

# Il recupero dei divari infrastrutturali e la spesa per investimenti pubblici

orientamenti per un riparto efficace delle risorse

Francesca Petrina  
francesca.petrina@gmail.com

## (2) Presupposti e (1) Conclusione

- Negli ultimi anni una quantità sempre maggiore di **risorse pubbliche** - nazionali e comunitarie – è stata destinata a finalità di coesione economico-sociale
- Ad oggi, i **risultati** dei diversi programmi di spesa in termini di catching-up dei divari territoriali sono **modesti**
- La programmazione orientata **dalla** misurazione quantitativa del differenziale di **fabbisogno di infrastrutture** nei diversi territori può rappresentare un elemento efficace per raggiungere obiettivi perequativi

# Le possibili cause del mancato catching up

- Sono numerose, difficile trovare ex post chiare relazioni causali
- Le più note
  - Problemi di governance multilivello
  - Capacità amministrativa a livello progettuale e/o di gestione bandi di gara (Gare deserte, ricorsi)
  - Problemi in fase esecutiva (varianti, aumento dei prezzi)

# Fase alta della programmazione

---

- Normalmente non viene studiata come causa di inefficienze e distorsioni nel processo di spesa
- Comporta tempi amministrativi lunghi
- Non sempre è trasparente
- Si basa spesso su processi negoziali e non su analisi dei fabbisogni



# Il riparto dei principali Fondi di spesa

Al di là dei vincoli di destinazione e della possibilità di fare valere obiettivi perequativi nel periodico confronto negoziale, **nessuno dei fondi esistenti adotta come criterio centrale di azione l'analisi dei fabbisogni per ridurre i gap delle dotazioni infrastrutturali tra territori**

- PNRR, PNC, Fondi strutturali, FSC, Leggi pluriennali di spesa ordinaria
- Approccio di tipo negoziale
  - Spesa storica, presenza di progettuali avanzata, complementarità, addizionalità
- in presenza di vincoli trasversali su
  - Destinazione territoriale mezzogiorno (almeno l'80 % del FSC, almeno il 40 % del PNRR e almeno il 34 % del PNC )
  - Destinazione settoriale/tematica (almeno il 30 % del FESR dedicato a obiettivi climatici e, per il PNRR almeno il 37 e il 30 % rispettivamente alla transizione ecologica e a quella digitale )

