



**Comitato di Sorveglianza PSC Abruzzo
Fondo di Sviluppo e Coesione
(FSC)**

punto 4 ODG

Attività di Valutazione del PSC 2000 - 2020

Valutazione tematica Trasporti e mobilità

L'Aquila, 16 dicembre 2025

METODO VALUTATIVO E PERIMETRO

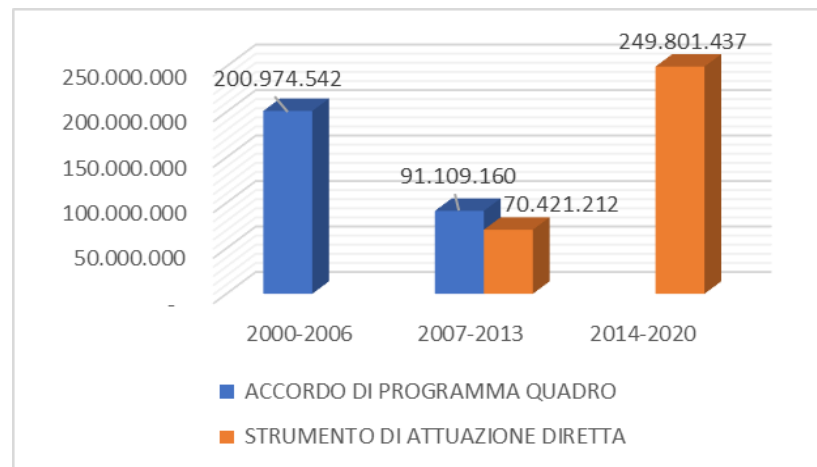
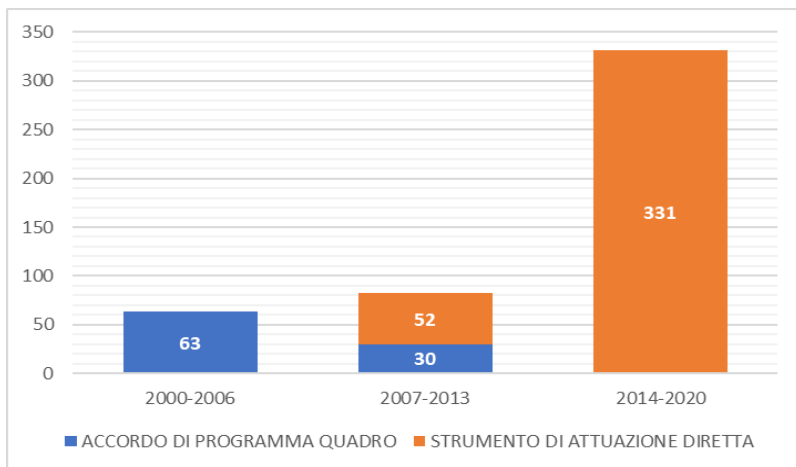
- ❖ Valutazione prevista dal Piano di Valutazione del PSC FSC Abruzzo 2000 – 2020 (Det. DPA002/007 – 14/06/2023)
- ❖ Mandato affidato a Formez PA dalla Regione Abruzzo (giugno 2025)
- ❖ Focus tematico: interventi FSC nel settore Trasporti e Mobilità, principale ambito di investimento del PSC

OBIETTIVI DELLA PRESENTAZIONE

- ❖ Illustrare il contesto programmatico e l'impostazione metodologica della valutazione tematica PSC Abruzzo 2000 – 2020
- ❖ Presentare le principali evidenze emerse nell'ambito del settore trasporti e mobilità
- ❖ Condividere le lezioni apprese e le raccomandazioni utili per il futuro

PERCHÉ TRASPORTI E MOBILITÀ

- Il settore Trasporti e Mobilità assorbe circa il 30% delle risorse del PSC
- Riguarda 476 progetti e oltre 612 M€ FSC (766 M€ risorse pubbliche complessive)
- Economie registrate per circa 40,5 M€ (5,3% delle risorse FSC del settore)
- È leva chiave per accessibilità territoriale, competitività e coesione interna



Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.04.2025

APPROCCIO METODOLOGICO

Approccio **ibrido** di valutazione: teoria del programma e valutazione realista

Triangolazione delle analisi quali-quantitative

- Analisi dati di monitoraggio, documenti di programmazione, atti e delibere
- Interviste a referenti istituzionali e stakeholder

