

FOCUS DI APPROFONDIMENTO: IL SETTORE VIABILITÀ E TRASPORTI NELLA REGIONE BASILICATA

ABSTRACT

Il focus ha l'obiettivo di misurare i livelli di spesa ordinaria e delle politiche di coesione europea nel settore della viabilità e dei trasporti per i comuni della Basilicata considerando la loro classificazione come aree interne. Il lavoro propone alcune elaborazioni basate su dati di fonte Conti Pubblici Territoriali (CPT) e di fonte OpenCoesione (OC).

La classificazione dettata dalla Strategia Nazionale Aree Interne (SNAI) risulta molto utile nello studio del caso Basilicata in quanto la stragrande maggioranza dei comuni lucani presenta un alto grado di perifericità. Le analisi sono state condotte utilizzando i livelli di spesa pro capite e seguendo due classificazioni: i) aggregazione dei comuni sulla base del loro grado di perifericità, ovvero di distanza fisica da servizi essenziali quali ospedali, scuole e stazioni ferroviarie, che distingue tra comuni Polo, Cintura, Periferico e Ultra-periferico; ii) distinzione tra comuni facenti parte delle Aree Interne selezionate per la sperimentazione SNAI in Basilicata (Alto Bradano, Marmo Platano, Mercure Alto Sinni Val Sarmento e Montagna Materana) e il resto dei comuni lucani.

Tali aggregati vengono inizialmente studiate rispetto ad alcuni indicatori che riescono a fornire un quadro più completo sulle condizioni socio-economiche delle aree in questione; nello specifico, si considera la variazione della popolazione tra il 2012 e il 2020, la densità abitativa, i livelli di altitudine dei comuni, lo scostamento del reddito dei comuni della Basilicata dal reddito medio, il disagio sociale e il rischio sismico.

Per quanto concerne la spesa, invece, l'utilizzo "integrato" dei dati di fonte CPT e OC ha implicato un lavoro preliminare che è stato eseguito al fine di uniformare le informazioni delle due banche dati. Differentemente dai dati di fonte CPT, le cui osservazioni sono i comuni e i livelli di spesa ordinaria che ciascuno di questi riceve, i dati di fonte OC raccolgono l'insieme dei progetti che vengono presentati all'Unione Europea e che ricevono dalla stessa dei finanziamenti. Sono stati dunque eliminati 85 progetti presentati da gruppi di comuni che sarebbe stato impossibile assegnare ad una specifica area interna e sommati i finanziamenti dei progetti presentati dagli stessi comuni. Questo lavoro preliminare consente di avere a disposizione gli andamenti della spesa per le politiche di coesione finanziati dai diversi fondi comunitari, FESR e FSC, e quella per programmi nazionali.

Ciò che emerge dall'analisi evidenzia l'utilità dei dati CPT, analizzati in integrazione con quelli che rilevano dalla politica di coesione, come strumento utile per lo studio dell'evoluzione delle dinamiche di spesa dei comuni, con riferimento particolare alle aree interne. Tale utilità sarà rafforzata in futuro nell'ottica di valutare le strategie messe a punto dalle Aree individuate nella sperimentazione, tanto più se si considera che solo due Aree Interne lucane su quattro hanno siglato in tempi recenti Accordi di Programma Quadro.

Il focus inoltre propone una riflessione sull'adeguatezza degli indicatori di perifericità così come attualmente costruiti nel delineare un profilo dei comuni italiani, le cui informazioni andrebbero forse integrate con altri elementi capaci di dare un quadro più completo della reale (e non solo fisica) distanza dai centri del paese, in particolare considerando le differenze esistenti tra macroregioni italiane.

INTRODUZIONE

Il presente elaborato intende approfondire l'indagine del settore viabilità e trasporti nella regione Basilicata considerando la classificazione dei comuni come aree interne. Queste ultime corrispondono a "quella parte maggioritaria del territorio italiano caratterizzata dalla significativa distanza dai centri di offerta di servizi essenziali" (Accordo di Partenariato 2014-2020).

La Strategia delle Aree Interne (SNAI) è stata elaborata a partire dal 2012 in risposta ai Regolamenti europei per la programmazione 2014/2020 focalizzati sulle sfide territoriali dell'Unione europea; a tal fine è stata inserita nell'Accordo di partenariato presentato alla Commissione europea. Le aree interne definiscono una carenza territoriale rispetto ad alcuni servizi essenziali individuati come precondizioni per lo sviluppo locale e come elementi fondanti del diritto di cittadinanza. Tali servizi essenziali comprendono la salute, l'istruzione e la mobilità.

Questa classificazione risulta essere uno strumento utile per analizzare il settore viabilità e altri trasporti in Basilicata per due ragioni principali. In primis, il fatto che il servizio ferroviario venga inserito tra le caratteristiche atte a definire le aree interne alla stregua di scuole e ospedali, costituisce un dato della rilevanza che viene attribuita al settore della mobilità nella vita dei cittadini. Inoltre, come verrà approfondito nei seguenti paragrafi, la regione Basilicata è composta da una quota percentuale molto alta di comuni caratterizzati da un alto grado di perifericità.

Le dinamiche delle variabili di contesto e di spesa individuate vengono osservate nei comuni della Basilicata rispetto al loro grado di perifericità e rispetto agli aggregati di Aree Interne di sperimentazione individuate dalla SNAI.

L'obiettivo dell'elaborato non è quello di valutare la Strategia delle Aree Interne bensì di indagare le relazioni esistenti tra la spesa nel settore viabilità e trasporti e le caratteristiche in termini di perifericità dei comuni della Basilicata che, come già richiamato, rappresenta un territorio fortemente caratterizzato dal fenomeno perifericità.

Nella prima parte del focus viene brevemente presentata la Strategia delle Aree Interne, senza entrare nel dettaglio degli interventi previsti, piuttosto illustrando il criterio di divisione territoriale per grado di perifericità e le Aree Interne di sperimentazione individuate nella regione. Successivamente, viene illustrata una analisi di contesto della regione Basilicata e una indagine delle dinamiche di spesa nel settore viabilità e altri trasporti.

F.1 BREVI CENNI ALLA STRATEGIA NAZIONALE AREE INTERNE

Le aree interne costituiscono il fulcro di una politica nazionale a forte valenza locale elaborata a partire dal carattere policentrico del territorio italiano. Nel secondo dopoguerra, infatti, la crescita economica che ha interessato la penisola ha registrato una "diffusione polarizzata": nonostante abbia riguardato l'intero territorio nazionale, si è concentrata su una serie di centri e sistemi urbani a fronte di un numero molto elevato di sistemi locali che hanno subito un processo di decrescita sia economica che demografica.

La geografia dello sviluppo economico in Italia si è andata delineando sempre più chiaramente come agglomerato di territori a diverse "velocità". Tale differenza ha caratterizzato non solo le più note dinamiche di sviluppo tra regioni del nord, del centro e del sud ma anche quelle relative a centri urbani e aree periferiche, contraddistinte da

performance molto distanti. Sebbene in un primo momento le strategie nazionali di sviluppo abbiano tenuto principalmente conto dello sviluppo macro-regionale, insistendo sulla direttrice nord-sud, negli ultimi anni si è consolidata l'idea che i piani basati sulle esigenze dei sistemi locali risultino più adatti alle peculiarità del caso italiano.

In questa prospettiva, una nuova attenzione viene posta alle aree interne che vanno a formare l'oggetto di una politica di sviluppo locale finanziata con i fondi della politica di coesione. L'espressione "aree interne" non definisce territori con caratteristiche univoche, viste le peculiarità di ciascun sistema locale, ma individua alcune dimensioni, tra loro interconnesse, che a vario titolo interessano una costellazione variegata di comuni.

In primo luogo, in riferimento alle aree interne italiane, emerge la dimensione di sotto-utilizzazione del *capitale territoriale*, dovuta a processi di crisi economica che ha portato ad alti tassi di emigrazione della popolazione e, in alcuni casi, allo spopolamento dell'area. Il capitale territoriale definisce un insieme ampio che include i sistemi agro-forestali, il capitale storico artistico e le conoscenze tradizionali dei territori.

In secondo luogo, le aree interne sono spesso state oggetto di processi di sfruttamento del territorio secondo modalità che hanno generato ingenti costi sociali. Trattasi dei casi diffusi di dissesto idrogeologico, perdita di diversità biologica, degrado dei paesaggi.

In ultimo, la terza dimensione che si vuole sottolineare è legata al concetto di *cittadinanza limitata*, che indica la carenza dei servizi essenziali alla vita nella società contemporanea, in particolare: istruzione, sanità, mobilità e possibilità di accesso a internet. La carenza di questi servizi essenziali, sommata alla scarsità di opportunità lavorative, costituisce un fattore determinante nella scelta di emigrare e, dunque, del problema dello spopolamento che interessa una parte consistente delle aree interne. Rinforzare l'offerta di tali servizi serve a bloccare l'emigrazione della popolazione e ad attrarre nuovi residenti in modo tale da innescare processi di crescita e invertire le tendenze demografiche (Strategia nazionale per le aree interne: definizione, obiettivi, strumenti e *governance* - Documenti UVAL).

Individuazione e mappatura delle aree interne

Sanità, istruzione/formazione professionale e mobilità, in quanto servizi essenziali per la definizione di cittadinanza, costituiscono le precondizioni per lo sviluppo locale e sono centrali nella definizione del criterio di mappatura delle aree interne. Esso parte da due considerazioni principali: i. sul territorio italiano sono disseminati una serie di centri urbani che, in virtù dei servizi offerti, fungono da attrattori rispetto ad altri periferici; ii. la presenza dei servizi essenziali e, di conseguenza, la vicinanza ai centri attrattori che li offrono determina effetti positivi sulla qualità della vita delle persone. Cionondimeno, le relazioni che legano centro-periferia cambiano a seconda dei territori.

Le aree interne, in termini generici, vengono dunque individuate sulla base della distanza fisica dai "centri di offerta dei servizi essenziali" (Poli), attraverso una classificazione che considera il proprio indice di perifericità. I centri di servizi sono quei comuni o aggregazioni di comuni che sono in grado di offrire contemporaneamente: i. almeno un ospedale DEA di I livello¹⁴, ii. tutta l'offerta scolastica secondaria, iii. almeno una stazione ferroviaria di grado *Silver*¹⁵ (Accordo di Partenariato).

¹⁴DEA (Dipartimento Emergenza e Accettazione) di I livello garantisce, oltre alle prestazioni di pronto soccorso, anche le funzioni di osservazione e breve degenza, di rianimazione e deve inoltre garantire interventi diagnostico-terapeutici di medicina generale, chirurgia generale, ortopedia e traumatologia, cardiologia con

Focus

Il grado di perifericità degli altri centri viene calcolato in base alla distanza fisica, calcolata come tempo di percorrenza, rispetto al Polo più vicino. In particolare, vengono individuate le seguenti quattro fasce:

- **Aree di cintura** (tempo di percorrenza inferiore a 20 minuti)
- **Aree intermedie** (tempo di percorrenza compreso tra i 20 e i 40 minuti)
- **Aree periferiche** (tempo di percorrenza compreso tra i 40 e i 75 minuti)
- **Aree ultra-periferiche** (tempo di percorrenza superiore a 75 minuti)

Nella categoria di aree interne vengono comprese le intermedie, le periferiche e le ultra-periferiche. Per un determinato comune, il fatto di essere definito aree interna non si traduce necessariamente in una sua condizione di fragilità endogena. Le caratteristiche considerate per individuare suddette aree, infatti, tengono conto semplicemente della vicinanza ai centri di servizi senza dare alcuna valutazione su altre variabili demografiche e socio-economiche ben più utili a delineare con più precisione le condizioni della popolazione considerata.

Come si è accennato, la Strategia Nazionale Aree Interne (SNAI) è stata elaborata nell'ottica di agire su diverse dimensioni, legate alla demografia, all'offerta di servizi di base e alla degenerazione territoriale attraverso il coordinamento e l'interazione tra il livello di intervento locale e nazionale. A tal fine, a partire dalla mappatura definita in base al grado di perifericità dei comuni, sono state individuate 72 Aree Interne sull'intero territorio italiano su cui avviare la sperimentazione attraverso la realizzazione di interventi specifici per il contesto locale. Le Aree selezionate nella Strategia Nazionale comprendono 1.071 comuni e interessano un territorio di circa 51.000 kmq; esse non comprendono solo comuni classificati come aree interne, ma anche comuni Polo e Cintura.

La SNAI segue due direttrici: una atta a promuovere lo sviluppo locale, l'altra volta ad assicurare l'adeguamento dei livelli di alcuni servizi essenziali offerti (salute istruzione e mobilità). Il primo obiettivo viene perseguito attraverso l'utilizzo di fondi comunitari, mentre al secondo è destinato il finanziamento nazionale.

La strategia di rivalutazione delle aree interne è stata recentemente riproposta nel "Piano Sud 2030"¹⁶ il cui punto di partenza è la consapevolezza che le direttrici dello sviluppo passino anche per la valorizzazione e la riqualificazione dei territori periferici del paese, oggi esclusi dai processi di agglomerazione. Per il rilancio delle aree interne risultano essere già state predisposte nuove linee di finanziamento contenute nella Legge di Bilancio 2020 a cui si sommeranno altri fondi, di fonte comunitaria, inclusi nel ciclo di programmazione 2021-2027. Per rafforzare le azioni già contenute nell'Accordo di Partenariato 2014-2020 il "Piano del Sud" ne prevede altre, come: l'estensione alle aree interne non coinvolte nella sperimentazione in atto; l'introduzione di un sistema di premialità; il rafforzamento del criterio dello spopolamento; la semplificazione del processo di definizione delle strategie d'area; la semplificazione della sottoscrizione degli Accordi di Programma; il rafforzamento del Comitato Tecnico Aree Interne; e infine, il potenziamento del partenariato.

