

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVI LEGISLATURA

Doc. LVII

n. 4

ALLEGATI III e IV

DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA 2011

*(Articoli 7, comma 2, lettera a), e 10 della legge 31 dicembre 2009, n. 196,
e successive modificazioni)*

Presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri

(BERLUSCONI)

ALLEGATO III

Programma delle infrastrutture strategiche

ALLEGATO IV

**Documento sullo stato di attuazione degli impegni per la riduzione delle
emissioni di gas ad effetto serra e sui relativi indirizzi**

Comunicati alla Presidenza il 19 aprile 2011

INDICE

ALLEGATO III – <i>Programma delle infrastrutture strategiche</i> .	Pag.	5
ALLEGATO IV – <i>Documento sullo stato di attuazione degli impegni per la riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra e sui relativi indirizzi</i>	»	91

ALLEGATO III

Programma delle infrastrutture strategiche



**Ministero delle
Infrastrutture e dei
Trasporti**

**Programma
Infrastrutture
Strategiche**

**9°
Allegato
Infrastrutture**

**Programmare il
Territorio le
Infrastrutture le
Risorse**

Le strategie

Aprile 2011

INDICE

PREMESSA	Pag.	10
Quadro propositivo	»	15
Riquadro 1 - <i>Criteria di valutazione di misure d'impatto: indicatori di dotazione infrastrutturale ed indicatori della dotazione di servizi</i>	»	16
TABELLA 1	»	19
<i>Programma delle infrastrutture strategiche - Aggiorna- mento aprile 2011</i>	»	19
TABELLA 2	»	42
<i>Programma delle infrastrutture strategiche - Opere da avviare entro il 2013</i>	»	42
TABELLA 3	»	51
<i>Programma delle infrastrutture strategiche - Opere non comprese nella Tabella 2</i>	»	51
TABELLA 4	»	67
<i>Opere di valenza regionale realizzabili entro il 2013</i> .	»	67
TABELLA 5	»	69
<i>Stato attuativo dei progetti approvati al CIPE 2002- 2011 (marzo)</i>	»	69
TABELLA 6	»	84
<i>Programma delle infrastrutture strategiche - Stato avan- zamento lavori</i>	»	84

ALLEGATO INFRASTRUTTURE
2012 – 2014
AL DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA
LEGGE 39/2011

11 APRILE 2011

Premessa

Nel rispetto di quanto previsto dalla Legge 196/2009 e dalla Legge 39/2011 con questa nota si presenta il programma predisposto ai sensi dell'art 1 comma 1 della legge 21 dicembre 2001, n° 443 e si anticipano, nelle linee generali, le proposte e linee strategiche che il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti intende indicare in allegato al **Documento di Economia e Finanza**.

Le linee guida di seguito indicate, sono elaborate nel rispetto della legge 42/2009, dei decreti attuativi dell'art. 16 e dell'art. 22 e del Programma Nazionale di Riforma.

Alla luce delle riforme legislative intervenute e del diverso contesto regolatorio dovuto anche alle variazioni legislative suindicate, il 2011 si sta sempre più caratterizzando come il primo anno di un decennio in cui, a differenza del decennio passato 2001 - 2010, è necessario effettuare una analitica e capillare azione di verifica sulla efficacia e sulla ricaduta degli interventi e delle azioni attivate, attraverso il Programma delle Infrastrutture Strategiche previsto dalla Legge Obiettivo e sugli strumenti a disposizione come le concessioni.

Infatti, nel prossimo decennio non solo si completeranno la maggior parte delle opere del Piano delle Infrastrutture Strategiche approvato con la Legge 443 nel dicembre del 2001, ma saranno in fase di avanzata esecuzione i tunnel ferroviari del Frejus e del Brennero. Quindi sarà bene anche simulare, sin da ora, con quali logiche il Governo intende gestire il nuovo assetto infrastrutturale e godere, anche finanziariamente, dei relativi investimenti pubblici.

