

Prospetto A Interventi essenziali nello scenario "2000" previsti dal Contratto di Programma (1) e quantificazione, ai fini della ripartizione tra regioni Ob. 1 e resto del Paese, degli investimenti sulla rete esistente e territorialmente allocabili (escluso la TAV)

(importi in miliardi di lire)

Area di intervento		Investimenti finanziati dal C.d.P. del '93 (Tabella A)	Investimenti finanziati dal C.d.P. del '96 (Tabella A1)	Complesso investimenti 1994-2000
	Sistema italiano alta velocità (2)	8.331	1.260	9.591
	Interessi intercalari TAV per il 1995	-	150	150
	Materiale rotabile	4.900	3.150	8.050
	Fondo ristrutturazione industriale	3.500	-	3.500
	(Interventi non allocabili)	(8.400)	(3.150)	(11.550)
A)	<i>Complesso interventi non presi in considerazione per la ripartizione tra le varie categorie di regioni</i>	16.731	4.560	21.291
	Nuovi itinerari internazionali (3)	29	100	129
	Potenziamento rete ferroviaria esistente (direttrici, nodi, reti di bacino)	17.711	7.316	25.027
	Interventi diffusi	1.579	866	2.445
	Rischi e imprevisti	312	108	420
	Fondo per mantenimento in efficienza	2.388	2.650	5.038
	Ripianamento mancati cofinanziamenti CEE/SUD sul C.d.P. del 19/12/92	-	750	750
B)	<i>Complesso interventi sulla rete esistente e territorialmente allocabili</i>	22.019	11.790	33.809
	<i>Complesso interventi a carico dello Stato</i>	38.750	16.350	55.100

(1) ex tabella C del C.d.P. del '96

(2) a carico dello Stato

(3) quota italiana della Torino-Lione

5.2.2. Sottoprogramma operativo e Quadro comunitario di sostegno

Ai fini di un inquadramento di massima dell'azione delle FS SpA nel Mezzogiorno, si ricorda che le priorità adottate dal Piano globale di sviluppo per le regioni dell'obiettivo 1, relativamente agli interventi cofinanziati dal FESR, riguardano:

- le agevolazioni alle attività produttive, in modo da ridare slancio agli investimenti nei settori industriale e turistico, in diretta rispondenza al carattere prioritario che il sostegno allo sviluppo alle attività produttive nelle regioni in ritardo riveste nella politica economica del Governo;
- la realizzazione di infrastrutture idriche per usi civili e produttivi, per accrescere la disponibilità di una risorsa che è tuttora scarsa nelle regioni considerate e la cui importanza è stata richiamata nel decreto legislativo n° 96/1993;
- gli interventi per la ricerca e l'innovazione tecnologica che appaiono strategici nel quadro delle trasformazioni strutturali del sistema produttivo su scala europea;
- gli interventi nel settore dei trasporti principalmente ferroviari, delle telecomunicazioni e dell'energia, anche con il concorso finanziario e progettuale dei privati;
- la realizzazione di strutture per la formazione d'eccellenza e l'edilizia universitaria, specie negli atenei maggiori.

Per quanto concerne questi programmi cofinanziati dal FESR, l'articolazione assunta tra interventi multi-regionali e interventi regionali tiene conto sia dell'esigenza di migliorare, rispetto al passato, capacità operative e dinamiche di spesa, sia delle priorità d'intervento

individuare, sia, infine, dei risultati di una valutazione preliminare dell'efficacia e dell'efficienza dell'azione pubblica con riferimento al Quadro comunitario di sostegno 1989-1993.

Nell'ambito dell'asse Comunicazioni —come è chiaramente evidenziato dalla tabella seguente, che illustra il quadro finanziario previsto per il periodo 1994-99 — l'intervento di sostegno ed accelerazione degli investimenti nel sotto-asse dei trasporti è prioritario rispetto a quello delle telecomunicazioni e, all'interno dei trasporti, la categoria di azioni "ferrovie" risulta prioritaria rispetto a quella "strade".

Tale ultima priorità, particolarmente evidente dalla distribuzione delle risorse, discende direttamente dall'esigenza di effettuare una inversione di tendenza rispetto alla prevalenza attribuita tradizionalmente al trasporto su gomma (per il quale si dovranno comunque portare a termine programmi di "completamento" ed effettuare considerevoli interventi di manutenzione straordinaria, eventualmente a carico dei mezzi nazionali); ciò comporterà anche importanti riflessi di carattere ambientale.

