativi e di coordinamento. Tali differenze contribuiscono a spiegare la maggiore efficacia degli interventi diffusi e standardizzati rispetto alle operazioni più complesse e strategiche.

Nel complesso, il sistema attuativo appare più efficace nella gestione della manutenzione diffusa e più fragile nell'affrontare operazioni complesse e interdipendenti.

Domanda valutativa 3 – "In che misura gli interventi PSC nel settore dei trasporti e della mobilità risultano coerenti con le esigenze territoriali e contribuiscono alla riduzione dei divari interni?" (Coerenza territoriale e riduzione dei divari)

L'analisi territoriale evidenzia come il sostegno a numerosi interventi di manutenzione stradale abbia contribuito a ridurre condizioni di isolamento e difficoltà di accesso nelle aree interne, in coerenza con fabbisogni locali fortemente radicati. Si tratta di interventi spesso di scala contenuta, ma di elevata rilevanza per comunità caratterizzate da svantaggi insediativi e demografici.

Tuttavia, l'effetto di riequilibrio territoriale risulta limitato laddove la frammentazione delle risorse non consente di incidere sui nodi e sui corridoi strategici della mobilità regionale, in particolare nelle connessioni trasversali tra interno e costa, nell'accessibilità ai poli urbani e nelle relazioni con le aree industriali e logistiche. Ne deriva un duplice profilo: buona coerenza con i bisogni quotidiani di mobilità; minore capacità trasformativa sui divari strutturali di accessibilità.

Domanda valutativa 4 – "Quali effetti hanno prodotto gli interventi PSC sul sistema di mobilità regionale, sull'accessibilità e sulla coesione territoriale?" (Effetti sul sistema di mobilità sull'accessibilità)

Gli effetti osservabili sono prevalentemente di natura incrementale e localizzata: miglioramento della sicurezza stradale, ripristino della percorribilità, risoluzione di criticità puntuali e restituzione di funzionalità alle reti minori. In un contesto orograficamente complesso come quello abruzzese, tali risultati rappresentano un contributo concreto alla qualità della vita delle comunità locali.

La misurabilità degli impatti sistemici rimane tuttavia limitata dalla carenza di serie storiche continue, indicatori armonizzati e dati di outcome. La valutazione ha pertanto integrato evidenze quantitative con analisi qualitative, giudizi esperti e casi di studio.

In questo quadro, gli approfondimenti sulle ciclovie FSC – Via Verde della Costa dei Trabocchi e Bike to Coast – rappresentano esempi di effetti trasformativi: sviluppo di nuove economie turistiche, riuso di infrastrutture dismesse, diffusione della mobilità dolce e rafforzamento dell'immagine territoriale. Tali esperienze dimostrano come, in presenza di progettazione integrata e governance adeguata, il PSC possa generare impatti che vanno oltre la dimensione strettamente infrastrutturale.

Domanda valutativa 5 – "Quali orientamenti emergono dalla valutazione ai fini della programmazione 2021–2027 e del nuovo Accordo di Coesione?" *(Orientamenti per programmazione futura)*

Il principale orientamento che emerge dalla valutazione è la necessità di affiancare alla funzione manutentiva una più chiara strategia di trasformazione dei sistemi di mobilità, dell'innovazione e della sostenibilità. La manutenzione rimane un asse imprescindibile per un territorio orograficamente complesso come l'Abruzzo; tuttavia, senza una visione integrata dei corridoi e dei nodi strategici, senza il rafforzamento del TPL, della logistica e della digitalizzazione, il rischio è di non cogliere appieno le opportunità offerte dal nuovo ciclo di coesione.

Il PSC può dunque evolvere da strumento di tenuta a leva di una transizione sistemica – ambientale, digitale e territoriale – del sistema regionale dei trasporti.

7.3 Giudizio complessivo e ruolo della transizione ecologica e digitale

Nel loro insieme, le evidenze raccolte consentono di formulare un giudizio articolato che riconosce i punti di forza del PSC, ne esplicita i limiti e individua le condizioni per il salto di qualità richiesto dal ciclo di programmazione attuale (2021–2027) e futura.

