

**COMMISSIONE PARLAMENTARE  
PER L'ATTUAZIONE DEL FEDERALISMO FISCALE**

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**AUDIZIONE**

**39.**

**SEDUTA DI MERCOLEDÌ 13 OTTOBRE 2021**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **CRISTIAN INVERNIZZI**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		De Menech Roger (PD) .....	7
Invernizzi Cristian, <i>Presidente</i> .....	3	Ferrero Roberta (L-SP-Psd'Az) .....	7
		Fragomeli Gian Mario (PD) .....	9
<b>Audizione, in videoconferenza, del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, sullo stato di attuazione e sulle prospettive del federalismo fiscale, anche con riferimento ai relativi contenuti del Piano nazionale di ripresa e resilienza:</b>		Giovannini Enrico, <i>Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili</i> .....	4, 10
		Modena Fiammetta (FIBP-UDC) .....	10
		Perosino Marco (FIBP-UDC) .....	8
		Ruggiero Francesca Anna (M5S) .....	9
Invernizzi Cristian, <i>Presidente</i> .... 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 13		<b>ALLEGATO:</b> Documentazione consegnata dal Ministro Giovannini .....	14

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
CRISTIAN INVERNIZZI

**La seduta comincia alle 8.15.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata, oltre che mediante resoconto stenografico, anche attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-TV* della Camera dei deputati.

**Audizione, in videoconferenza, del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, sullo stato di attuazione e sulle prospettive del federalismo fiscale, anche con riferimento ai relativi contenuti del Piano nazionale di ripresa e resilienza.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143 comma 2, del Regolamento della Camera, l'audizione in videoconferenza del Ministro delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, sullo stato di attuazione, sulle prospettive del federalismo fiscale e anche con riferimento ai relativi contenuti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Prima di cedere la parola al Ministro, reputo utile evidenziare che l'audizione odierna offre l'opportunità di esaminare più a fondo alcune questioni in materia di infrastrutture e mobilità che acquistano particolare interesse per la Commissione, alla luce dei riflessi sul sistema dei rapporti finanziari tra i livelli di governo e, dunque, sull'assetto e sulla piena operatività del federalismo fiscale.

Tra i temi più dibattuti rientra, senza dubbio, quello della perequazione infrastrutturale, ossia del recupero del divario, in termini di infrastrutture, tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale secondo quanto previsto dall'articolo 22 della legge 42 del 2009, il cui impianto è stato recentemente novellato dal decreto-legge 121 del 2021. L'importanza della questione è correlata al fatto che il divario nella dotazione infrastrutturale, traducendosi in un *deficit* di servizi per cittadini e imprese, si rileva una fronte di squilibri economici e sociali. La compiuta realizzazione del federalismo fiscale, dunque, non può prescindere dalla soluzione delle carenze infrastrutturali del Paese nei vari ambiti, dal settore sanitario e assistenziale a quello della scuola, dalle reti idriche al sistema dei trasporti tenendo conto, in relazione a questo ultimo comparto, degli investimenti necessari per strade, ferrovie, porti e aeroporti con peculiare attenzione all'esigenza del trasporto pubblico locale e alle specificità insulari, delle aree interne montane nonché del Mezzogiorno. Sottolineo, da ultimo, che il superamento delle criticità infrastrutturali, in funzione di un modello di autonomia orientato al riequilibrio territoriale e alla coesione sociale, può ricevere un rinnovato impulso nella cornice del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Ricordo che i componenti della Commissione, in virtù di quanto stabilito dalla Giunta per il Regolamento della Camera nella riunione del 4 novembre 2020, possono partecipare alla seduta anche da remoto.

Al fine di assicurare un ordinato svolgimento dei lavori avverto che, secondo le intese intercorse e in conformità alla prassi già seguita in precedenti sedute di audizioni, dopo lo svolgimento della relazione

introduttiva da parte del Ministro Giovannini, darò parola a un oratore per gruppo. Conclusa questa fase della discussione, si potrà valutare, in considerazione del tempo disponibile, se procedere a un'eventuale ulteriore serie di interventi, lasciando comunque lo spazio necessario per la replica del Ministro. Invito, pertanto, a far pervenire alla Presidenza le richieste di iscrizione a parlare. Raccomando ai colleghi a contenere la durata degli interventi. A questo punto, do il benvenuto al Ministro Giovannini che ringrazio, a nome di tutta la Commissione, per avere accettato l'invito, cedendogli la parola.

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Grazie Presidente. Buongiorno a tutte e a tutti. È un piacere essere qui per illustrare alcuni dei passaggi che sono contenuti nel PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza), un fondo complementare per ridurre i divari infrastrutturali di servizi ma anche il lavoro che stiamo facendo in vista dell'applicazione poi di quanto previsto dalla normativa richiamata dal Presidente. Ho preparato alcune *slide* che, naturalmente, al termine dell'audizione invierò alla Commissione per una distribuzione. Spero vediate bene le *slide*.

PRESIDENTE. Sì, Ministro. Continui pure, grazie.

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Perfetto. Grazie mille. Il recupero del divario infrastrutturale è un tema non degli ultimi giorni, non degli ultimi mesi, è un tema sul quale la politica, non solo quella nazionale, ma anche quella subnazionale e sovranazionale, si è impegnata da molto tempo. Nell'ambito dell'impostazione che stiamo seguendo, alla luce anche delle grandi scelte internazionali come l'Agenda 2030 dell'ONU (Organizzazione Nazioni Unite) e il « Green New Deal » europeo, abbiamo a disposizione una serie di strumenti ed è importante, naturalmente, focalizzarsi sul PNRR, sul piano complementare nazionale, ma anche sulle altre opportunità che ab-

biamo come bilanci e cioè il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2021/2027, i fondi di bilancio ordinario e naturalmente anche i fondi europei 2021/27 che sono parte del bilancio complessivo dell'Unione Europea, appunto per questo periodo.

La perequazione infrastrutturale, come ha ricordato il presidente, è un tema presente nella legislazione da tempo che è stato rivalutato e sottolineato con l'articolo 15 del decreto-legge 121 del 10 settembre 2021, che prevede disposizioni urgenti in materia di perequazione infrastrutturale. In particolare, il testo dice che al fine di assicurare il recupero del divario infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale, anche infraregionali, nonché di garantire analoghi livelli essenziali di infrastrutturazioni dei servizi ad essi connessi, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili effettua, limitatamente alle infrastrutture statali, la ricognizione del numero della classificazione funzionale delle strutture sanitarie, assistenziali, scolastiche, nonché del numero dell'estensione con l'indicazione della relativa classificazione funzionale delle infrastrutture stradali e autostradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali e idriche.