UTIC (Unità di Terapia Intensiva Cardiologica). Vengono inoltre assicurate prestazioni di laboratorio di analisi chimico-cliniche e microbiologiche, di diagnostica per immagini, e trasfusionali.

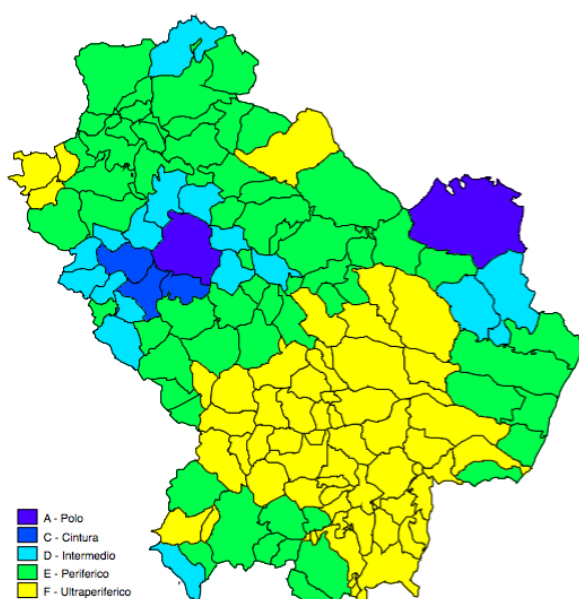
¹⁵ Le stazioni sono classificate sulla base di alcuni parametri come Platinum, Gold, Silver e Bronze. Le stazioni di categoria Silver comprendono impianti caratterizzati di dimensioni medio/piccole spesso impresenziate e prive di Fabbricato Viaggiatori e dotate unicamente di servizi urbani/sub-urbani/metropolitani.

¹⁶ "Piano Sud 2030. Sviluppo e coesione per l'Italia", Ministro per il Sud e la Coesione territoriale 2020

Il caso Basilicata

Come accennato in precedenza, le aree interne rappresentano un fenomeno che interessa tutte le regioni italiane, sebbene emergano delle peculiarità che contraddistinguono alcune di esse, in primis la Basilicata. Su un totale di 131 comuni lucani, infatti, 126 sono classificati come aree interne, ossia hanno un elevato grado di perifericità. Come illustrato in Figura F1, gli unici due Poli della regione sono rappresentati dai capoluoghi di provincia Potenza e Matera e solo 3 sono i comuni cintura, i restanti 126, come riportato in Tabella F.1 costituiscono aree interne.

Figura F.1 MAPPA DELLA BASILICATA CHE RIPORTA LA DIVISIONE DEI COMUNI SECONDO IL LORO GRADO DI PERIFERICITÀ



Fonte: elaborazione propria su dati OpenCoesione

Figura 1.1 TOTALE DEI COMUNI E DEI COMUNI AREE INTERNE DELLA BAILICATA - VALORI ASSOLUTI

Comuni	Numero	Percentuale
Comuni della Basilicata	131	
Comuni aree interne:	126	
di cui Intermedi:	16	12,2%*
di cui Periferici:	59	45%*
di cui Ultra Periferici:	51	38,9%*

* percentuale calcolata sul totale dei comuni

Se si guarda la classificazione dei comuni della Basilicata e la si compara a quella delle altre regioni italiane e alla media nazionale, emerge chiaramente che il dato della Basilicata si distacca in maniera rilevante dagli altri. Come si può osservare dalla Tabella F.2, che riporta le percentuali di comuni in Basilicata e Italia sulla base della classificazione precedentemente descritta, tale differenza è particolarmente profonda non tanto rispetto

Focus

ai poli, ovvero i centri di servizi essenziali, quanto piuttosto rispetto ai comuni cintura e ai periferici.

I comuni cintura in Basilicata rappresentano il 2,3% del totale dei comuni, allorché se si considera la media di tutte le regioni italiane tale valore sale a 44,2%. Questo dato dimostra che in Basilicata anche comuni geograficamente limitrofi ai poli sono effettivamente distanti dai centri di servizi in termini di tempi di percorrenza, probabilmente in ragione della morfologia del territorio. Il 96% dei comuni si trova in una condizione di perifericità, la qual circostanza determina una condizione di "cittadinanza limitata" per gli abitanti della stragrande maggioranza dei comuni lucani. Inoltre, la percentuale di comuni classificati come periferici e ultra-periferici è la più alta tra tutte le regioni.

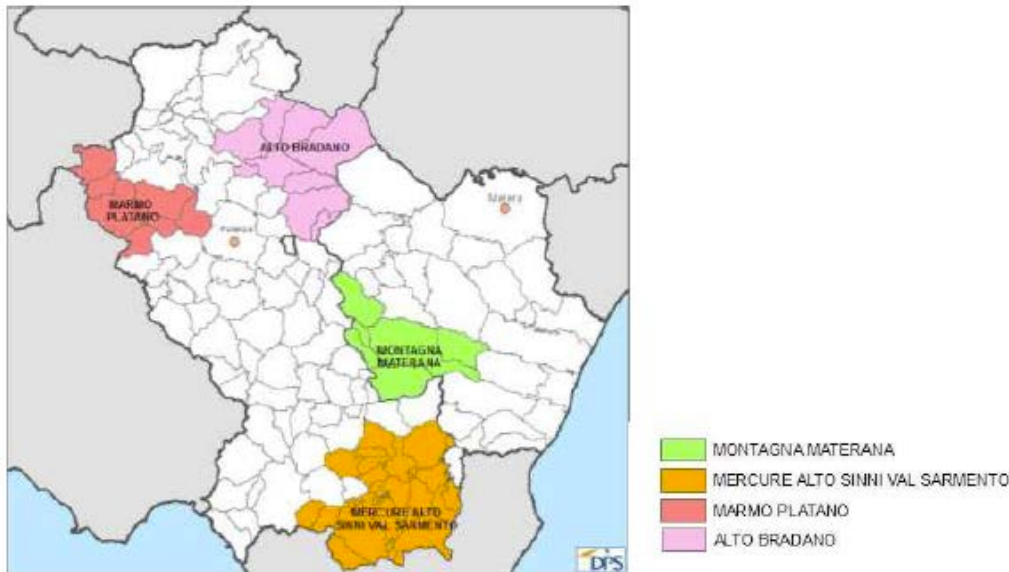
Guardando ai comuni periferici, solo il Molise e la Sardegna raggiungono valori simili (rispettivamente 44,9% e 42,2%) mentre per gli ultra-periferici il distacco aumenta, basti pensare che il valore più alto dopo quello della Basilicata (38,9%) è quello della Sardegna (17,5%).

Figura 1.2 CLASSIFICAZIONE DEI COMUNI SUL TERRITORIO DELLA BASILICATA E DELL'ITALIA - VALORI PERCENTUALI

Classe comune	Basilicata	Italia
A - Polo	1,5%	2,7%
B - Polo intercomunale		1,5%
C - Cintura	2,3%	44,2%
D - Intermedio	12,2%	28,8%
E - Periferico	45,0%	18,7%
F - Ultra-periferico	38,9%	3,7%

Al fine di approfondire l'analisi del settore viabilità e trasporti in Basilicata, nei paragrafi successivi vengono analizzati, oltre ad alcuni indicatori di contesto, i dati di spesa in relazione al grado di perifericità di tutti i comuni della Basilicata, con un'attenzione particolare ai finanziamenti stanziati per i comuni che fanno parte delle 4 Aree Interne selezionate per la sperimentazione, illustrate in Figura F.2: Alto Bradano, , Marmo Platano, Mercure Alto Sinni Val Sarmento e Montagna Materana. Ad oggi, le uniche Aree Interne che hanno siglato un Accordo di Programma Quadro sono Montagna Materana nel 2019 e Mercure Alto Sinni Val Sarmento nel 2020.

Figura F.2 MAPPA DELLE AREE INTERNE DELLA BASILICATA



Fonte: Regione Basilicata

F.2 ANALISI DI CONTESTO

Come già accennato, il fatto che un comune venga classificato come area interna non rivela alcuna informazione rispetto alle condizioni socio-economiche delle persone che vi abitano, bensì riporta solo la distanza fisica rispetto all'offerta di alcuni servizi, seppur essenziali. Allo stesso modo, la scelta di un aggregato di comuni come Aree Interne di sperimentazione non costituisce automaticamente segnale che quella determinata zona geografica sia in condizioni peggiori rispetto ad altre.

Vista l'eterogeneità che caratterizza il territorio italiano, vale la pena, tuttavia, indagare se in alcuni casi tale categorizzazione si associ a condizioni di svantaggio demografico e socio-economico. A tal fine, si propone di seguito un'analisi per i comuni della Basilicata sulla base di alcuni indicatori ritenuti di particolare importanza.

Gli indicatori di contesto utilizzati riguardano sia caratteristiche morfologiche che demografiche e socio-economiche che descrivono con maggiore precisione lo stato dei comuni considerati. In particolare, con riferimento alla demografia, si considera la variazione della popolazione di un comune nel periodo 2012-2020 e la densità abitativa come rapporto tra popolazione residente e superficie espressa in kmq. Per l'ambito economico, si utilizza lo scostamento del reddito medio dei comuni considerati da quello medio nazionale e una variabile di disagio sociale che fornisce un quadro più ampio dell'esclusione sociale in cui si affianca agli indicatori sulla povertà altri di esclusione sociale. Infine, per rendere le caratteristiche morfologiche del territorio considerato, si utilizza la deviazione standard delle altitudini di tutti i punti misurati in ogni comune e un indicatore di rischio sismico, in termini di pericolosità, vulnerabilità degli edifici, esposizione a rischio di persone e cose. Di seguito si riportano gli indicatori con le corrispettive fonti:

1. Variazione della popolazione nel periodo tra il 2012 e il 2020. Fonte: Istat

Focus

2. Scostamento del reddito medio del comune dal reddito medio nazionale. Anno di riferimento 2011. Fonte: Istat
3. Densità abitativa per chilometro quadrato. Anno di riferimento 2011. Fonte: Istat
4. Disagio sociale. Anno di riferimento 2011. Fonte: Istat
5. Altitudine. Anno di riferimento 2013. Fonte: Istat
6. Rischio sismico. Anno di riferimento 2012. Fonte: Protezione civile

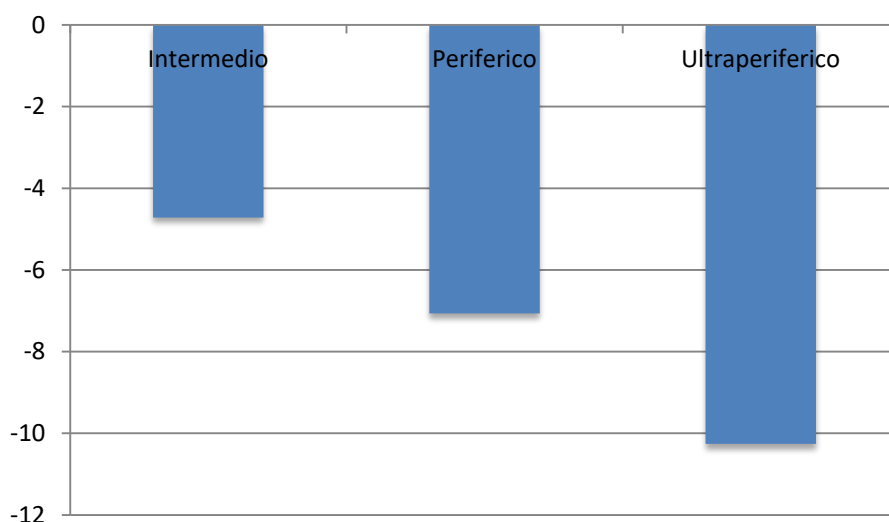
In particolare, gli indicatori selezionati vengono studiati prima rispetto al grado di perifericità dei comuni e poi tra Aree Interne di sperimentazione.

F.2.1 Indicatori di contesto rispetto al grado di perifericità

Di seguito si illustrano alcune elaborazioni grafiche relative alla dinamica degli indicatori di contesto precedentemente descritti nei comuni aree interne in Basilicata; in particolare, si riporta il valore medio delle variabili considerate. L'analisi include esclusivamente i comuni intermedi, periferici e ultra-periferici, ovvero quelli che hanno una distanza maggiore dai servizi essenziali; sono invece esclusi i poli e le aree cintura.

