



PROIEZIONI TERRITORIALI DEL PNRR NEL MEZZOGIORNO

**EDIZIONE
PROVVISORIA**

INU
Istituto Nazionale
di Urbanistica

Quaderno del RdT n.

4

Colophon

RAPPORTO dal TERRITORIO 2022

Il Rapporto è prodotto dall'Istituto Nazionale di Urbanistica
Basato su un'idea di: Paolo Avarello, Gaetano Fontana, Piero Properzi e Stefano Stanghellini.

Responsabile scientifico:

Piero Properzi

Redazione del RdT:

Piero Properzi, Simone Ombuen, Carmela Giannino, Donato Di Ludovico, Angioletta Voghera.

Coordinamento del Sito web e del SIT INU:

Donato Di Ludovico, Federico Eugeni.

Elaborazioni statistiche e cartografiche:

Laboratorio AnTeA, Università degli Studi dell'Aquila – DICEAA.
Responsabile: Donato Di Ludovico; collaborazione: Federico Eugeni.
Ignazio Vinci e Joao Igreja.

Elaborazione realizzata con il contributo di INU Abruzzo e Molise

PROIEZIONI TERRITORIALI DEL PNRR NEL MEZZOGIORNO

QUADERNO DEL RdT n.4

A cura di
Prof. Donato Di Ludovico
PhD Federico Eugeni
INU - Laboratorio ANTEA - UNIVAQ

Prof. Ignazio Vinci
Università degli Studi di Palermo

Elaborati estratti dal Rapporto dal Territorio 2022
SIT - INU

Coordinatore Scientifico: Prof. Pierluigi Properzi

RAPPORTO DAL TERRITORIO 2022



Matera, un'Agenda per il mezzogiorno
16.01.2023

Indice

1. PNRR Sud-Isole

1.1 Il PNRR nel mezzogiorno: focus su infrastrutture e aree urbane

2. Le proiezioni sul territorio della programmazione in Abruzzo

1. PNRR Sud-Isole

1.1 IL PNRR NEL MEZZOGIORNO: FOCUS SU INFRASTRUTTURE ED AREE URBANE

A cura di Ignazio Vinci e Joao Igreja

L'impatto del PNRR sulle politiche territoriali nel Mezzogiorno è, almeno in termini potenziali, molto rilevante. Si stima, infatti, che delle risorse "territorializzate" – cioè destinate a produrre effetti diretti sull'organizzazione e lo sviluppo del territorio –, circa il 40% del totale (pari ad 82 miliardi di euro) sia destinata alle regioni del Sud. Lo scenario che emerge dalla lettura dei programmi di investimento delle diverse missioni del PNRR indica opportunità di cambiamento in diversi settori vitali per lo sviluppo e la qualità della vita nei territori del Mezzogiorno: dalle connessioni trasportistiche interregionali alla diffusione dei sistemi di mobilità sostenibile nelle città, dalla rigenerazione ambientale delle aree a rischio alla rimozione delle marginalità sociali nelle periferie.

Tutto ciò appare particolarmente rilevante in ragione dei consolidati, e per molti versi crescenti, divari tra le regioni meridionali ed il resto del paese, nonché delle difficoltà dei governi regionali e locali nella promozione delle politiche di sviluppo e governo del territorio. Evidenze statistiche (EUROSTAT, 2021; OECD, 2018; Farole et al., 2018), infatti, mostrano come il territorio italiano rimanga il luogo di pronunciati divari di sviluppo economico e sociale, in parte per la difficoltà dei sistemi urbani e regionali ad adattarsi alle mutevoli condizioni dei mercati, in parte per gli effetti delle politiche di austerità degli anni 2010, che hanno contratto gli investimenti in opere pubbliche e politiche di sviluppo soprattutto nelle regioni meridionali (Viesti, 2021; Vinci, 2021).

Queste premesse servono a meglio contestualizzare l'impatto che il PNRR si auspica possa generare in tutte quelle aree di policy che hanno manifestato i maggiori ritardi negli ultimi due decenni, chiarendo come questa breve nota operi una precisa selezione sugli investimenti che ci sembrano più significativi per lo sviluppo urbano e regionale nel Mezzogiorno.