Le Regioni devono, in parallelo, svolgere un'analoga ricognizione in modo tale da mettere a disposizione, poi, del Governo e, naturalmente, previa definizione dell'intesa in Conferenza Stato-regioni, una serie di indicatori che possano essere utilizzati per guidare gli investimenti e la distribuzione, in particolare di circa 4 miliardi di euro, per ridurre proprio la distanza infrastrutturale tra i diversi territori del Paese. Questo tema può essere approcciato da due punti di vista. Il primo è quello basato sugli indicatori di dotazione infrastrutturale che è quello sul quale il Ministero sta lavorando in modo prioritario. Abbiamo fatto una serie di analisi tecniche che hanno individuato, nella fonte dell'Istituto Nazionale di Statistica, indicatori territoriali di dotazione infrastrutturale, il cosiddetto Atlante Statistico Territoriale delle Infrastrutture, il riferimento statistico per lo svolgimento di tale attività ricognitiva. Parliamo di una fonte certificata perché è nel pro-

gramma statistico nazionale quindi ha tutte le caratteristiche di qualità della statistica ufficiale. È un prodotto con un'ampia copertura tematica, un alto livello qualitativo, un alto dettaglio territoriale. Ci sembra che questo debba essere il punto di riferimento sul quale, eventualmente, aggiungere alcuni indicatori supplementari, ma questo rappresenta veramente il *core*, il punto centrale della nostra ricognizione. Ora è chiaro che gli indicatori di offerta devono essere anche rapportati alla domanda, per esempio di mobilità, che può, a sua volta, essere rappresentata attraverso una serie di indicatori come la superficie territoriale, la popolazione, il livello di attività economica. Quello che è importante è che non si tratta semplicemente di un calcolo statistico ma abbiamo bisogno che questi dati offrano una lettura integrata e un approccio olistico onnicomprensivo perché i diversi fattori di scala possono produrre graduatorie molte diverse. Questa è naturalmente, in parte, una scelta politica ma, dall'altro, deve basarsi sulla letteratura scientifica, anche internazionale, proprio per evitare che la selezione dei criteri sia frutto unicamente di una mediazione politica. Questo lo dico perché a livello internazionale, ma anche a livello europeo dove il tema è stato affrontato da molto tempo, sono state sviluppate delle proposte metodologiche sulle quali, naturalmente, noi stiamo conducendo delle analisi molto dettagliate. Ma c'è un secondo approccio possibile che è quello degli indicatori di accessibilità. Questi sono degli indicatori che rapportano l'offerta infrastrutturale alla domanda di mobilità e, in base a questi indicatori di accessibilità, un certo luogo è più o meno accessibile in funzione inversa, naturalmente, 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.

In altri termini, questo indicatore relativo misurerebbe se le infrastrutture di trasporto migliorano o peggiorano l'accessibilità di un territorio data la sua localizzazione geografica, che naturalmente non

può essere modificata. Un approccio di questo tipo è stato utilizzato recentemente dalla Banca d'Italia. Qui vedete due cartine, a titolo esemplificativo, in cui si vede a sinistra, per ciò che riguarda le strade, gli indici di dotazione infrastrutturale di trasporto stradale e ferroviario articolato nei sistemi locali del lavoro che sono quei bacini non di carattere amministrativo, ma di carattere geo-economico, sociale, che vengono utilizzati ormai da molti anni anche a livello internazionale. A destra, invece, trovate gli indicatori di dotazione di infrastrutture per ciò che riguarda la ferrovia. Questi indicatori di accessibilità permettono di catturare l'essenza stessa delle infrastrutture dei trasporti, in termini di tempo di percorrenza, e sintetizzare sia la dotazione fisica, sia aspetti qualitativi e prestazionali dei sistemi di mobilità. Se un treno, ad esempio, a parità di distanza è molto più lento rispetto a un altro territorio è chiaro che il primo dei due territori soffrirà di una minore dotazione infrastrutturale. Abbiamo altri indicatori a disposizione, per esempio sulla mobilità urbana, gli indicatori che riguardano l'accessibilità dei mezzi pubblici, la quota di utilizzo del trasporto pubblico, il grado di soddisfazione per il trasporto pubblico. Ci sono, poi, altri indicatori che riguardano le condizioni abitative e qui emerge chiaramente come nel Mezzogiorno è più elevata la quota di famiglia che dichiara di vivere in abitazioni in cattive condizioni, con strutture danneggiate o con problemi di umidità.

Ancora i servizi idrici, particolarmente importanti, e qui vedete degli indicatori sulla quota di acqua dispersa nella rete, sulla irregolarità dell'erogazione, sfiducia della popolazione nel bere acqua di rubinetto, e qui c'è un'enorme differenza tra Regioni del nord e del sud. Il PNRR è uno strumento senza precedenti – direi da molto tempo – per affrontare proprio il tema del recupero del divario infrastrutturale. In particolare, per ciò che concerne il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili abbiamo complessivamente 62 miliardi di risorse a disposizione, gran parte delle quali sono state già territorializzate

grazie agli accordi raggiunti in Conferenza Stato-regioni e Stato-città.

Il 50 per cento dei 40 miliardi di euro finanziati dal «Next Generation EU», va proprio alle Regioni del Mezzogiorno. Vorrei ricordare che per il PNRR, nel suo complesso, la quota è del 40 per cento e ultimamente ci sono state anche alcune polemiche sul modo di calcolare questa percentuale. Per ciò che concerne invece il nostro Ministero, la percentuale è del 50 per cento, senza discussioni – diciamo così – neanche sul modo di calcolo. Tale percentuale, vorrei sottolinearlo, sale al 63 per cento se si considerano unicamente le nuove risorse, cioè quelle che sono state aggiunte rispetto a risorse a legislazione vigente che sono state trasferite all'interno del PNRR.

Per il piano complementare, circa 10 miliardi di euro, la percentuale sale addirittura al 91 per cento. Cosa vuol dire da questo punto di vista? Vuol dire che la scelta che il Governo e questo Ministero, in particolare, ha fatto è veramente a favore del recupero del divario infrastrutturale con un investimento senza precedenti. Vediamo alcuni dettagli da questo punto di vista. Nella missione M2 del PNRR, il 50 per cento delle risorse è destinato proprio alle Regioni del sud. Qui vedete il tipo di investimenti: parliamo dei sistemi di trasporto rapido di massa in ambito urbano, le busvie elettriche, le ciclovie nazionali, il rinnovo del parco mezzi per il TPL (Trasporto Pubblico Locale) su gomma, il rinnovo dei mezzi rotabili per il trasporto ferroviario, sia nazionale che regionale, la sperimentazione di sistemi ferroviari a idrogeno, in particolare, nelle Regioni del sud visto che in alcuni casi manca anche l'elettrificazione e quindi si fa un salto di tecnologia, fondamentalmente, evitando di fare prima l'elettrificazione e poi il passaggio a idrogeno. Nella missione M3 il 46 per cento delle risorse va al sud e sono risorse destinate al potenziamento della rete ferroviaria attraverso l'estensione della rete di alta velocità, alta capacità, l'attuazione di progetti per l'uso di tecnologie innovative che aumentano la portata delle reti attuali a parità di binari – se posso usare questo termine – il potenziamento dei nodi delle

reti regionali, l'elettrificazione di alcune ferrovie che oggi sono esercite con treni a gasolio e 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. Sempre nella missione M3, ci sono poi 900 milioni dedicati allo sviluppo dei porti nel sud, soprattutto in termini di collegamenti di ultimo miglio, di resilienza ai cambiamenti climatici e 350 milioni di euro per gli investimenti nei porti del sud in termini di infrastrutture per il *cold ironing*. Nella missione M5, e poi ancora in ulteriori componenti delle missioni M2 e M3, sono previste risorse che verranno ripartite in basi ai specifici bandi per i quali è garantita una percentuale molto significativa per le Regioni del sud. Ad esempio per il programma innovativo per la qualità dell'abitare – il cui decreto ho firmato nei giorni scorsi – il 40 per cento delle risorse va a progetti proposti da Regioni, Province e Comuni del Mezzogiorno.