Tab. 5.4. Piano globale per l'obiettivo 1 - Asse prioritario: Comunicazioni⁸

<i>Sotto-assi prioritari e categorie d'intervento</i>	<i>Costo totale</i>	<i>Spesa pubblica</i>	<i>FESR</i>	<i>Fondi pubblici nazionali</i>	<i>Privati</i>
Piano finanziario 1994-1999 (Mecu)					
Ferrovie ⁹	1.757	1.757	701	1.056	—
Porti	100	100	40	60	—
Aeroporti	10	10	5	5	—
<i>Totale P.O. Trasporti</i>	<i>1.867</i>	<i>1.867</i>	<i>746</i>	<i>1.121</i>	<i>—</i>
P. O. Trasporti Strade	498	498	249	249	—
<i>Totali Programmi Trasporti</i>	<i>2.365</i>	<i>2.365</i>	<i>995</i>	<i>1.370</i>	<i>—</i>
P. O. Telecomunicazioni	1.194	418	418	-	776
<i>Totale Asse prioritario Comunicazioni</i>	<i>3.559</i>	<i>2.783</i>	<i>1.413</i>	<i>1.370</i>	<i>776</i>

5.2.3. Le competenze programmatiche e attuative per la politica del trasporto ferroviario

L'assetto istituzionale e normativo vigente in Italia attribuisce al Ministro dei Trasporti la responsabilità di indicare le politiche di sviluppo e gestione delle reti infrastrutturali, nonché i criteri di ripartizione delle risorse tra le diverse modalità di trasporto. Per attuare queste politiche, il Ministro, relativamente al comparto

8 La tabella approvata non tiene conto delle risorse aggiuntive derivanti dall'utilizzo del Fondo di Indicizzazione.

9 Il costo globale del programma operativo delle FS SpA è pari a 1.756,6 Mecu, perché agli investimenti già indicati in 1.754,2 Mecu, vanno aggiunti 2,4 Mecu per l'assistenza tecnica all'attuazione.

ferroviario, fa riferimento alle Ferrovie dello Stato SpA, società istituita con lo scopo di:

- provvedere alla gestione di tutte le attività, da esercitare anche in regime di concessione, e di tutte le partecipazioni di competenza delle precedenti amministrazioni, incluse eventuali ristrutturazioni e dismissioni;
- promuovere, attuare e gestire iniziative e servizi nel campo dei trasporti, compresi il sistema logistico e tutte le altre attività strumentali, complementari o connesse;
- promuovere, attuare e gestire le iniziative volte alla valorizzazione del proprio patrimonio.

I rapporti tra Stato e FS SpA si basano sui "Contratto di servizio pubblico", "Contratto di programma" e "Decreto di concessione" che regolano rispettivamente:

- l'acquisto dei servizi da parte dello Stato e la disciplina degli obblighi di servizio pubblico delle FS SpA ai sensi del Reg. CEE 1191/69 (modificato dal Reg. CEE 1893/91) e dalla Direttiva n. 91/440/CEE. Con tale atto lo Stato diviene acquirente di quei servizi che l'impresa produce su sua richiesta, in modo da salvaguardare la dimensione sociale del servizio ferroviario, garantendo nello stesso tempo l'autonomia della società, che deve perseguire prioritariamente il risanamento economico operando in una logica di mercato;
- la disciplina degli investimenti per lo sviluppo e la ristrutturazione del sistema ferroviario, nonché degli oneri d'esercizio e manutenzione assunti a carico dello Stato ai sensi della vigente normativa CEE. In tal modo lo Stato si impegna a

garantire i finanziamenti previsti dal piano d'impresa e le FS SpA di impegnano a realizzare gli interventi;

- l'allocazione definitiva delle risorse previste dal "Contratto di programma" sulla base di obiettivi coerenti con gli indirizzi del Piano generale dei trasporti, che trova riscontro nel piano di interventi delle FS precedentemente esaminato.