Identificazione e approfondimento di alcuni casi studio

DOMANDE VALUTATIVE GUIDA

L'analisi valutativa condotta prova a rispondere alle seguenti domande:

1. Quale contributo ha dato il PSC Abruzzo alla strategia regionale per trasporti e mobilità?
2. Quali criticità attuative sono emerse e come differiscono per contesto e tipologia di intervento?
3. Quanto sono state coerenti le scelte allocative con i fabbisogni di mobilità dei territori?
4. Quali effetti diretti e indiretti si osservano sul sistema dei trasporti e sull'accessibilità territoriale?
5. Quali lezioni sono utili per la programmazione in futuro?

EVOLUZIONE DEL PSC IN ABRUZZO 2000 – 2020/1

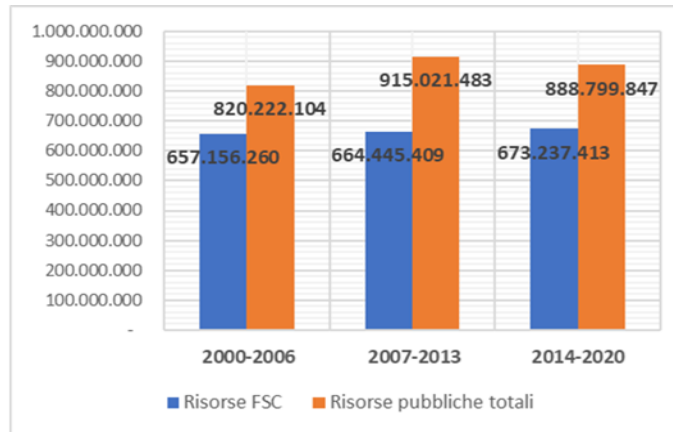
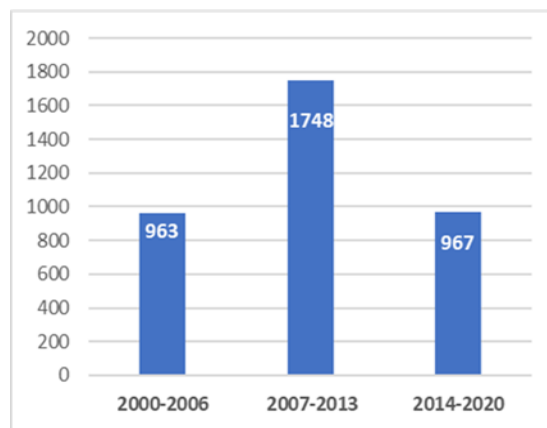
Il FSC ha svolto un ruolo decisivo nel rafforzare la dotazione infrastrutturale dell'Abruzzo.

3.678 progetti

circa 1,99 miliardi di euro di risorse FSC (2,62 miliardi di finanziamento pubblico).

Trasporti e Mobilità, Ambiente e risorse naturali, Competitività e imprese assorbono oltre il 70% delle risorse

Progetti e finanziamenti FSC in Abruzzo per ciclo di programmazione (nr., €)



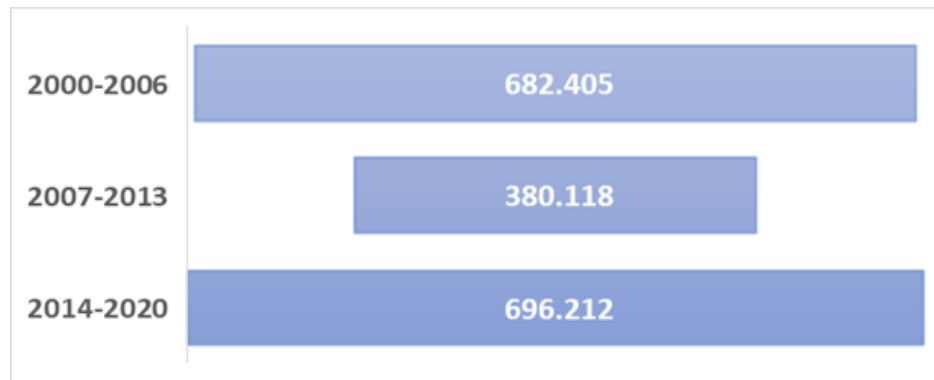
EVOLUZIONE DEL PSC IN ABRUZZO 2000 – 2020/2