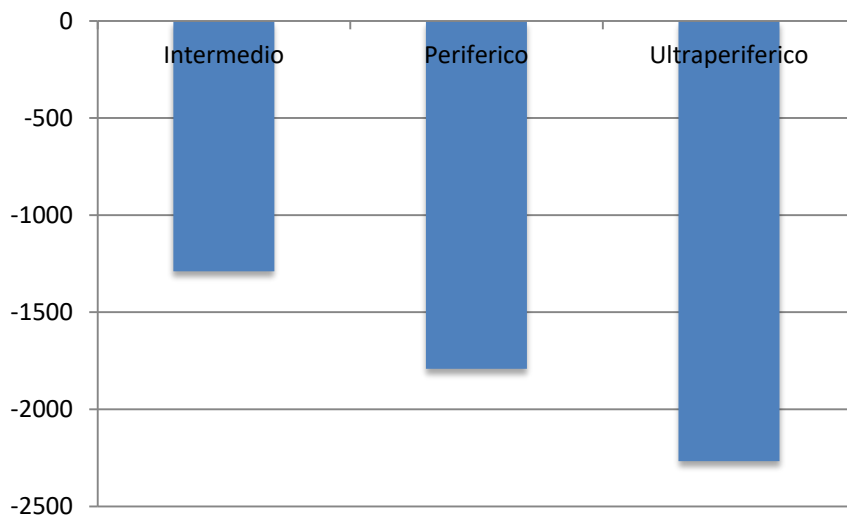
Nei grafici riportati di seguito emerge un dato comune: per tutti gli indicatori selezionati risulta che tanto più aumenta il grado di perifericità di un comune tanto più i fenomeni indagati risultano profondi, con l'unica eccezione del rischio sismico (cfr. Figura F.8). In primis, occorre sottolineare che i dati mostrano che il saldo della popolazione è sempre negativo e dunque si registrano effettivamente fenomeni di spopolamento nelle aree considerate e che il reddito medio è sempre inferiore a quello medio su base nazionale. La variazione della popolazione (cfr. Figura F.3), lo scostamento del reddito medio nazionale (cfr. Figura 1.4) e la densità abitativa (cfr. Figura F.5) sono gli ambiti per i quali la differenza tra aree periferiche emerge in modo più marcato. Per questi indicatori infatti si misura una distanza netta tra il valore dell'aggregato dei comuni intermedi rispetto a quelli delle zone ultra-periferiche.

Figura F.3 VALORE MEDIO DELLA VARIAZIONE DELLA POPOLAZIONE DAL 2012 AL 2020 PER GRADO DI PERIFERICITÀ



Fonte: elaborazione propria su dati Istat

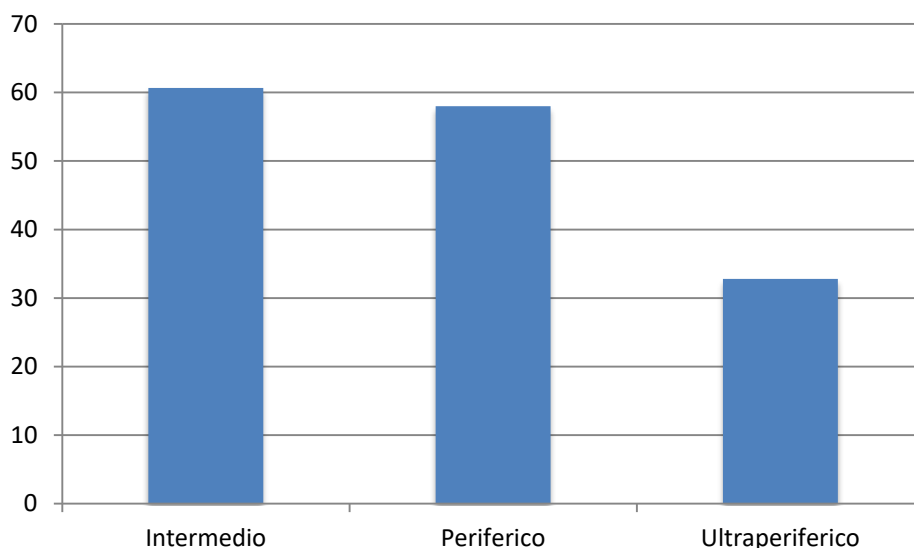
Figura F.4 VALORE MEDIO DELLO SCOSTAMENTO DAL REDDITO MEDIO DEL COMUNE DAL REDDITO NAZIONALE PER GRADO DI PERIFERICITÀ



Fonte: elaborazione propria su dati Istat

Se per quanto riguarda la variazione della popolazione e la densità abitativa è ragionevole ipotizzare che entrambe si riducano al crescere del grado di perifericità di un comune, altre dinamiche che emergono risultano particolarmente importanti. In primo luogo, è interessante notare che per lo scostamento del reddito medio si osserva una profonda differenza tra i comuni delle aree ultra-periferiche rispetto a quelli delle zone intermedie.

Figura F.5 VALORE MEDIO DELLA DENSITÀ ABITATIVA PER GRADO DI PERIFERICITÀ (2011)



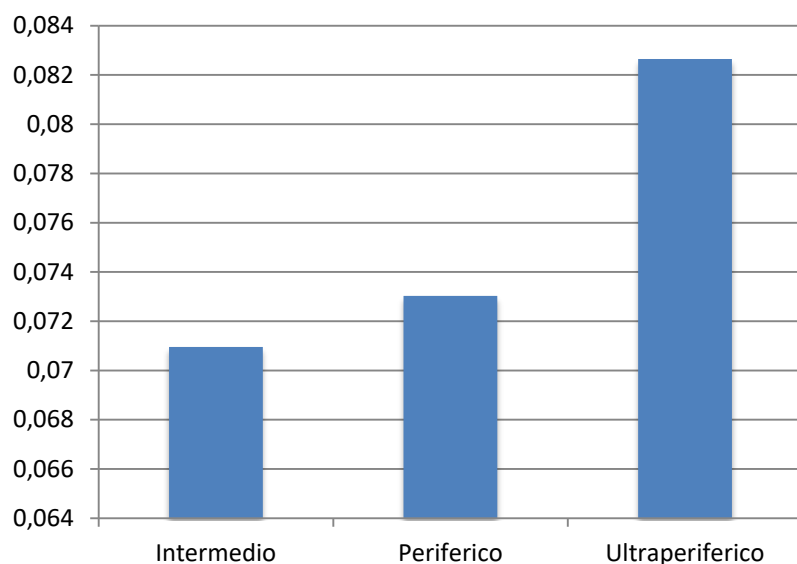
Fonte: Elaborazione propria su dati Istat - Censimento della Popolazione e delle abitazioni

Focus

In secondo luogo occorre sottolineare l'importanza dell'indicatore del disagio sociale, riportato in Figura 1.6. In questo caso ad essere rilevante non è solo la differenza che esiste tra aggregati periferici differenti ma il fatto che in tutti e tre i casi il fenomeno risulta essere particolarmente marcato.

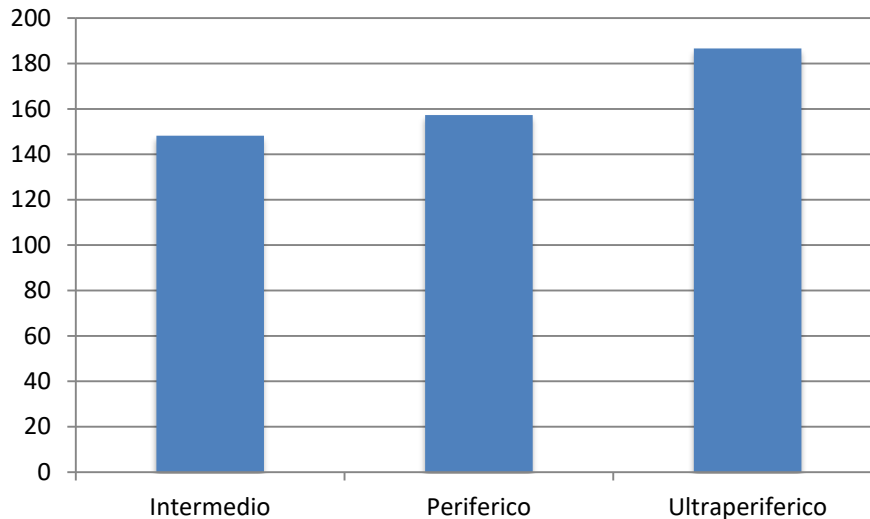
Un terzo elemento che deve essere messo in risalto è infine quello che riguarda l'altitudine che, come emerge dalla Figura f.7, aumenta con l'aumentare del grado di perifericità. Si tratta anche in questo caso di un indicatore che fornisce informazioni preziose perché è ragionevole supporre che i comuni che abbiano una posizione più distante dal livello del mare siano anche quelli che fisicamente dovrebbero essere più lontani da alcuni servizi, e di rimando gli stessi che avrebbero un fabbisogno maggiore rispetto ad altri.

Figura F.6 VALORE MEDIO DI DISAGIO SOCIALE PER GRADO DI PERIFERICITÀ



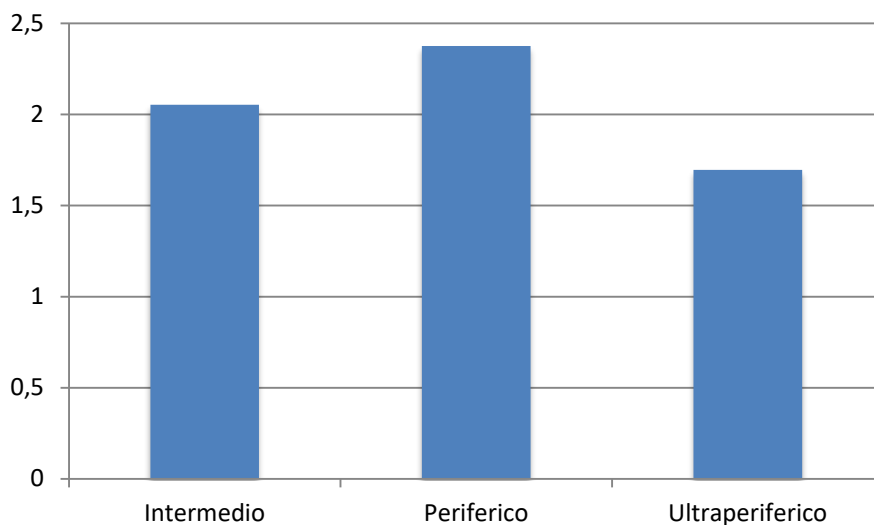
Fonte: Elaborazione propria su dati Istat

Figura F.7 VALORE MEDIO DELLA DEVIAZIONE STANDARD DELLE ALTITUDINI DI TUTTI I PUNTI MISURATI IN OGNI COMUNE PER GRADO DI PERIFERICITÀ (2013)



Fonte: Elaborazione propria su dati Istat

Figura F.8 VALORE MEDIO DI RISCHIO SISMICO PER GRADO DI PERIFERICITÀ (2012)



Fonte: Elaborazione propria su dati Protezione civile

F.2.2 Indicatori di contesto nelle Aree Interne di sperimentazione

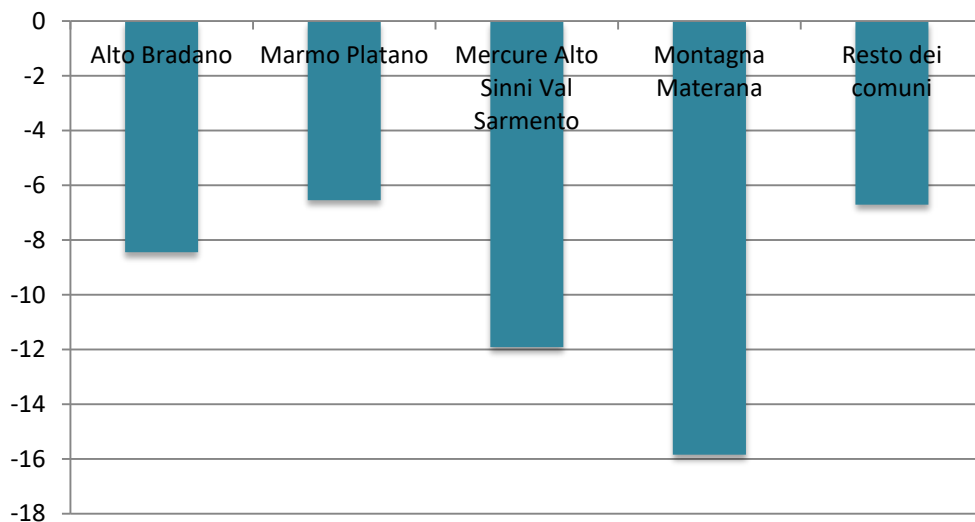
Questa seconda sezione del paragrafo propone la medesima analisi della dinamica degli indicatori di contesto la cui media è calcolata stavolta per le singole Aree Interne di sperimentazione della Basilicata e per l'aggregato dei restanti comuni della regione. Tale operazione risulta interessante in quanto informa su eventuali scostamenti e dinamiche anomale delle aree individuate dalla SNAI rispetto all'andamento regionale degli indicatori di contesto selezionati.

Come emerso nella precedente sezione, anche in questo caso le variabili relative al saldo netto della popolazione (cfr. Figura F.9) e allo scostamento del reddito medio da quello nazionale (cfr. Figura F.10) assumono valore negativo per tutti gli aggregati, delineando

Focus

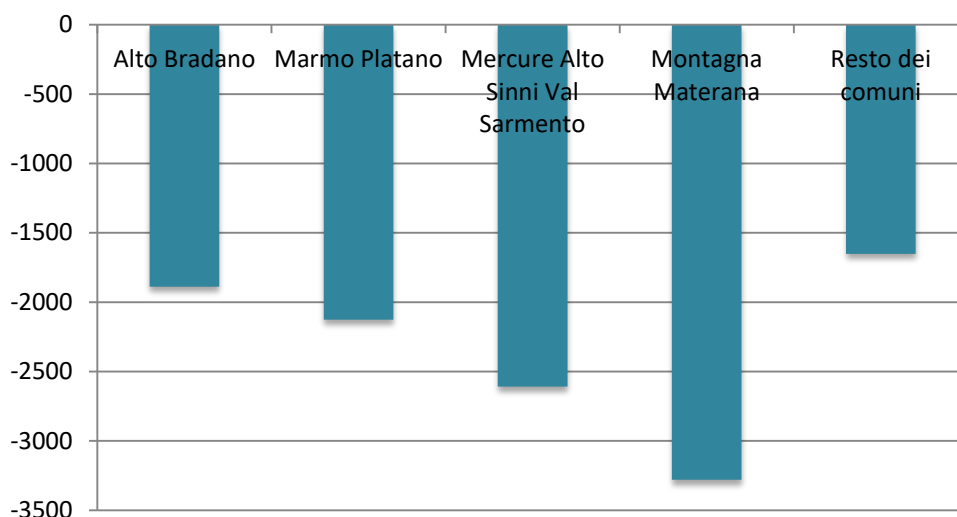
una condizione tendenzialmente negativa per l'intera regione. Inoltre, il dato interessante è che, per entrambe le variabili, il valore medio calcolato per le singole Aree Interne è sempre inferiore a quello calcolato sul resto dei comuni. Ciò significa che le aree scelte per la sperimentazione sembrerebbero trovarsi in una situazione di ulteriore svantaggio rispetto al resto della Basilicata.