Il PSC Abruzzo ha svolto una funzione essenziale di presidio dell'infrastruttura regionale, garantendo continuità e sicurezza della mobilità di base in un territorio fragile e complesso. Questa funzione ha contribuito in modo significativo alla coesione sociale e territoriale, in particolare nelle aree interne, e rappresenta un risultato coerente con la natura incrementale degli investimenti FSC. L'elevato peso finanziario del settore trasporti e mobilità all'interno del PSC riflette in larga misura la natura strutturale e incomprimibile dei fabbisogni affrontati – manutenzione, sicurezza e continuità della rete – più che una scelta orientata prioritariamente alla trasformazione del modello di mobilità regionale. In questo senso, la dimensione finanziaria degli interventi non si traduce automaticamente in una maggiore capacità trasformativa, ma risponde alla necessità di presidiare un sistema infrastrutturale fragile e diffuso.

Al contempo, il profilo complessivo del PSC rimane sbilanciato verso interventi prevalentemente difensivi, con una limitata capacità di modificare gli assetti strutturali del sistema di mobilità regionale. Gli interventi orientati al riequilibrio modale, alla logistica integrata, ai servizi digitali e alla decarbonizzazione risultano presenti solo in misura parziale e spesso privi della massa critica necessaria a generare cambiamenti profondi e misurabili.

In assenza di indicatori di outcome sistematici e omogenei sull'intero periodo di programmazione, il giudizio valutativo si fonda su una convergenza di evidenze quantitative e qualitative, integrando dati di attuazione, analisi territoriali, approfondimenti di caso e giudizi esperti. Tale approccio consente

di formulare una valutazione robusta e coerente con i limiti informativi del contesto, evitando sovrainterpretazioni non supportate dalle evidenze disponibili.

La valutazione mette in evidenza, in controluce, come la **transizione ecologica e digitale** non rappresenti un ambito accessorio, ma il paradigma entro cui ripensare la politica regionale dei trasporti. Ciò richiede investimenti capaci di coniugare riduzione delle emissioni, accessibilità, sicurezza e digitalizzazione; sistemi informativi integrati e orientati agli outcome; modelli di governance multilivello in grado di superare la frammentazione attuale; scelte allocative più selettive e concentrate su corridoi strategici, nodi logistici e servizi collettivi.

In questa prospettiva, le esperienze delle ciclovie FSC possono essere lette come veri e propri "laboratori di transizione", in cui infrastrutture, servizi, governance e politiche complementari convergono generando effetti estesi sulla qualità della vita, sull'immagine territoriale e sulla sostenibilità ambientale. Nel periodo di programmazione considerato, gli obiettivi di transizione ecologica e digitale operano prevalentemente come cornice interpretativa e orientamento strategico, più che come criteri valutativi pienamente misurabili. Ciò si spiega con la natura degli interventi e con i limiti dei sistemi informativi disponibili, che non consentono una valutazione sistematica degli effetti ambientali e digitali in termini di outcome.

In questa prospettiva, la transizione ecologica e digitale assume un ruolo centrale soprattutto nella lettura prospettica e nelle raccomandazioni, come direzione prioritaria per l'evoluzione delle politiche regionali della mobilità nei cicli di programmazione successivi.

Complessivamente dunque è possibile sintetizzare il seguente giudizio: il PSC Abruzzo ha risposto in modo efficace ai bisogni essenziali della rete esistente, ma è chiamato a evolversi verso un modello più selettivo, sistemico e orientato alla transizione, affinché gli investimenti del ciclo 2021–2027 e dei cicli successivi contribuiscano non solo alla sicurezza e alla continuità della mobilità, ma anche alla trasformazione strutturale della regione, in coerenza con gli obiettivi europei e nazionali.

Per rendere più leggibile il giudizio valutativo complessivo, il Riquadro 7.1 propone una matrice di sintesi che collega, per ciascuna domanda valutativa, i criteri prevalenti di analisi richiamati nel Capitolo 2, il giudizio formulato e le principali evidenze empiriche emerse dall'indagine.

Riquadro 7.1 – Matrice di sintesi per domande valutative, criteri e principali evidenze

