

Audizione presso la Commissione parlamentare per l'attuazione del Federalismo fiscale

Perequazione infrastrutturale e Pnrr

13 Ottobre 2021

Pag. 27

IL RECUPERO DEL DIVARIO INFRASTRUTTURALE: STRATEGIE E STRUMENTI



Pag. 28

PEREQUAZIONE INFRASTRUTTURALE

- Con riferimento alle «**Disposizioni urgenti in materia di perequazione infrastrutturale**» (art. 15 del DL n.121 del 10 settembre 2021), «al fine di assicurare il recupero del divario infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale, anche infra-regionali, nonché di garantire analoghi livelli essenziali di infrastrutturazione e dei servizi a essi connessi» il MIMS «effettua, limitatamente alle infrastrutture statali, la **ricognizione del numero e della classificazione funzionale delle strutture sanitarie, assistenziali e scolastiche, nonché del numero e dell'estensione, con indicazione della relativa classificazione funzionale, delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali, idriche**»

INDICATORI DI DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE

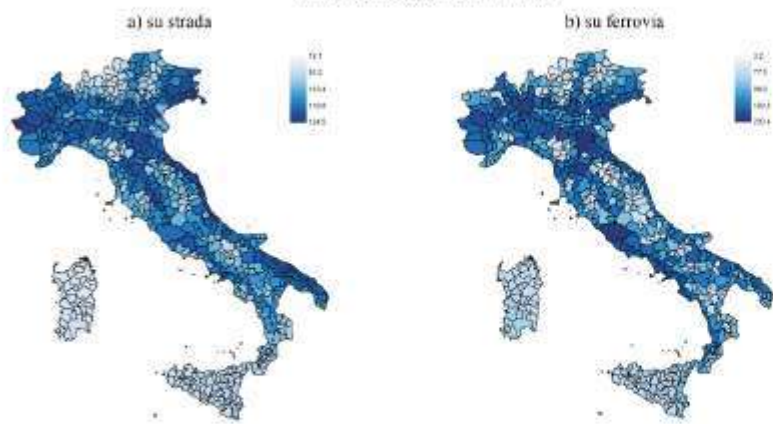
- Le analisi tecniche effettuate hanno individuato nella fonte Istat «**Indicatori territoriali di dotazione infrastrutturale – Atlante Statistico Territoriale delle Infrastrutture**» il riferimento statistico per lo svolgimento di tale attività ricognitiva, data la sua ampia copertura tematica e l'elevato livello qualitativo
- Gli **indicatori di offerta devono essere rapportati alla domanda di mobilità** che, a sua volta, può essere rappresentata con la superficie territoriale, la popolazione, il livello di attività economica
- Sono necessari una **lettura integrata e un approccio olistico** perché i diversi fattori di scala possono produrre graduatorie molto diverse tra regioni in termini di adeguatezza della dotazione infrastrutturale

INDICATORI DI ACCESSIBILITÀ

- Gli indicatori che rapportano l'offerta infrastrutturale alla domanda di mobilità sono gli **indici di accessibilità**: un certo luogo è più o meno accessibile in funzione (inversa) del tempo che si impiega per raggiungere tutte le altre possibili destinazioni
- Poiché una località remota è, per definizione, meno accessibile, **tali indici possono essere relativizzati in funzione della distanza fisica di quel luogo da tutte le altre destinazioni**
- L'indicatore relativo misurerebbe quindi se le infrastrutture di trasporto migliorano o peggiorano l'accessibilità di un territorio, data la sua localizzazione geografica

INDICATORI DI ACCESSIBILITÀ: L'ANALISI DELLA BANCA D'ITALIA

Indici di dotazione di infrastrutture di trasporto stradali e ferroviarie (1)
(numeri indice, media Italia = 100)



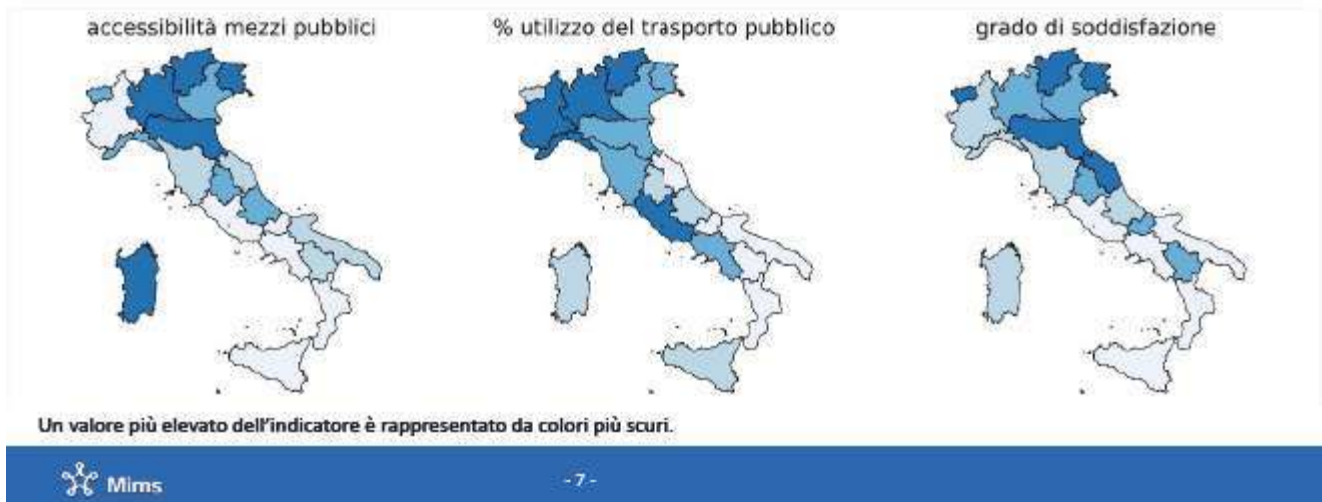
Bucci, Gennari, Ivaldi, Messina e Moller (2021), *I divari infrastrutturali in Italia: una misurazione caso per caso*, Banca d'Italia, Questioni di Economia e Finanza n. 635