Figura F.9 VALORE MEDIO DELLA VARIAZIONE DELLA POPOLAZIONE DAL 2012 AL 2020 PER AREE INTERNE DI SPERIMENTAZIONE



Fonte: elaborazione propria su dati Istat

Figura F.10 VALORE MEDIO DELLO SCOSTAMENTO DAL REDDITO MEDIO DEL COMUNE DAL REDDITO NAZIONALE PER AREE INTERNE DI SPERIMENTAZIONE



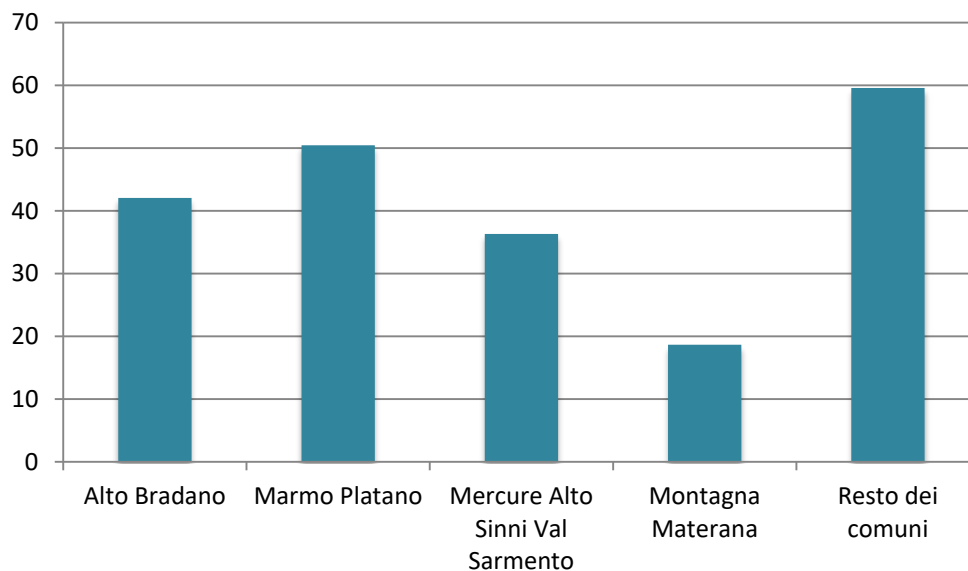
Fonte: elaborazione propria su dati Istat

Osservando la densità abitativa delle aree considerate, riportata in Figura F.11, il valore medio maggiore è quello relativo all'aggregato dei restanti comuni. Cionondimeno, la

distanza con le Aree Interne è rilevante solo se si considerano Montagna Materana e Mercure Alto Sinni Val Sarmento che mostrano valori molto bassi. Negli altri due casi, i valori medi si avvicinano a quello dei restanti comuni.

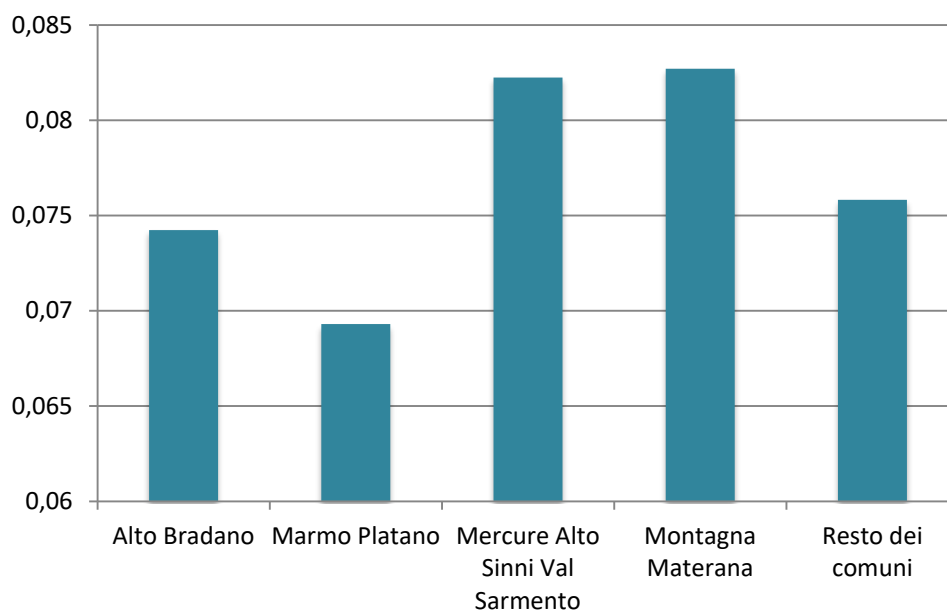
Anche per quanto riguarda il disagio sociale (cfr. Figura F.12), non emergono grosse differenze tra i gruppi di comuni considerati. La variabilità tra gruppi aumenta leggermente se si considerano le variabili morfologiche relative all'altitudine (cfr. Figura F.13) e al rischio sismico (cfr. Figura F.14); tuttavia in nessuno dei due casi emerge una netta differenza tra il gruppo di comuni Aree Interne e il resto dei comuni. Questa circostanza non sorprende in quanto tali caratteristiche prettamente territoriali rilevano più della perifericità geografica dei comuni.

Figura F.11 VALORE MEDIO DELLA DENSITÀ ABITATIVA PER AREE INTERNE DI SPERIMENTAZIONE (2011)



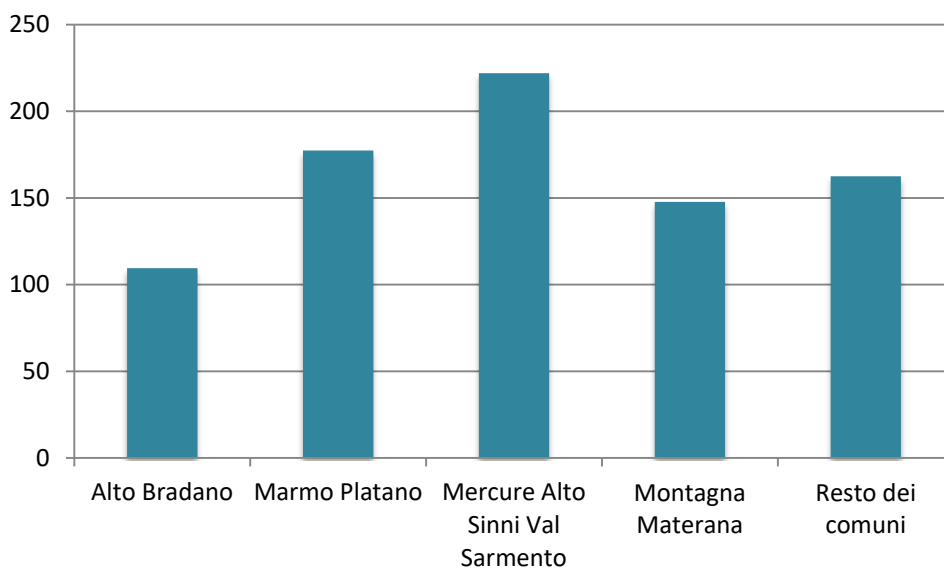
Fonte: Elaborazione propria su dati Istat

Figura F.12 VALORE MEDIO DI DISAGIO SOCIALE PER AREE INTERNE DI SPERIMENTAZIONE



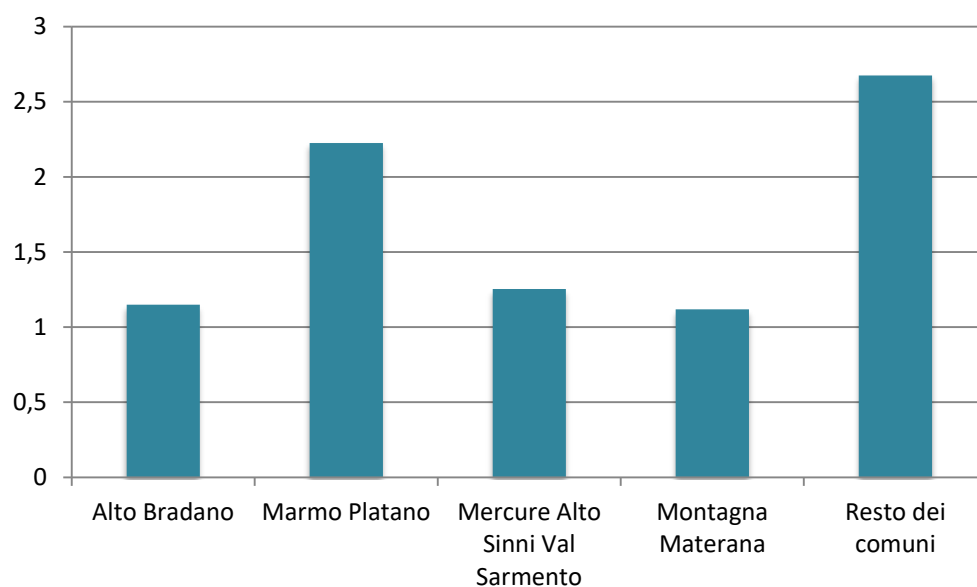
Fonte: elaborazione propria su dati Istat

Figura F.13 VALORE MEDIO DELLA DEVIAZIONE STANDARD DELLE ALTITUDINI DI TUTTI I PUNTI MISURATI IN OGNI COMUNE PER AREE INTERNE DI SPERIMENTAZIONE (2013)



Fonte: Elaborazione propria su dati Istat

Figura F.14 VALORE MEDIO DI RISCHIO SISMICO PER AREE INTERNE DI SPERIMENTAZIONE (2012)



Fonte: Elaborazione propria su dati Protezione Civile

F.3 LA SPESA IN TRASPORTI E VIABILITÀ PER I COMUNI DELLA BASILICATA

Delineato il contesto della regione Basilicata, si procede ora ad analizzare, nel settore dei trasporti e della viabilità, l'andamento della spesa pro capite dei comuni rispetto alla loro classificazione sulla base dell'indice di perifericità e delle Aree Interne di sperimentazione.

Vengono presentati sia i flussi di spesa ordinaria, rilevati dai dati di fonte CPT, sia comunitaria, di fonte OC. Entrambe le banche dati possono essere considerate buoni strumenti per interpretare gli andamenti della spesa in riferimento alla suddivisione territoriale definita dalla Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI) secondo la quale i fondi comunitari e quelli nazionali assolvono obiettivi di sviluppo differenti.

I conti CPT forniscono un quadro sulla composizione della spesa comunale ordinaria, suddivisa per settori economici, destinata ai singoli comuni dall'insieme della pubblica amministrazione. I dati di fonte OC sono stati utilizzati per analizzare la spesa delle politiche di coesione e sono relativi ai progetti finanziati con fondi comunitari.

La diversa articolazione dei dati ha reso necessario un lavoro preliminare su quelli delle politiche di coesione che consentisse di aggregare i progetti finanziati a livello europeo sulla base dei comuni beneficiari di tali fondi. Questa operazione obbliga ad escludere da OC un numero di osservazioni (85) corrispondenti a tutti i progetti presentati all'Unione Europea da gruppi di comuni e che per questa ragione risulta impossibile assegnare a una delle aree definite dall'indice di perifericità.

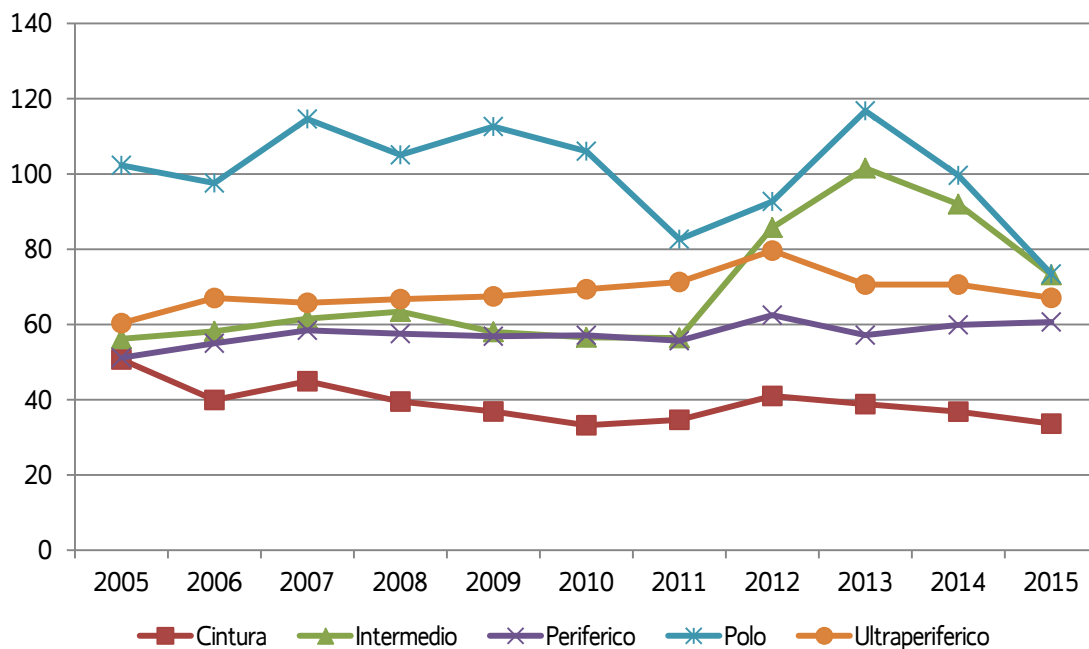
Per le prime quattro elaborazioni presentate in questo paragrafo, la spesa pro capite è stata calcolata utilizzando una variabile di rendicontazione espressione dei flussi di cassa annuali; questo consente di ricavare la medesima informazione monetaria sia per la spesa ordinaria che per quella comunitaria.