Nel complesso, come abbiamo detto si tratta di circa il 40% dell'investimento complessivo sul territorio nazionale, che salgono in alcune aree di policy di rilevante interesse per gli assetti territoriali. Ad esempio, gli investimenti sotto la responsabilità del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) ammontano a circa il 56% delle risorse allocabili territorialmente. Tra gli interventi più significativi, almeno sul piano dimensionale, vanno annoverati quelli sull'alta velocità ferroviaria per passeggeri e merci, una delle politiche nazionali che, negli ultimi due decenni, ha agito la leva per l'ulteriore allargamento dei divari tra il Mezzogiorno e le regioni del Centro-Nord. Tra gli investimenti programmati in quest'ambito, si annoverano:

- la linea Salerno-Reggio Calabria, per il quale il PNRR prevede di investire 1,8 miliardi per il completamento dei cantieri già avviati, ed ulteriori 9,4 miliardi dal Piano Complementare per intervenire sulle rimanenti tratte;
- la linea Napoli-Bari, per la quale il PNRR investe circa 2 miliardi dei 5,8 necessari al suo

completamento;

- la Palermo-Catania-Messina, sulla quale il PNRR investe 1,4 miliardi su un intervento che complessivamente vale 9,3 miliardi.

Accanto a queste direttrici, il Piano prevede interventi anche sulle linee trasversali alla penisola, quali la Roma-Pescara e la Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia. Oltre agli interventi sulla rete, il PNRR destina 700 milioni (esclusivamente riservati al Sud) per la riqualificazione di 45 stazioni di media dimensione per introdurre funzioni di servizio e migliorarne l'attrattività.

Non meno importanti per gli effetti sulla qualità della vita nelle aree urbane, sono gli investimenti destinati a promuovere la mobilità sostenibile all'interno nelle aree urbane, consistenti, da un lato, nel completamento di alcune reti per il trasporto di massa nelle maggiori città, dall'altro, nel rinnovo delle flotte degli autobus (966 milioni) e lo sviluppo di infrastrutture per la mobilità ciclistica (300 milioni). Nella prima tipologia di interventi troviamo importanti interventi infrastrutturali in quasi tutte le grandi aree urbane del Mezzogiorno, tra le quali:

- la realizzazione di sistemi di Bus Rapid Transit (BRT) nelle città di Bari (16,1 km, 134 meuro) e Taranto (23,8 km, 130 meuro);
- il miglioramento della rete tranviaria di Napoli (68 meuro) ed il completamento di quella di Palermo (23,1 km, 481 meuro);
- l'estensione delle reti metropolitane di Napoli (13 km, 963 meuro) e Catania, con estensione alla Ferrovia Circumetnea (15,4 km, 432 meuro).

Nel capitolo infrastrutture, vanno inoltre annoverati gli investimenti sui porti del Mezzogiorno, in molti dei quali sono in corso di attivazione le Zone Economiche Speciali (ZES) che sono destinatarie di ulteriori investimenti da parte del PNRR. L'intervento congiunto di queste due linee di intervento vale circa 2,1 miliardi, di cui 1,4 sugli interventi di riqualificazione e potenziamento dei porti, con interventi riguardanti i collegamenti di "ultimo miglio" alle reti stradali e ferroviarie, il potenziamento della logistica, l'efficientamento energetico e ambientale nelle aree portuali e retro-portuali.

Gli interventi più cospicui sui porti delle ZES ricadenti nelle regioni meridionali riguardano Ortona e Vasto (ZES Abruzzo), Salerno (ZES Campania), Termoli, Manfredonia, Brindisi (ZES Adriatica), Taranto (ZES Ionica), Gioia Tauro, Villa San Giovanni e Reggio Calabria (ZES Calabria), Augusta, Riposto, Sant'Agata e Gela (ZES Sicilia Orientale), Termini Imerese e Trapani (ZES Sicilia Occidentale), Cagliari (ZES Sardegna).

