



Le politiche di coesione: prime  
evidenze di  
addizionalità nei settori “viabilità” e  
“altri trasporti”

Carmelo Petraglia

Università della Basilicata



## Obiettivi e Motivazione

### OBIETTIVI:

1. Quantificazione dei flussi di spesa finanziati dai diversi fondi della politica di coesione valorizzando le complementarietà tra Conti Pubblici Territoriali e Open Coesione
2. Prime valutazioni sull'**addizionalità/ruolo sostitutivo** degli interventi finanziati con la politica di coesione rispetto alla spesa ordinaria

### MOTIVAZIONE:

«**Interventi di politica regionale tradizionale potranno dare un contributo solo se congegnati in coerenza con gli interventi generali. La spesa pubblica primaria** che viene convogliata a vario titolo nel Sud **è imponente al confronto delle risorse utilizzate per le politiche regionali, che ne rappresentano solo il 5 per cento.** Oggi una politica che persegua l'obiettivo di accelerare lo sviluppo del Mezzogiorno non deve sovrapporsi alle politiche generali; deve essere in primo luogo la consapevole e sapiente declinazione di queste ultime sul territorio. Affinché il Mezzogiorno diventi questione nazionale, non retoricamente ma con ragionato pragmatismo, ogniqualvolta si disegni un intervento pubblico nell'economia o nella società occorre avere ben presenti i divari potenziali di applicazione nei diversi territori e predisporre ex ante adeguati correttivi.» **M. Draghi (2009)**



## Metodologia (I): delimitazione dei settori all'interno di Open Coesione coerente con quello individuato dai Conti Pubblici Territoriali

### In Open Coesione:

- **classificazione dei progetti** per tema sintetico (temi prioritari della Politica di Coesione dell'UE, tra i quali «Trasporti ed infrastrutture a rete»), e per "settore-sottosectore-categoria" CUP

### Nei CPT:

- **VIABILITA'**: "spese per la realizzazione, il funzionamento, l'utilizzo e la manutenzione di strade e autostrade; l'installazione, il funzionamento, la manutenzione, il miglioramento dell'illuminazione pubblica; l'amministrazione delle attività e servizi connessi al funzionamento, all'utilizzo, alla costruzione e alla manutenzione dei sistemi e delle infrastrutture per il **trasporto su strada** (ponti, gallerie, strutture di parcheggio e aree di sosta a pagamento, capolinea degli autobus, ecc.); la vigilanza e regolamentazione dell'utenza stradale (patenti guida, ispezione sulla sicurezza dei veicoli, normative sulla dimensione e sul carico per il trasporto stradale di passeggeri e merci, ecc.), della concessione di licenze, dell'approvazione delle tariffe per il servizio stradale."
- **ALTRI TRASPORTI**: "spese per la realizzazione, il funzionamento, l'utilizzo e la manutenzione di **infrastrutture per il trasporto ferroviario, marittimo, aereo**, lacuale e fluviale, compresi i porti, gli aeroporti, le stazioni, gli interporti; la vigilanza e regolamentazione dell'utenza (registrazioni, autorizzazioni, ispezioni, regolamentazioni sulla sicurezza, condizioni dei mezzi di trasporto, indagini sugli incidenti), della concessione di licenze, dell'approvazione delle tariffe per il servizio di trasporto. Include le spese connesse al finanziamento e alla gestione di linee di trasporto pubblico, anche su strada, nonché le sovvenzioni per l'esercizio e per le strutture delle ferrovie in concessione"



## Metodologia (II)

**1.** Selezione dei progetti rilevati nella banca dati OC sulla base di un'analisi testuale delle loro descrizioni impiegando alcune parole chiave contenute nelle definizioni dei due settori nei CPT.

### *Viabilità*

#### Parole chiave impiegate per la prima selezione dei progetti

Strada, stradale, frana, marciapiedi, parcheggio, illuminazione, svincolo, asfaltatura, ciclopedonale, marciapiede, rotatoria, stradali, segnaletica, circonvallazione, ripavimentazione, parcheggi, autostrada, autostradale, galleria, trasporto.

#### Parole chiave selezionate per l'inclusione di progetti ambigui

Funzionamento, manutenzione, utilizzo, ristrutturazione, installazione, frana.