La Figura F.15 mostra, per il periodo 2005-2015¹⁷, l'andamento della spesa pro capite ordinaria (CPT) per trasporti e viabilità dei comuni della Basilicata suddivisi seguendo la classificazione dell'indice di perifericità. Quello che emerge è un'alta variabilità della spesa pro capite nei diversi comuni aggregati rispetto a suddetto indicatore. Quelli che hanno percepito maggiori fondi ordinari sono in aree periferiche e del polo mentre la cintura risulta essere l'aggregato che in assoluto ne riceve di meno.

Nel dettaglio, calcolando la spesa pro capite media dal 2005 al 2015 per i singoli aggregati, emerge che i comuni della cintura percepiscono 39,1 euro; quelli delle aree intermedie 69,3 euro; l'aggregato di comuni periferici 57,4 euro; per il polo la spesa pro capite media è di 100,3 euro; e infine per i comuni ultraperiferici risulta pari a 68,7 euro. Il picco massimo di spesa pro capite si realizza nell'anno 2013 per il polo. In linea generale il 2013 è l'anno in cui la spesa media è più alta per tutte le aree interne.

¹⁷ Il periodo di riferimento utilizzato è quello per il quale sono al momento disponibili nel Sistema CPT le informazioni disaggregate a livello comunale. Tuttavia il dato, benché non aggiornato, conferma la validità del lavoro di analisi svolto.

Figura F.15 SPESA PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2005 -2015 DEI COMUNI DELLA BASILICATA SUDDIVISI PER INDICE DI PERIFERICITÀ. DATI CPT

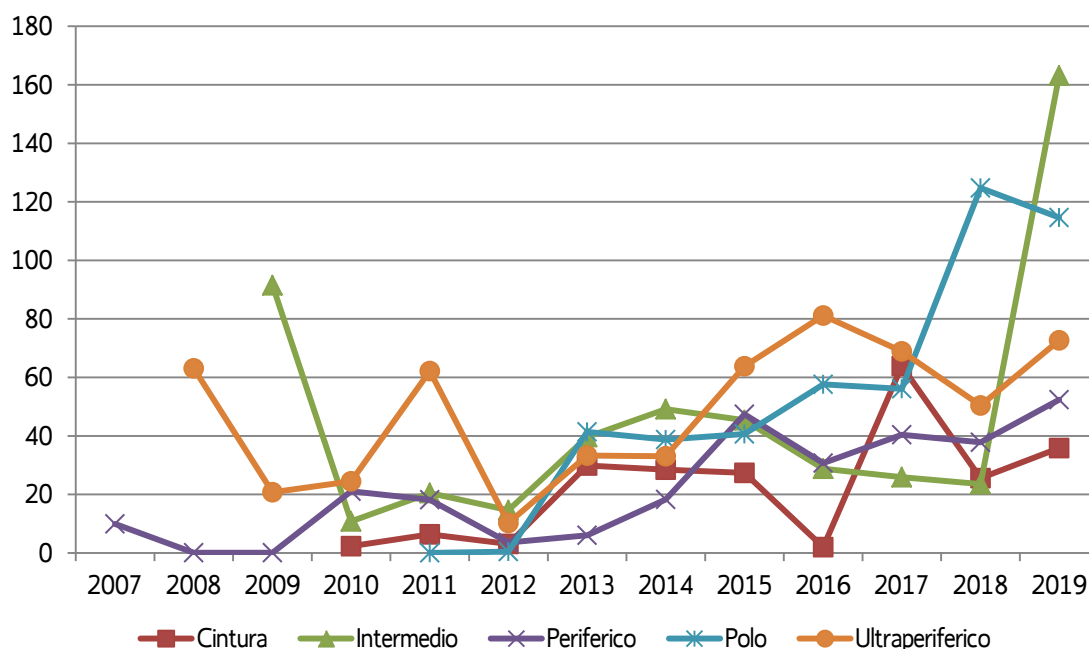


Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

La Figura F.16 mostra, per il periodo 2007-2015, l'andamento della spesa pro capite finanziata con fondi comunitari (OC). Nel dettaglio, per tutto l'arco temporale in analisi, il livello di spesa pro capite media nei comuni della cintura è pari a 8,8 euro; quello dei comuni intermedi è di 37,7 euro; per l'aggregato dei comuni periferici è di 22,7 euro; per il polo la spesa pro capite media risulta di 10,5 euro; e infine per i comuni ultraperiferici è pari a 43,6 euro.

Il picco massimo di spesa pro capite si realizza nell'anno 2015 per le aree periferiche e ultraperiferiche, che rispettivamente realizzano una spesa pro capite di 54,3 e 82,1 euro. Non è un caso che il massimale di spesa per le politiche di coesione si verifichi nel 2015, il così detto anno "n+2" per il ciclo di programmazione 2007-2013. Occorre ricordare infatti che il 31 dicembre del 2015 è decorsa la scadenza definitiva per la rendicontazione dei progetti della Commissione Europea. Le spese che non risultano ammesse entro quella data sono dichiarate automaticamente decadute dalla stessa Commissione.

Figura F.16 SPESA PRO CAPITE PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007 -2019 DEI COMUNI DELLA BASILICATA SUDDIVISI PER INDICE DI PERIFERICITÀ. DATI OC



Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

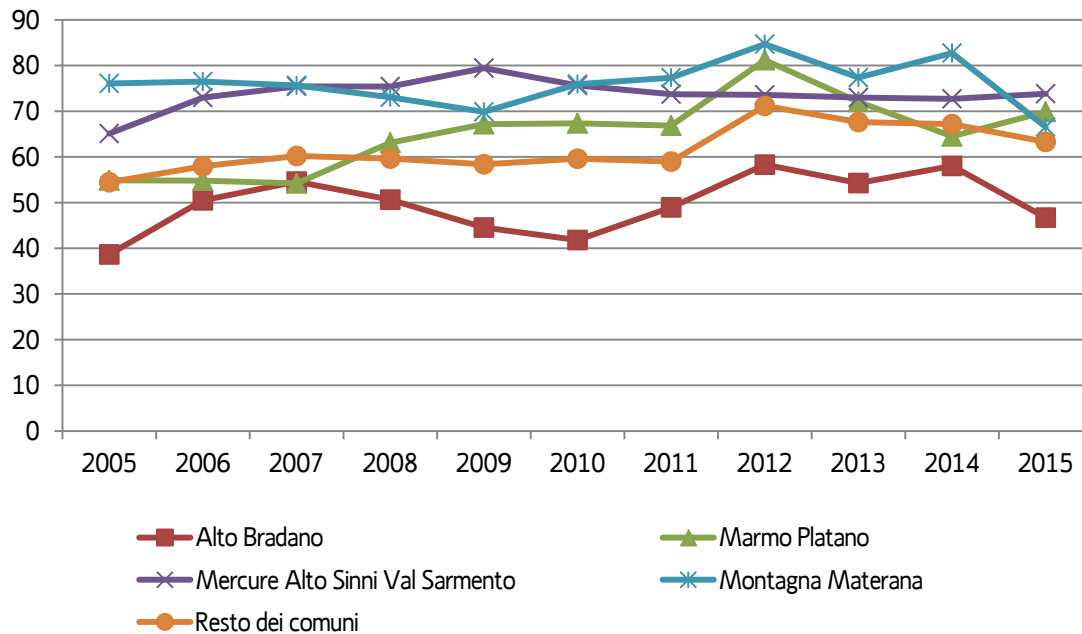
Nel raffronto tra la Figura F.15 e la Figura F.16 emergono alcune differenze. La più importante riguarda i massimali di spesa pro capite che, se guardando ai dati CPT (cfr. Figura F.15) si realizza per le aree intermedie e per quelle del polo, analizzando la fonte OC (cfr. Figura F.16) si compie invece per le aree intermedie e ultra-periferiche. Punto di contatto tra le due fonti di spesa, ordinaria e comunitaria, è invece rappresentato dall'andamento dei comuni della cintura, che per entrambi i flussi di cassa è particolarmente ridotto.

La medesima operazione di analisi è stata replicata considerando solo i comuni individuati nella sperimentazione SNAI e dunque proponendo una classificazione sulla base delle quattro Aree Interne della Basilicata. Illustrato in tal senso, l'andamento della spesa media può mettere in luce dinamiche di spesa delle singole Aree Interne rispetto a quelle dei restanti comuni della regione.

Guardando ai dati CPT di spesa pro capite riportati nella Figura F.17, emerge una certa variabilità tra le Aree Interne nel tempo e rispetto ai livelli di spesa, con un trend tendenzialmente negativo negli ultimi anni, eccezion fatta per qualche segnale di ripresa che riguarda Marmo Platano e Mercure Alto Val Sarmento.

Nel periodo considerato, i più alti livelli di spesa si osservano per la Montagna Materana, che registra un valore medio pari a 76 euro, nonostante il *trend* negativo del 2014-2015 e per Mercure Alto Sinni Val Sarmento, i cui comuni beneficiano di una spesa media pro capite di 73,6 euro. Tranne Alto Bradano, per tutte le Aree Interne si registra un valore medio maggiore rispetto a quello che interessa i restanti comuni della Basilicata. È utile ricordare che l'andamento osservato rispecchia la situazione dei comuni nella fase subito precedente alla definizione delle Aree Interne di sperimentazione, che è avvenuta nel 2014.

Figura F.17 SPESA MEDIA PRO CAPITE PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2005 -2015 DEI COMUNI DELLA BASILICATA SUDDIVISI PER AREE INTERNE. DATI CPT

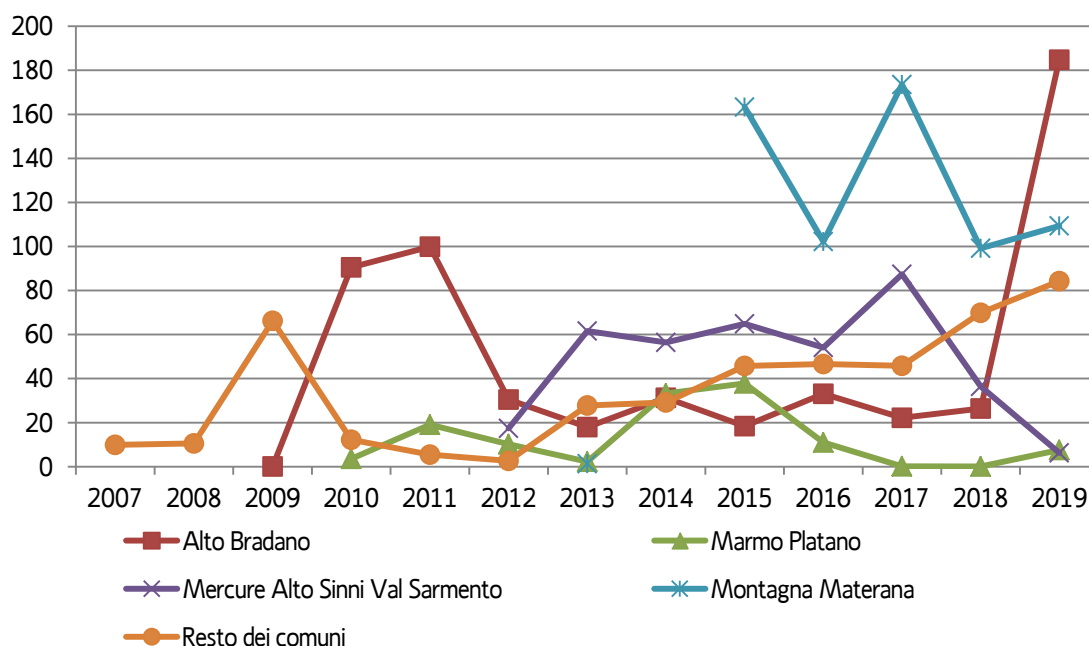


Fonte: elaborazione su dati Conti Pubblici Territoriali

La Figura F.18 riporta la variabile di spesa estrapolata da OC e dunque concernente i fondi comunitari, per un orizzonte temporale più ampio che va dal 2007 al 2019. I livelli di spesa sono inferiori se confrontati a quelli CPT per tutti gli aggregati di comuni, eccetto che per Alto Bradano e Montagna Materana dove la spesa media pro capite arriva a superare i 150 euro negli ultimi anni. Per queste due Aree Interne i valori della spesa riportano una grande variabilità probabilmente poiché i valori più alti possono essere spiegati da specifici progetti di dimensioni più ampie.