2000-2006 Programmazione tramite Intesa Istituzionale e APQ, poche grandi opere

2007-2013 Crescita numero dei progetti, capillarità territoriale, maggiore frammentazione, strumenti negoziali diffusi e Strumenti di Attuazione Diretta

2014-2020 Pluralità di canali (attuazione diretta, Patti, aree interne) e successiva ricomposizione nel PSC

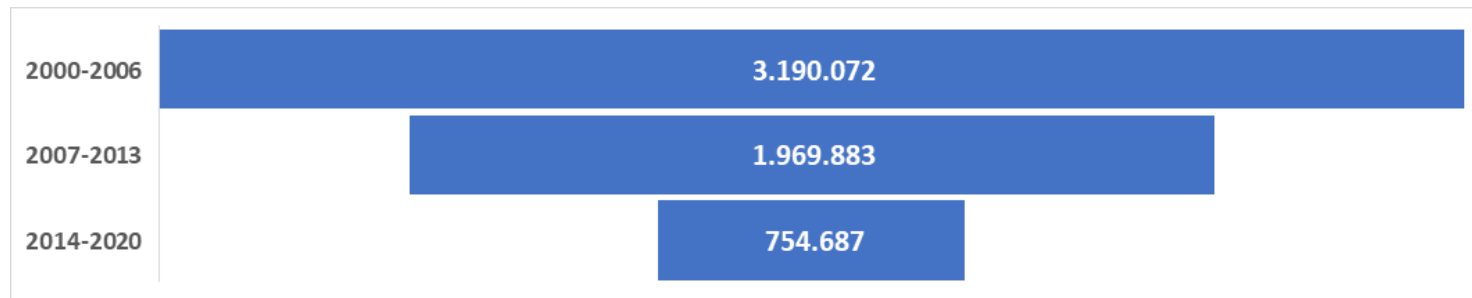
*Dimensione media dei progetti nel
PSC Abruzzo 2000 - 2020 (€, tutti i
settori)*



COSA È ACCADUTO NEI TRASPORTI?

Riduzione progressiva della **dimensione** media dei progetti

Aumento degli interventi di taglia ridotta, spesso orientati a manutenzione e riqualificazione puntuale difficilmente in grado di generare effetti di scala e trasformazioni strutturali