### *Trasporti*

#### Parole chiave impiegate per la prima selezione dei progetti

ferroviaria, aeroporto, portuale, autobus, pista, interporto, ciclabile, ciclabili, seggiovia.

#### Parole chiave selezionate per l'inclusione di progetti ambigui

pista, seggiovia.

**2.** Attribuzione della spesa sui progetti così selezionati ai livelli di governo presenti nei CPT impiegando le informazioni sui beneficiari contenute in OC.



## I Contenuti dell'Indagine

### **1. Andamento dei livelli di spesa della politica di coesione nei settori di interesse (dal 2007)**

- per tipologia di regione
- per ciclo di programmazione
- per tipologia di fondo
- per programma

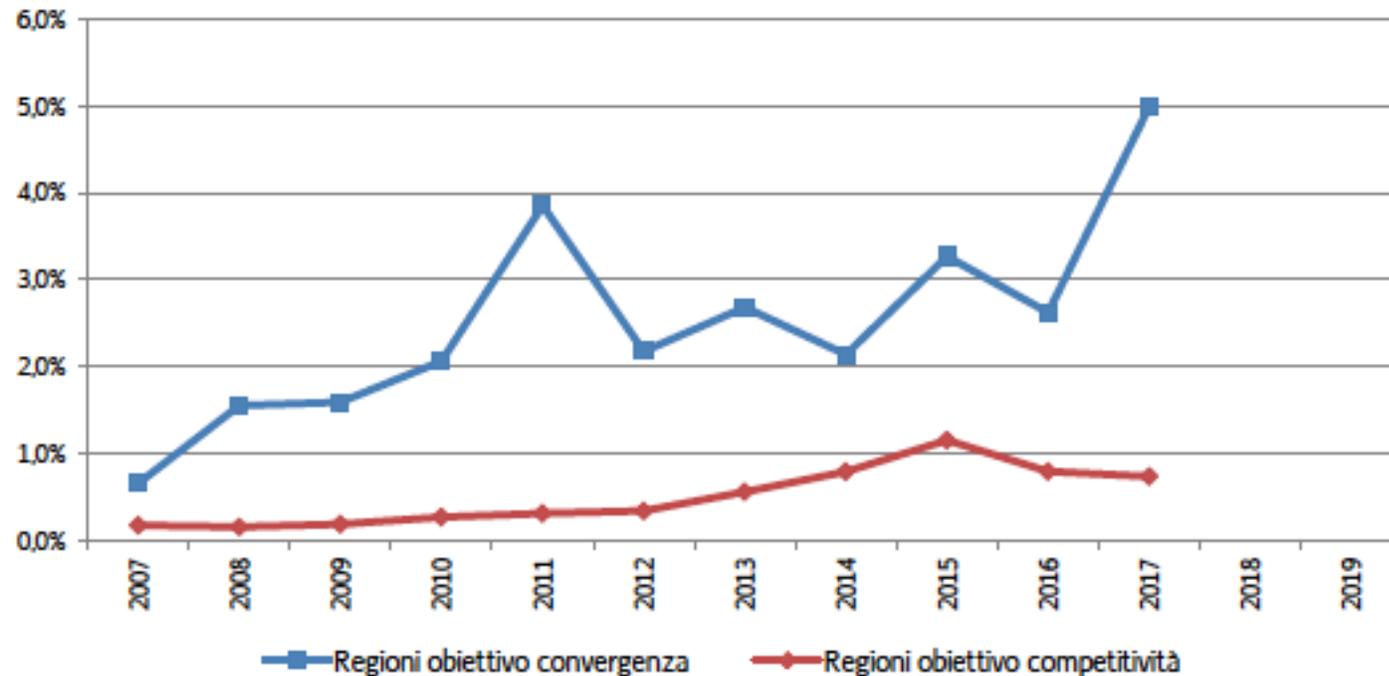
### **2. Valutazione del contributo della spesa della politica di coesione al totale della spesa nei settori di interesse (dal 2007)**

- per tipologia di regione
- per livello di governo



## RISORSE AGGIUNTIVE DELLE POLITICHE DI COESIONE E RISORSE ORDINARIE (VIABILITÀ)

### QUOTA OC SU SPESA PRIMARIA NEL SETTORE VIABILITÀ PER REGIONI A OBIETTIVO CONVERGENZA E REGIONI A OBIETTIVO COMPETITIVITÀ