Focus

Figura F.18 SPESA MEDIAPRO CAPITE PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007 -2019 DEI COMUNI DELLA BASILICATA SUDDIVISI PER AREE INTERNE. DATI OC



Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

F.4 COMPOSIZIONE DELLA SPESA DELLE POLITICHE DI COESIONE NEL SETTORE DEI TRASPORTI E DELLA VIABILITÀ PER TIPOLOGIA DI FONDI NEI COMUNI DELLA BASILICATA

Nei grafici finora presentati emerge l'andamento dei flussi di cassa della spesa pro capite ordinaria e delle politiche di coesione per i comuni della Basilicata. Tali finanziamenti sono dunque rappresentativi dei flussi monetari totali, anche quelli di segno opposto che costituiscono la restituzione di somme precedentemente erogate. Nel corso di questo paragrafo si prenderanno in esame i trend di spesa pro capite dal 2007 al 2019 e verranno utilizzate variabili di rendicontazione netta europea, ciascuna delle quali è specifica dei fondi strutturali attivati per i progetti che hanno ottenuto un finanziamento comunitario. I trend di spesa verranno analizzati in primis rispetto al grado di perifericità dei comuni e successivamente con riferimento alle Aree Interne di sperimentazione.

Questo approfondimento verrà condotto con riferimento esclusivo alla spesa comunitaria (OC). Le politiche di coesione finanziano progetti utilizzando l'insieme dei fondi strutturali europei, ciascuno di questi viene predisposto per specifici investimenti. Nel caso del settore della viabilità e dei trasporti in Basilicata quelli utilizzati sono i FESR (Fondo Europeo di Sviluppo Regionale) e FSC (Fondo per lo Sviluppo e la Coesione).

F.4.1 La spesa delle politiche di coesione nel settore dei trasporti e della viabilità in Basilicata per indice di perifericità

La scomposizione della spesa delle politiche di coesione può fornire informazioni aggiuntive sulla distribuzione dei finanziamenti che pervengono ai comuni. Questo è a maggior ragione importante per una regione come la Basilicata che è caratterizzata da una presenza maggiore di aree periferiche rispetto alla media nazionale. I grafici

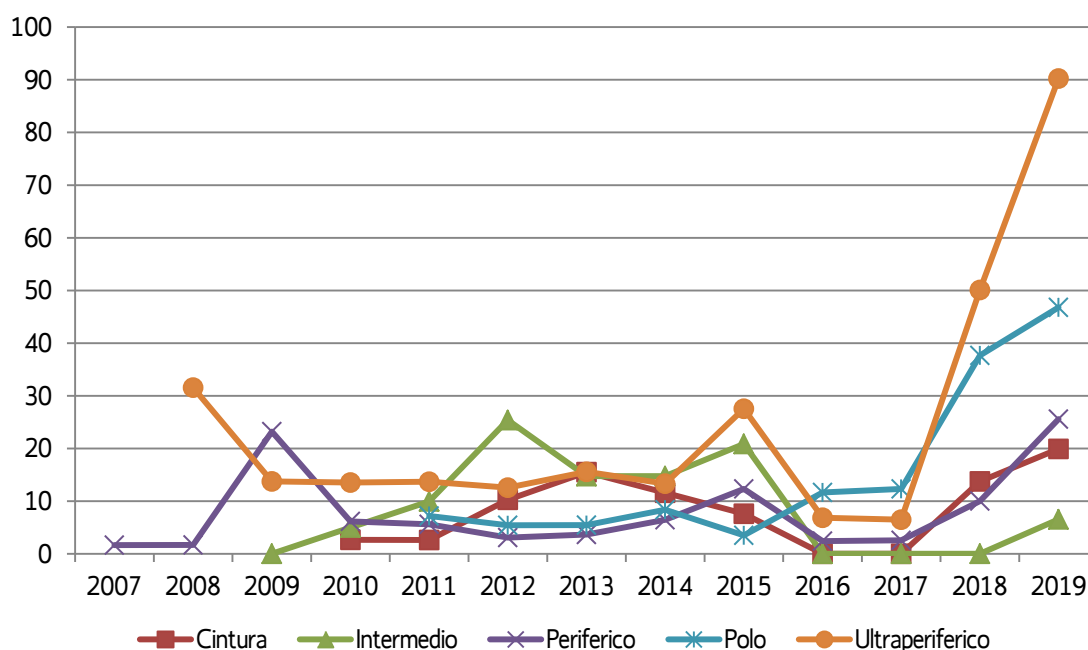
presentati, seguendo la stessa aggregazione dei comuni per grado di perifericità utilizzata nel paragrafo, mostrano la spesa pro capite dei comuni lucani per fondi comunitari e programmi nazionali.

La Figura F.19 riporta l'andamento della spesa pro capite finanziata esclusivamente tramite fondi FESR. I trend di spesa pro capite sono influenzati dal peso dei singoli progetti che hanno ottenuto finanziamenti comunitari, questo si ribadisce perché la dimensione di un unico progetto può determinare dei picchi di spesa pro capite consistenti.

La spesa pro capite media per le aree della cintura risulta essere pari a 18 euro; quella delle aree intermedie è pari a 17,2 euro; per i comuni delle aree periferiche è di 17,9 euro; per il polo è di 27,8 euro; e infine per l'aggregato ultra-periferico la spesa media pro capite è di 50 euro. Il picco massimo si raggiunge nel 2019 per l'aggregato dei comuni dell'area ultra-periferica che arriva ad essere di 191,7 euro.

I fondi FESR attivano un unico programma nazionale, il POR (Programma Operativo Regionale). Il trend di spesa pro capite mostrato nella Figura F.19 è dunque rappresentativo anche delle dinamiche di spesa relative a questo specifico programma nazionale.

Figura F.19 SPESA PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007 -2019 PER INDICE DI PERIFERICITÀ E PER FONDI FESR. DATI OC



Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

Similmente alla precedente, l'elaborazione che segue riporta l'andamento di un unico fondo strutturale comunitario, ci si riferisce ai Fondi Sviluppo e Coesione (FSC).

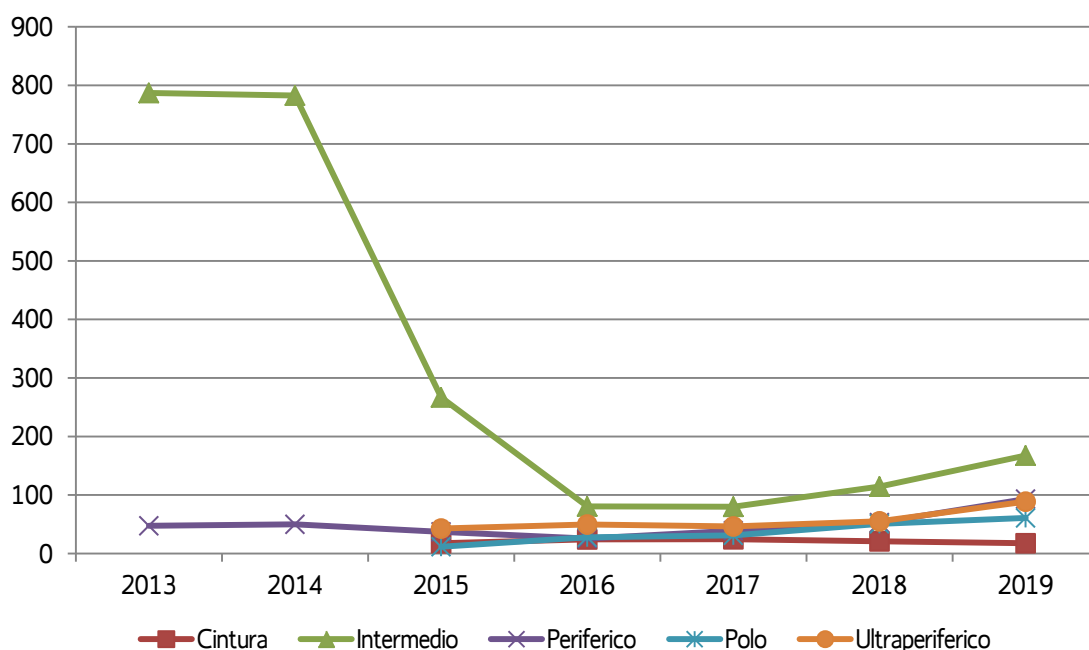
Nella Figura F.20 emerge che per i comuni della cintura la spesa pro capite media è di 21 euro; per quelli dell'area intermedia è pari a 325,5 euro; per l'aggregato periferico è di

Focus

49,3 euro; per il polo la spesa pro capite media è 36,4 euro; infine per i comuni ultraperiferici risulta essere di 56,4 euro.

Anche in questo caso, come in quello precedente, occorre sottolineare che i progetti finanziati tramite la politica di coesione europea in alcuni casi includono anche progetti di diversi milioni di euro, che inevitabilmente concorrono alla crescita esponenziale della spesa pro capite media a livello comunale.

Figura F.20 SPESA PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007-2019 PER INDICE DI PERIFERICITÀ E PER FONDI FSC. DATI OC



Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

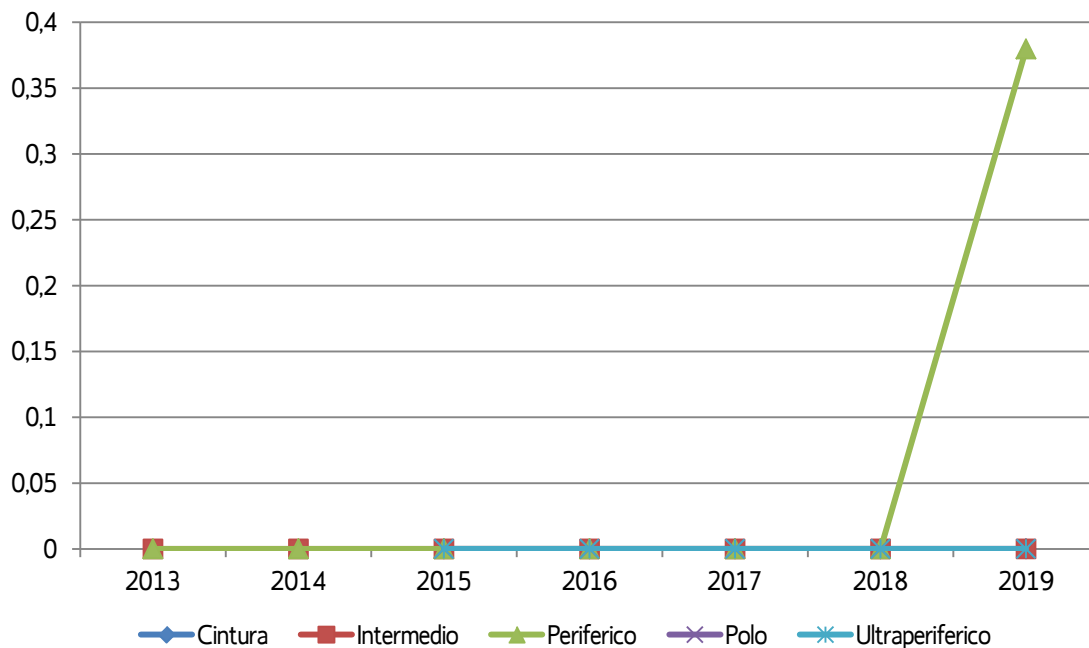
L'ultima elaborazione proposta mostra l'andamento della spesa pro capite dei comuni in Basilicata nella suddivisione per programmi nazionali. Oltre ai POR, i cui *trend* sono già stati commentati nella Figura F.19 per la loro sovrapposizione con i fondi strutturali FESR, in quelle successive (cfr. Figura F.21, Figura F.22, Figura F.23, Figura F.24) vengono mostrate i restanti programmi che sono stati attivati tra il 2007 e il 2019. Nello specifico, i programmi sono i seguenti (tra parentesi si riportano le abbreviazioni dei programmi che si trovano nel grafico):

1. Efficientamento energetico nei comuni (EFF)
2. Programma regionale di attuazione (PRO)
3. Patto Basilicata (PAT)
4. Matera capitale della cultura (MAT)

Dalle figure che seguono emerge che per i comuni della cintura la spesa pro capite relativa ai programmi nazionali diversi dai POR è particolarmente bassa, l'unico programma che contribuisce in termini di spesa è il PRO che in media è pari a 21 euro; anche per i comuni dell'aggregato intermedio la spesa pro capite risulta essere stata finanziata tramite PRO, che per l'arco temporale in analisi è in media di 325,5 euro; per le

aree periferiche risulta un contributo minimo dai programmi EFF di 0,5 euro, un altro seppur ridotto da programmi PAT di 7,6 euro e infine dai programmi PRO, che per i comuni periferici contribuiscono in termini di spesa pro capite media di 38,1 euro; per il polo emerge un contributo per il programma MAT di 1,9 euro (si ricorda che il comune di Matera rientra in questo gruppo di comuni), i programmi PAT contribuiscono in media con 4 euro e infine altri 18,1 euro arrivano da programmi PRO; infine per i comuni dell'area ultraperiferica risulta una spesa pro capite media di 10,9 euro e di 41,7 euro rispettivamente per programmi PAT e PRO.