Un ultimo capitolo spetta alle politiche urbane, sulle quali il PNRR ha compito la scelta di rafforzare politiche ed approcci precedentemente sperimentati mediante iniziative nazionali. In questa tipologia di interventi ricadono soprattutto i piani di azione preparati dalle città nell'ambito del Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare (PINQuA), che difficoltà finanziarie ne avevano rallentato l'implementazione e che il PNRR ha rilanciato stanziando per essi 2,8 miliardi.

Tra i progetti "pilota" finanziati, per un valore unitario prossimo ai 100 milioni di euro, vi sono quelli predisposti dai comuni di Bari, Lamezia Terme e dalla Città metropolitana di Messina. Tra

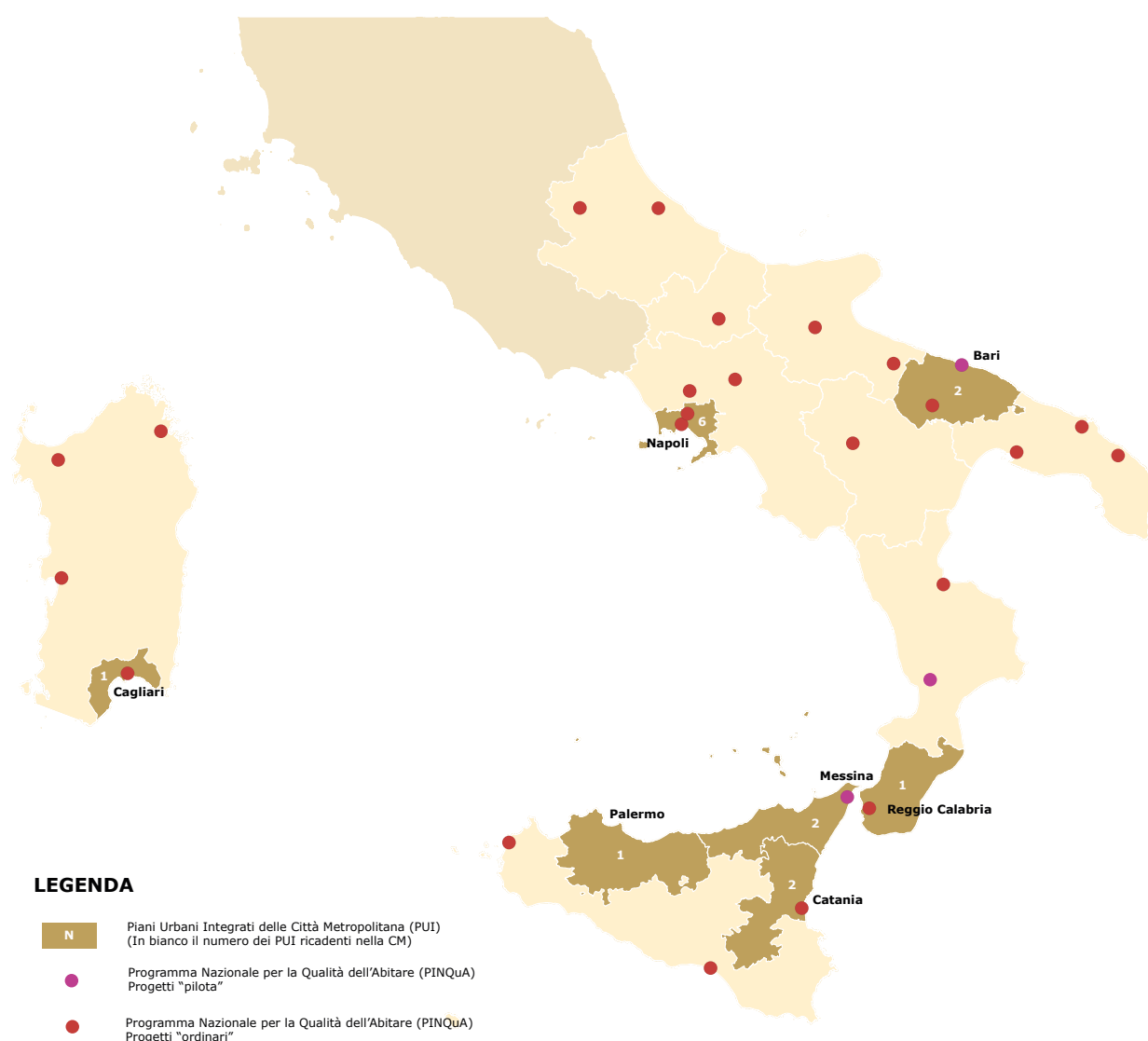


Realizzazione o completamento alta velocità e ZES

i progetti "ordinari", per un valore unitario prossimo ai 15 milioni di euro, vi sono 58 progetti distribuiti su tutte le regioni meridionali, parte dei quali promossi da amministrazioni regionali e da città metropolitane. Il quadro complessivo è il seguente:

