

Co d. Cl pe	PN S	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggludica tore	Costo	Finanz.ti Disponibi li Totali	di cul FAS	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
		tra Bari Centrale e Bari FSE.rete ferroviaria FSE							
-		HUB Interportuali	*	10,80	18,20	7,75	- 7,40	-----	-----
		Hub Interportuale Nola, Battipaglia, Marcianise/Mad daloni		10,80	18,20	7,75	- 7,40	Campania,	-----
42		Hub Interportuali - Battipaglia 1 lotto funzionale: ferrovia intermodale, capannone C3 etc.	Salerno Interporto	10,80	18,20	7,75	- 7,40	Campania,	LAVORI IN CORSO
-		Schemi Idrici - Interventi per l'emergenza idrica nel mezzogiorno continentale e insulare		213,38	226,61	223,61	- 13,23	-----	-----
		Schemi Idrici Basilicata		46,49	59,52	59,52	- 13,03	Basilicata,	-----
77		Conturizzazione completa utenze civili, industriali o agricole e misurazione acqua fornita (schema Sinni)	Regione Basilicata	46,49	59,52	59,52	- 13,03	Basilicata,	LAVORI IN CORSO
		Schemi Idrici Calabria		53,74	53,35	53,35	0,39	Calabria,	-----
110		Schema Menta: opere a valle della centrale idroelettrica (II lotto)	SoRiCal - Società Risorse Idriche Calabresi	53,74	53,35	53,35	0,39	Calabria,	LAVORI IN CORSO
		Schemi Idrici Molise		113,15	113,74	110,74	- 0,59	Molise,	-----

Co d. Ci pe	PN S	Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudica tore	Costo	Finanz.ti Disponibi li Totali	di cui FAS	Ulteriori finanz.ti necessari	Regioni	Status Progetto
22		Acquedotto Molisano Centrale ed interconnession e con lo schema B.M.	Regione Molise	82,76	83,27	82,27	- 0,51	Molise,	LAVORI IN CORSO
23		Ristrutturazione Acquedotto Molisano destro	Regione Molise	30,39	30,47	28,47	- 0,08	Molise,	LAVORI IN CORSO
-		Riepilogo globale	*	24.681,65	13.916,52	5.505,22	10.765,13	-----	

Allegato A

Riquadro 1 Misurare l'efficacia dell'investimento ex post: indicatori di dotazione infrastrutturale ed indicatori della dotazione di servizi

Il sistema dei trasporti inteso nella sua complessità di infrastrutture ferroviarie, stradali, portuali, aeroportuali ed intermodali, sta vivendo una stagione di grandi mutamenti. Il quadro macroeconomico europeo in materia di infrastrutture è sempre più caratterizzato da una strategia di lungo periodo ispirata soprattutto alla separazione delle aree di responsabilità di natura pubblica da quelle di natura privata. Se questa strategia rimane evidente per gli investimenti in infrastrutture e per la gestione dei servizi di trasporto ferroviario, le nuove regolamentazioni europee non risparmiano nessuna modalità di trasporto ed inducono ad una segmentazione dei mercati dell'offerta dei servizi mai conosciuta prima. La nuova idea che governa queste scelte strategiche nasce non solo dalla consapevolezza della limitatezza delle risorse finanziarie a disposizione, ma anche dalla necessità di coniugare le esigenze della mobilità sempre più evolute e complesse con quella di garantire sviluppo economico e duraturo ad un territorio, che nella teoria coincide con quello dello Spazio Economico Europeo, ma che nella realtà deve superare il localismo della semplice sommatoria di regioni di cui è costituito. Nasce così l'esigenza di dover coniugare spese per gli investimenti in infrastrutture di trasporto con le esigenze di mobilità del territorio, allo scopo di garantire equità territoriale, di distribuire a tutte le popolazioni e a tutte le attività economiche residenti nel territorio dello Spazio Economico Europeo le stesse eque condizioni di accesso alle infrastrutture ed ai servizi di trasporto.

Generalmente si ritiene che in sistemi economici complessi come quello italiano e quello europeo, la spesa per gli investimenti in infrastrutture di trasporto rappresenti uno degli strumenti principali e necessari per garantire sostenibilità duratura allo sviluppo economico o per indurre nuove aree allo sviluppo economico, per sostenere cioè le esigenze locali di mobilità o di indurre, tramite la fornitura dei mezzi essenziali, alla creazione di quelle esigenze di mobilità.

A fronte di quello sforzo economico ingente, al sistema dei trasporti si chiede di migliorare la competitività dei territori, di diminuire il gap tra le aree centrali e quelle periferiche nell'accessibilità ai servizi di trasporto e di indurre, per questa via, a nuovi percorsi di sviluppo. Si chiede, in poche parole, di governare le relazioni intercorrenti tra il territorio inteso come domanda di contatti ed il sistema dei trasporti inteso come prestazioni a servizio di un territorio, governo che in un'ottica federalista nuova, vede nuove responsabilità per le amministrazioni regionali italiane.