Se il passato decennio è stato un decennio del "fare", il prossimo deve essere il decennio del "fruire", facendo *sistema* anche alla luce del panorama di infrastrutture economiche che discenderanno dall'attuazione del Piano per il Sud e dai decreti attuativi, e ciò è testimoniato da due dati: dal 1985 al 2001 erano stati investiti per interventi legati alla infrastrutturazione organica del Paese solo **7 miliardi di €**, dal 2002 ad oggi siamo stati in grado di approvare, appaltare e cantierare opere per circa **63 miliardi di €**.

Fino al 2002 il parco progetti relativi alle infrastrutture chiave del Paese non superava la soglia del 10%; la parte restante era fatta, nel migliore dei casi, da studi di fattibilità. **Oggi il parco progetti supera la soglia del 75%**.

È sufficiente l'elenco di alcuni interventi per comprendere la rilevanza del processo realizzativo attivato dalla Legge Obiettivo.

Il Mo. SE., il Passante di Mestre, la BreBeMi, la Pedemontana lombarda, la Variante di Valico autostradale, l'asse autostradale Salerno – Reggio Calabria, la Strada Statale Ionica, l'asse autostradale Palermo Messina, l'autostrada Catania – Siracusa, la terza corsia sul raccordo anulare di Roma, le reti metropolitane di Milano, Torino, Roma, Napoli, Palermo, Catania, gli schemi idrici del Mezzogiorno, l'avvio concreto del Ponte sullo Stretto, ecc., erano solo ipotesi progettuali. Dieci anni fa era difficile immaginare che tali obiettivi si sarebbero trasformati in progetti supportati finanziariamente, si sarebbero trasformati in cantieri o, addirittura, in alcuni casi, sarebbero stati completati.

E questo quadro di interventi, come già ribadito nell'Allegato Infrastrutture approvato dal CIPE con Delibera 81/2010, è stato supportato da un adeguato volano finanziario. In proposito è sufficiente un dato: sul valore globale delle opere del perimetro CIPE pari a **132 miliardi di €** sono garantiti finanziariamente per circa **72 miliardi di €**.

Per dare compiutezza alla componente programmatica del Piano delle Infrastrutture Strategiche, dobbiamo garantire l'attuazione di ciò che è stato finora programmato, che è stato definito progettualmente, che è stato cantierato. Le finalità principali da riportare nel presente Allegato Infrastrutture possono così essere sintetizzate:

- 1. appaltare e cantierare tutto quanto approvato finora dal CIPE;**
- 2. ricorrere il più possibile a progetti finanziati con fondi diversi da quelli pubblici, come le convenzioni con le Società Concessionarie di reti autostradali ed a progetti finanziati con il ricorso a fondi europei e la ottimizzazione del ricorso a forme di finanziamento privato e comunque a forme avanzate di Partenariato Pubblico Privato;**
- 3. valutare in termini "privatistici" il valore del tempo necessario al completamento delle attività procedurali che concludono il processo istruttorio dei progetti;**
- 4. dare attuazione concreta ai quattro progetti volano che hanno registrato ad oggi una lunga gestazione. Ci si riferisce al Piano Casa, al Piano per l'edilizia scolastica, al Piano per l'edilizia carceraria e realizzare le opere connesse al I stralcio del Programma delle opere piccole e medie;**