- 5 nella regione Abruzzo, tra i quali quelli promossi dalle città di L'Aquila e Chieti;
- 3 in Molise, tra cui Campobasso;
- 20 in Puglia, tra cui Andria (3), Altamura (3), Bari (2), Brindisi, Foggia, Lecce, Taranto (2), e tre progetti presentati dalla Città Metropolitana di Bari;
- 8 in Campania, tra cui Afragola, Benevento, Caserta, Napoli (2);
- 1 in Basilicata (Potenza);
- 5 in Calabria, tra cui Corigliano-Rossano (3) e Reggio Calabria (2);
- 8 in Sicilia, tra cui Catania, Gela (2), Messina (2), Trapani (2);
- 8 in Sardegna, tra cui Olbia, Sassari, Oristano e Quartu Sant'Elena.

Com'è noto tali azioni si rivolgono soprattutto alle periferie delle città interessate, con azioni



Piani Urbani Integrati e PINQuA

progettuali che riguardano soprattutto la riduzione del disagio abitativo con l'incremento del patrimonio di edilizia residenziale sociale, la rivitalizzazione del tessuto socioeconomico, il miglioramento dell'accessibilità e degli spazi pubblici degradati.

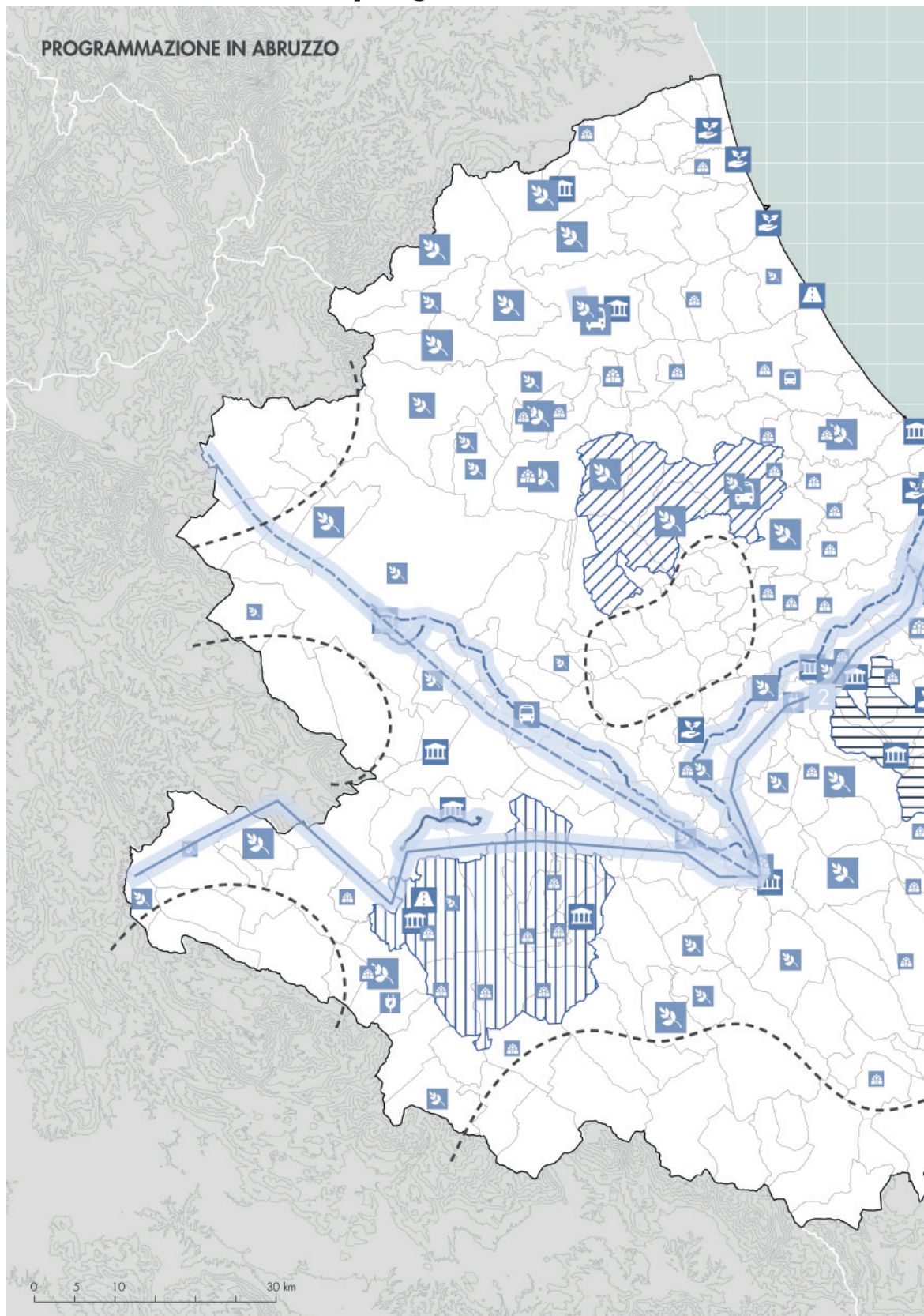
Nella logica di rafforzare precedenti sperimentazioni progettuali (si veda ad esempio il PON Metro 2014-2020), vanno letti i Piani Urbani Integrati (PUI) che il PNRR finanzia alle città metropolitane, per un valore complessivo di 2,49 miliardi, 1,3 dei quali rivolti al Mezzogiorno. Anche in questo caso si sono lasciate libere le autorità metropolitane di presentare progetti unitari o più progetti focalizzati su specifiche tematiche e/o contesti territoriali.

