

# La mappa delle regioni senza strade e reti

All'esame in Bicamerale il decreto per recuperare il deficit di infrastrutture - Otto aree in grave ritardo

Gianni Trovati

☞ A Matera neanche a parlare, perché la ferrovia semplicemente non c'è (unico capoluogo d'Italia in questa condizione). Anche arrivare in treno a Campobasso, però, è un'impresa non semplice, che impone a chi parte da Roma più di tre ore di viaggio su una linea appenninica percorsa da pendolini d'antan (quando va bene) e chiede a chi arriva dall'Adriatico di inerparsi su «littorine» a gasolio altrove scomparse da decenni. Cercate una biblioteca in Calabria, o la banda larga nei paesi dell'Umbria, e avrete chiaro il concetto di «gap infrastrutturale».

Proprio questo è l'oggetto del nuovo atto del federalismo fiscale, che va in scena in queste settimane nella Commissione bicamerale per l'attuazione della riforma. Il sesto decreto ad approdare sui tavoli di San Macuto è quello dedicato alle «risorse aggiuntive» e agli «interventi speciali» chiamati a rimuovere gli «squilibri economici e sociali». A chiedere questi interventi è la stessa Costituzione, che all'articolo 119 prevede che lo Stato faccia uno sforzo aggiuntivo per promuovere «lo sviluppo economico, la coesione e la solidarietà sociale» in «determinati Comuni, Pro-

vince, Città metropolitane e Regioni». La legge delega (la n. 42 del 2009) richiama fedelmente la Carta, ma arricchisce il principio di un nuovo significato: il federalismo fiscale nasce per concedere più autonomia ai territori e per imporre loro standard di spesa omogenei, ma per far atterrare questi concetti sul piano della realtà bisogna dare a tutti condizioni di base più omogenee. Tra gli interventi della complessa architettura federalista, che soprattutto a Sud ha alimentato polemiche sulle distanze fra le varie parti del Paese, questa è la più direttamente votata ad «accorciare l'Italia».

La sfida non è semplice, come mostrano i dati in pagina. Il decreto, approvato in prima lettura dal Consiglio dei ministri del 20 novembre all'interno dell'esame sul Piano nazionale per il Sud, non offre una definizione puntuale delle «infrastrutture» che saranno oggetto di perequazione, perché l'individuazione degli interventi sarà oggetto dei programmi di finanziamento e dei «contratti istituzionali» che li attueranno. I numeri proposti, basati sulle analisi dell'Istituto Tagliacarne che per il Cnel cura il censimento ufficiale sul tema, esaminano le infrastrutture sia se-

condo un criterio tradizionale (strade, autostrade, ferrovie, acquedotti), sia secondo uno «allargato» (scuole, teatri, biblioteche, dotazioni telematiche) su due versanti: la «quantità», per esempio i chilometri di strade o il consumo di energia elettrica, e la «qualità», indicata ad esempio dal numero di caselli con Telepass e Viacard o dall'intensità della raccolta differenziata, il tutto pesato in rapporto alla popolazione.

In base a questa radiografia, a nutrire le speranze più vive per una reale efficacia degli «interventi speciali» sono la Basilicata, il Molise e la Calabria, che nell'indice generale raggiungono un punteggio spesso sotto la metà rispetto a Lazio, Lombardia e Liguria. L'analisi regionale, che appare fedele alle condizioni effettive dei territori sottodotati, non deve però ingannare quando si guarda alle realtà più fortunate: il dato del Lazio, per esempio, è influenzato da Roma che - complice anche la scarsa densità abitativa di molte delle zone vicine - riesce da sola ad alzare il dato medio di tutta l'area centrale del Paese, mentre il punteggio ligure è spinto dal carattere strategico del nodo stradale e ferroviario di Genova (i porti sono esclusi dal calcolo). Tornando al Sud, parecchie difficoltà caratteriz-

zano anche l'Abruzzo, mentre la Campania soffre su energia e ambiente ma si trova in cima alla classifica per dotazione scolastica e reti telematiche (in pratica la banda larga, che nelle aree metropolitane ha esteso molto la propria copertura).