Domanda valutativa	Criteri prevalenti di giudizio	Giudizio sintetico ed evidenze chiave
"Quale contributo ha dato il PSC Abruzzo alla strategia di sviluppo regionale nell'ambito trasporti e mobilità?"	Rilevanza; coerenza interna/esterna; elementi di efficacia strategica	**Giudizio complessivamente positivo sulla rilevanza e sulla coerenza con i fabbisogni di base**. Il PSC ha indirizzato una quota molto significativa di risorse al settore trasporti e mobilità, rispondendo in modo puntuale alle criticità strutturali della regione (dispersione insediativa, fragilità delle aree interne, vulnerabilità idrogeologica e sismica). La coerenza con gli obiettivi strategici di medio-lungo periodo (riequilibrio modale, logistica integrata, transizione ecologica e digitale) risulta invece più selettiva, data la limitata incidenza di tali ambiti nel portafoglio complessivo.
"Quali sono le principali criticità attuative emerse, e come si differenziano per contesto, tipologia di intervento e livello di governance?"	Efficienza; efficacia istituzionale; elementi di sostenibilità gestionale	**Giudizio differenziato. Buona efficienza negli interventi diffusi di manutenzione e messa in sicurezza della rete stradale,** con una quota rilevante di opere concluse. Maggiori criticità nei progetti complessi e strategici (porti, aeroporti, grandi infrastrutture), caratterizzati da iter autorizzativi lunghi, difficoltà di coordinamento multilivello e maggiore esposizione a vincoli

Domanda valutativa	Criteri prevalenti di giudizio	Giudizio sintetico ed evidenze chiave
		procedurali. Le economie richiedono una lettura qualitativa delle cause.
"In che misura le scelte allocative e attuative sono risultate coerenti con i fabbisogni di mobilità dei territori e con le priorità regionali?"	Rilevanza territoriale; coerenza territoriale; profili di equità spaziale	**Giudizio articolato: elevata coerenza con i fabbisogni di base delle Aree Interne, coerenza più debole con le priorità di riequilibrio dei divari strutturali.** La distribuzione degli interventi conferma una forte attenzione alle reti locali e alle aree interne, con numerosi progetti di manutenzione e messa in sicurezza. Capacità più limitata di incidere sui divari strutturali di accessibilità tra interno e costa, anche a causa della frammentazione degli interventi e della concentrazione finanziaria in alcuni contesti provinciali.
"Quali sono gli effetti – diretti e indiretti – degli interventi realizzati sul sistema dei trasporti e sull'accessibilità territoriale?"	Efficacia; impatto (accessibilità, sicurezza, attrattività); elementi di sostenibilità	**Giudizio tendenzialmente positivo.** Effetti prevalentemente incrementali e localizzati: miglioramento della sicurezza, ripristino della funzionalità delle reti, riduzione di criticità puntuali. Valutazione degli impatti sistemici limitata da carenze informative. I casi delle ciclovie FSC (Via Verde della Costa dei Trabocchi e Bike to Coast) evidenziano effetti trasformativi multidimensionali quando gli interventi sono integrati e accompagnati da adeguata governance.
"Quali lezioni apprese possono orientare la programmazione in futuro?"	Impatto; sostenibilità; coerenza strategica; capacità di apprendimento istituzionale	**Giudizio orientato al cambiamento: forte patrimonio di esperienza, ma necessità di riposizionare la policy in chiave di transizione ecologica e digitale e rafforzamento del sistema di monitoraggio orientato ai risultati.** Forte patrimonio di esperienza accumulato nella gestione della manutenzione e della sicurezza della rete. Necessità di un riposizionamento strategico verso una maggiore selettività degli interventi, integrazione modale, rafforzamento del TPL e della logistica, e piena integrazione degli obiettivi di transizione ecologica e digitale, supportata da sistemi di monitoraggio orientati ai risultati. Sul piano istituzionale, la valutazione suggerisce di consolidare sistemi di monitoraggio e valutazione più robusti, standardizzati e orientati ai risultati.

7.4 Raccomandazioni e implicazioni per la programmazione in futuro

Il quadro emerso dall'analisi del portafoglio PSC evidenzia come la Regione Abruzzo si trovi di fronte a un passaggio cruciale: proseguire lungo un sentiero prevalentemente incrementale, centrato sulla manutenzione e sulla risposta a esigenze locali, oppure intraprendere una strategia più selettiva e sistemica, capace di incidere sui nodi strutturali che limitano accessibilità, competitività e sostenibilità.

Le raccomandazioni che seguono non hanno carattere prescrittivo, ma intendono delineare alcune direzioni di lavoro utili a valorizzare i futuri cicli di programmazione, facendo leva sull'esperienza maturata con il PSC 2000–2020.

In primo luogo, appare necessario consolidare una strategia unitaria per la mobilità e la logistica regionale, in grado di superare la frammentazione degli interventi e di leggere reti stradali, ferroviarie, TPL, porti, interporti, ciclovie e sistemi digitali come componenti di un unico sistema. Una pianificazione integrata dovrebbe orientare le risorse verso pochi assi prioritari, chiaramente definiti e monitorabili.