Per le infrastrutture idriche primarie e le reti di distribuzione idrica vi sono quasi 3 miliardi di euro complessivi, risorse anche per la digitalizzazione dei sistemi logistici e per la strategia nazionale per le aree interne, di nuovo con il 40 per cento delle risorse destinate al sud. Non dobbiamo poi dimenticare 640 milioni di euro per lo sviluppo delle zone economiche speciali, che sono tutte ricomprese nelle Regioni del Mezzogiorno.

Ecco, presidente, questo è il quadro complessivo che mostra che non solo si sta lavorando per attuare il decreto-legge numero 121 di quest'anno, ma anche già, di fatto, nelle scelte effettuate per il PNRR, il fondo complementare, la scelta di investimenti per ridurre la distanza infrastrutturale tra nord e sud in particolare è già stata compiuta. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie a lei, Ministro. Ovviamente, a beneficio dei commissari le *slide* che sono state illustrate verranno poi messe a disposizione di tutti. Procediamo adesso con gli interventi dei colleghi, si è prenotata la senatrice Ferrero. Prego, senatrice.

ROBERTA FERRERO. Ringrazio il Ministro per la relazione. Cominciamo a vederci un po' più chiaro in questo PNRR, io sono in Commissione Bilancio e quindi abbiamo visto tutto l'iter che, comunque, era da riempire di contenuti. Appare chiaro che, con questi fondi che arriveranno, il sud la fa da protagonista e quindi io spero che non si sprechi questa occasione e che ci siano davvero i progetti esecutivi per arrivare a compensare questo divario tra nord, sud, tra le Regioni. Direi che con questo piano di infrastrutture che c'è stato illustrato, il sud quindi ha un'occasione enorme, oltre che il resto del Paese, ovviamente.

Visto che sono arrivati una prima *tranche*, un acconto di fondi PNRR che sono pari, se non sbaglio, a 26 miliardi — e poi gli altri arriveranno, a condizione che vengano fatte determinate riforme di cui si sta parlando diffusamente — volevo chiedere al Ministro se, concretamente, riuscisse a illustrarci dove questi 26 miliardi verranno collocati e quali progetti sono stati attivati. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie senatrice. Proseguiamo con l'Onorevole De Menech. Prego.

ROGER DE MENECH. Grazie presidente. Grazie al Ministro per l'audizione. Lei ci ha mostrato degli indicatori di accessibilità che dimostrano, ancora una volta, il divario, come lei ha sottolineato più volte, tra nord e sud ma, se guardiamo in particolare modo sui servizi legati alla mobilità — sottolineo soprattutto questi — si nota, nella cartografia che ci ha presentato, evidente anche una sorta di sperequazione fra il centro e la periferia. Quindi le grandi battaglie che questo Paese deve affrontare sono sicuramente il riequilibrio nord — sud in termini infrastrutturali, di lavoro, di presenza dello Stato, più in generale ma un'altra delle grandi battaglie sicuramente è quella di un riequilibrio fra il centro e la periferia, le cosiddette aree interne del Paese nell'eccezione più ampia, non solo quelle formali, le 72 aree formali del piano sulle aree interne.

Per questo, io credo che il PNRR sia una straordinaria occasione per riequilibrare,

in genere, la qualità della vita di tutti i cittadini italiani, a prescindere da dove nascono. Questo io lo collego con un'altra grande emergenza, perché se noi, con l'aiuto dell'ISTAT (Istituto Nazionale di Statistica), avessimo pubblicato anche le mappe del territorio italiano rispetto agli indici di spopolamento, avremmo tranquillamente visto che il basso indice di accessibilità delle aree interne del Paese, messo insieme agli indici di spopolamento, costruisce una cartina tornasole evidente rispetto alle difficoltà di alcuni pezzi del territorio, come dicevo, le aree interne, le zone di montagna, le valli alpine e appenniniche.

In questo senso, io credo che ci debba essere sempre di più un'attenzione. Lo dico citando degli esempi molto concreti per cercare che, in un futuro dei nostri provvedimenti, questa attenzione sia sempre viva. Il Ministero da lei guidato — anche quelli precedenti, a dire la verità — hanno fatto un grande piano per la sicurezza stradale. Nelle disponibilità delle Province e delle Regioni, sono arrivate risorse importanti. Faccio un esempio molto banale ma che aiuta a capire come possiamo intervenire. Tra le risorse importanti per la manutenzione ordinaria e straordinaria per le verifiche della situazione dei ponti stradali, rispetto a quel provvedimento, un pezzo del Paese, cioè i Comuni, soprattutto quelli medi e medio-piccoli, non hanno avuto risorse in questo campo. Io l'ho detto anche in altre audizioni: al cittadino italiano poco interessa il titolo di proprietà del ponte, interessa che tutti i ponti del territorio italiano, sia quelli a manutenzione statale, a manutenzione regionale, a manutenzione provinciale, ma anche quelli che vengono mantenuti nelle strade comunali, siano in efficienza.

Questo era un esempio molto banale per capire come possiamo, insieme, grazie alle tante risorse del PNRR, sviluppare complessivamente tutti i nostri territori. Altro tema è la capacità che poi avranno — pongo anche qui un tema — rispetto soprattutto alle missioni che riguardano le riqualificazioni dei borghi, l'implementazione dell'indice di residenzialità, alcune cose che lei ha detto e ha sottolineato, come possiamo, in

maniera capillare, intervenire all'interno di quelle comunità, sfruttando anche – lo dico come proposta e l'ho già detto in altri interventi – la capacità di visione di area vasta in quelle Province italiane in cui, magari, la dimensione media del Comune non è sufficiente per fare una strategia. Usare in maniera più importante l'ente di area vasta, che oggi è la Provincia, credo sia un elemento fondamentale per fare in modo che quel pezzo del Paese, che spesso negli anni passati abbiamo dimenticato, venga messo al centro dell'attenzione perché – come dicevo e poi concludo – abbiamo un grosso problema di perequazione tra nord e sud e abbiamo un altro grosso problema che è quello dell'attenzione del nostro Paese nei confronti delle Province italiane, delle zone più distanti dal centro che sono anche quelle che soffrono di più del cosiddetto scivolamento a valle, dell'indice di denatalità e dello spopolamento, più in generale. Le chiedo su questo un *focus* e un grado ulteriore di attenzione. Grazie.