Per ridurre queste distanze il decreto legislativo prima di tutto punta sulle risorse del Fondo per le aree sottoutilizzate, che nel nuovo sistema diventa il Fondo per lo sviluppo e la coesione, indirizzato per l'85% al Sud e per il resto al Centro-Nord. Al fondo, oggetto di una programmazione pluriennale a carattere nazionale, avranno accesso i progetti strategici valutati in base agli obiettivi, alle metodologie di analisi degli impatti, alla sostenibilità dei piani di gestione. Le iniziative saranno oggetto di «contratti istituzionali» chiamati a responsabilizzare i vari livelli di governo coinvolti, sostituiti dal Governo tramite commissari in caso d'inerzia. Dalla dotazione reale di risorse, e dal funzionamento effettivo di questi meccanismi, dipenderà l'efficacia reale dei programmi che saranno attivati in base al nuovo provvedimento federalista.

gianni.trovati@ilsole24ore.com

© RIPRODUZIONE RISERVATA



www.ilsole24ore.com

Tutte le tabelle

## IL PRINCIPIO

Per dare autonomia e imporre i costi standard va favorita la creazione di condizioni di base omogenee

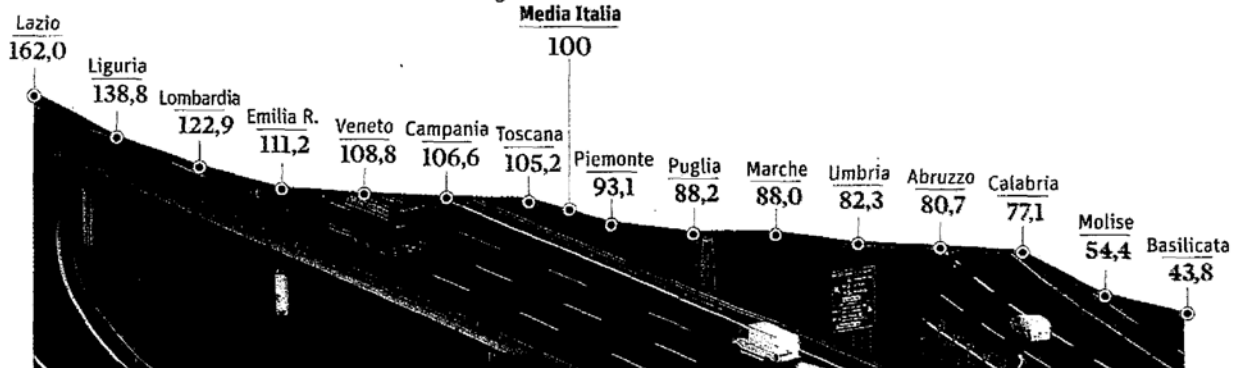
## Squilibri. La Lombardia dedica alle ferrovie 700 milioni all'anno, la Sicilia 14



## Il monitoraggio delle differenze

### IL QUADRO

L'indice sintetico della dotazione infrastrutturale nelle regioni a statuto ordinario\*



(\*) L'indice misura la dotazione in otto categorie di infrastrutture: rete stradale, aeroporti, ferrovie, reti telefoniche e telematiche, reti e impianti energetico-ambientali, strutture sanitarie, scolastiche e culturali-ricreative  
Fonte: Elaborazione del Sole 24 Ore su dati Istituto Tagliacarne

### LE CATEGORIE

L'indicatore più significativo nelle principali tipologie esaminate dall'indice sintetico

#### RETE STRADALE

#### RETE FERROVIARIA

#### AEROPORTI



Km di autostrade

Km binari doppi elettrificati

Area parcheggio aerei (mq)

Piemonte	853	Lazio	808	Lombardia	1.936.000
Lombardia	576	Toscana	725	Lazio	920.250
Emilia Romagna	568	Lombardia	705	Veneto	602.700
Veneto	475	Piemonte	662	Piemonte	237.700
Lazio	470	Campania	556	Emilia R.	225.150
Campania	442	Veneto	551	Liguria	211.000
Toscana	424	Emilia Romagna	479	Puglia	193.700
Liguria	375	Puglia	321	Toscana	188.860
Abruzzo	352	Liguria	318	Calabria	150.500
Puglia	313	Calabria	289	Campania	133.500
Calabria	295	Marche	191	Umbria	110.000
Marche	168	Umbria	181	Marche	61.000
Umbria	59	Abruzzo	96	Abruzzo	48.450
Molise	36	Basilicata	24	Molise	0
Basilicata	29	Molise	23	Basilicata	0



RETI ENERG.-AMBIENT.