Un secondo ambito prioritario riguarda il rafforzamento del trasporto pubblico locale. Anche in contesti orograficamente complessi, esperienze europee dimostrano la possibilità di migliorare l'accessibilità attraverso il potenziamento dei servizi ferroviari regionali, l'integrazione ferro–gomma, sistemi a chiamata e modelli tariffari integrati. In Abruzzo, tali approcci potrebbero contribuire a riequilibrare i flussi di mobilità e a migliorare l'accesso ai servizi, in particolare nelle aree interne.

In parallelo, per la mobilità turistica nelle Aree Interne, l'esperienza della filiera degli impianti a fune (cfr. Paragrafo. 6.2) indica l'opportunità di integrare gli investimenti infrastrutturali con piani di gestione e manutenzione, misure di adattamento ai rischi ambientali e climatici e una chiara definizione dei modelli di sostenibilità economica e gestionale nel medio-lungo periodo.

Un'ulteriore direttrice concerne il rafforzamento dei corridoi strategici di accessibilità, con particolare riferimento all'asse Roma–Pescara e alla SS652 Fondovalle Sangro, fondamentali per l'integrazione territoriale e la competitività industriale regionale. Parallelamente, il sistema logistico regionale richiede una governance integrata che valorizzi porti, interporti e aree industriali come elementi di una piattaforma coordinata. Gli asset già presenti – i porti di Ortona e Vasto–San Salvo, gli interporti di Manoppello e Avezzano, le aree industriali della Marsica e della Val di Sangro (cfr. paragrafo 6.3) – possono costituire il perno di una piattaforma logistica capace di attrarre investimenti, ridurre la dipendenza dal trasporto su gomma e aumentare l'integrazione con i corridoi europei.

Infine, i casi delle ciclovie FSC (cfr. paragrafo 6.1) evidenziano il potenziale dei progetti territoriali integrati come leve di sviluppo sostenibile, replicabili anche in altri contesti regionali.

Una specifica attenzione può essere riservata anche alla ***gestione e ottimizzazione delle economie***. La definizione di indirizzi di policy chiari per il riutilizzo delle risorse liberate – privilegiando impieghi strategici e innovativi – può trasformare le economie da mero risultato contabile a leva di rafforzamento della programmazione. In parallelo, è opportuno promuovere una maggiore complementarietà tra strumenti di programmazione e di finanziamento, così da migliorare la leggibilità complessiva degli investimenti sulla mobilità regionale e da evitare sovrapposizioni o vuoti di intervento. In questo senso, meccanismi che inducano a ridurre la frammentazione degli interventi, soprattutto di piccola e piccolissima scala, possono favorire la concentrazione delle risorse su operazioni con maggiore impatto trasformativo sui servizi di mobilità e sulla qualità della vita dei cittadini.

Un'ulteriore direttrice di intervento riguarda il **rafforzamento della capacità amministrativa**. La gestione di investimenti infrastrutturali complessi richiede competenze tecniche, amministrative e progettuali che non risultano uniformemente distribuite tra i diversi livelli istituzionali e territoriali. La programmazione futura potrebbe trarre beneficio da percorsi strutturati di consolidamento delle competenze – attraverso formazione mirata, strutture tecniche condivise e strumenti di supporto specialistico – nonché da forme stabili di coprogettazione tra Comuni, Province e Regione e da un rafforzamento del coordinamento interdipartimentale nella programmazione e attuazione degli interventi FSC.

Infine, i casi delle ciclovie FSC dimostrano la validità di **un approccio fondato su progetti territoriali integrati**, nei quali infrastrutture, servizi, governance, turismo e sostenibilità convergono verso un'unica traiettoria di sviluppo. Interventi come la Via Verde e la dorsale Bike to Coast mostrano come la riqualificazione di infrastrutture esistenti, l'integrazione con servizi turistici e di mobilità dolce, la cura della gestione e della manutenzione e l'utilizzo di strumenti digitali di promozione e informazione possano generare effetti moltiplicativi sui territori attraversati. La replicabilità di tali modelli in altri contesti regionali, anche con il supporto del nuovo Accordo di Coesione, potrebbe

rappresentare una leva strategica per coniugare transizione ecologica, valorizzazione del patrimonio territoriale e sviluppo locale.