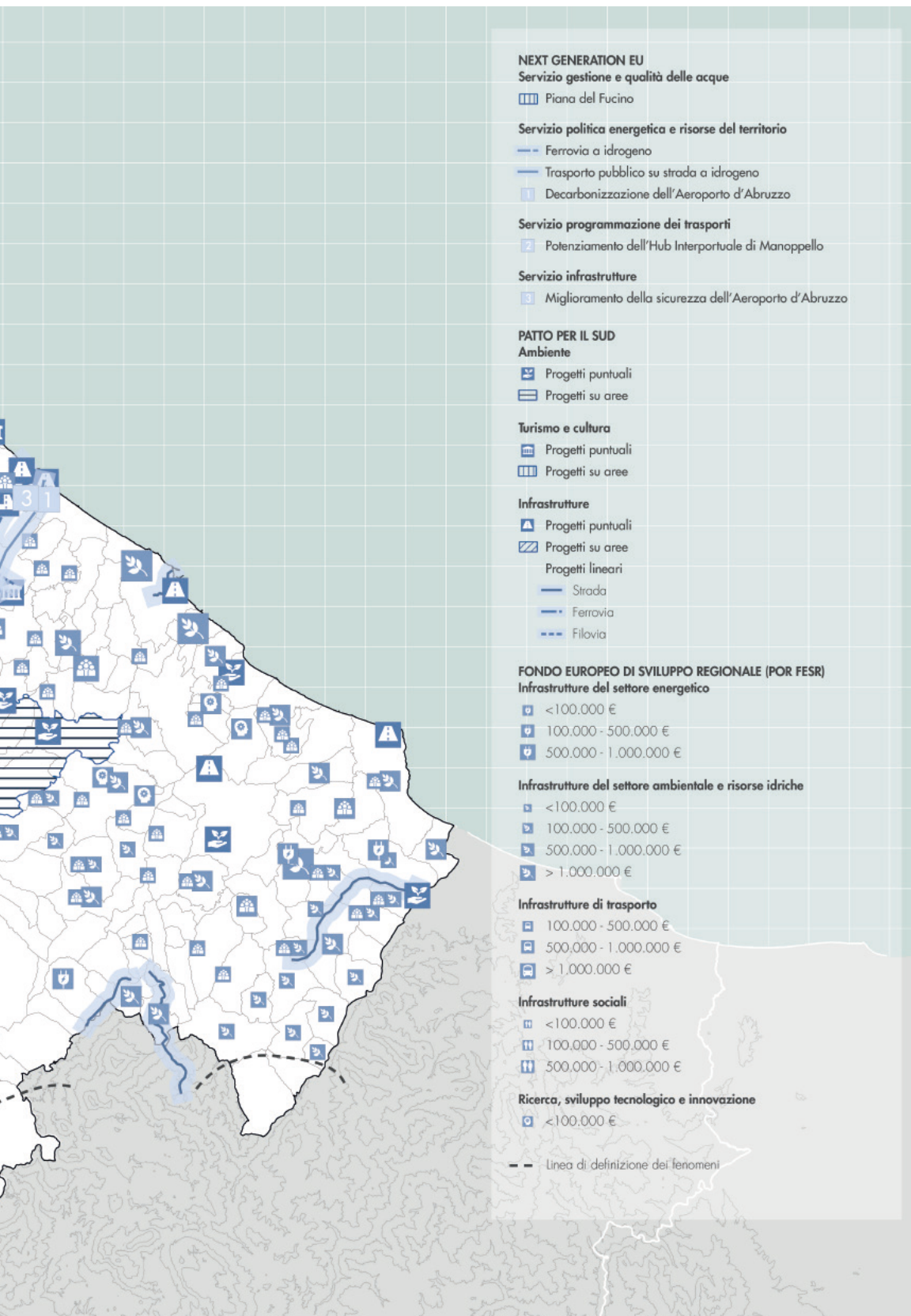
La città metropolitana di Napoli, ad esempio, si è fatta promotrice di ben 6 PUI, tre riguardanti l'area urbana napoletana (tra cui i quartieri di Scampia e Taverna del Ferro), oltre a tre progetti intercomunali aventi come target porzioni della conurbazione. La città metropolitana di Bari