PRESIDENTE. Prego, senatore Perosino.

MARCO PEROSINO. Grazie, Presidente. Signor Ministro, grazie. I fondi strutturali normali del periodo passato, *ante* PNRR, hanno creato benefici ma anche difficoltà, soprattutto al sud, per due problemi: uno, la paura della firma; due, la mancanza di cofinanziamento. Ed erano importi molto più limitati. Oggi ci troviamo di fronte a questo profluvio di importi, per i quali a mio avviso – pur ragionando da italiano e non me ne vogliono i colleghi – mi sembra che si sia esagerato un pochettino nella suddivisione al sud. Mi auguro che ci sia la capacità di realizzare. Le regole dei lavori pubblici, che dipendono anche dal suo Ministero, sono farraginose e non è soltanto questione di Codice degli appalti ma è questione di mezzi per usare le regole attuali, con celerità, compatibilmente con il sistema della Pubblica Amministrazione dove, sovente, sulla carta c'è responsabilità ma, nella realtà, c'è ignavia, c'è lentezza, ci sono troppe possibilità di ricorsi che vanno eliminate, ma soprattutto bisogna oliare i

meccanismi degli uffici, del passaggio delle carte delle autorizzazioni a tutti gli enti sovraordinati di tutti i tipi che, secondo me, se vogliamo realizzare questo programma, vanno bypassati, vanno ridotti, vanno improntati all'uso rapido delle Conferenze dei Servizi che, se usate bene, con una regola chiara, possono servire tantissimo.

Lo Stato si servirà del suo Ministero per la realizzazione delle opere al nord e al sud, a seconda delle competenze di ANAS (Azienda Nazionale Autonoma delle Strade). Qui, abbiamo, con rispetto delle singole parti che funzionano, un *Moloc* che è lento per sua natura. Qui abbiamo dei tempi stretti che lei ha elencato e che sono notori, e io qui sono fissato. Una mia sensazione mi dice che il problema, oltre a realizzarli, sia quello di arrivare ai progetti esecutivi e all'impegno degli importi entro il 31/12/2023. Poi, lo Stato si servirà delle Regioni, per competenza, e degli enti locali; concordo con il collega De Menech sulla questione delle Province da potenziare, aiutandole con una norma chiara che corregga la legge 56/2014 anche con riferimento alle forme aggregate di comuni come le Unioni dove ci sono, ma anche le convenzioni, allo scopo di realizzare un'opera intercomunale.

Le voglio ancora dire una cosa anche se forse non è di competenza stretta del suo Ministero: se noi spenderemo i 200 miliardi – arrotondo per facilità – credo che rientrerà in sistema una mole di importi di tassazione, contributi sugli stipendi, IVA, tasse su tutto quello che lo Stato ha speso, che porterà un effetto benefico anche ai fini della restituzione di questi importi a partire dal 2026. Ma, per questo, bisogna veramente vedere una stagione diversa. Le pongo un'ultima obiezione che ho già fatto in Aula: secondo me, partire con tutte queste realizzazioni avrà qualche momentaneo problema con le esigenze ambientali. Confligge con il *green*, o comunque con l'ambiente perché, per effettuare dei lavori, bisogna essere decisionisti e poi mitigare eventualmente gli effetti negativi dei tanti investimenti sull'ambiente. Questo sarà un dilemma dei prossimi mesi. Grazie.

PRESIDENTE. Prego, onorevole Ruggiero.

FRANCESCA ANNA RUGGIERO. Grazie, Presidente. Buongiorno signor Ministro. La preoccupazione che mi assale ogni volta che sento parlare di perequazione infrastrutturale, un termine abusato negli ultimi anni, è che si vada in conflitto tra i diversi fondi. Mi spiego meglio. C'è il timore che i fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza siano utilizzati, in realtà, per investire in progetti che sono scritti sulla carta da almeno 10, 15 anni e sono sempre gli stessi. Si parla da anni di queste infrastrutture nel Mezzogiorno, di queste carenze e difficoltà che abbiamo, che hanno poi le imprese, quindi abbiamo difficoltà a creare posti di lavoro, a vivere nel Mezzogiorno. Si continua sempre su questa onta. Non solo il Mezzogiorno ma anche i Comuni montani, i Comuni interni, quelli che non sono vicini a capoluoghi di Regione, alla costa, ad altri luoghi che sono di maggiore sviluppo economico.

Tutto questo è dovuto a una mancanza dei livelli essenziali delle prestazioni per ogni servizio che vogliamo andare a realizzare. Abbiamo un elenco di cose che dobbiamo fare, di criticità; l'ISTAT ha i dati, ma sono dati freddi e asettici. Abbiamo bisogno di capire quale è quel livello essenziale che ogni comune d'Italia deve raggiungere per essere pari a qualsiasi altro comune d'Italia, e quale deve essere l'asticella entro la quale porre questo livello essenziale. Come finanziamo la spesa corrente per finanziare questi servizi una volta che abbiamo investito, costruito queste infrastrutture? Chi verifica i dati? Il Ministero si fida delle Regioni, delle province, dei comuni? Gli stessi che, per la maggior parte dei casi, non sono in grado di sfruttare al massimo i fondi? Che non sono stati in grado, in questi 20 anni, di utilizzare al massimo i fondi europei che abbiamo ricevuto per cambiare volto al Paese? Non c'è una Commissione, un ente terzo, quindi *super partes*, che possa veramente valutare se viene rispettata la Costituzione. Altrimenti il rischio è che butteremo anche i soldi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, per iniziare a fare le stesse cose

che diciamo da anni, spostando le coperture finanziarie sempre sugli stessi interventi, senza mai calcolare quanto costa un servizio, e quanto costa mantenerlo negli anni successivi. È chiaro che noi, al sud, non siamo abituati a utilizzare il trasporto pubblico locale perché non ce l'abbiamo, perché non c'è uno studio per capire quali sono gli spostamenti che vengono fatti giornalmente, quindi dove serve, in quale misura, in quale forma; non è mai stato previsto un comma nella legge di bilancio che prevedesse di studiare come offrire un servizio. Per la prima volta, la Commissione tecnica per i fabbisogni standard, invece, andrà a definire i livelli essenziali per la funzione standard del servizio delle strade provinciali.

Quello che io le chiedo, se fosse possibile, è di avere un lavoro di concerto, di coordinamento tra i vari soggetti che si stanno occupando di definire i livelli essenziali, e di offrire i servizi in maniera ottimale in tutto il territorio italiano, perché altrimenti il rischio potrebbe essere che ognuno va per la propria strada, non ci si parla, si investono soldi senza avere una cabina di regia che invece guardi a 360 gradi, e dall'alto, tutte le problematiche e pensi, da qui a 20 anni, come risolverle affinché non si ripresentino più. Grazie.