Nel loro complesso, queste direzioni non implicano un cambiamento radicale di rotta, ma un'evoluzione da una logica di risposta immediata a una **logica di costruzione di sistema**. La Regione Abruzzo dispone già di molti degli elementi necessari – infrastrutture esistenti, poli produttivi dinamici, una rete urbana costiera vitale e un patrimonio interno che può divenire laboratorio di nuove forme di mobilità – ma è oggi chiamata a dotarsi di un disegno strategico capace di tenere insieme tali elementi, trasformando una dotazione eterogenea in un sistema coerente, competitivo e sostenibile. Nel loro insieme, queste direzioni delineano un'evoluzione da una logica di risposta immediata a una logica di costruzione di sistema, coerente con gli obiettivi di transizione ecologica, digitale e territoriale che la Regione Abruzzo è chiamata a perseguire nei prossimi anni.

Un'ulteriore direttrice di intervento riguarda **il rafforzamento dei sistemi di monitoraggio e valutazione, attraverso indicatori standardizzati**, continuità informativa e adeguato supporto agli enti attuatori, in coerenza con l'approccio performance-based del nuovo e prossimo ciclo di programmazione. Ciò implica: la standardizzazione, verifica e aggiornamento degli indicatori per tutti i progetti FSC monitorati in BDU, con unità di misura coerenti e confrontabili; l'introduzione di meccanismi incentivanti per il caricamento tempestivo e corretto dei dati da parte degli enti attuatori, accompagnati da adeguati controlli di qualità; la predisposizione di linee guida settoriali per la definizione di indicatori chiari, misurabili e non generici; la garanzia di continuità informativa nei passaggi tra sistemi informativi, riducendo al minimo il rischio di perdita di dati o di incoerenze; la messa a disposizione di assistenza tecnica e percorsi di formazione sul campo per supportare gli operatori nella corretta gestione dei dati e nella comprensione del loro utilizzo ai fini valutativi.

In sintesi quindi, il PSC Abruzzo ha garantito, nel corso del periodo considerato, la tenuta della rete di mobilità regionale, rispondendo in modo coerente a fabbisogni diffusi e spesso urgenti di manutenzione, sicurezza e accessibilità di base. Questa funzione di presidio ha rappresentato un elemento chiave di coesione territoriale e sociale, soprattutto nei contesti più fragili.

La sfida del futuro consiste nel trasformare tale funzione in una **politica integrata della mobilità e della logistica**, orientata alla transizione ecologica e digitale e sostenuta da interventi più selettivi, strutturali e misurabili. Ciò significa concentrare le risorse su corridoi e nodi strategici, rilanciare il trasporto pubblico locale, rafforzare il sistema logistico, sviluppare sistemi informativi e di monitoraggio all'altezza delle esigenze decisionali, investire in capacità amministrativa e promuovere progetti territoriali integrati ad alto potenziale trasformativo.

In questa prospettiva, la programmazione del 2021-2027 e quella del prossimo ciclo rappresentano un'occasione decisiva per consolidare quanto di positivo è stato realizzato e, al tempo stesso, per imprimere una svolta di sistema alle politiche regionali per la mobilità, in coerenza con gli obiettivi di sviluppo sostenibile, competitività e coesione che l'Abruzzo è chiamato a perseguire nei prossimi anni.

BIBLIOGRAFIA

Agenzia per la Coesione Territoriale. (2021). Verifica di efficacia – Via Verde della Costa dei Trabocchi. Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Ansa. (2024, 30 ottobre). Erosione Costa dei Trabocchi: affidati incarichi, lavori per 11 milioni. Ansa Abruzzo.

Apruzzese, L. (2023, 10 dicembre). Le ex stazioni vanno alla Provincia. Via Verde Costa dei Trabocchi. Abruzzo Popolare.

Armenise, M., & Salvucci, G. (2023). Analizzare l'accessibilità dei comuni alle infrastrutture di trasporto per pianificare gli interventi. Istat. Recuperato da https://www.istat.it

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale. (2021–2023). Avvisi e atti concessori relativi al Progetto Masterplan PSRA/07 – "Deviazione del porto canale di Pescara".

Banca d'Italia. (2025). L'economia dell'Abruzzo. Rapporto annuale 2025.

Banca d'Italia. (2025). L'economia dell'Abruzzo. Aggiornamento congiunturale (novembre 2025).

Bikeitalia. (2022, 20 luglio). Abruzzo in bici: la Rete Ciclabile dei Trabocchi.

Caffio, G. (2021). Atlante dei borghi solitari: il disegno per le micro-città d'Abruzzo. https://doi.org/10.3280/oa-693.15

Camera di Commercio Chieti Pescara. (2024, 27 maggio). Infrastrutture, un grido d'allarme. Abruzzo Economia Online.