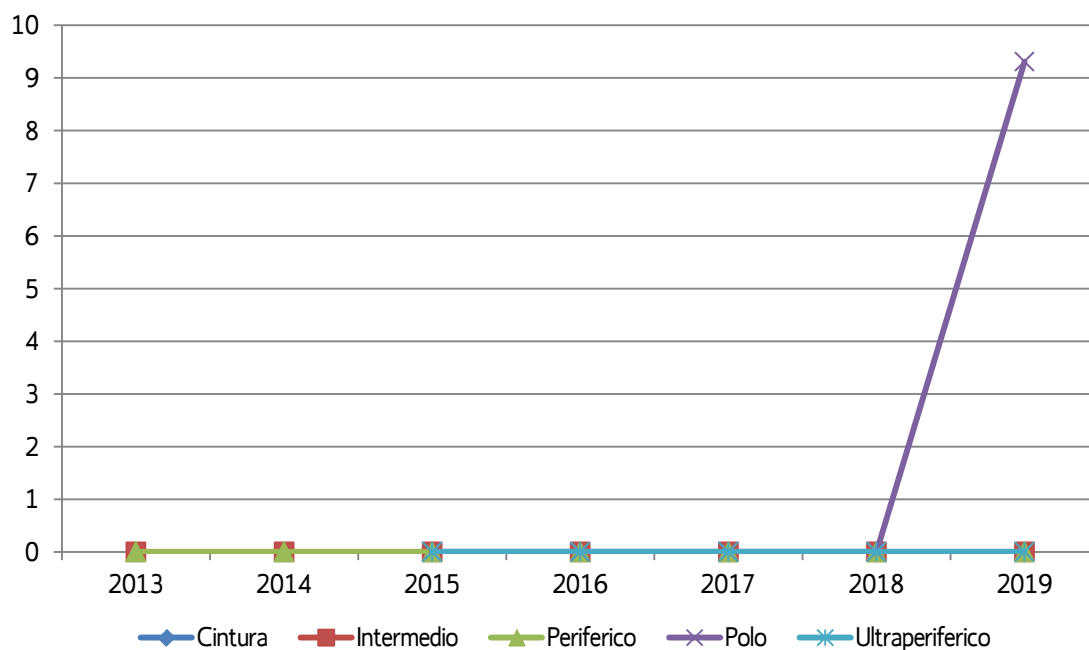
Figura F.21 SPESA PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007 -2019 PER INDICE DI PERIFERICITÀ PROGRAMMI EFF. DATI OC



Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

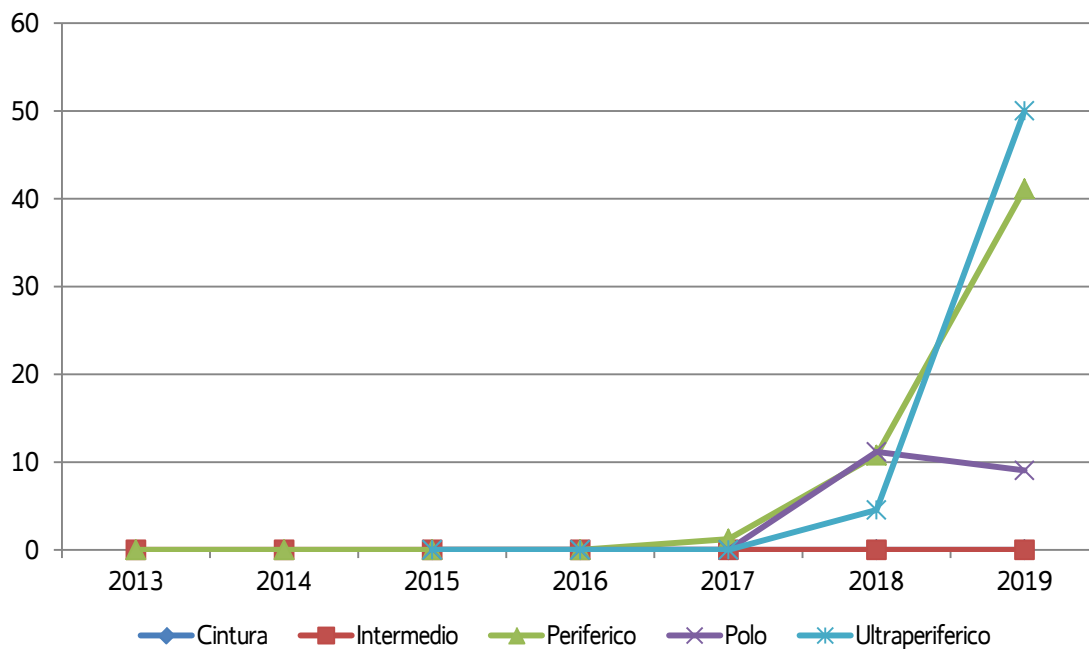
Focus

Figura F.22 SPESA PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007 -2019 PER INDICE DI PERIFERICITÀ PROGRAMMI MAT. DATI OC



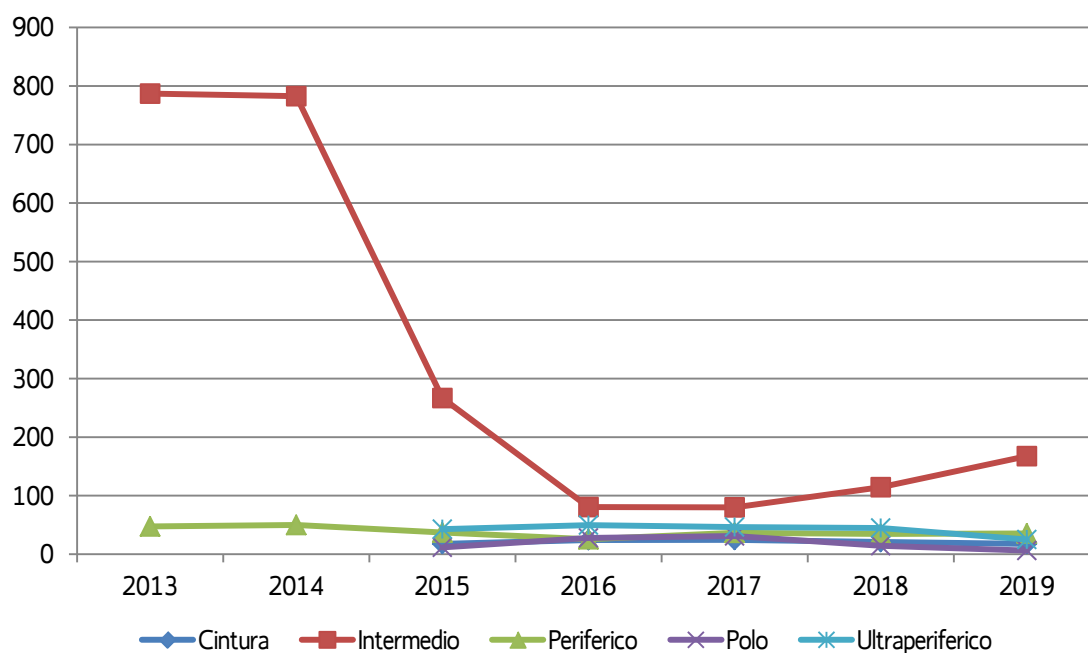
Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

Figura F.23 SPESA PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007 -2019 PER INDICE DI PERIFERICITÀ PROGRAMMI PAT. DATI OC



Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

Figura F.24 SPESA PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007 -2019 PER INDICE DI PERIFERICITÀ PROGRAMMI PRO. DATI OC



Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

F.4.2 La spesa delle politiche di coesione nel settore dei trasporti e della viabilità in Basilicata per indice di perifericità

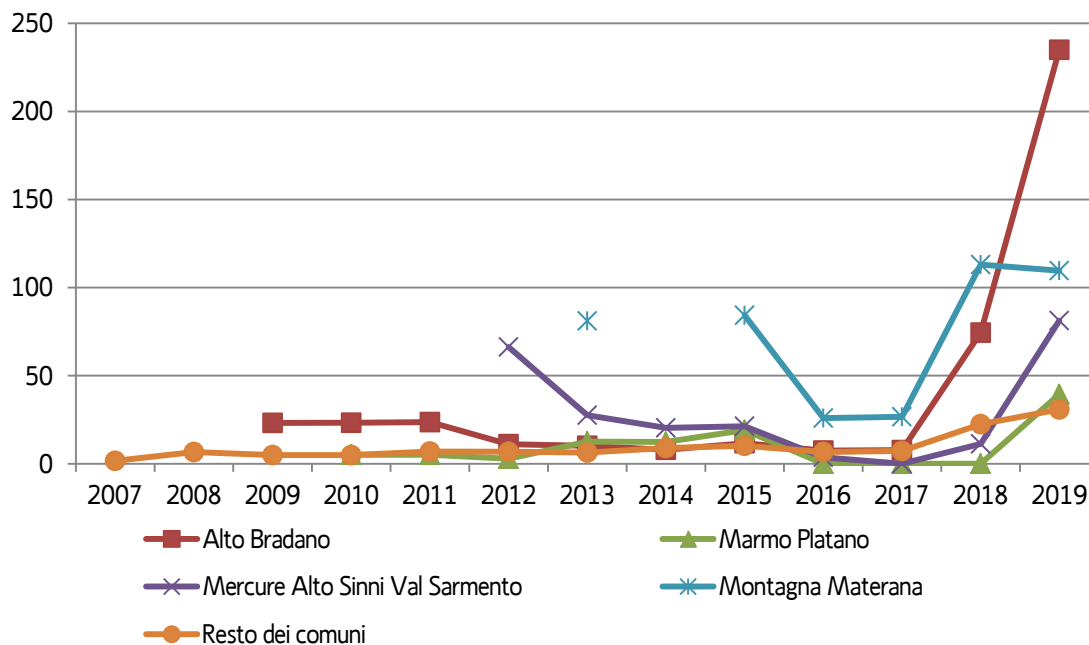
I flussi di spesa delle politiche di coesione vengono qui presentati anche per i comuni delle Aree Interne selezionati per la sperimentazione avviata nel 2014. Ciascuna elaborazione grafica proposta riporta il trend di spesa pro capite per singola Area Interna e per l'aggregato comprendente i restanti comuni lucani.

Per quanto riguarda i fondi FESR, come illustra la Figura F.25, l'andamento della spesa pro capite segue un trend crescente negli ultimi anni, salvo una diminuzione del livello per la Montagna Materana nel 2019. In due casi - Alto Bradano e Mercure Alto Sinni Val Sarmento - si denota un balzo del livello di spesa che arriva a superare rispettivamente i 300 euro e i 400 euro nel 2019. I comuni afferenti all'Area Interna di Marmo Platano e quelli che non fanno parte della sperimentazione registrano livelli di spesa pro capite bassi se comparati con le altre Aree Interne, non superando i 100 euro in entrambi i casi.

Nella Figura F.26 si riporta l'andamento della spesa pro capite per i finanziamenti a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione (FSC). Per Alto Bradano, Marmo Platano e Mercure Alto Sinni Val Sarmento questi non superano l'ammontare di 50 euro, mentre hanno rilevanza maggiore per Montagna Materana e per i restanti comuni.

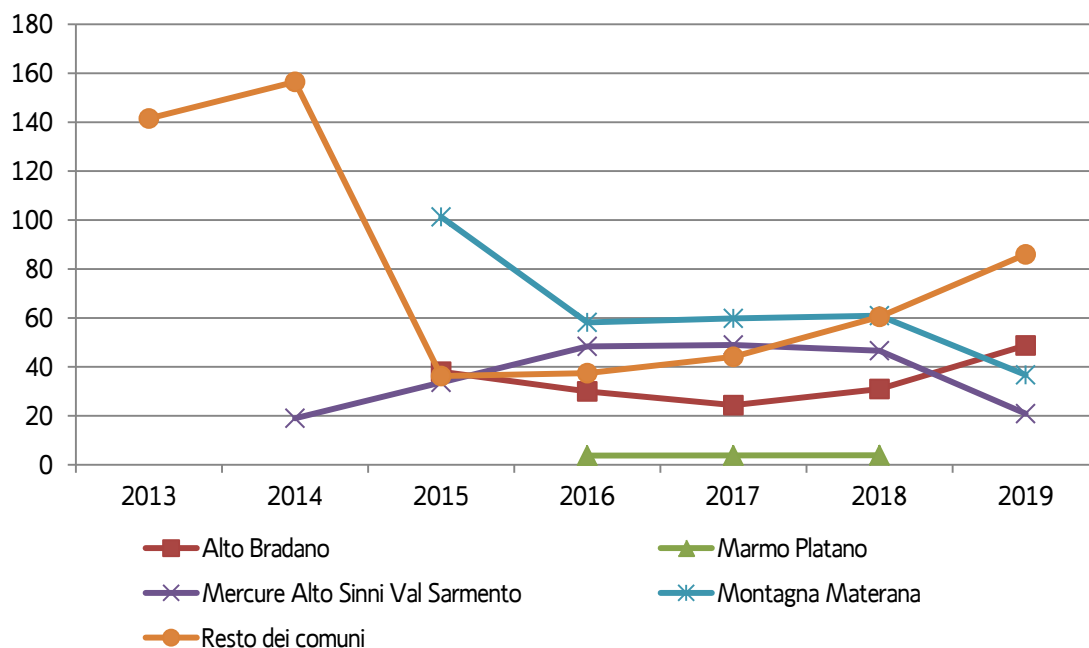
Focus

Figura F.25 AMMONTARE IN EURO PRO CAPITE DEL FINANZIAMENTO EUROPEO PER VIABILITÀ E TRASPORTI A VALERE SUL FONDO EUROPEO DI SVILUPPO REGIONALE - DATI OC 2007 - 2019



Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

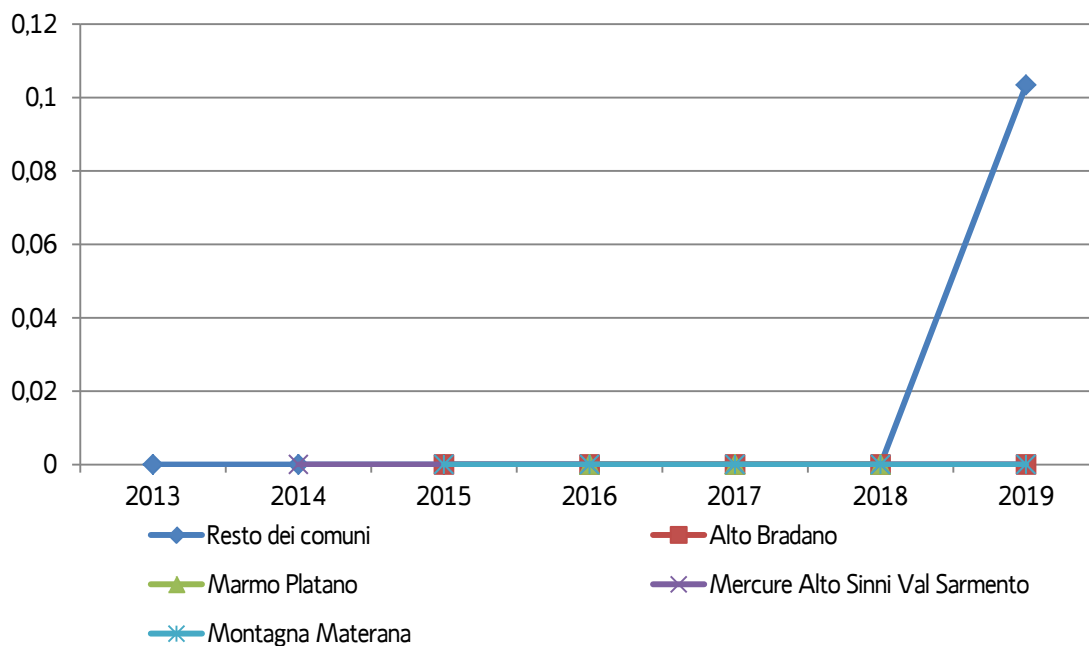
Figura F.26 AMMONTARE IN EURO DEL FINANZIAMENTO A VALERE SUL FONDO SVILUPPO E COESIONE (FSC) - DATI OC 2007-2019



Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

Come già verificato precedentemente con l'analisi per indice di perifericità, la spesa relativa a programmi diversi dal POR, e dunque dai fondi a valere sul FESR, si assesta su livelli estremamente bassi, come è agevole osservare nelle figure seguenti, che aumentano lievemente solo per quanto riguarda i programmi EFF (cfr. Figura F.27), MAT (cfr. Figura F.28) e PAT (cfr. Figura F.29) se si considera l'aggregato che comprende il resto dei comuni lucani e ancora il programma PAT per l'Area Interna Alto Bradano.