PRESIDENTE. Se possiamo abusare un attimo della pazienza del Ministro, ci sarebbero ancora due richieste di intervento da parte di commissari appartenenti a gruppi che l'intervento lo hanno già svolto. Io sarei propenso a dar loro la parola chiedendo, ovviamente, di contenere l'intervento in una domanda che sia chiara e immediatamente intellegibile. Per cui cedo la parola all'onorevole Fragomeli.

GIAN MARIO FRAGOMELI. Grazie presidente, grazie Ministro. Non ripeto le cose già dette dal collega De Menech sull'importanza di aggiornare la *governance* attuativa della Provincia e il tema delle aree interne, ma mi concentro su una domanda puntuale. Noi, molto spesso, stiamo vivendo sul territorio una serie di investimenti per la messa a terra parziale del PNRR, però ci

sono delle risorse che ancora devono essere ben definite, ben allocate. Allora la domanda è: noi, con il decreto Semplificazioni e con ulteriori decreti che stiamo facendo di snellimento delle autorizzazioni e delle procedure rispetto all'attuazione di una determinata opera, stiamo anche riaggiornando — a fronte dell'introduzione di una nuova normativa — l'elenco delle opere che avevamo definito non realizzabili per il 2026, quindi scartate, oppure no? Sto parlando, chiaramente, di opere prioritarie ma che per il solo fatto che avevano tempi di attuazione e di realizzazione lunghi, sono state scartate.

Un esempio banalissimo è con riferimento alle ferrovie che dal centro di Milano vanno verso le aree più interne della Lombardia, alcuni raddoppi e altre iniziative sulle infrastrutture ferroviarie, che sono state scartate per la tempistica. Noi abbiamo approvato dei decreti, abbiamo ridotto l'approvazione dei progetti ferroviari, abbiamo ridotto una serie di cose. Poiché faremo altri decreti, vorrei capire se c'è un *check* ravvicinato che ci consenta di poter fare in tempi brevi alcune opere strategiche importanti che possono rientrare a seguito di queste semplificazioni.

PRESIDENTE. Do ora la parola alla senatrice Modena.

FIAMMETTA MODENA. Grazie presidente. Sarò telegrafica. Il problema che ho io, e penso anche altri parlamentari, è quello di capire esattamente e di avere il quadro...

PRESIDENTE. Scusi senatrice, dovrebbe attivare la videocamera.

FIAMMETTA MODENA. È che purtroppo ho una connessione bassa.

PRESIDENTE. Il Regolamento stabilisce che si debba essere visibili, provi comunque.

FIAMMETTA MODENA. Va bene.

PRESIDENTE. Grazie.

FIAMMETTA MODENA. Il problema è questo, nella sostanza. Noi abbiamo tutte le informazioni sul monitoraggio e altro, però non si riesce ad avere un quadro preciso attraverso il quale, da una parte, vediamo quelle che sono le questioni che attengono l'utilizzo di fondi del PNRR, ovvero dei 23,26 miliardi che sono già arrivati e, dall'altro, anche quelli che riguardano il cosiddetto fondone, cioè i 30 miliardi rappresentati dal fondo complementare. Anche sul livello territoriale, prima ne arriva un pezzo, poi ne arriva un altro e quindi non si riesce ad avere un quadro complessivo. Quindi io vorrei chiedere di avere — chiaramente per quanto di competenza del Ministro che oggi cortesemente è in audizione — dei chiarimenti relativi al monitoraggio, che peraltro è previsto specificatamente per il Parlamento; anche ad esempio se lo dobbiamo attivare noi perché, nella normativa, è anche previsto che le Commissioni possono chiederlo.

Le *slide* generali, devo dire, ormai le abbiamo viste, le leggiamo anche in tutti quelli che sono i vari *report* che vengono fatti; solamente che, nello specifico, poi si fa una gran fatica. Questo, secondo me — e chiudo — è negativo perché poi va a finire che i parlamentari non riescono esattamente a spiegare che cosa fa il Governo, e magari parlano anche di altre cose. Quindi io insisto nella richiesta che ha fatto la collega Ferrero, anche con riferimento a quello che è il fondo complementare. Grazie.

PRESIDENTE. Sono così esauriti gli interventi. Do quindi la parola al Ministro Giovannini per la replica. Prego.

ENRICO GIOVANNINI, *Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*. Grazie. Proverò rapidamente a rispondere a tutti i quesiti. Rispondendo alla senatrice Ferrero — e in parte, rispondo anche alla domanda della senatrice Modena — l'acconto che è arrivato sul PNRR è una partita finanziaria che naturalmente è molto importante, ma noi abbiamo già proceduto a conseguire le intese in Conferenza Stato-Regioni e in Conferenza Stato-città ben al

di là della prima *tranche*, perché altrimenti rischieremmo di arrivare sempre in ritardo alla *tranche* successiva. Questo tipo di informazione verrà diffuso, penso la prossima settimana in modo dettagliato, anche se ogni intesa in Conferenza Stato-Regioni è stata sempre pubblicizzata da questo Ministero attraverso comunicati stampi specifici. Perché? Perché dovremmo avere, la prossima settimana, la cabina di regia sulla parte di nostra competenza e, in quell'occasione, diffonderemo tutta una serie di dati territorializzati. Attenzione, dati territorializzati che già sono stati forniti ai Presidenti delle Commissioni parlamentari più specifiche, la Trasporti, Lavori pubblici e così via. Quindi, le Commissioni con cui normalmente noi ci rapportiamo hanno già la territorializzazione, la regionalizzazione di tutti i fondi PNRR e fondo complementare di nostra competenza. È evidente anche – visto che dovremmo avere tra breve un'ulteriore conferenza Stato-Regione in cui definire le intese su una parte di fondi consistenti – che per la fine del mese noi avremo questo tipo di informazione anche sul nostro sito per ciò che riguarda la parte di nostra competenza. Se, invece, la Commissione vuole avere una visione più complessiva, credo si debba rivolgere al Ministero dell'Economia e delle Finanze, visto che la funzione di monitoraggio complessivo del PNRR e del fondo complementare risiede proprio nel Ministero.

Come vengono distribuiti? Le emissioni del PNRR sono articolate in componenti e in singoli progetti che ho elencato prima: pensiamo al rinnovo del materiale rotabile e quindi nuovi treni regionali, tanto per fare un esempio molto specifico, oppure nuovi autobus. Queste intese che sono state raggiunte in Conferenza Stato-Regioni identificano, per ciascuno di questi progetti, l'articolazione del PNRR, i criteri di ripartizione tra Regioni, Comuni e così via, laddove la competenza è regionale o comunale. Nel caso del PinQua (Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare), i 2,8 miliardi che sono stati distribuiti una decina di giorni fa – se ricordo bene – hanno già dietro tutti i singoli progetti presentati da Regioni, Province e Comuni e

quindi lì l'articolazione già è molto fine. In altri casi, invece, come il rinnovo degli autobus, si spende complessivamente una determinata quota e spetta – adesso alle Regioni o ai Comuni utilizzando ad esempio i bandi della CON.S.I.P. (Concessionaria Servizi Informativi Pubblici) per autobus non inquinanti – di procedere all'acquisto degli autobus, con la tempistica 2021/2026, definita all'interno del PNRR.