In particolare, le FS SpA devono rendere disponibili -al minor costo possibile, nel rispetto del contratto di programma ed in accordo con gli obiettivi indicati dal piano di impresa- l'infrastruttura e i servizi necessari per la circolazione dei treni. Nello stesso tempo si impegnano a massimizzare la redditività nelle aree d'affari, merci e passeggeri, rispettando le esigenze della clientela in termini di orario, disponibilità dei treni e competitività dei costi, adeguando progressivamente la qualità del servizio ai migliori standard europei.

Per tutti questi motivi, le Ferrovie dello Stato SpA hanno predisposto un piano di investimenti articolato rispetto agli obiettivi funzionali ed ai bacini di utenza, per il quale ora intendono attivare le fonti di finanziamento disponibili in ambito nazionale e comunitario. Il presente sottoprogramma ferrovie fa pertanto riferimento come già illustrato nel paragraf. 5.2.1., ai criteri di addizionalità dei fondi strutturali della CEE, in quanto comprende progetti di trasporto che interessano le regioni meridionali e quindi ammissibili al cofinanziamento comunitario con le risorse destinate alle aree dell'obiettivo 1.

5.3. La strategia alla base del Sottoprogramma Ferrovie

5.3.1. Obiettivi generali del sottoprogramma

L'obiettivo generale che si intende conseguire con le azioni di politica regionale attinenti all'asse prioritario delle comunicazioni ed in particolare per i sub-assi Trasporti e Telecomunicazioni è quello di ridurre la "perifericità" delle regioni dell'obiettivo 1. Nel Piano globale già citato si sottolinea come sia particolarmente importante aumentare il livello di "integrazione" di queste regioni, sia al loro interno e tra loro sia, nel loro insieme, con il resto del Paese e con l'intera Comunità, facendo in modo che, soprattutto nei confronti delle attività economiche e produttive, la dotazione infrastrutturale sia comparabile con quella delle aree più favorite.

Rispetto a questo obiettivo di valenza generale, che caratterizza complessivamente l'asse prioritario "comunicazioni" e del sub-asse Trasporti per i quali sono definiti i programmi operativi Trasporti e Trasporti Strade, si individua la peculiarità di un obiettivo settoriale consistente nell'elevare il livello qualitativo sia dell'infrastruttura sia delle prestazioni del sistema dei trasporti; questo sistema ha una dimensione sovraregionale e, quindi, postula un'azione a carattere decisamente multiregionale.

Nel contempo, il miglioramento della rete ferroviaria appare difficile da conseguire lasciando operare liberamente solo le forze di mercato, proprio perché (come è il caso anche per altre tipologie infrastrutturali di natura "economica") la bassa domanda che si sviluppa localmente, per di più in concomitanza con una situazione di restrizione della finanza pubblica nazionale, porta a frenare i programmi delle aziende e/o imprese concessionarie per la fornitura di servizi e quindi, per la realizzazione delle infrastrutture stesse.

Da ciò discende l'importanza considerevole attribuita all'intervento dei fondi strutturali della CEE per l'attuazione del piano delle ferrovie nell'ambito dell'asse prioritario "comunicazioni" e sub-asse Trasporti, come elemento di stimolo e sostegno di programmi addizionali; per detto asse, infatti, è programmaticamente individuato un cofinanziamento comunitario pari nel periodo 1994-99 a 701 Mecu, cioè il 12% circa dei fondi Fesr destinati ai programmi multiregionali (comprensivi degli incentivi alle PMI).

Più in particolare, le scelte strategiche degli investimenti delle F.S. SpA per la rete ferroviaria meridionale, così come sono individuabili sulla base delle più consistenti linee di azione previste, mirano:

- all'ammodernamento strutturale e funzionale della rete meridionale ed insulare ed alla sua velocizzazione, nonché alla conseguente integrazione compiuta con la restante rete ferroviaria italiana e ad un più agevole accesso all'Europa anche mediante il realizzando sistema A.V. (il quale viene considerato programmaticamente come un intervento ordinario e "nazionale" anche se in parte è previsto che interessi l'area meridionale del Paese);
- all'adozione delle iniziative necessarie per realizzare la intermodalità passeggeri e merci, insieme a più facili e puntuali connessioni interne al Mezzogiorno, mediante collegamenti trasversali;
- alla omogeneizzazione della rete esistente attraverso un più soddisfacente standard di prestazione e una gestione più redditiva, capace di offrire un servizio più efficiente.