5. **seguire il processo di ricostruzione della città dell'Aquila.** Il lavoro sin qui fatto ha consentito l'avvio di lavori per la ricostruzione degli edifici pubblici per un importo di oltre **60 milioni di €**, tra i quali si segnalano la nuova Corte d'Appello e la ristrutturazione del Tribunale. Ma non si è pensato solo alla città dell'Aquila, ma anche all'edilizia scolastica del territorio abruzzese; ne sono un esempio gli edifici scolastici di Sulmona ed Avezzano su cui è in avanzata fase la progettazione;
6. **dare vita ad un processo di infrastrutturazione organica del Mezzogiorno.** Il completamento della Salerno – Reggio Calabria, il Contratto di Programma delle Ferrovie dello Stato con una misurabile posta finanziaria per l'avvio dei lavori dell'asse ferroviario Napoli – Bari, i sistemi metropolitani di Cagliari, di Napoli, di Bari, di Catania e di Palermo, l'asse autostradale Telesina e l'asse Siracusa – Gela, le piastre logistiche di Taranto, di Cagliari e di Augusta, gli interventi relativi agli assi viari in Sardegna come l'asse 131 Carlo Felice o la Olbia – Sassari, gli interventi legati alla salvaguardia delle risorse idriche, gli interventi tecnologici per il miglioramento della offerta trasportistica sulla rete ferroviaria del Mezzogiorno, l'adeguamento ad alta velocità della Palermo – Catania e dell'asse ferroviario Salerno – Reggio Calabria – Messina – Palermo, oltre, naturalmente, al Ponte sullo Stretto e degli interventi infrastrutturali ad esso collegati nei territori calabrese e siciliano, **costituiscono un quadro concreto di azioni mirate al rilancio organico del Mezzogiorno;**
7. **rendere sempre più coerente il processo di infrastrutturazione del Paese con l'azione portata avanti a scala comunitaria.** Non solo l'Italia ha chiesto formalmente la rivisitazione delle reti TEN – T, ma il nostro Paese è riuscito, proprio in questi tre anni, a raggiungere risultati concreti. Le Conferenze della Unione Europea di Napoli nel 2009 e di Saragozza nel 2010, hanno già anticipato il passaggio **dalla logica dei Corridoi alla logica di Rete**, rafforzando ancora una volta gli assi che interessano il nostro Paese come il Lione – Kiev, il Berlino – Palermo, il Rotterdam – Genova, il Corridoio 8, ponendo l'attenzione su particolari emergenze come quella **dei valichi e dell'accesso al Mediterraneo**, come quella della **non incidenza su Maastricht degli investimenti pubblici**, come l'**aumento sostanziale del Fondo destinato alla Rete TEN – T;**
8. **definire un nuovo quadro di priorità** alla luce delle nuove Intese Generali Quadro sottoscritte con tutte le Regioni. Un quadro di priorità già presente nell'Allegato 2010 alla Decisione di Finanza Pubblica e che, attraverso il processo di aggiornamento in corso delle Intese Generali Quadro, subirà integrazioni derivanti da un diretto coinvolgimento, anche finanziario, delle Regioni. Tale quadro troverà adeguato supporto in un Piano Fonti Impieghi capace di garantire sia risorse pubbliche che private;

9. **individuare un set di indicatori infrastrutturali e di indicatori di servizio elaborati su base 100 Italia, allo scopo di valutare, per le sei aree tematiche di seguito riportate, le infrastrutture strategiche coerenti con il Piano nazionale di Riforma (vedi riquadro nella sezione "Quadro propositivo").**

Sarebbe, quindi, miope se pensassimo alla infrastrutturazione del Paese senza capire ed interpretare la evoluzione della domanda di trasporto passeggeri e merci che caratterizzerà i prossimi anni, che caratterizzerà il prossimo decennio.

Per questi motivi le sei aree tematiche illustrano le aree di intervento delle politiche infrastrutturali da intraprendere per la modernizzazione del Paese nel periodo di riferimento del Documento di Economia e Finanza.

Sulla portualità: il Disegno di Legge all'esame del Senato ribadisce in modo forte la esigenza di autonomia finanziaria da parte delle varie Autorità portuali. Occorre, quindi, completare l'iter parlamentare entro l'anno 2011 per poter accedere anche alle risorse previste dal Decreto Legge 225/2010 che rende possibile una disponibilità finanziaria, nel triennio 2011 - 2013, di circa 750 milioni di €. In tal modo sarà possibile consentire un adeguamento della nostra offerta portuale privilegiando, nella scelta degli investimenti, quelli che ridimensionano i danni generati dall' "ultimo miglio".

Sul "trasporto aereo". Essere riusciti a ridare ruolo all'HUB di Fiumicino senza incrinare le potenzialità strategiche dell'impianto aeroportuale di Malpensa; **essere riusciti**, dopo 26 anni, di completa stasi, ad affrontare in modo organico il processo pianificatorio del comparto, **sono tutti eventi che testimoniano** una chiara volontà nel rilanciare una modalità chiave del nostro sistema trasportistico. In proposito sulla base del Quadro conoscitivo prodotto dall'ENAC sarà possibile produrre un Action Plan dell'intera offerta aeroportuale del Paese. In questi prossimi due anni bisognerà essere pronti a recepire la parte più incisiva della Direttiva "Cielo Unico" e quindi la efficienza dei nostri impianti aeroportuali e la rete dei collegamenti tra territorio e aeroporti, imporrà un obbligato riassetto infrastrutturale e funzionale.