Il peso delle risorse della coesione nelle regioni meno sviluppate:

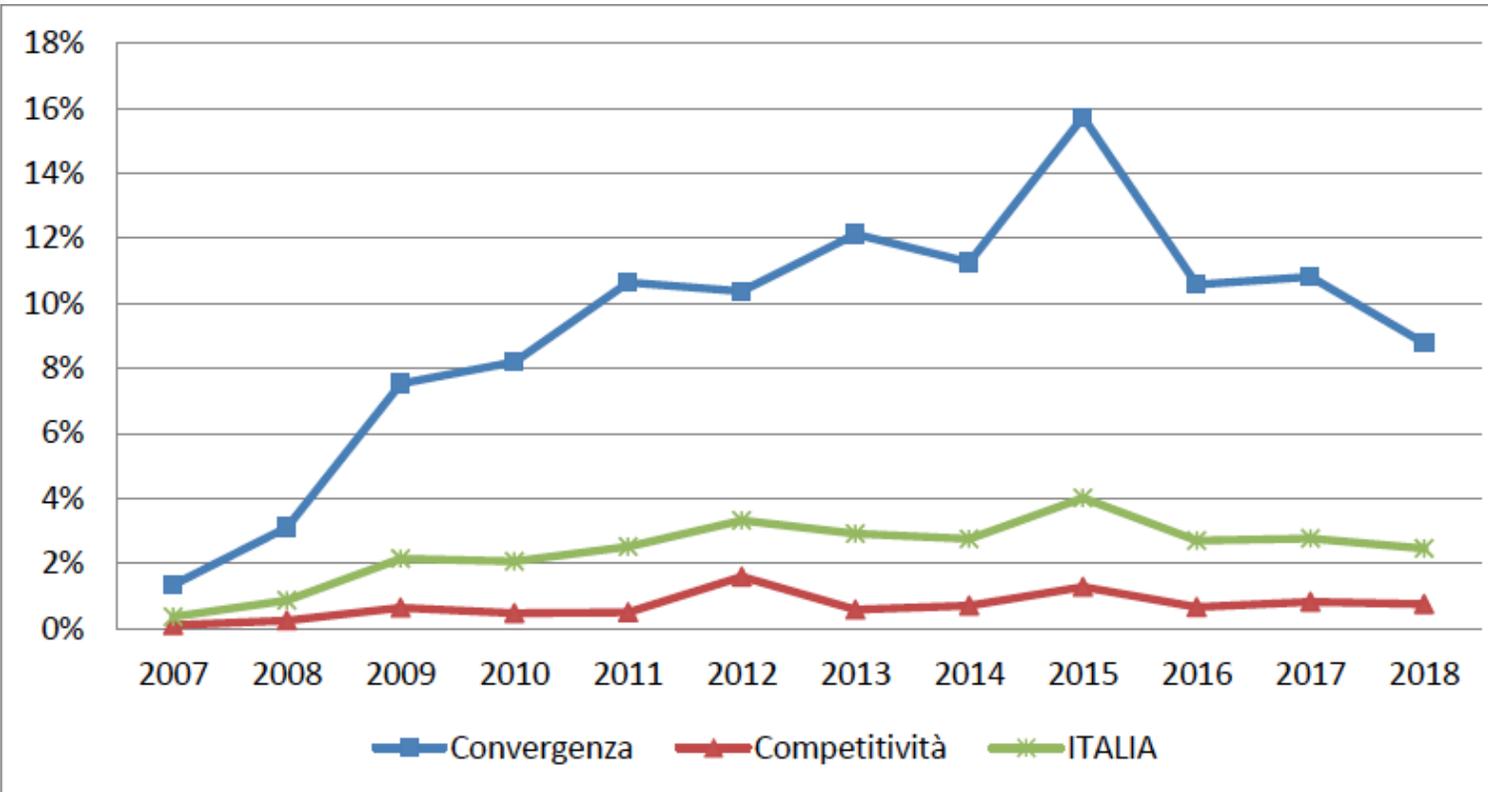
- i. è in media più elevato
- ii. registra un trend crescente