Questo è il modo con cui stiamo procedendo, e siamo arrivati – o meglio arriveremo dopo le intese che speriamo di acquisire nelle prossime settimane – a una ripartizione del 92 per cento dei 62 miliardi di competenza del Ministero. Naturalmente un pezzo molto consistente di questi fondi, quasi 30 miliardi, vanno a Rete Ferroviaria Italiana che deve realizzare la Bari-Napoli di alta velocità, la Salerno-Reggio Calabria, l'innovazione nelle ferrovie, eccetera. Questi fondi sono già nella disponibilità – non i 30 miliardi, naturalmente – di RFI (Rete Ferroviaria Italiana) e, in particolare, con l'aggiornamento del contratto di programma fatto a settembre, abbiamo trasferito a RFI dei fondi, per esempio mezzo miliardo per la progettazione delle opere PNRR. Quindi è tutto molto collegato ed è, giustamente, come è stato ricordato, tutto monitorato in modo molto preciso.

Abbiamo cominciato a investire sulla creazione di un sistema informativo per il monitoraggio a marzo, con il supporto di SOGEI (Società Generale d'Informatica), e proprio nelle settimane scorse e nei giorni scorsi, abbiamo visto il prototipo, lo abbiamo anche condiviso con la cabina di regia nazionale, perché è un sistema estremamente innovativo, dettagliato, che consente di monitorare tutti i passaggi, non solo interni al Governo, al Ministero o alla Conferenza Stato-Regioni o Stato-Città, ma anche poi nell'attuazione, per esempio, sui bandi dei singoli Comuni o delle singole Regioni. Quindi, da questo punto di vista, sono mesi che stiamo sviluppando questo sistema di monitoraggio che di nuovo presenteremo anche alla Presidenza del Consiglio in occasione della cabina di regia che riguarda il nostro Ministero.

Per ciò che concerne l'osservazione del senatore De Menech, certamente il confronto non è solo nord-sud ma anche centro-periferia. Per questo abbiamo inserito 300 milioni di manutenzione delle strade per le aree interne e di sviluppo per le aree interne, perché non è che uno può pensare di portare l'alta velocità in montagna. Dunque, in una visione integrata, sistemica, abbiamo inserito anche degli investimenti che pure non sono nella logica del PNRR e, in particolare coerenti con il principio di non danneggiare l'ambiente in modo significativo, proprio per consentire alle aree interne di connettersi con le direttrici principali di traffico ferroviario e non solo.

L'impegno per ciò che riguarda la rete stradale e, in particolare la manutenzione, come è stato ricordato dal senatore, è molto importante anche sulla base di quello che ha fatto il Governo precedente. Abbiamo distribuito oltre un miliardo e centomila euro per la manutenzione delle strade provinciali, mentre c'è un fondo, presso il Ministero degli Interni, per gli interventi sulle strade comunali, proprio perché sappiamo bene che il nostro sistema infrastrutturale ha bisogno di una manutenzione urgente.

Per ciò che riguarda la questione dei borghi e i luoghi delle aree interne, come sapete, ci sono progetti anche a varie emissioni, penso a quelli, per esempio, del Ministero della Cultura, quindi noi abbiamo soltanto una componente dell'investimento. Questo mi porta al ragionamento, fatto anche dal senatore Perosino, sul tema dell'uso dei fondi, sia quelli 2014/2020, ma soprattutto i futuri. Per ciò che riguarda le opere del fondo complementare del PNRR, con il decreto Semplificazioni abbiamo agevolato veramente moltissimo e in alcuni casi reingegnerizzato le procedure. Ma abbiamo anche definito che le opere del PNRR vanno realizzate da stazioni appaltanti che, al massimo, siano sul territorio quelle provinciali, cioè dell'area vasta di cui parlava l'onorevole De Menech. Quindi non è possibile che piccoli Comuni debbano fare interventi previsti nel PNRR. Proprio perché sappiamo che, in alcune aree, soprattutto territoriali, la capacità e la disponi-

bilità di risorse umane, per fare questo tipo di progettazione, è molto limitata e dunque è stata una scelta coerente proprio sulla base — come ricordava il senatore Perosino — dell'esperienza dei fondi strutturali 2014/2020.

Aggiungo, da questo punto di vista, che il Ministero ha avviato la PNRR Academy, un'iniziativa molto innovativa di formazione dei RUP (Responsabili Unici del Procedimento), nelle stazioni appaltanti che devono applicare le nuove regole previste per il PNRR. Fermo restando che poi il tema della riforma del Codice dei contratti è all'attenzione del Senato, nella proposta di legge delega che abbiamo presentato con 6 mesi di anticipo rispetto alla scadenza immaginata dal PNRR.

Il tema ANAS è certamente complesso ed è un tema al quale abbiamo dedicato attenzione già nei mesi scorsi destinando, per esempio, risorse per l'assunzione di 300 tecnici — progettisti, ingegneri, architetti, geologi — proprio perché sapevamo bene che la dotazione di risorse umane dell'ANAS era un collo di bottiglia, a causa degli scarsi investimenti degli anni scorsi. Quindi crediamo che questo investimento sia particolarmente rilevante. Ricordo, però, per le ragioni dette precedentemente, che ANAS ha un ruolo marginale nell'attuazione del PNRR proprio perché le strade hanno ruolo marginale, viste le regole di base del Next Generation EU.

L'onorevole Ruggiero, giustamente, pone una serie di questioni su cui, in parte, già mi sono soffermato. Devo dire però che l'impressione che il PNRR sia semplicemente una minestra riscaldata — se posso usare questi termini che l'onorevole non ha usato — cioè uno strumento per rimettere in campo progetti che sono lì da molti anni, questa impressione non credo sia corretta. Perché, ad esempio, accanto allo spostamento della Napoli-Bari, dai fondi, diciamo così, degli investimenti ordinari al PNRR, che sappiamo che è un'opera già in realizzazione, la Salerno-Reggio Calabria di alta velocità è un'innovazione storica, straordinaria, mai immaginata precedentemente se non appunto negli articoli di giornale e adesso, invece, in fase di realiz-

zazione. Ora, bastano questi fondi per risolvere il problema? No. Ed è per questo che io richiamo spesso la necessità di ricordare che, accanto al PNRR, ci sono i 15 miliardi del Fondo Sviluppo e Coesione, che è stato rifinanziato, e che adesso è all'attenzione delle Regioni proprio nella sua destinazione. È per questo che stiamo lavorando con le Regioni per definire delle linee guida così che quei fondi siano usati in modo sinergico o complementare, a seconda dei casi, con i progetti PNRR non dispersi in progetti che non sono di natura sistemica.