Sull'adeguamento della rete stradale per amplificarne la sicurezza: in questi tre anni abbiamo già ottenuto risultati significativi e ciò è stato possibile grazie al lavoro sinergico tra Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Ministero dell'Interno. Siamo passati da 250.000 controlli ad oltre 1.700.000 controlli. Il Parlamento ha prodotto in questo ultimo anno un provvedimento legislativo ricco di elementi che scoraggiano modalità di guida incosciente. Ma non dobbiamo abbassare la guardia, non dobbiamo cadere nell'errore del "dopo patente a punti". La sicurezza stradale **deve essere non uno degli obiettivi ma l'obiettivo del Governo e del Parlamento.** È grave ed imperdonabile che tante famiglie italiane debbano avere

al loro interno vittime di un fenomeno assurdo. L'impegno del Dicastero e del Governo deve, quindi, continuare attraverso azioni mirate sulla qualità dei veicoli, sulla qualità delle strade, sulla educazione scolastica.

Sull'ambiente e sulla energia, investendo nelle connessioni di "ultimo miglio". L'incidenza del trasporto sulla bilancia energetica supera ormai il 40% e tale dato impone un immediato approccio responsabile finalizzato alla ottimizzazione dell'uso delle varie modalità di trasporto. Dobbiamo identificare azioni mirate al contenimento energetico nel comparto trasporti amplificando le possibilità di "fare sistema" delle diverse modalità di trasporto. **In tal modo sfrutteremo la unica ricchezza certa energetica di cui disponiamo: una ricchezza legata al contenimento ed alla ottimizzazione dei consumi.**

Sulla organizzazione del trasporto collettivo. Essere riusciti ad aprire i cantieri per realizzare oltre 170 Km di nuove reti metropolitane nelle nostre grandi e medie realtà urbane senza dubbio è un risultato importante ma occorre affrontare anche una emergenza, quella legata al trasporto pubblico locale, che, anche se di competenza degli Enti locali, non può non essere affrontata a scala nazionale. Per questo motivo, ad esempio, si è deciso di intervenire sin dallo scorso anno sui servizi pendolari di Trenitalia. Per la prima volta, le risorse per il mantenimento in efficienza di tale servizio sono state trasferite direttamente alle Regioni per un volano triennale globale di 1.440 milioni di €. Con tale volano le Regioni hanno potuto imporre adeguate condizioni contrattuali qualitative e quantitative.

Sulla nuova logistica. Questi prossimi anni assisteremo sempre più ad un rafforzamento di quello che ormai viene definito "sistema euromediterraneo", in tale contesto il nostro Paese deve offrire la massima fluidità alla mobilità sia sugli assi terrestri che su quelli marittimi attraverso il sostegno delle "Autostrade del Mare". In realtà la riorganizzazione funzionale dei nodi intermodali in piastre logistiche, l'abbattimento delle negatività dell'ultimo miglio, il ricorso a forme di incentivo come l' "ecobonus" o il "ferrobonus", sono tutte azioni che il Dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti intende portare avanti con una elevata carica di organicità. È solo assurdo che la incidenza del costo del trasporto sul valore del trasportato sia superiore di 6 - 8 punti percentuali rispetto a quella di altri Paesi della Unione Europea. In questa azione di rilancio della offerta logistica del Paese rimane priorità strategica la declinazione strutturale e infrastrutturale del Piano della Logistica che dovrà essere oggetto di approvazione, nel contesto del Programma delle Infrastrutture Strategiche, da parte del CIPE:

Quadro Propositivo

Il Documento di Economia e Finanza 2011, di cui questo allegato fa parte ai sensi della legge 39/2011, indica nella III sezione dedicata al Programma nazionale di Riforma le riforme strutturali già avviate e quelle programmate “per il raggiungimento degli obiettivi fissati dall’Agenda Europa 2020”.