CIPESS – Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile. (2021). Delibera n. 21 del 29 aprile 2021 - Fondo Sviluppo e Coesione – Approvazione del PSC Abruzzo. Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie Generale, 187.

CIPESS – Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile. (2023). Delibera n. 48/2022. Ricognizione ex articolo 44, comma 7-bis, del DL 34/2019. Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie Generale, 115.

Cilli, A. (2020). Una visione strategica di ristrutturazione del territorio. Il caso dell'Abruzzo. EyesReg, 10(4).

Colavitti, A., Floris, A., & Serra, S. (2024). Marginalità territoriali e sviluppo locale. L'esperienza delle aree interne in Sardegna. Territorio, (106), 92–100. https://doi.org/10.3280/tr2023-106012

Colleoni, M. (2022). Mobilità e rigenerazione urbana. Sociologia Urbana e Rurale, (128), 27–36. https://doi.org/10.3280/sur2022-128003

Compagnucci, F., & Morettini, G. (2024). Inner areas matter: A place-sensitive approach for the identification of the daily life spaces in the Italian Abruzzo region. Socio-Economic Planning Sciences, 93, 101859. https://doi.org/10.1016/j.seps.2024.101859

D'Alessandro, S., Bonetti, M., Cano-Ortiz, D., & Ceraolo, M. (2024). Un piano per il lavoro verde e la mobilità sostenibile. Analisi di scenario. Economia e Società Regionale, (2), 25–40. https://doi.org/10.3280/es2024-002003

Dipartimento per la Programmazione e il Coordinamento della Politica Economica – Presidenza del Consiglio dei Ministri. (2022). Il Fondo di sviluppo e coesione (FSC) e i Piani per lo sviluppo e la coesione (PSC). Dossier di approfondimento.

European Commission. (2014). Better Regulation Guidelines (SWD/2014/0153). Bruxelles.

Fazzini, M., Cordeschi, M., Carabella, C., Paglia, G., Esposito, G., & Miccadei, E. (2021). Snow avalanche assessment in mass movement-prone areas: Results from climate extremization in relationship with environmental risk reduction in the Prati di Tivo area (Gran Sasso Massif, Central Italy). Land, 10(11), 1176. https://doi.org/10.3390/land10111176

FIAB – Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta. (s.d.). Rete nazionale Bicitalia: itinerari BI6, BI7 e BI8. Recuperato da https://www.bicitalia.org

Fondazione di Partecipazione. (2023). Report KPI 2023.

Franco, S. (2018). Sistema economico, impatto ambientale e benessere sociale: Una lettura territoriale. Sinergie Italian Journal of Management, (90), 77–96. https://doi.org/10.7433/s90.2013.06

Ferri, B., & Monaco, T. (s.d.). Scenari valutativi delle politiche strutturali e nazionali in ambito urbano: L'esperienza della Regione Abruzzo. In XL Incontro di Studio del Ce.S.E.T. (pp. 247–256). Firenze University Press.

Guers, K. (2020). Accessibility and Transport Appraisal: Approaches and Limitations (ITF Discussion Paper No. 2020/22). OECD Publishing.

HM Treasury. (2020). Magenta Book – Supplementary Guide: Realist Evaluation. UK Government.

Istat. (2020). Dati statistici per il territorio. Regione Abruzzo.

Istat. (2022). L'accessibilità dei comuni alle principali infrastrutture di trasporto. Istat. Recuperato da https://www.istat.it

Istat. (2023). Accessibilità dei comuni alle principali infrastrutture di trasporto – Nota informativa, Appendice cartografica, Matrice indici di accessibilità. Istat.

Istat. (2024). L'Abruzzo in cifre 2024. Ufficio di Statistica della Regione Abruzzo.

Istat. (2024). Il benessere equo e sostenibile dei territori. Abruzzo 2024. Istat.

Istat. (2025). Aggiornamento delle FUA (Aree funzionali urbane). Istat.

Istat. (2025). Il Censimento permanente della popolazione in Abruzzo. Anno 2023. Istat.

Ludovico, D. (2024). La nuova legge urbanistica sul governo del territorio della regione Abruzzo. Urbanistica Informazioni, 313. https://doi.org/10.62661/ui313-2024-087

Mantuano, M. (2023). Documento tecnico sull'accessibilità – 12 dicembre 2023.