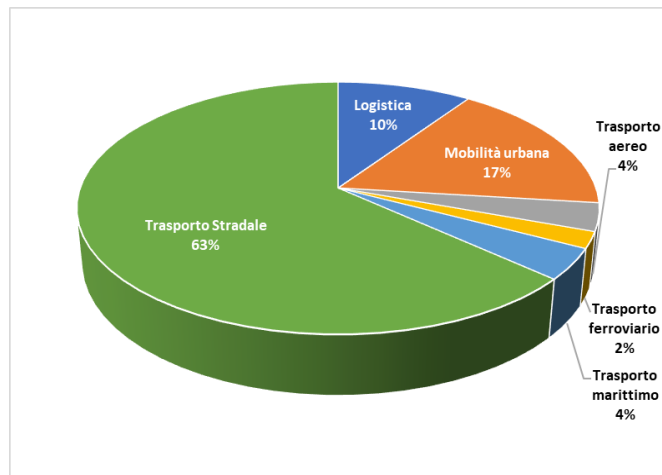


Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.04.2025

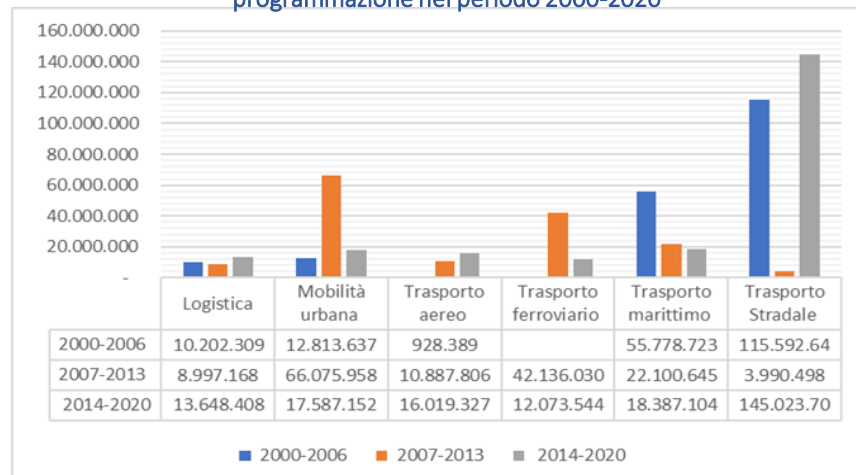
POLARIZZAZIONE INTERVENTI SU TRASPORTO STRADALE

Il trasporto stradale rappresenta il 63% dei progetti del settore trasporti
 Gli altri sotto settori (ferroviario, portuale, aereo, TPL, logistica) restano minoritari
 Interventi classificati in altri sotto settori includono componenti viarie significative

Quota di progetti per ambito tematico del settore trasporti (%)



Distribuzione delle risorse per ambito tematico e strumento di programmazione nel periodo 2000-2020



CONSEGUENZE DELLA POLARIZZAZIONE

Benefici



Maggiore copertura territoriale

Risposta a esigenze di manutenzione e sicurezza diffuse

Rischi



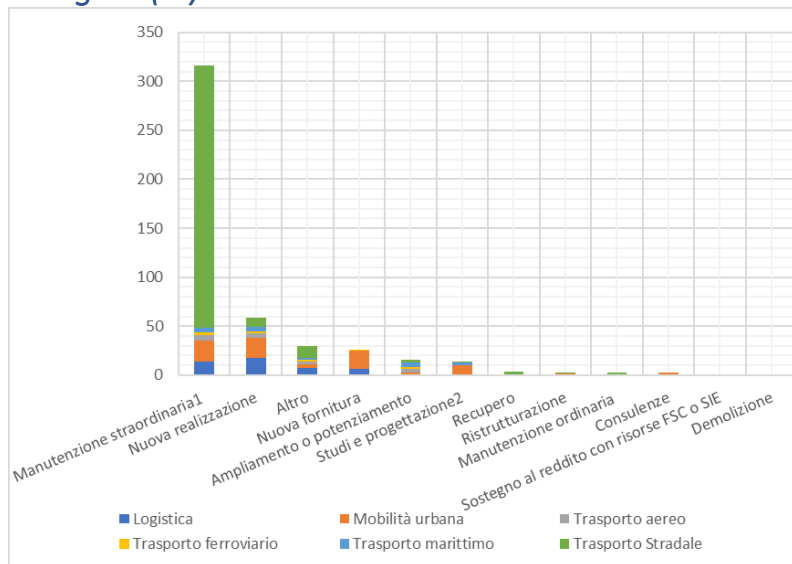
Minore spazio per politiche integrate di mobilità sostenibile e intermodale

Possibile disallineamento rispetto agli obiettivi UE di decarbonizzazione e riequilibrio modale

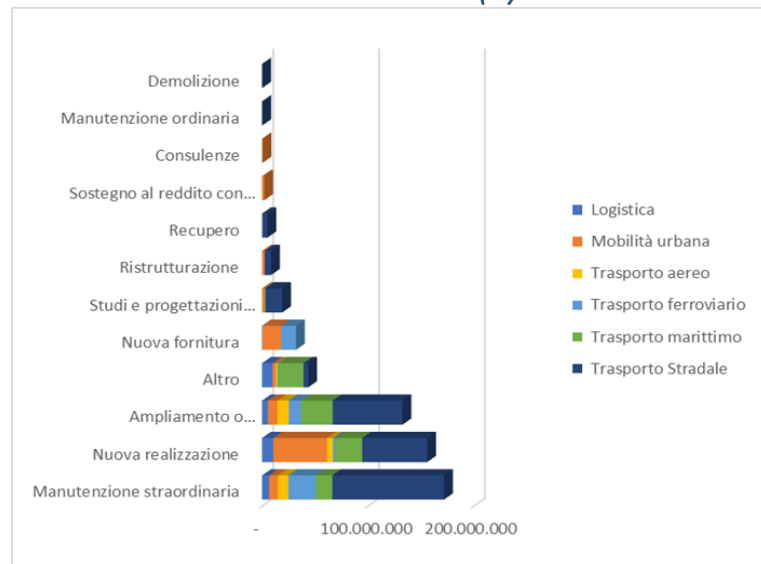
I PROGETTI PER TIPOLOGIA E AMBITO SETTORIALE DI INTERVENTO

Si osserva una netta concentrazione su alcune tipologie di intervento, sia in termini di numerosità di progetti che di risorse allocate

Progetti (n.)