Fonte: Elaborazione su dati OpenCoesione e Conti Pubblici Territoriali



## RISORSE AGGIUNTIVE DELLE POLITICHE DI COESIONE E RISORSE ORDINARIE (ALTRI TRASPORTI)

PESO DELLA POLITICA DI COESIONE SUL TOTALE DELLE SPESE NAZIONALI NEL SETTORE ALTRI TRASPORTI PER RIPARTIZIONE TERRITORIALE



- i. Le regioni della convergenza mostrano una quota mediamente maggiore di spesa per la coesione (circa il 10%, mentre a livello nazionale si attesta al 3%)
- ii. Anche per questo settore si osserva un trend crescente (fino al 2015)



## TASSI MEDI ANNUI DI CRESCITA DELLA SPESA IN CONTO CAPITALE. RISORSE DI COESIONE E RISORSE ORDINARIE

Tipologia di risorse	Ripartizione regioni	2007-2012	2012-2015
<b>Risorse per la Coesione</b>	Regioni Competitività	9,3	1,7
	Regioni Convergenza	6,1	0,6
<b>Risorse ordinarie</b>	Regioni Competitività	3,6	-0,1
	Regioni Convergenza	0,7	0

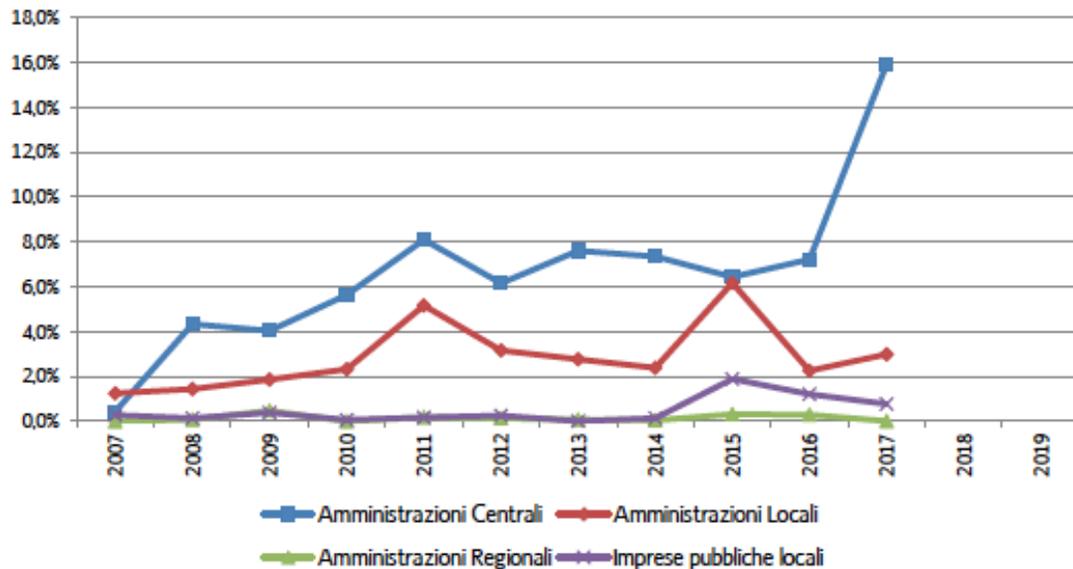
Fonte: Elaborazione su dati OpenCoesione e Conti Pubblici Territoriali