5.3.2. Articolazione e struttura di programma

Per raggiungere gli obiettivi generali e specifici descritti in precedenza per lo sviluppo del trasporto ferroviario, il piano degli investimenti delle FS SpA individua anche gli interventi prioritari, e precisamente:

- a. l'adeguamento delle tecnologie di rete, incentrate sulla l'impiego di tele-Comando Treni Centralizzato (CTC), Blocco Automatico Banalizzato (BAB) e Blocco Conta-Assi;
- b. il rinnovo del materiale rotabile, sulla base delle previsioni di consegna di carrozze e carri, elettrotreni e mezzi di trazione;
- c. la razionalizzazione dei nodi nelle grandi aree metropolitane;
- d. il potenziamento dei centri intermodali e l'adeguamento delle linee dedicate al traffico intermodale;
- e. il miglioramento dell'infrastruttura per gli itinerari internazionali, il sistema Alta Velocità ed i principali itinerari della rete attraverso la quadruplicazione o il raddoppio delle linee;
- f. la rimozione delle strozzature alla circolazione dei treni attraverso varianti di tracciato per le linee di collegamento e gli itinerari secondari.

La correlazione tra obiettivi perseguiti ed interventi prioritari, ai fini del miglioramento dell'intero sistema ferroviario delle regioni meridionali, può essere riassunto nella seguente struttura di programma.

Tab. 5.5. Struttura di programma

<i>Obiettivi generali</i>	<i>Politiche e Azioni previste</i>
Aumento della integrazione delle regioni dell'obiettivo 1 tra loro e con le altre aree del Paese e della Comunità, perseguendo prioritariamente il miglioramento qualitativo del servizio di trasporto ferroviario, in modo da favorire anche la crescita e lo sviluppo delle imprese locali. Mantenere per il settore ferroviario del Mezzogiorno rilevanti quote di investimento significa: - migliorare le prestazioni della rete meridionale, a cominciare dalle dorsali e dagli itinerari principali, da cui dipende la funzionalità dei collegamenti sulle lunghe distanze; - raggiungere, particolarmente nei tempi brevi, un aumento dei livelli di sicurezza del sistema, che consenta una razionalizzazione dei flussi e della gestione del servizio; - migliorare i servizi offerti alla domanda potenziale, per recuperare competitività rispetto alle altre modalità di trasporto, anche per offrire un'alternativa al trasporto su gomma.	Velocizzare i percorsi e i collegamenti, potenziando l'infrastruttura, dove questo consenta una migliore circolazione dei treni, e rinnovando il materiale rotabile perché sia rispondente alla tipologia dei servizi di trasporto maggiormente richiesti dall'utenza potenziale, attraverso: - l'aumento di capacità e velocità delle linee; - la modernizzazione delle tecnologie di rete. Elevare lo standard dei servizi per ottenere una gestione più redditiva (aumento dei passeggeri) ed efficiente (diminuzione dei costi), effettuando i necessari interventi di modernizzazione degli impianti, attraverso: - le organizzazioni di sistemi che consentano una maggiore frequenza dei treni; - la diversificazione dei convogli in funzione di itinerari e tipi di servizi. Adozione delle iniziative necessarie per realizzare l'intermodalità per passeggeri e merci, rendendo più funzionali le connessioni interne e i collegamenti trasversali, puntando quindi sulla fluidificazione della circolazione nei nodi principali e, ove necessario, su varianti di tracciato, attraverso: - la rimozione dei punti di strozzatura della rete; - la specializzazione delle prestazioni delle linee e dei nodi.

5.4. Obiettivi operativi, identificazione delle misure e individuazione dei progetti

5.4.1. Gli obiettivi operativi

Come già indicato, il programma d'intervento delle Ferrovie dello Stato SpA, da realizzare nelle regioni meridionali con il cofinanziamento comunitario, persegue il miglioramento dell'intera rete ferroviaria attraverso interventi che hanno valenza sistemica. Infatti, per migliorare, soprattutto in termini qualitativi, i servizi di trasporto offerti alla clientela potenziale, sono state individuate tutte quelle situazioni nelle quali l'ammodernamento dell'infrastruttura consente di:

- a. razionalizzare i costi di gestione, in quanto l'introduzione di più innovative tecnologie di rete, ad esempio, porta a procedure per il controllo automatizzato dei passaggi a livello, con le conseguenti riduzione della pianta organica e diminuzione dei costi del personale. Ugualmente si possono eliminare tratti di pendenza eccessiva che richiedono il raddoppio delle motrici -prevalentemente nel caso di treni merci- e producono quindi un aumento dei tempi di percorrenza, un maggiore impiego di personale e di materiale rotabile.