Risorse al netto delle economie (€)

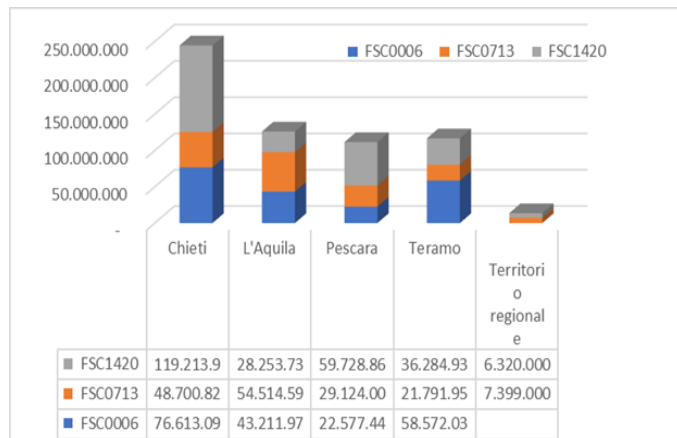


DISTRIBUZIONE TERRITORIALE DEGLI INTERVENTI PSC NEI TRASPORTI

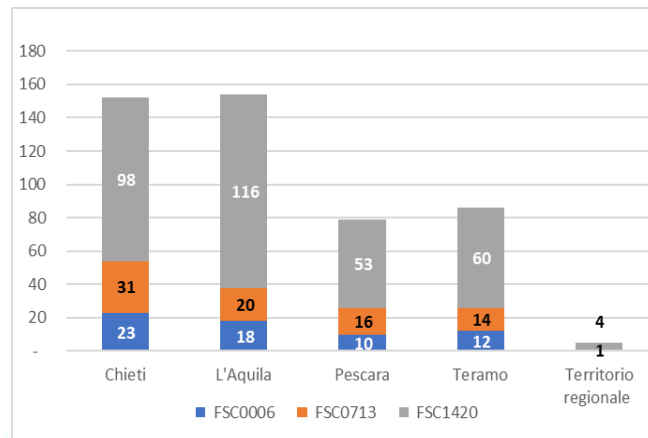
La distribuzione degli interventi FSC nel settore trasporti e della mobilità evidenzia differenziazioni a livello provinciale

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%

Distribuzione territoriale delle risorse



Distribuzione territoriale dei progetti

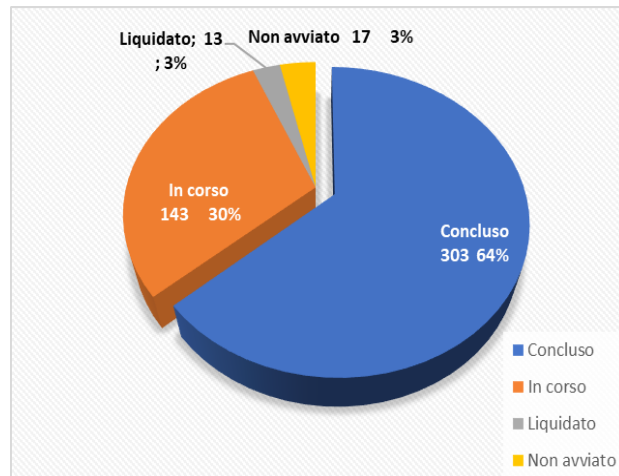


IL GRADO DI ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI NEL SETTORE /1

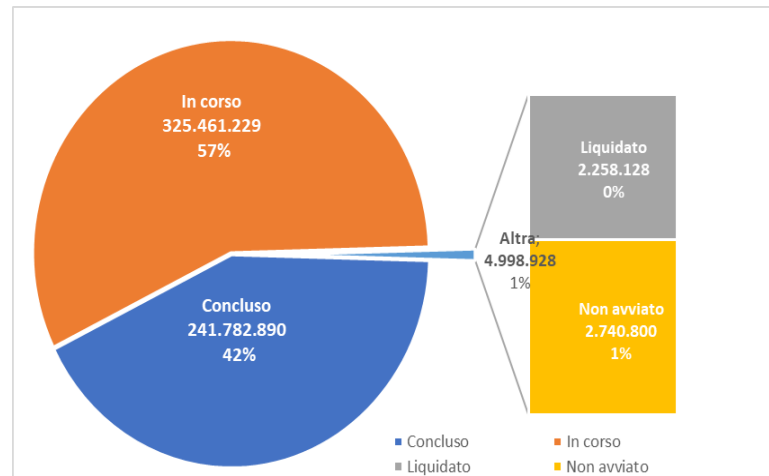
Nel periodo considerato, oltre il 60% dei progetti del settore trasporti e mobilità risulta concluso e quasi un terzo (30%) ancora in corso