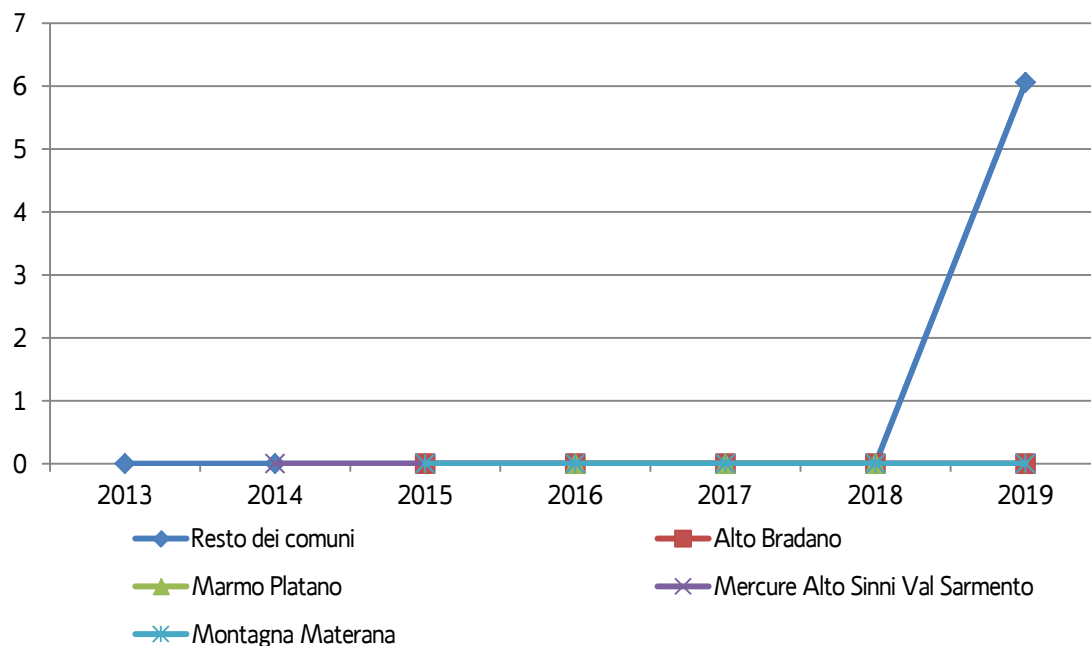
Figura F.27 SPESA PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007 -2019 PER AREE INTERNE PROGRAMMI EFF. DATI OC



Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

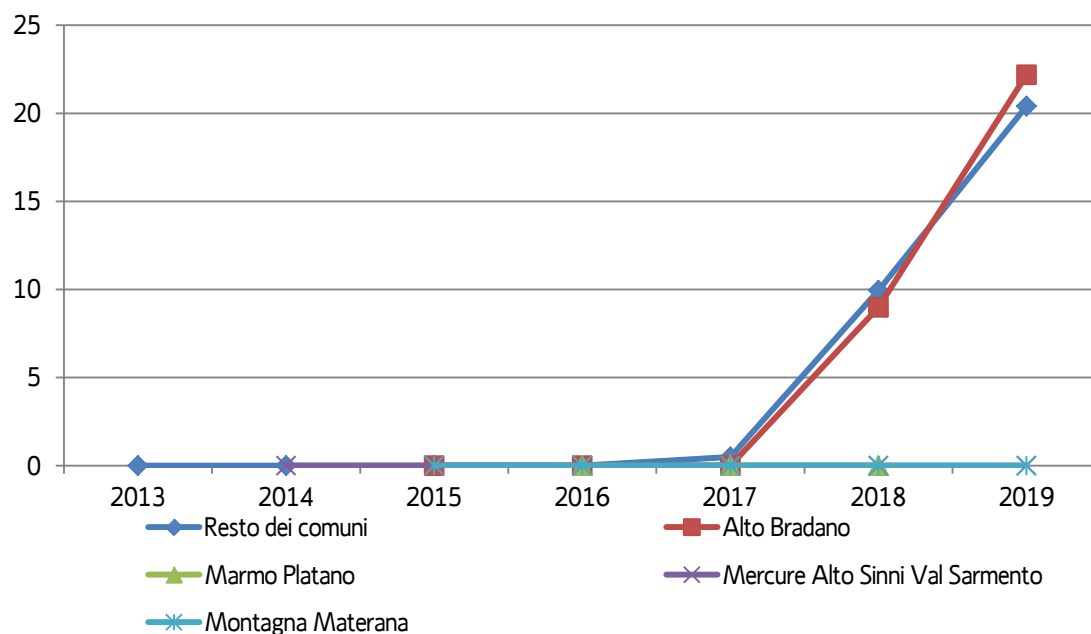
Focus

Figura F.28 SPESA PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007 -2019 PER AREE INTERNE PROGRAMMI MAT. DATI OC



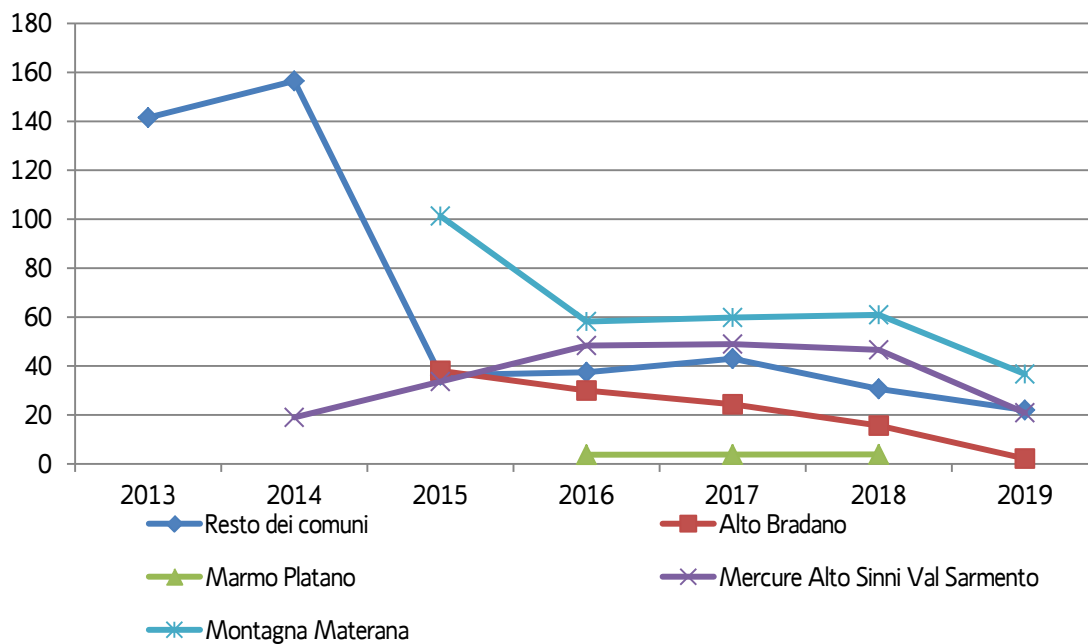
Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

Figura F.29 SPESA PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007 -2019 PER AREE INTERNE PROGRAMMI PAT. DATI OC



Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

Figura F.30 SPESA PER TRASPORTI E VIABILITÀ 2007 -2019 PER AREE INTERNE PROGRAMMI PRO. DATI OC



Fonte: elaborazione su dati OpenCoesione

F.5 CONCLUSIONI

Questo focus prende in esame l'andamento della spesa ordinaria e comunitaria nei comuni della Basilicata per il settore della viabilità e degli altri trasporti. L'analisi è stata condotta sulla base della suddivisione dei comuni così come definita dalla Strategia Nazionale delle Aree Interne, prendendo in considerazione sia la suddivisione per grado di perifericità che le Aree Interne di sperimentazione.

Il caso studio è particolarmente adatto a questo tipo di analisi data l'alta concentrazione in Basilicata di territori che rientrano negli aggregati periferici, secondo gli indicatori definiti dalla SNAI. La seconda motivazione per la quale l'andamento della spesa è stato analizzato secondo i criteri della SNAI è poi legata al settore di interesse: la mobilità infatti è uno dei servizi essenziali che vengono considerati nella Strategia Nazionale nell'ottica di valutare l'appartenenza di un territorio ad un aggregato periferico o centrale.

Da quanto emerge nel recente Piano del Sud 2030, si rileva che per i territori periferici del paese sono state destinate, e altre lo saranno, delle risorse finanziarie volte a facilitare nel prossimo futuro l'inclusione di queste aree nel tessuto economico e sociale del paese. Tali finanziamenti sono sia nazionali, e quindi contenuti nella spesa ordinaria, sia derivanti dalle politiche di coesione con riferimento particolare all'utilizzo di fondi FSC. Questi sono i motivi per cui l'analisi che è stata proposta integra due differenti banche dati: la prima guarda agli andamenti della spesa ordinaria con riferimento all'universo dei dati CPT, la seconda invece è attinente ai finanziamenti comunitari e verifica i livelli di spesa guardando ai dati OC.

L'analisi condotta propone un approfondimento sui flussi di spesa pro capite, sia ordinaria che comunitaria, che tiene conto sia dell'aggregazione dei comuni lucani secondo il loro grado di perifericità (Cintura, Polo, Intermedio, Periferico e Ultra-periferico) sia delle Aree

Focus

Interne di sperimentazione individuate dalla SNAI. Dai risultati dell'analisi non emerge una dinamica univoca per la quale i comuni più periferici registrano livelli di spesa pro capite più alti e inoltre rispetto alle Aree Interne di sperimentazione si osserva una certa variabilità nei trend di spesa. In generale, il trend di spesa ordinaria segue un andamento tendenzialmente decrescente per tutti gli aggregati considerati, mentre la spesa delle politiche di coesione registra andamenti crescenti per aree periferiche e ultra-periferiche, sebbene tali andamenti siano influenzati dall'entità dei singoli progetti.

L'universo dei dati CPT, analizzati in integrazione con quelli che rilevano dalla politica di coesione, risulta essere utile nella comprensione dell'evoluzione delle dinamiche di spesa che hanno interessato e interessano tutt'oggi i comuni, specialmente quelli periferici. Inoltre, nel medio e lungo periodo tali informazioni potranno servire a seguire l'andamento della spesa ordinaria e comunitaria nelle Aree Interne e a valutare le strategie messe in campo dalla stipula degli Accordi di Programma Quadro, che verosimilmente potrebbero determinare un effetto sull'andamento della spesa destinata ai territori coinvolti, anche nel settore in questione.

Il passaggio preliminare all'indagine sui flussi di spesa ha riguardato un'analisi di contesto che ha consentito di estendere l'indagine anche a indici di carattere socio-economico e demografico che non sono inclusi nella definizione dell'indice di perifericità. Tale indicatore infatti tiene conto, per la costruzione degli aggregati, esclusivamente della distanza fisica di un dato territorio da servizi quali ospedali, scuole e stazioni ferroviarie.

Ciò che emerge è che, diversamente da quanto accade nel resto del paese, al Sud e in Basilicata in particolare, in media, all'aumentare del grado di perifericità geografica dei territori si associa un grado di maggiore difficoltà dal punto di vista socio-economico. La mancanza di omogeneità dei territori periferici su scala territoriale, emersa dal confronto tra il dato nazionale e il dato locale mette in dubbio l'adeguatezza del considerare allo stesso modo territori parimenti distanti dai centri di servizi essenziali e tuttavia molto differenti dal punto di vista delle condizioni socio-economiche.

Secondo gli autori di questo focus, al fine di arricchire il discorso sulle aree interne è imprescindibile tenere conto anche di altri elementi che sono costitutivi della divaricazione che persiste tra i centri e le periferie del paese.