Oltre alla rimozione di specifiche situazioni di disfunzione, il miglioramento dei risultati della gestione viene perseguito attraverso tutti gli interventi compresi nel programma delle FS SpA, che consentono una diminuzione dei costi diretti (personale viaggiante a sua volta funzione dei tempi di percorrenza, energia consumata influenzata da lunghezza del tracciato e pendenze, manutenzioni influenzate da

percorrenza, tracciato ed obsolescenza del sistema). Diminuzioni che quindi si correlano in misura direttamente proporzionale all'aumento di efficienza della rete ottenuta dall'insieme degli interventi;

- b. aumentare la velocità commerciale sia per effetto di un tracciato più scorrevole (raggi di curvatura, pendenze), sia per la possibilità di impiegare macchinari più potenti (elettrificazione), sia ancora per un significativo miglioramento dei margini di sicurezza, ottenuto attraverso l'impiego delle moderne tecnologie di rete (CTC e BAB). Tutti questi effetti si sommano nel determinare una riduzione dei tempi di percorrenza, da cui si attende anche una diminuzione dei rischi connessi a ritardi e disfunzione del servizio.

Va ricordato che il tempo di percorrenza solo in parte dipende da tracciato, pendenza e velocità massima; molto significativi a questo proposito sono anche i vincoli determinati dalla capacità dell'infrastruttura (espressa in numero e frequenza dei treni), che spesso ostacolano la velocizzazione dei servizi di trasporto ferroviario nelle regioni meridionali;

- c. diversificare la tipologia dei servizi offerti, in modo da essere più aderenti alle esigenze dell'utenza, potendo consentire una maggiore frequenza dei transiti (fattore indispensabile soprattutto nei trasporti metropolitani), oltre che cercando di raggiungere una maggiore efficienza complessiva del sistema del trasporto ferroviario.

Per acquisire alle ferrovie una maggiore quota del mercato dei trasporti, riducendo almeno in parte lo squilibrio a favore dei traffici su gomma evidenziato in precedenza, è necessario avviare una strategia articolata in funzione dei singoli segmenti della domanda potenziale. Una domanda che spesso

si concentra in limitate fasce di orario, oppure si interessa solo ad alcune tipologie di servizio, e così via. Non si richiede quindi un aumento quantitativo indifferenziato, così come non è indicativo il dato medio di capacità o di utilizzazione degli impianti. Si sono piuttosto individuate le situazioni specifiche nelle quali il miglioramento qualitativo di alcuni servizi di trasporto richiede un potenziamento della capacità del supporto infrastrutturale.

Naturalmente la strategia assunta dalle FS SpA, come si vedrà meglio nell'individuazione dei progetti compresi in questo sottoprogramma, si articola in funzione delle diverse componenti della rete ferroviaria del Mezzogiorno (dorsali, itinerari, linee di collegamento, nodi, centri intermodali) e gli obiettivi specifici avranno una rilevanza variabile a seconda delle caratteristiche tecniche e funzionali dell'infrastruttura cui si riferiscono. Dal confronto tra situazione attuale della rete ed obiettivi perseguiti, si possono puntualizzare le quattro misure descritte qui di seguito, che consentono una più agevole attuazione del programma ed un migliore controllo dell'efficacia della spesa pubblica.

5.4.2. Le misure per il conseguimento degli obiettivi operativi

In tale contesto di obiettivi generali ed operativi nel Sottoprogramma Operativo sono definiti, in un processo a cascata, le misure (nelle quali viene articolato il Sottoprogramma ed alle quali corrispondono tipologie di intervento) da avviare per conseguire obiettivi specifici (riferiti a singoli progetti).