È indubbio che i rapporti che intercorrono tra il territorio inteso come aggregazione amministrativa regionale caratterizzato da esigenze di spostamento delle persone e delle merci, la dotazione fisica di infrastrutture e l'erogazione di servizi di trasporto regolari, sono complessi e tutti insieme concorrono a costituire non solo la competitività di un territorio, ma anche la sua coesione economica e sociale. Quale sia la direzione di questa relazione se cioè sia il territorio a determinare la dotazione di infrastrutture e quindi l'erogazione dei servizi o se sia l'offerta di patrimonio infrastrutturale e di servizi a disposizione l'elemento discriminante il grado di sviluppo economico di un'area, di un distretto industriale, di un territorio interessato a patti territoriali, è un argomento che esula dai confini di questo allegato. L'elemento che rimane significativo consiste nel fatto che dalle spinte liberalizzatrici si attendono almeno due risultati: far diminuire i costi unitari di

produzione dei servizi di trasporto e far aumentare la qualità dei servizi offerti.

Il sistema dei trasporti inteso nel suo complesso o nelle sue componenti monomodali, eroga servizi qualitativamente superiori se:

- I servizi sono resi disponibili nel tempo e nello spazio;
- sono servizi regolari;
- sono accessibili, indipendentemente dalla disponibilità locale di infrastrutture.

Ed è proprio il trinomio territorio, infrastrutture e servizi che rappresenterà, a consuntivo, la misurazione dell'efficacia degli interventi finanziati con procedura di "legge obiettivo", efficacia che deve essere intesa e tradotta in termini di equità territoriale, cioè di parità di condizioni di accesso di tutto il territorio a sistemi e servizi di trasporto. E, a ben vedere, la dotazione quantitativa e qualitativa delle infrastrutture ferroviarie, stradali, aeroportuali, portuali, intermodali a disposizione di un territorio, non può essere l'unica misura o l'unico metro per descrivere la congruità tra le esigenze di spostamento e la disponibilità delle infrastrutture, ovvero la bontà o meno delle prestazioni erogate dal sistema dei trasporti e dalle sue componenti modali.

E' la fruibilità dei servizi a disposizione di un territorio o di sue porzioni a costituire la qualità dei servizi di trasporto ed è questa fruibilità che si è tentato di misurare con questo studio. La presenza fisica di una infrastruttura o meglio, la sua assenza in un territorio o in una sua porzione, è elemento necessario ma da solo non sufficiente a determinare la capacità o l'incapacità a produrre servizi di trasporto. L'obiettivo ultimo di questo studio rimane, infatti, la volontà di fotografare il territorio italiano, un sistema economico complesso ed economicamente evoluto, in molte aree ampiamente infrastrutturato ma che ancora registra necessità di investimento in infrastrutture e/o di miglioramenti dei livelli di erogazione dei servizi.

La fruibilità di servizi di trasporto, distinti in questo lavoro sia per servizi di trasporto ai passeggeri ed alle merci che sulla base delle tipologie di infrastrutture prese in considerazione, è intesa come sinonimo di accessibilità dei residenti nel territorio all'erogazione di quei servizi, cioè come "rimozione degli ostacoli e delle barriere fisiche alla circolazione delle persone e delle merci".

Per ogni unità provinciale, sarà individuata una batteria di indicatori in grado di descrivere non solo la quantità e la qualità delle infrastrutture di trasporto presenti sul territorio, ma anche la quantità e qualità dei servizi di trasporto erogati su di esse. Sulla base della metodologia utilizzata, è possibile ottenere tre gruppi di indicatori complessi, calcolati su base 100 Italia.:

- 1) *Indicatori* di dotazione di patrimonio infrastrutturale
- 2) *Indicatori* di dotazione di servizi a disposizione della popolazione e delle attività economiche residenti nelle province
- 3) *Indicatori* della domanda di spostamento passeggeri e merci

Il confronto tra l'indicatore descrittivo delle esigenze di spostamento e l'indicatore

dell'offerta complessiva di tutti i servizi di trasporto e di ogni singola modalità di trasporto, è una misura della *congruità* delle prestazioni erogate dal sistema inteso come un unicum rispetto alle effettive esigenze del territorio. Nel concetto di congruità tra quanto domandato dal territorio e quanto effettivamente erogato, risiede un giudizio di valore sulla capacità che il sistema dei trasporti ha di essere efficace e di soddisfare le esigenze di mobilità del territorio. Nel seguito useremo come sinonimi il termine di *congruità* e quello di *equilibrio*, intendendo con questo termine una variazione tra gli indicatori di domanda di spostamento e di offerta di servizi non superiore all'intervallo del 10%. Con il termine di *squilibrio per scarsità di offerta o domanda insoddisfatta*, uno scarto tra i due indicatori superiore al valore del + 10%. Con il termine di *squilibrio per eccesso di offerta di servizi o domanda debole*, una variazione tra i due indicatori considerata più bassa del -10%. Si ottengono così tre classi all'interno delle quali è possibile far rientrare tutto il territorio italiano, articolate per qualità di servizi offerti.

1. Macroregioni in equilibrio;
2. Macroregioni in squilibrio per carenza di offerta (o a domanda di spostamento insoddisfatta);
3. Macroregioni in squilibrio per eccesso di offerta (o a domanda di spostamento debole).