- Tassi di crescita delle risorse ordinarie sempre meno sostenuti

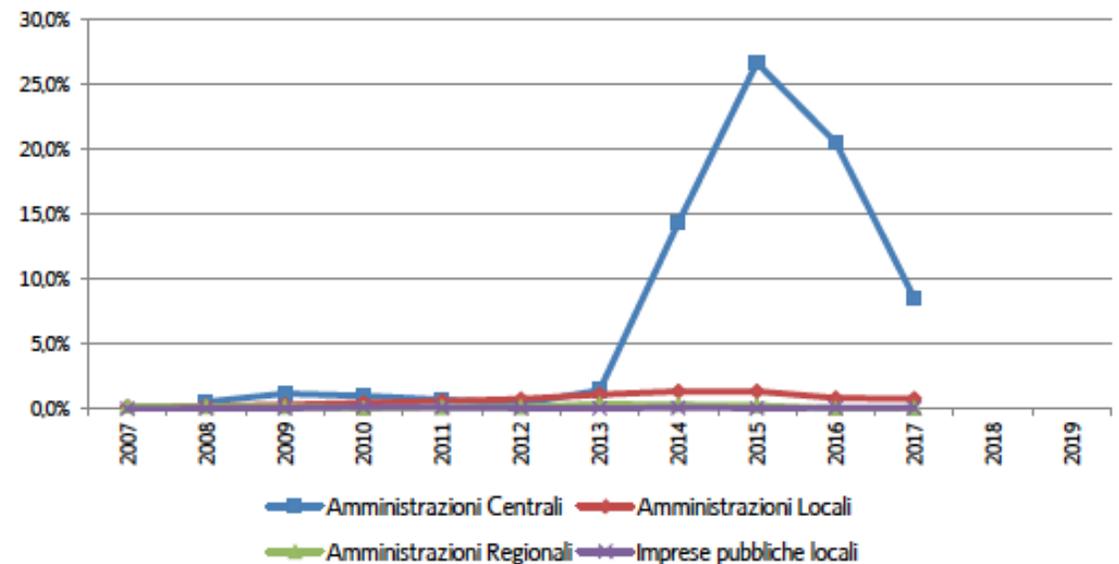


## RISORSE DELLE POLITICHE DI COESIONE E RISORSE ORDINARIE: TIPOLOGIA DI REGIONI E LIVELLI DI GOVERNO (VIABILITA')

*Regioni obiettivo convergenza*



*Regioni obiettivo competitività*

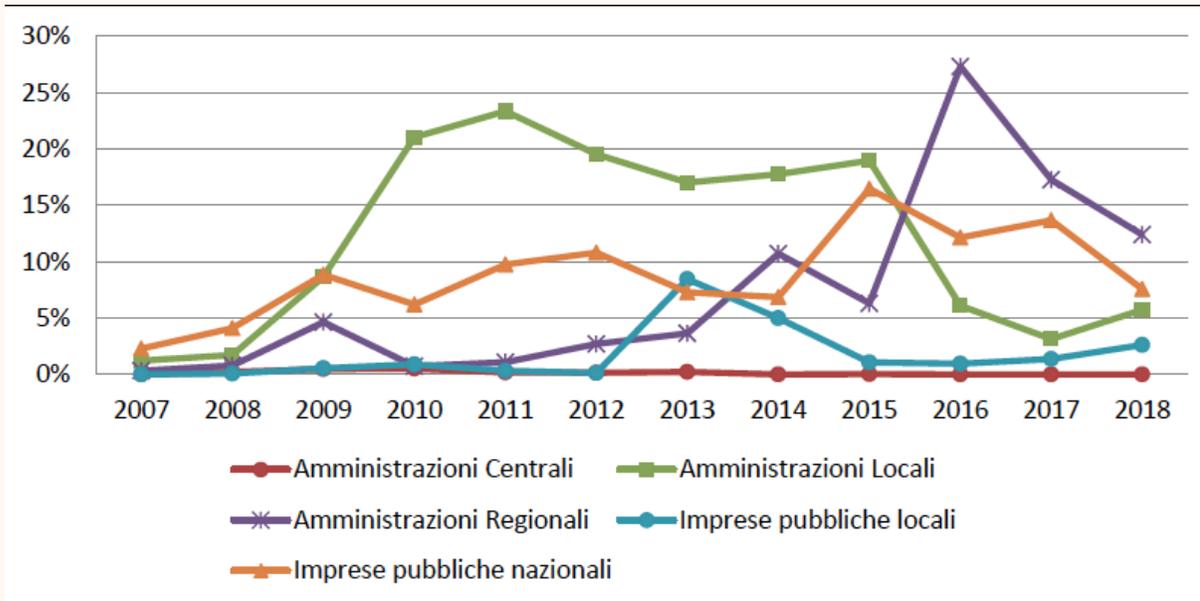


- i. Maggior peso delle risorse della coesione per le amministrazioni centrali, a seguire le amministrazioni locali
- ii. Per le regioni a obiettivo competitività le quote destinate agli altri livelli di governo risultano particolarmente basse