Gli indicatori di accessibilità permettono di:

- catturare l'essenza stessa delle infrastrutture di trasporto (il tempo di percorrenza)
- sintetizzare sia la dotazione fisica sia aspetti qualitativi e prestazionali dei sistemi di mobilità

LA MOBILITÀ URBANA

- Nel Mezzogiorno il 40% delle famiglie indica difficoltà di collegamento con i mezzi pubblici e la qualità del servizio offerto è più bassa



Pag. 33

LE CONDIZIONI ABITATIVE

- Nel Mezzogiorno è più elevata la quota di famiglie che dichiara di vivere in abitazioni in cattive condizioni, con strutture danneggiate o con problemi di umidità



Pag. 34

LA QUALITÀ DELLE INFRASTRUTTURE E DEI SERVIZI IDRICI

- Nel Mezzogiorno si disperde il 48% dell'acqua immessa nella rete ed è più elevata la quota di famiglie che dichiara irregolarità nell'erogazione del servizio (18%) o che non si fida di bere l'acqua del rubinetto (40%)



Un valore più elevato dell'indicatore è rappresentato da colori più scuri.

IL RECUPERO DEL DIVARIO INFRASTRUTTURALE: IL PNRR

Tra gli obiettivi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza c'è quello di assicurare il **recupero del divario infrastrutturale** tra le diverse aree geografiche del territorio (non solo nord-sud, ma anche est-ovest del Paese), compreso quello riferibile ad aree interne infra-regionali, nonché di garantire **analoghi livelli essenziali dei servizi** connessi

Il 50% dei 40 miliardi di euro finanziati dal NGEU va alle regioni del Mezzogiorno; tale percentuale sale al 63% se si considerano unicamente le «nuove risorse». Per il Piano Complementare (circa 10 miliardi di euro) la percentuale di risorse destinate alle regioni del Mezzogiorno è pari al 91%

IL RECUPERO DEL DIVARIO INFRASTRUTTURALE: IL PNRR

Nella missione M2 (rivoluzione verde e transizione ecologica) del Pnrr il 50% delle risorse (circa 5 miliardi di euro) per lo sviluppo della mobilità locale sostenibile e per gli investimenti sui sistemi di trazione con energia rinnovabile (elettrici o a idrogeno) è destinato alle regioni del Sud, in particolare per:

- lo sviluppo dei sistemi di trasporto rapido di massa in ambito urbano;
- lo sviluppo delle busvie elettriche in ambito urbano ed extraurbano;
- l'estensione delle ciclovie nazionali e della rete ciclabile urbana;
- il rinnovo del parco mezzi per il tpl su gomma (autobus elettrici, a idrogeno);
- il rinnovo dei rotabili per il trasporto ferroviario nazionale e regionale;
- la sperimentazione di sistemi ferroviari a idrogeno (in particolare nelle regioni Puglia, Abruzzo, Calabria, Sicilia e Sardegna).

Pag. 37

IL RECUPERO DEL DIVARIO INFRASTRUTTURALE: IL PNRR

Nella missione M3 (infrastrutture per una mobilità sostenibile) il 46% delle risorse (circa 11 miliardi) per il potenziamento della rete ferroviaria è destinata alle regioni del Sud, in particolare per quanto riguarda:

- l'estensione della rete di alta velocità/alta capacità;
- l'implementazione delle tecnologie innovative come l'ERTMS;
- il potenziamento dei nodi e delle reti regionali;
- l'elettificazione di alcune ferrovie attualmente esercite con treni a gasolio;
- il piano di riqualificazione delle stazioni.

A tali risorse si aggiungono oltre 9 miliardi per l'estensione dell'alta velocità ferroviaria al Sud, sulla direttrice Salerno-Reggio Calabria.

Pag. 38

IL RECUPERO DEL DIVARIO INFRASTRUTTURALE: IL PNRR

Inoltre, sempre nella **missione M3**, con finanziamento dal Piano Complementare Nazionale, sono destinati:

- circa 900 mln di euro allo **sviluppo dei porti del Sud**, soprattutto in termini di collegamenti di ultimo miglio e di resilienza ai cambiamenti climatici;
- 350 milioni di euro alla **dotazione dei porti del Sud di infrastrutture per il «cold ironing»** (l'elettificazione delle banchine a supporto della transizione verso una navigazione «green», cioè con navi ibride che vengono alimentate solo con elettricità durante la sosta in porto).

IL RECUPERO DEL DIVARIO INFRASTRUTTURALE: IL PNRR

Nella **missione M5** e in **ulteriori componenti delle missioni M2 e M3** sono previste risorse da ripartire in base a specifici bandi, per i quali è garantita una percentuale molto significativa per le regioni del Sud.

Alcuni esempi:

- Programma Innovativo per la **Qualità dell’Abitare** (2,8 miliardi di euro dal Pnrr);
- **infrastrutture idriche primarie** (2 miliardi di euro) e **reti di distribuzione idrica** (900 milioni);
- **digitalizzazione dei sistemi logistici** (250 milioni);
- **strategia nazionale per le aree interne** (300 milioni da Piano complementare, con almeno il 40% delle risorse destinate al Sud).

Inoltre, sono destinati 640 milioni di euro per lo **sviluppo delle Zone Economiche Speciali**, che sono tutte ricomprese nelle regioni del Mezzogiorno.