I progetti non avviati o liquidati rappresentano meno del 10%

*Progetti
(n.)*



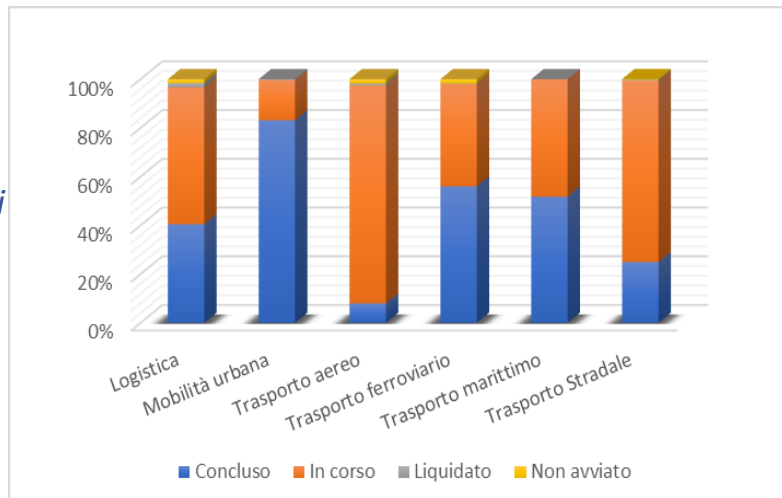
Valore (€)



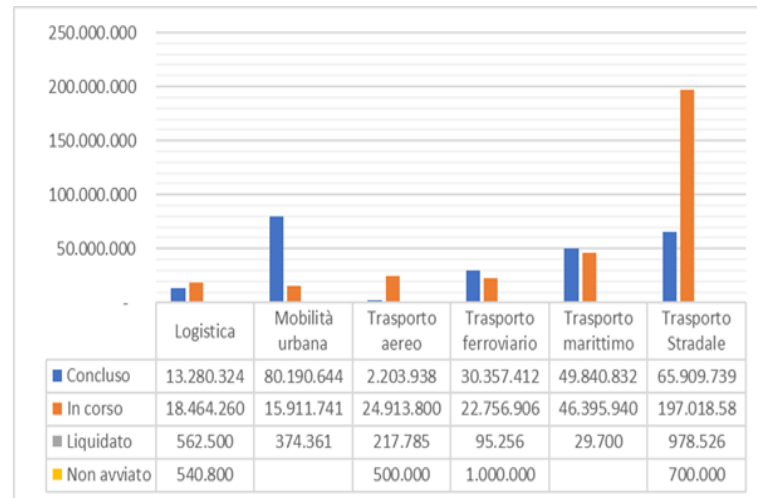
IL GRADO DI ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI PER AMBITO /2

L'articolazione per stato di avanzamento progettuale e valore varia sensibilmente tra gli ambiti, condizionando tempi, risultati e impatti attesi.

Progetti
(n.)



Valore (€)



ANALISI DELLA VIABILITÀ LOCALE

La viabilità locale rappresenta la spina dorsale degli investimenti stradali, cruciale per accessibilità e sicurezza nelle aree interne (**302 interventi su 312 totali: 222 conclusi, 80 in corso**)

La quota elevata di progetti in corso segnala tempi medio-lunghi e/o fabbisogni di rafforzamento attuativo locale

La **rete statale**, pur meno numerosa, assorbe investimenti più consistenti

Province	Totale	di cui conclusi	di cui in corso	Valore (meuro)
Chieti	106	85	21	117,7
L'Aquila	105	86	19	41,3
Pescara	48	30	18	44,1
Teramo	53	22	31	80,6

Chieti Maggiore quota di risorse ancora da completare, soprattutto su viabilità statale