ha promosso due PUI, riguardanti rispettivamente 21 e 23 comuni dell'area metropolitana. La città metropolitana di Reggio Calabria ha presentato un PUI con 23 comuni, così come la città metropolitana di Palermo. Anche a Catania si è compiuta la scelta di focalizzare i PUI su due distinte porzioni dell'area metropolitana, composte rispettivamente da 15 e 10 comuni. Nella città metropolitana di Messina, invece, i due PUI riguardano aree interne al comune capoluogo, che insieme al progetto pilota PINQuA definiscono un complesso di interventi di significativo impatto ed integrazione territoriale. A Cagliari, infine, si è compiuta la scelta di indirizzare il PUI a tutti i 17 comuni facenti parte della città metropolitana.

A differenza del PON Metro 2014-2020, ma in continuità con la logica del PINQuA, nei PUI si è data la possibilità alle città metropolitane di costruire i piani di azione guardando ad una ampia varietà di tematiche progettuali. Oltre alla riqualificazione del patrimonio abitativo pubblico ed il recupero di spazi ed attrezzature sociali, che hanno caratterizzato i precedenti programmi complessi per le aree urbane, nei PUI compaiono in diversi casi interventi sulle infrastrutture verdi e blu, con la realizzazione di greenways e l'applicazione di soluzioni nature-based alla rigenerazione degli spazi aperti, urbani e periurbani. Inoltre, vengono promosse in maniera più decisa soluzioni di housing sociale all'interno dei programmi di rigenerazione urbane, aprendo il ventaglio dei servizi che possono concorrere alla sostenibilità economica degli interventi.

2. Le proiezioni sul territorio della programmazione in Abruzzo





Elaborazione a cura di Dott.ssa Camilla Salve, Dott. Marco Ricchiuti

Matera, un'Agenda per il mezzogiorno
16.01.2023

The background of the entire page is a monochromatic yellow-green topographic map. It features a grid of contour lines that create a sense of depth and terrain, with some areas appearing more elevated than others. The map is oriented with the grid lines following the contours of the land.

INU
Istituto Nazionale
di Urbanistica