STRUTTURE CULTURALI

STRUTTURE ISTRUZIONE



Raccolta differenziata (Kg)

Lombardia	2.196.008
Veneto	1.220.290
Emilia R.	1.063.507
Piemonte	1.016.156
Toscana	799.681
Lazio	405.533
Campania	385.121
Puglia	191.100
Liguria	186.030
Marche	183.391
Umbria	141.330
Abruzzo	129.837
Calabria	86.294
Basilicata	19.856
Molise	6.350



Numero di biblioteche

Lombardia	2.642
Lazio	1.523
Emilia Romagna	1.374
Piemonte	1.368
Veneto	1.184
Toscana	1.180
Campania	1.095
Puglia	673
Marche	632
Liguria	579
Calabria	496
Abruzzo	370
Umbria	367
Basilicata	189
Molise	169



Numero di aule nei licei

Lombardia	4.480
Lazio	4.385
Campania	4.046
Puglia	2.764
Piemonte	2.206
Veneto	2.122
Toscana	1.853
Emilia Romagna	1.727
Calabria	1.595
Marche	948
Liguria	886
Abruzzo	791
Umbria	594
Basilicata	423
Molise	224

Fonte: Istituto Tagliacarne

In Parlamento il decreto sul gap infrastrutturale

# Treni, strade, reti: cura federalista per otto regioni

Otto regioni ancora indietro sulle infrastrutture: Basilicata, Molise, Calabria, Abruzzo, Umbria, Marche, Puglia e Piemonte nell'ordine. È la fotografia scattata grazie ai dati dell'Istituto Tagliacarne, che per il Cnel censisce strade e ferrovie, aeroporti, reti, impianti energetici, strutture culturali e scuole. Un monitoraggio di vitale importanza per il sesto decreto attuativo del federalismo, che sarà il prossimo impegno della Bicamerale. L'appuntamento della Commissione per l'attuazione della

riforma questa volta è con il provvedimento dedicato alle risorse aggiuntive e agli interventi speciali destinati a rimuovere le differenze economiche e sociali. Un passaggio chiave, chiamato ad aumentare il grado di responsabilità dei territori per superare gli errori che oggi mettono a rischio l'utilizzo dei Fondi Ue. Per colmare il gap infrastrutturale, il decreto punta sul Fondo per lo sviluppo e la coesione, le cui dotazioni, per l'85%, sono destinate al Sud.

Trovati e Zanardi ▶ pagina 7

NELLE PROVINCE

L'indice sintetico della dotazione infrastrutturale (Italia = 100)

1 Varese	249,7	42 Terni	87,4
2 Roma	224,5	43 Piacenza	86,5
3 Firenze	180,7	44 Reggio C.	86,4
4 Genova	169,5	45 Salerno	85,1
5 Venezia	161,8	46 Chieti	84,5
6 Bologna	156,5	Pistoia	84,5
7 Milano	155,6	48 Reggio E.	83,8
8 Napoli	146,2	49 Vercelli	82,8
9 Rimini	144,3	Ferrara	82,8
10 Pisa	141,4	51 Prato	82,3
11 Ancona	132,9	52 Taranto	81,9
12 Padova	130,2	53 Perugia	80,6
13 Savona	126,8	Frosinone	80,6
14 Brindisi	122,5	55 Teramo	79,3
15 La Spezia	117,4	56 Vibo V.	78,7
16 Novara	114,7	57 Asti	78,1
Verona	114,7	58 Ascoli P.	77,3
18 Ravenna	114,2	59 Viterbo	77,1
19 Torino	113,9	Lecce	77,1
20 Bergamo	111,8	61 Pesaro U.	74,9
21 Livorno	109,9	62 Arezzo	74,4
22 Modena	108,3	63 Rovigo	73,7
23 Bari	106,0	64 Mantova	72,8
24 Lucca	105,1	65 Avellino	69,8
25 Alessandria	104,2	66 Biella	68,9
26 Parma	103,0	67 L'Aquila	68,8
27 Pavia	101,8	68 Macerata	67,7
28 Pescara	101,7	69 Benevento	66,9
29 Catanzaro	101,1	70 Cosenza	66,5
30 Forlì-Cesena	99,5	71 Foggia	64,2
31 Treviso	99,1	72 Siena	63,7
32 Caserta	96,8	73 Cuneo	62,1
33 Lodi	93,9	74 Verbano C. O.	60,1
34 Brescia	92,6	75 Campobasso	57,7
35 Cremona	92,0	76 Crotone	57,0
36 Vicenza	91,8	77 Rieti	54,9
37 Massa C.	89,8	78 Belluno	48,8
38 Latina	89,3	79 Isernia	47,6
39 Imperia	88,8	80 Grosseto	47,0
40 Como	88,4	81 Potenza	44,3
41 Lecco	88,1	82 Sondrio	43,8
		83 Matera	42,7

Fonte: elab. del Sole 24 Ore su dati dell'Ist. Tagliacarne

