



FONDAZIONE UNIVERSITARIA
ECONOMIA TOR VERGATA

Istituzioni Tecnologia e Sviluppo Sostenibile

PNRR E INVESTIMENTI. INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ SOSTENIBILI

di Luigi Paganetto
Presidente
Fondazione Economia Tor Vergata

Intervento di apertura
Gruppo dei 20
Revitalizing Anaemic Europe
15 marzo 2021

Nei giorni scorsi il Ministro Giovannini ha annunciato una prima lista di 58 opere pubbliche che potranno godere anche delle risorse europee del *Next Generation EU*.

Sappiamo, *allo stesso tempo*, che il Governo sta rielaborando il PNRR.

Due sono le sfide: 1. la selezione di progetti (cantierabili) in grado di *ottenere sul territorio effetti significativi di produttività e crescita sostenibile*; 2. l'adozione di procedure adeguate, in grado di garantire esecuzione e completamento delle opere nei tempi previsti dalla UE.

I Documenti del *Gruppo dei 20* in materia di PNRR hanno fin dall'inizio (aprile 2020) sottolineato che occorre cominciare dagli investimenti a suo tempo avviati e non completati. Ciò è *particolarmente rilevante per il Mezzogiorno*, che ha il record di opere incompiute.

Il Governo ha proposto al Parlamento, assieme alle opere, i Commissari che ne devono curare l'esecuzione, avviando allo stesso tempo la ricognizione delle stazioni appaltanti.

È una buona notizia. Possiamo dare per assunto che i progetti selezionati, almeno per la parte da finanziare con i fondi europei, rispondano alle regole europee, superando *la vexata questio della divaricazione tra investimenti progettati, finanziati*. Rimane aperto il tema dei trasporti pubblici locali e del meccanismo delle concessioni che meriterebbe un capitolo a sé.

Rimane aperta la questione dei risultati attesi e dei tempi in cui questi risultati si realizzeranno. Conta il territorio rispetto al quale valutare gli aumenti di produttività e crescita degli investimenti progettati.

La stima non può essere fatta solo guardando al livello locale, *ma va fatta nel quadro competitivo in cui si colloca l'Italia insieme all'Europa*.

In quest'ottica, *conta la nostra collocazione nel Mediterraneo e conta cogliere l'opportunità che ne nasce sia per il Mezzogiorno, che per il Nord del Paese, superando la visione dualistica dell'economia e della società italiana*.

In un quadro in cui è decisivo il confronto competitivo tra grandi aree, l'Europa deve crearsi nuovi spazi economici, a cominciare da quelli più immediatamente realizzabili, come quelli del Mediterraneo e della sponda Sud.

È *con questa chiave di lettura che bisogna guardare agli investimenti in infrastrutture*, perché è il modo di farne una lettura *attraverso l'aspetto della domanda e dell'export che è prioritario per la nostra economia*.

Ma occorre farlo trasferendo negli investimenti sulle infrastrutture da realizzare l'aggiornamento tecnologico indispensabile per la sicurezza e la gestione del territorio.

Il trinomio deve essere: area-tecnologia-produttività vs sviluppo sostenibile.

Conta intervenire per aggiornare in termini di sicurezza e velocità i nostri trasporti, ma è altrettanto importante integrare, dal punto di vista della logistica, porti, aeroporti, strade e ferrovie e tener conto dei nuovi flussi di traffico.

Allo stesso tempo, vanno realizzati gli investimenti, sia in materia di energia, che di riduzione di inquinamento del mare, capaci di produrre efficienza e beneficio ambientale. Le autostrade del mare vanno in questa direzione, sottraendo traffico all'affollato sistema autostradale, così come l'adozione di sistemi portuali di erogazione dell'energia di maggior efficienza.

Ma è prioritario un investimento sulle infrastrutture di rete e, in particolare, sulla rete in fibra, che non accumuli ritardi. Serve realizzare un'unificazione della connettività per proporci come un'area integrata, pronta alle applicazioni del 5G che prospettano uno straordinario effetto trasformativo su interi settori dell'economia.

Le scelte a favore degli investimenti aeroportuali devono essere tradotte in progetti in cui dominano le tecnologie informatiche e l'intelligenza artificiale. Esse consentono, nei porti, la movimentazione di merci e container, con sistemi di gestione del traffico navi che minimizzano i tempi dell'alternarsi delle navi in ingresso/uscita e della loro permanenza in banchina.

La partecipazione allo sforzo europeo per l'adozione di motori marini e di punti di rifornimento meno inquinanti, come quelli a gas metano, va nella stessa direzione

Ma ciò che più conta, per l'aumento della produttività del sistema aeroportuale, è la realizzazione di un sistema di "Governance" che veda il coordinamento tra le tante "Autorità", i concessionari di servizi e le diverse Amministrazioni locali.

È la domanda attuale e potenziale che deve guidare le scelte di investimento. La frammentazione dei servizi aeroportuali, in particolare nel Mezzogiorno, deve essere ricondotto ad una logica unitaria rispetto al traffico passeggeri e alle rotte turistiche prevalenti.

La nostra portualità deve essere convertita ad una capacità di gestione dei traffici su scala europea e, soprattutto, mediterranea, piuttosto che lasciata, come succede oggi, al servizio di mercati locali.

Sono i nuovi mercati a contare, sia che si guardi in direzione Est, che Sud. Per conquistarli occorre un programma in cui logistica ed efficienza portuale siano opportunamente coniugati.

Per realizzare il necessario aumento di produttività e crescita occorre creare "zone" economiche che vedano insieme città, manifattura ed export con porti e aeroporti con un rapido ed efficiente

accesso attraverso il sistema ferroviario e stradale. Le “smart cities” con una mobilità intelligente sostenuta dal 5G sono un elemento importante di questo modello.

Per concludere, l’idea-guida deve essere quella di investimenti strettamente integrati, se si vuole avere un effetto significativo sulla crescita, perché, diversamente, avremo la realizzazione di opere, pur necessarie, espressione di mera spesa, che pur assicurando sostegno alla domanda, poco potranno contribuire all’aumento della produttività.