Marchesi, G., Tagle, L., & Befani, B. (2011). Approcci alla valutazione degli effetti delle politiche di sviluppo regionale (Metodi – Materiali UVAL n. 22). DPS/Ministero Sviluppo Economico.

MEF–DPS. (2017). Guida per la valutazione dei Programmi Operativi e dei Fondi di coesione. Roma.

Miccadei, E., Carabella, C., & Paglia, G. (2022). Landslide hazard and environment risk assessment. Land, 11(3), 428. https://doi.org/10.3390/land11030428

Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. (2022). Verso un nuovo modello di mobilità locale sostenibile. Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. (2015). Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL).

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. (2023). Rapporto annuale sulle infrastrutture e la mobilità sostenibile. Roma.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. (2024). Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti. Anni 2022–2023. Roma.

Ministero dell'Economia e delle Finanze – Dipartimento per le Politiche di Coesione. (2022). Dossier FSC–PSC. Quadro di riferimento e orientamenti metodologici per la valutazione dei PSC regionali. Roma.

OCSE. (2020). Evaluation Systems in Regional Policy: Lessons from EU and OECD Countries. OECD Publishing.

Ombuen, S. (2024). Politiche di coesione e forme dell'urbanizzazione. Urbanistica Informazioni, 316. https://doi.org/10.62661/ui316-2024-012

OpenCoesione. (s.d.). Schede progetto Via Verde (CUP D91B13000490002) e progetti Bike to Coast. Recuperato da https://opencoesione.gov.it

Openpolis. (2022, 27 agosto). Per metà dei comuni abruzzesi è difficile raggiungere la stazione. Openpolis. Recuperato da https://www.openpolis.it

Osservatorio Abruzzo. (2022, 28 marzo). La connessione tra territori attraverso gli investimenti sulle linee ferroviarie. Osservatorio Abruzzo. Recuperato da https://www.osservatorioabruzzo.it

Pace, M. (2022, 16 marzo). Strade, ferrovie, porti: Ecco come l'Abruzzo può essere rilanciato. Il Centro.

Patto Territoriale Sangro Aventino. (s.d.). Le infrastrutture – Documento di analisi territoriale e strategica.

Pawson, R. (2006). Evidence-Based Policy: A Realist Perspective. Sage.

Pawson, R., & Tilley, N. (1997). Realistic Evaluation. Sage.

Pawson, R., & Tilley, N. (2004). Realist Evaluation. Paper for the British Cabinet Office.

Presidenza del Consiglio dei Ministri. (2015). Fondo sviluppo e coesione 2007–2013. Riprogrammazione del Programma attuativo regionale (PAR) della Regione Abruzzo ai sensi della delibera CIPE n. 41/2012. Delibera n. 103 del 23 dicembre 2015.

Ravagnan, C., & Amato, C. (2024). Mobilità sostenibile per città e comunità resilienti. Urbanistica Informazioni, 314. https://doi.org/10.62661/ui314-2024-101

Redazione Abruzzo Popolare. (2024, 28 marzo). I fattori chiave per la competitività. Abruzzo Popolare.

Regione Abruzzo. (1997). Il sistema trasporti in Abruzzo. Regione Abruzzo.

Regione Abruzzo. (2001). *Accordo di Programma Quadro in materia di infrastrutture viarie, 11 dicembre 2001, stipulato tra* Presidenza del Consiglio dei Ministri e Regione Abruzzo.

Regione Abruzzo. (2002). *Accordo di Programma Quadro per il completamento degli interporti Val Pescara e Marsica, 19 luglio 2002,* Regione Abruzzo.

Regione Abruzzo. (2011). Programma Attuativo Regionale del Fondo per le Aree Sottoutilizzate (PAR FAS) 2007–2013 – Versione settembre 2011.

Regione Abruzzo. (2011). Piano Regionale Integrato dei Trasporti. Sintesi del Report n. 5 – Infrastrutture (Rev. 03). Regione Abruzzo – Direzione Trasporti.

Regione Abruzzo. (2022). Deliberazione della Giunta Regionale n. 479 – Adozione del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT 2035). Regione Abruzzo.

Regione Abruzzo. (2022). Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2022–2035. Relazione di Piano. Regione Abruzzo – Dipartimento Infrastrutture e Trasporti.

Regione Abruzzo. (2022). Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2022–2035. Allegato 1 – Quadro Conoscitivo. Regione Abruzzo – Dipartimento Infrastrutture e Trasporti.