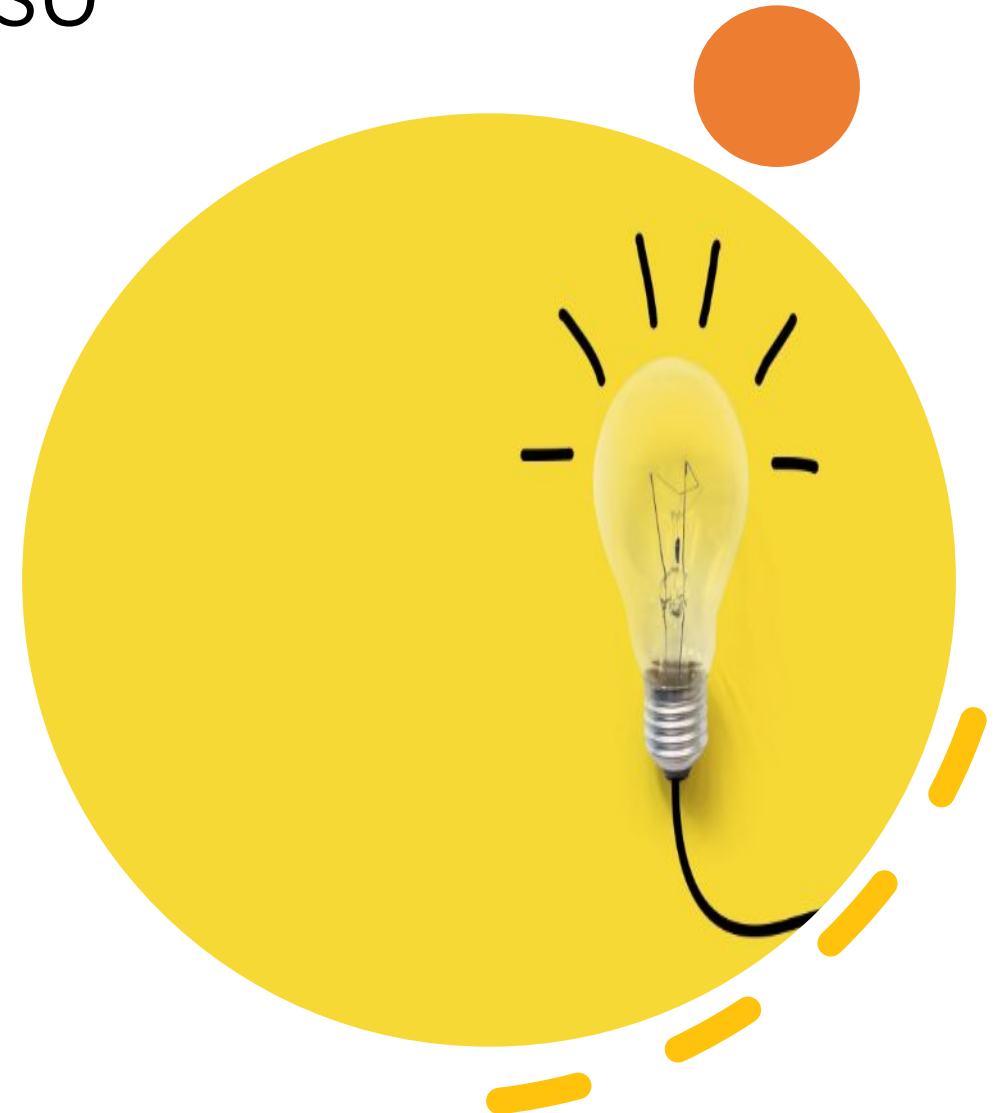
# IL FPI\*: un approccio basato sui fabbisogni

- censimento infrastrutturale dotazioni e qualità
- criteri di priorità e le azioni da perseguire per il recupero del divario tra territori, con attenzione ad alcuni elementi relativi a specificità territoriali
- riparto delle risorse del FPI tra i Ministeri competenti, tenuto conto del PNRR e del PNC nel frattempo intervenuti
- ciascun Ministero individua in un Piano gli interventi da realizzare

\*Fondo di perequazione infrastrutturale ex L. 30 dicembre 2020, n.178, art.1, comma 815

# Elementi cruciali del processo

- La trasformazione delle dotazioni infrastrutturali in indicatori di sintesi multidimensionali e, tramite l'osservazione delle variabilità territoriali, la trasposizione in quote di riparto
  - Es scelta, per ciascun settore o sub settore infrastrutturale, delle **variabili** che ne definiscono la dotazione e soprattutto la qualità del servizio
- Il *benchmark* rispetto al quale misurare le distanze tra i territori
- Le scelte di ponderazione
  - Es quanto pesano ulteriori criteri che possono **correggere** la dotazione infrastrutturale così considerata
- La definizione dei ruoli: politici e tecnici



# Conclusioni

- **Riformare** l'architettura complessiva dei programmi di spesa a finalità perequativa
- **Adottare** un approccio alla programmazione che sia basato sull'analisi di fabbisogno
- **Integrare** la programmazione di spesa corrente e c/capitale: un investimento infrastrutturale rappresenta un input essenziale della funzione di produzione di un servizio pubblico (insieme a L e M)
  - $\Delta K$  tramite aumento della domanda aggregata genera  $\Delta \text{PIL}$ , ma la produttività di K aumenta il PIL potenziale nel lungo anche dopo l'effetto keynesiano (ad es del PNRR)