In pratica le misure introdotte nel Sottoprogramma Ferrovie riguardano:

- Misura 1: Potenziamento e qualificazione del servizio di trasporto ferroviario sugli itinerari principali e per le lunghe percorrenze: a tale misura corrispondono, come tipologie di interventi, i Raddoppi di linee. Interventi finalizzati alla qualificazione dei servizi di trasporto offerti e per soddisfare incrementi di traffico al di là della potenzialità esistente. Si tratta di interventi che interessano le dorsali e i principali itinerari di rete e che sono funzionali soprattutto alla velocizzazione dei trasporti sulle lunghe distanze, attraverso incrementi di velocità massima e frequenza dei treni, dotazione tecnologica e sicurezza dell'infrastruttura.*
- Misura 2: Razionalizzazione dei flussi per tipologie di traffico nelle aree metropolitane: a tale misura corrispondono gli interventi sui nodi metropolitani; si tratta di interventi finalizzati al potenziamento dell'insieme di impianti e infrastrutture ferroviarie che ricadono nell'ambito di una vasta area urbanizzata, in modo da garantire una gestione dei traffici all'interno del sistema insediativo, senza sovrapposizioni o interferenze con i treni a lunga percorrenza.*
- Misura 3: Rimozione delle situazioni che ostacolano una funzionale circolazione dei treni: a tale misura corrispondono interventi per varianti di tracciato; si tratta di interventi finalizzati alla rimozione degli ostacoli (curvature, pendenze, connessioni, frane) lungo gli itinerari e le linee di collegamento, che oggi impediscono una funzionale circolazione dei treni, in modo da consentire un aumento dei margini di*

sicurezza da un lato, della velocità del servizio e del peso trainabile dall'altro.

Misura 4: Miglioramento delle prestazioni delle infrastrutture esistenti: a tale misura corrispondono interventi su *tecnologie di rete* finalizzati alla qualificazione e sicurezza del supporto infrastrutturale esistente estendendo l'elettrificazione, i controlli automatizzati e, quando i volumi di traffico esistenti e previsti ne giustifichino l'investimento, i sistemi che avvicinano le prestazioni della linea a quelle dell'alta velocità.

Come già indicato, l'ordine di grandezza finanziaria di questi interventi prioritari, che dovrebbero essere svolti entro il periodo 1994-1999 (e sui quali per la parte di spesa pubblica è programmato il contributo comunitario del FESR), è previsto pari a 1.756,6 Mecu, determinati sulla base dei costi per le iniziative ricomprese nelle quattro tipologie di intervento completate da una misura per l'assistenza tecnica all'attuazione del sottoprogramma (tab. 5.6.1):

Tab. 5.6.1 Composizione del PO rispetto alle tipologie d'intervento e alle misure

Tipologie (misure) di intervento		Mecu	mld lire
1	raddoppi di linee	769,5	1.462
2	nodi metropolitani	647,4	1.230
3	varianti di tracciato	140,5	267
4	tecnologie di rete	196,8	374
	Totale interventi	1.754,2	3.333
5	assistenza tecnica	2,4	5
	Totale sottoprogramma operativo ferrovie	1.756,6	3.338

A seguito delle disponibilità rivenienti dal Fondo di Indicizzazione, la composizione del P.O. Trasporti-Ferrovie viene ad essere la seguente:

Tab. 5.6.2 Composizione del PO rispetto alle tipologie d'intervento e alle misure (con Fondo di indicizzazione)

Tipologie (misure) di intervento		Mecu	mld lire
1	raddoppi di linee	818,97	1.556,0
2	nodi metropolitani	764,77	1.453,0
3	varianti di tracciato	177,61	337,5
4	tecnologie di rete	217,85	414,0
	Totale interventi	1.979,20	3.760,5
5	assistenza tecnica	2,40	5,0
	Totale sottoprogramma operativo ferrovie	1.981,60	3.765,5

5.4.3. Individuazione dei progetti chiave

Come già ricordato, è stata data attenzione prioritaria in tale sottoprogramma ad interventi a valenza sistemica, finalizzati a superare le strozzature attraverso il completamento delle diverse maglie gerarchizzate della rete infrastrutturale esistente. Inoltre, è stata rivolta la massima attenzione alle politiche comunitarie dei trasporti per la coesione interregionale interna alla Comunità (la direttrice Adriatica resta un valido corridoio di accesso all'Europa per la Grecia) ed ai collegamenti con i Paesi extracomunitari del Mediterraneo.

Tale strategia si traduce nella definizione di obiettivi specifici da perseguire all'interno di ciascuna misura ai quali corrispondono a titolo indicativo e non esaustivo, interventi localizzati a livello territoriale e definiti in termini della quota parte dell'investimento