Regione Abruzzo. (2022). Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2022–2035. Allegato 2 – Quadro Programmatico Progettuale. Regione Abruzzo – Dipartimento Infrastrutture e Trasporti.

Regione Abruzzo. (2022). Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2022–2035. Allegato 3 – Atlante Cartografico. Regione Abruzzo – Dipartimento Infrastrutture e Trasporti.

Regione Abruzzo. (2022). Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2022–2035. Allegato 5 – Monografie Corridoi BRT. Regione Abruzzo – Dipartimento Infrastrutture e Trasporti.

Regione Abruzzo. (2022). Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2022–2035. Tavole 1–4 – Quadri sinottici degli interventi di Piano. Regione Abruzzo – Dipartimento Infrastrutture e Trasporti.

Regione Abruzzo. (2023). PRIT 2035 – Piano Regionale Integrato dei Trasporti. Relazione di Piano. Regione Abruzzo.

Regione Abruzzo. (2023). Determinazione DPA002/007 del 14 giugno 2023 – Piano di Valutazione FSC 2000–2020.

Regione Abruzzo. (2024). Relazione di attuazione annuale del Piano Sviluppo e Coesione Abruzzo. Stato di avanzamento al 31 dicembre 2024. Bozza versione 1.0. Dipartimento Presidenza – Servizio Programmazione Nazionale.

Regione Abruzzo. (2024). Piano Sviluppo e Coesione Abruzzo 2000–2020. Relazione finale di chiusura parziale al 31 dicembre 2023. Regione Abruzzo.

Regione Abruzzo. (2006). *Accordo di Programma Quadro Mobilità – Secondo Atto Integrativo, 22 novembre 2006, tra Ministero dello Sviluppo Economico, Ministero delle Infrastrutture e Regione Abruzzo*.

Regione Abruzzo. (2006). *Relazione tecnica all'Accordo di Programma Quadro Mobilità – Secondo Atto Integrativo, 22 novembre 2006.*

Regione Abruzzo. (2007). *Accordo di Programma Quadro Porti – Atto Integrativo, 30 marzo 2007,* Regione Abruzzo.

Regione Abruzzo – Direzione Trasporti, Mobilità e Viabilità. (2003). *Relazione tecnica all'Accordo di Programma Quadro per il completamento dei porti* (Ottobre 2003). Regione Abruzzo.

Regione Abruzzo – HUB Competenze. (2024). Aree Urbane Funzionali e Aree Interne dell'Abruzzo. Strategie territoriali 2021–2027. I Rapporti d'Area.

Ridolfi, V., Bello, N., & Pesaresi, A. (2024). Verso nuove 'geometrie' di governance territoriali flessibili: Il piano strategico Romagna Next. Territorio, (104), 114–119. https://doi.org/10.3280/tr2023-104015

Staricco, L., & Brovarone, E. (2022). TOD e pianificazione metropolitana: Per un'agenda di ricerca. Territorio, (99), 17–24. https://doi.org/10.3280/tr2021-099003

Unioncamere, Uniontrasporti, & Camere di Commercio di Chieti Pescara e Gran Sasso d'Italia. (2020). Il sistema camerale abruzzese per lo sviluppo infrastrutturale e la ripresa dell'economia. Programma Infrastrutture – Fondo di perequazione 2019–2020.

Unioncamere – Infocamere. (2024). Movimprese – Dati trimestrali sul sistema delle imprese italiane. Roma.

Uniontrasporti. (2019, 3 maggio). Ciclovia Adriatica: Vertice sul tratto abruzzese e protocollo d'intesa tra MIT e Regioni. Uniontrasporti.

Uniontrasporti. (2021). Analisi e mappatura del tessuto economico e delle infrastrutture strategiche per la ripresa economica. Focus Abruzzo.

Uniontrasporti. (2021). Fabbisogni infrastrutturali e logistici: La percezione della business community. Focus Abruzzo.

Uniontrasporti & Camere di Commercio d'Abruzzo. (2022). Libro bianco sulle priorità infrastrutturali dell'Abruzzo. Le opere indifferibili per il sistema economico abruzzese.

Uniontrasporti & Camere di Commercio d'Abruzzo. (2025). Fascicolo regionale Abruzzo. Quadro economico ed infrastrutturale. FdP 2023–2024.

Vivi Martinsicuro. (s.d.). Oltre 130 km di pista ciclabile sul mare.

Westhorp, G. (2014). Realist Impact Evaluation: An Introduction. ODI.

APPENDICE – LA DIMENSIONE TERRITORIALE DEGLI INTERVENTI