Sul monitoraggio ho già detto qualcosa, e naturalmente l'attuazione del decreto-legge n. 121, per la perequazione infrastrutturale, richiede proprio quel lavoro di coordinamento con gli altri Ministeri, di cui l'onorevole Ruggiero parlava: gli altri Ministeri — quello dell'istruzione, quello della salute — che sono all'opera per definire i livelli essenziali. Nel caso delle infrastrutture, come mostrato nella mia presentazione, è molto più complesso definire che cos'è un livello essenziale e per questo che stiamo, accanto agli indicatori di dotazione infrastrutturale, guardando anche a quegli indicatori di accessibilità come quelli che vi mostrato.

L'onorevole Fragomeli domanda se la lista delle opere viene rivista. No, perché le opere sono state selezionate per essere completate entro il 2026, fanno parte dell'accordo con l'Unione Europea e sono state selezionate proprio sulla base anche delle nuove procedure immaginate come opere da completare — almeno in termini di lotti funzionali — entro la scadenza del PNRR,

pena la penalizzazione in termini di mancati pagamenti.

Il tema diverso che colgo da quello che l'onorevole ha detto, è che in sede di definizione del nuovo Codice dei contratti, uno dei punti all'ordine del giorno della discussione sarà capire come le procedure semplificate che abbiamo immaginato per il PNRR, possano essere estese anche a opere non PNRR, così da velocizzare la realizzazione di quelle opere.

Infine, per la senatrice Modena, ho già in qualche modo provato a dare una risposta. Il sito del Ministero verrà arricchito, proprio nel corso della prossima settimana, con informazioni su queste diverse tematiche, e poi esiste già il sito gestito dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, « Italia Domani », in cui tutta una serie di informazioni sono già state rese disponibili. Sono peraltro sicuro che, su richiesta, il Ministero dell'Economia e delle Finanze potrà fornire dei quadri riassuntivi, sulla base di ciò che le Commissioni parlamentari desiderano avere. Grazie, presidente. Spero di avere risposto in modo esauriente.

**PRESIDENTE.** Sì, signor Ministro. Grazie, a nome della Commissione, per la sua esauriente relazione. Dispongo che la documentazione prodotta sia allegata al resoconto stenografico della seduta odierna e dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 9.15.**