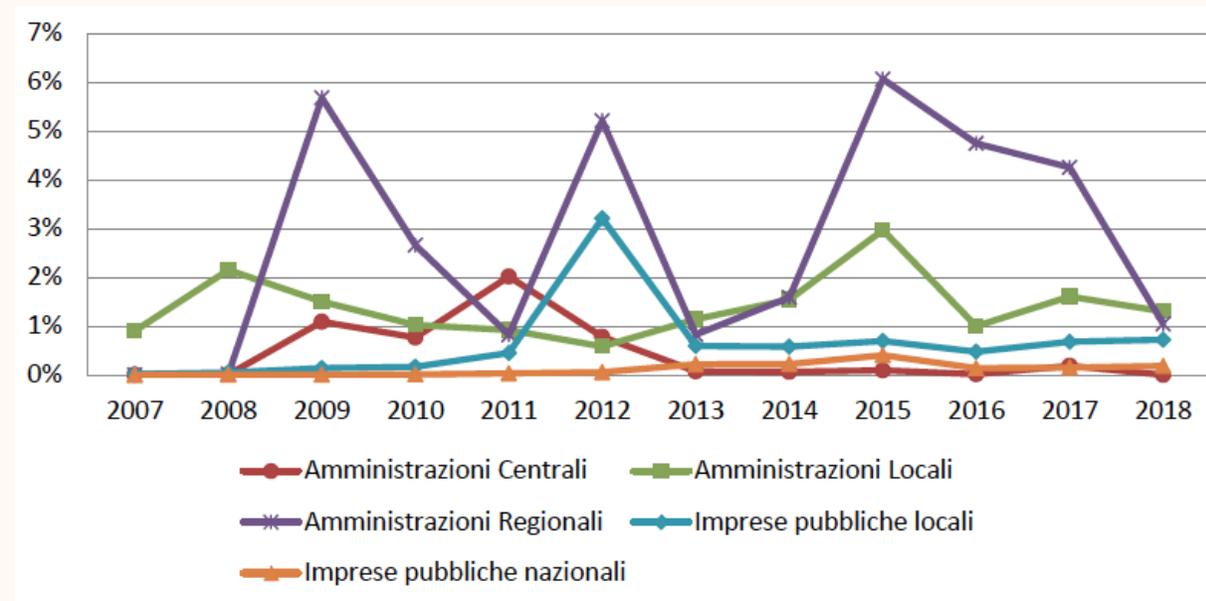


## RISORSE DELLE POLITICHE DI COESIONE E RISORSE ORDINARIE: TIPOLOGIA DI REGIONI E LIVELLI DI GOVERNO (ALTRI TRASPORTI)

*Regioni obiettivo convergenza*



*Regioni obiettivo competitività*



Negli anni più recenti, maggior peso delle risorse della coesione da attribuirsi a quali livelli di governo?

- i. Amministrazioni regionali e Imprese pubbliche nazionali nelle regioni convergenza
- ii. Amministrazioni regionali e locali nelle regioni competitività



## Spunti per la discussione

Oggi è quanto mai urgente recuperare «**coerenza**» tra politica di coesione e politica ordinaria nella quale, con il PNRR, torna centrale l'obiettivo della coesione territoriale.

Nel 2021 si sovrappongono diversi percorsi attuativi e di programmazione da portare a coerenza:

- Politica di coesione: il triennio conclusivo del ciclo 2014-20; l'avvio del nuovo ciclo 2021-27; la programmazione delle «nuove» risorse della coesione di React-EU;
- Politica ordinaria: programmazione delle risorse di NGEU e centralità del tema della coesione territoriale insieme alle transizioni verde e digitale;

Necessarie sinergie e complementarità tra i diversi strumenti finanziari disponibili (tra RRF, React-EU e la quota anticipata di FSC 2021-2027 nel PNRR).

- Non solo quali risorse, ma anche quali enti attuatori, quali percorsi amministrativi per l'attuazione, quali sistemi di monitoraggio degli avanzamenti, quali sistemi di valutazione degli effetti.
- Scelte trasversali agli ambiti di intervento, ma particolarmente importanti per quelli orientati a rafforzare i servizi essenziali.



Per maggiori informazioni:

[www.agenziacoesione.gov.it/sistema-conti-pubblici-territoriali](http://www.agenziacoesione.gov.it/sistema-conti-pubblici-territoriali)