L'Aquila Buon equilibrio tra conclusi e in attuazione

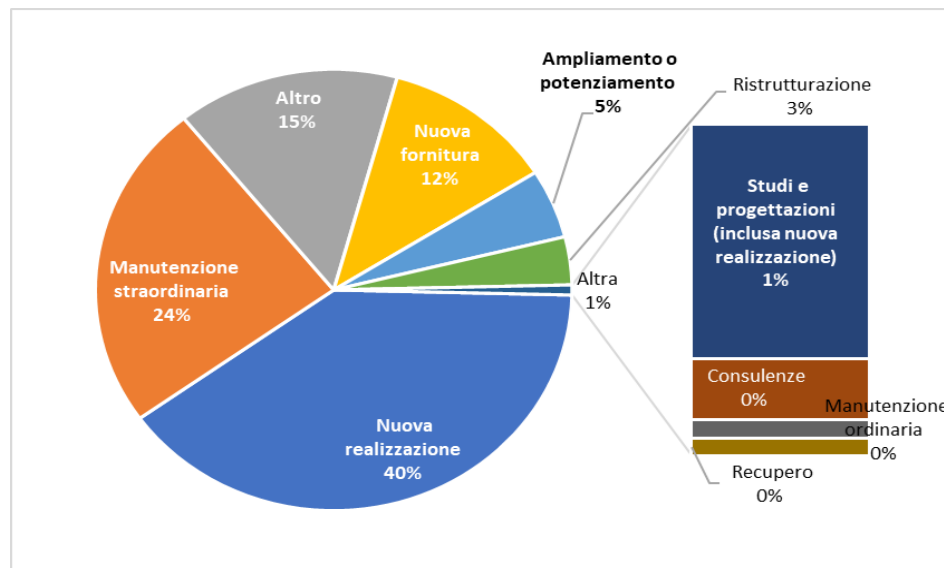
Pescara Portafoglio ridotto ma con molti investimenti ancora da completare

Teramo Incidenza più alta di progetti in corso, criticità nelle capacità attuative.

INTERVENTI CONCLUSI PER TIPOLOGIA

Tra gli interventi conclusi, le nuove realizzazioni del settore Trasporti rappresentano la maggior quota in termini di valore economico, seguite da manutenzione straordinaria, forniture e ampliamenti/potenziamenti

Quota del valore interventi conclusi per tipologia (%)



Fonte: elaborazione del valutatore su dati OpenCoesione al 30.4.2025

EFFETTI ED ESITI OSSERVATI

- Miglioramento dell'accessibilità per diverse aree del territorio regionale
- I volumi finanziari sono rimasti sostanzialmente stabili nel tempo
- Effetti indiretti su sviluppo locale e qualità della vita, in corso di approfondimento i casi studio
- Elevata realizzazione di opere minori
- Limitata evidenza di interventi pienamente intermodali o orientati alla decarbonizzazione
- Opportunità di un migliore bilanciamento tra manutenzioni diffuse e opere strategiche

EVIDENZE DALL'ATTUAZIONE GLI INTERVENTI E RACCOMANDAZIONI /1

I progetti conclusi offrono una base concreta per misurare risultati e raccogliere lezioni operative. In generale, i dati evidenziano l'opportunità di:

- Bilanciare il portafoglio verso interventi intermodali, TPL sostenibile e logistica verde
- Garantire massa critica per una parte degli interventi, con progetti strategici a scala regionale
- Assicurare la sostenibilità e l'efficacia dei meccanismi di governance per la realizzazione delle opere strategiche che mostrano tempi più lunghi e maggiore esposizione a ritardi

EVIDENZE DALL'ATTUAZIONE GLI INTERVENTI E RACCOMANDAZIONI /2

- Procedere al monitoraggio rafforzato degli interventi (es. stradali e aeroportuali in corso o strategici), anche in un'ottica di coordinamento multilivello per la governance degli interventi
- Disporre di dati di monitoraggio solidi, adottando un sistema di indicatori completo e solido per assicurare l'apprendimento organizzativo e la misurazione delle realizzazioni, risultati ed effetti.
- Infine, la qualità della spesa dipende dalla cornice programmatoria: chiarezza di obiettivi, strumenti e governance: strumenti di programmazione unitari e selettivi (es. APQ, PSC) favoriscono progetti più rilevanti e coerenti

Grazie per l'attenzione