*Licenziato per la stampa  
il 7 giugno 2022*



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

***Perequazione infrastrutturale e Pnrr***

**13 Ottobre 2021**

ALLEGATO

# IL RECUPERO DEL DIVARIO INFRASTRUTTURALE: STRATEGIE E STRUMENTI

## STRATEGIE

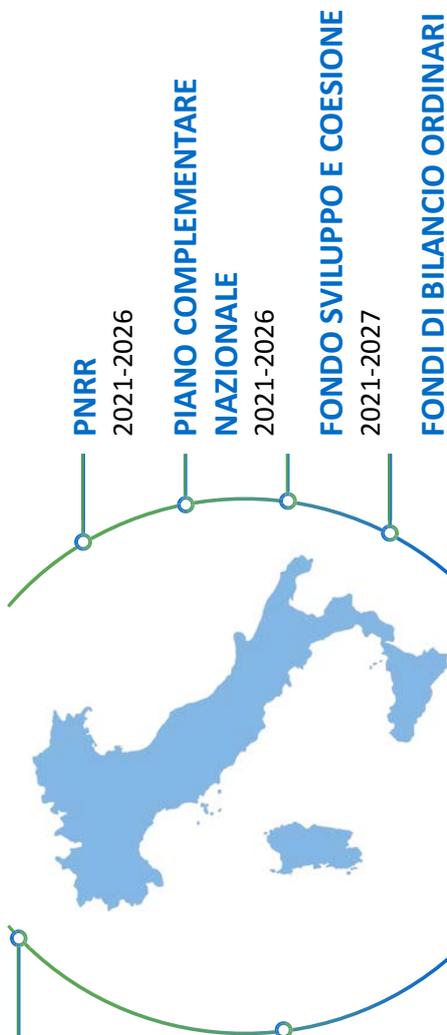
— Agenda 2030 dell'ONU —



— New Green Deal europeo —



## STRUMENTI



## 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

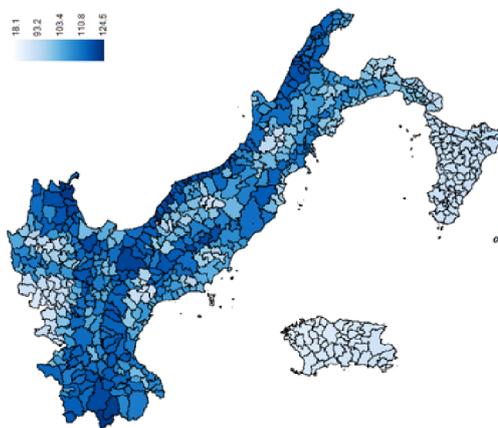
## INDICATORI DI ACCESSIBILITÀ

- 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

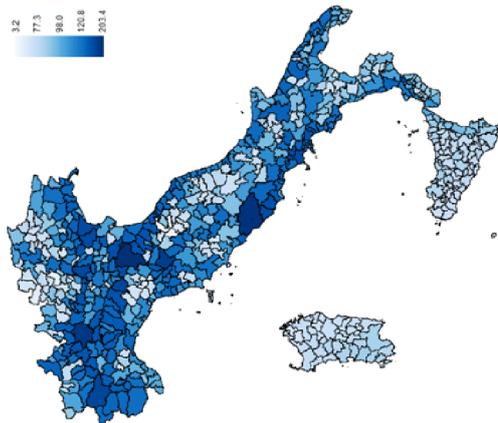
## INDICATORI DI ACCESSIBILITÀ: L'ANALISI DELLA BANCA D'ITALIA

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

a) su strada



b) su ferrovia



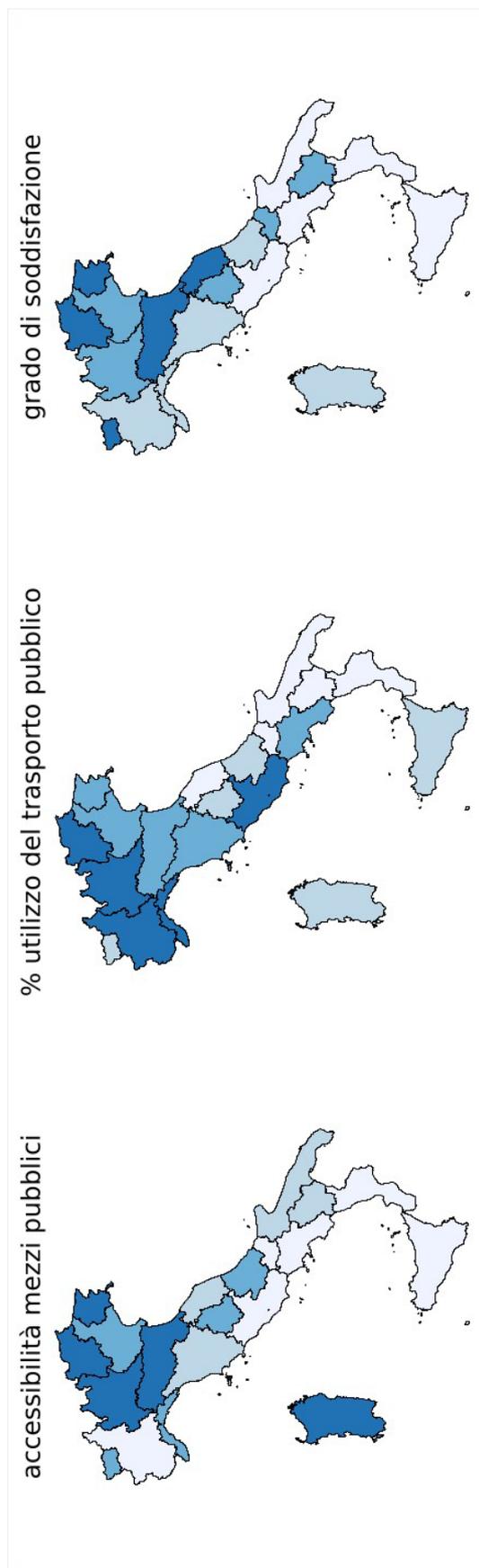
Gli indicatori di accessibilità permettono di:

- 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

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

## LA MOBILITÀ URBANA

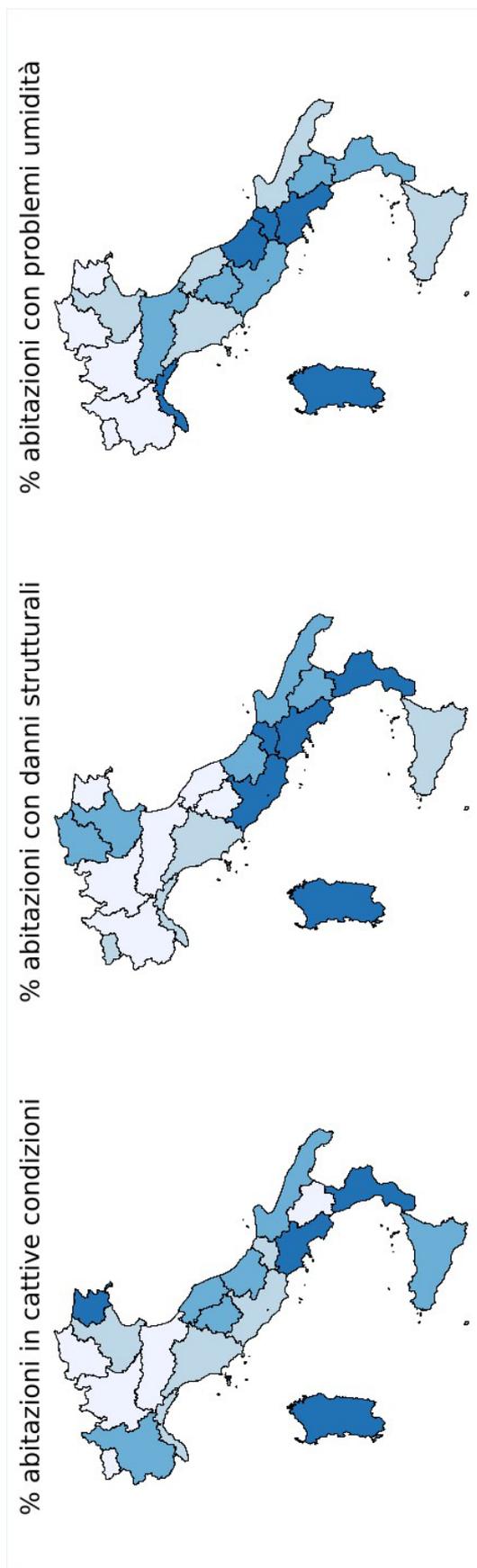
- Nel Mezzogiorno il 40% delle famiglie indica difficoltà di collegamento con i mezzi pubblici e la qualità del servizio offerto è più bassa



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

## LE CONDIZIONI ABITATIVE

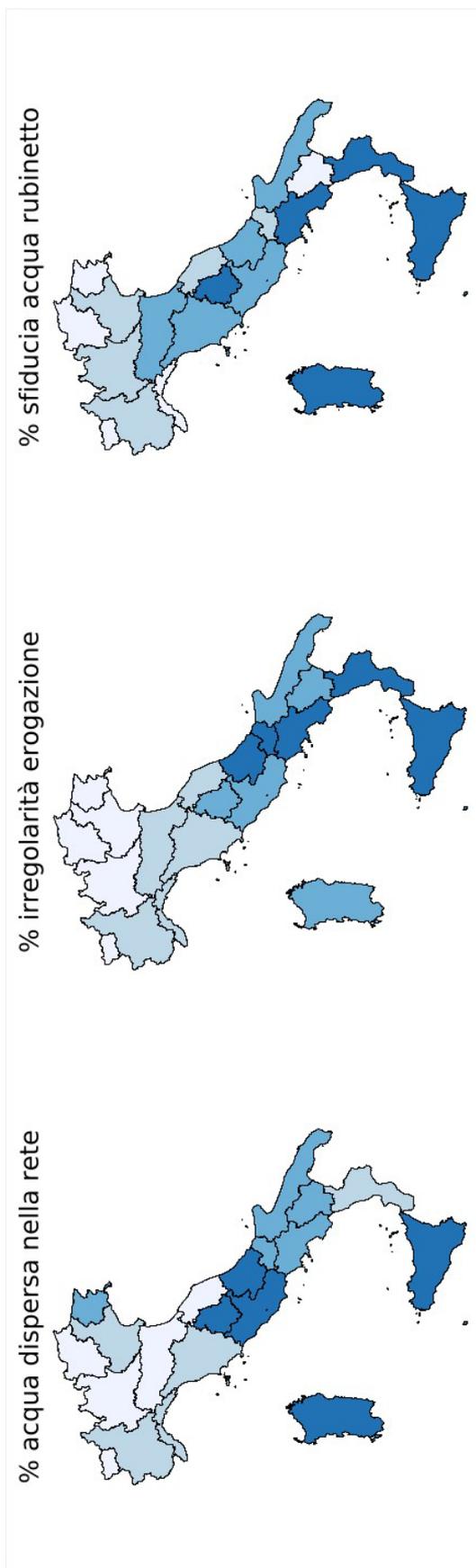
- Nel Mezzogiorno è più elevata la quota di famiglie che dichiara di vivere in abitazioni in cattive condizioni, con strutture danneggiate o con problemi di umidità



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

## 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).



## 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'elettrificazione 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.

## 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.



\*18STC0161150\*