Tra le misure che il Governo ha adottato per il raggiungimento degli obiettivi di politica economica ritenute indispensabili per la crescita del Paese, una delle azioni principali rimane il capitolo Infrastrutture e Sviluppo, di cui la parte riferibile al programma infrastrutture strategiche ha, come priorità dell’Annual Growth Survey, quella di liberare le potenzialità del mercato unico e di attrarre capitale privato per finanziare la crescita, attraverso la rimozione dei vincoli allo sviluppo e di riduzione delle disparità regionali.

Tali linee strategiche hanno fatto confluire il Programma Infrastrutture Strategiche nel Programma Nazionale di Riforma e, al tempo stesso, hanno preso corpo e consistenza le proposte programmatiche e progettuali che tengono conto:

- **delle decisioni che, in sede comunitaria, andranno prese entro il mese di giugno prossimo sull’evoluzione del sistema delle reti TEN**
- **dello stato di avanzamento di quanto definito nell’Allegato Infrastrutture alla Decisione di Finanza Pubblica 2011 – 2013,**
- **della serie di input pervenuti dalle Regioni in fase di aggiornamento delle Intese Generali Quadro**
- **di quanto si sta definendo, proprio in questa fase, in merito al Piano Sud**
- **di quanto previsto dagli articoli 16 e 22 della Legge 42/2009, compreso la individuazione di indicatori infrastrutturali e di servizio connessi al Piano Infrastrutture Strategiche**

Riquadro 1 Criteri di valutazione di misure d'impatto: 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 egue 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 patiti 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.

Se il primo obiettivo può essere ascritto alla volontà di aumentare l'efficienza economica di tutto il sistema dei trasporti attraverso il miglioramento della performance delle imprese, il secondo può essere ricondotto alla necessità di aumentare l'efficacia e quindi la congruità tra quanto localmente domandato e quanto effettivamente offerto sul territorio dal sistema dei trasporti e dalle sue componenti modali. In questo contesto, il concetto di qualità dei servizi offerti assume connotazioni specifiche: 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 oggetto dell'approfondimento di questo lavoro, il cui obiettivo è la misurazione dell'efficacia territoriale del sistema dei trasporti, 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.

L'indagine presentata in questo lavoro è ristretta all'interno dei confini nazionali, ha avuto come oggetto la dotazione di infrastrutture di trasporto a disposizione del territorio inteso come somma di unità elementari rappresentate dalle province e la fruibilità di quei servizi, la loro godibilità da parte dei residenti nelle province italiane. 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, è stata così 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, si sono ottenuti 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 *sbilancio per scarsità di offerta o domanda insoddisfatta*, uno scarto tra i due indicatori superiore al valore del + 10%. Con il termine di *sbilancio 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 sbilancio per carenza di offerta (o a domanda di spostamento insoddisfatta);
3. Macroregioni in sbilancio per eccesso di offerta (o a domanda di spostamento debole).

L'adeguamento del PIS alle indicazioni ancora in fieri derivanti dalla nuova programmazione europea, dall'avanzamento del Piano Nazionale per il Sud e dalle indicazioni di strategicità definite dalle Regioni a valle degli aggiornamenti, al momento in corso, delle Intese Generali Quadro, ha comportato la conferma dei contenuti indicati nelle tabelle 1, 2 e 3 previste nell'Allegato Infrastrutture approvato dal CIPE con Delibera 81/2010 nella seduta del 18 novembre 2010.

L'aggiornamento relativo alla versione di aprile 2011, riguarda esclusivamente

1. l'identificazione delle opere che confluiranno nel Piano Nazionale per il Sud ed il relativo aggiornamento del parco progetti funzionale alla sua completa identificazione.
2. le indicazioni che verranno dalla compiuta e concordata con l'Europa maglia infrastrutturale derivante dall'evoluzione delle reti Ten-T e le sue implicazioni riguardanti le opere puntuali (portuali ed aeroportuali) e le connessioni di ultimo miglio, indicazioni che saranno rese ufficiali entro giugno 2011.

Questi due punti dovranno confluire, alla luce dell'art. 2 comma 2 b della legge 39/2011, nella Nota di Aggiornamento del Documento di Economia e Finanza prevista nel settembre 2011.