

STUDIORUM UNIVERSITA' DI BOLOGNA

“PNRR: ANALISI DELLA MISSIONE 3, COMPONENTE 1”

Docenti

Prof. Di Tommaso Marco Rodolfo
Prof. Silvestri Francesco

Tutor

Dott.ssa Prodi Elena



Studenti

Buonocore Giulia
Cimarello Tommaso
Pavan Filippo
Tassinari Raffaele

*CORSO DI LAUREA MAGISTRALE IN INGEGNERIA PER L'AMBIENTE E IL TERRITORIO
Economia e Politica Industriale e Territoriale M*

- La **pandemia** ha generato serie ripercussioni in tutto il mondo. In particolare, in Italia il PIL è diminuito dell'8,9 % e i problemi già esistenti si sono ulteriormente accentuati...
- Per far fronte ai problemi dell'UE, quest'ultima ha messo in atto il programma **Next Generation EU** per attuare migliorie su vari aspetti. Questo progetto ha concesso al nostro Stato di essere il maggior beneficiario dei due principali strumenti:
 - Il pacchetto di assistenza alla ripresa e coesione dei territori d'Europa (**REACT-EU**)
 - L'**RRF** (dispositivo di ripresa e resilienza) che garantirà risorse per 191,5 € Mld composti da 68,9 € Mld a fondo perduto, da impiegare nel periodo 2021-2026. Quest'ultimo richiede la presentazione del piano d'investimento che per l'Italia è il PNRR.
- Il **PNRR** si articola in 6 missioni e 16 componenti totali.
- La nostra relazione si occuperà di trattare solo la prima componente della terza missione, vista l'estensione della stessa.

[1- virtuale.unibo.it, 2020]

INTRODUZIONE

MISSIONE 3: INFRASTRUTTURE PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE

- La terza missione mira a rendere, **entro il 2026**, il sistema infrastrutturale più moderno, digitale e sostenibile, in grado di rispondere alla sfida della decarbonizzazione indicata dall'Unione Europea con le strategie connesse allo European Green Deal e di raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibile indicati dall'agenda 2030 delle Nazioni Unite.
- Gli investimenti previsti si pongono in linea con quanto previsto dall'attuale Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (**PNIEC**) dove si riporta che entro il 2030 il 30% dei consumi finali lordi debba essere fornito da energia rinnovabile; inoltre il piano attribuisce rilievo prioritario allo spostamento del trasporto merci.
- La missione si articola in due componenti:
 - 1. Investimenti sulla rete ferroviaria;
 - 2. Intermodalità e logistica integrata.
- Nel complesso, le risorse stanziare per la realizzazione degli interventi previsti dalla missione 3 ammontano ad un totale di 25,40€Mld dei quali 24,77€Mld per la prima componente (M3C1) e 0,63€Mld per la seconda (M3C2).

ANALISI MISSIONE 3

- Da una prima analisi della missione ci potrebbe sembrare che essa non tenga conto delle profonde trasformazioni del tessuto sociale del nostro Paese che erano in atto già prima della pandemia e che si sono ancora più accentuate in seguito alla sua diffusione, come ad esempio la disoccupazione o le discrepanze dovute al genere.
- Rimanendo centrati sull'ambito da noi trattato, una delle conseguenze dirette della pandemia è stata la larga diffusione dello smart working.
- Per quanto riguarda la correlazione tra trasporti su ferrovie e genere è stato interessante poter analizzare in che modo lo status economico, sociale e le abitudini siano diversi tra uomini e donne, questo riflette la nostra società; quello che è sicuro è che gli operatori ferroviari, in base ai dati che sono stati raccolti dovranno adeguare i propri servizi alle necessità dei loro target principali.

CAMBIAMENTO MONDO DEL LAVORO ED IMPATTO SUL SISTEMA FERROVIARIO

- **OCCUPAZIONE:** tra 2021 e 2022 avremo un recupero di 531 mila posti di lavoro, che però non consentirà di colmare totalmente il gap di posti persi nel 2020 (-622 mila); [2-Repubblica.it, 2021]
- **SMART WORKING:** ha rappresentato uno fra i più grandi cambiamenti riguardanti il mondo del lavoro generati dalla crisi pandemica. Questa trasformazione è destinata a impattare in maniera notevole sulle abitudini di una quota enorme di lavoratori che, anche in futuro, non saranno più costretti a spostarsi per raggiungere i propri uffici e che di conseguenza avranno meno necessità dei servizi di trasporto. [3-Domenico Salerno, 2021]

É desiderabile un'attenzione così marcata da parte del PNRR nei confronti del sistema ferroviario, nonostante i cambiamenti sociali nel mondo lavorativo potrebbero in futuro disincentivarne l'utilizzo?

L'IMPLEMENTAZIONE DELLA RETE FERROVIARIA COSTITUISCE UN'AGEVOLAZIONE O UNA DISCRIMINAZIONE PER LE DONNE?

Dalla lettura del PNRR risalta una frase curiosa:

«Sono misure importanti per potenziare la mobilità delle donne, le quali utilizzano più degli uomini i trasporti collettivi e meno l'auto privata. Le donne tendono, inoltre, ad avere catene di spostamenti quotidiani più spezzate e complesse degli uomini, i quali si limitano spesso al tragitto casa-lavoro-casa» (PNRR, p. 169)

[1 - virtuale.unibo.it, 2020]

In Italia c'è la necessità di distinguere la richiesta di mobilità per genere?

COMPONENTE I: INVESTIMENTI SULLA RETE FERROVIARIA

OBIETTIVI:

- Decarbonizzazione e riduzione delle emissioni attraverso il trasferimento del traffico passeggeri e merci dalla strada alla ferrovia;
- Aumento della connettività e della coesione territoriale attraverso la riduzione dei tempi di viaggio;
- Digitalizzazione delle reti di trasporto;
- Aumento della competitività dei sistemi produttivi, in particolare del Sud, attraverso il miglioramento dei collegamenti ferroviari.

[1- virtuale.unibo.it, 2020]

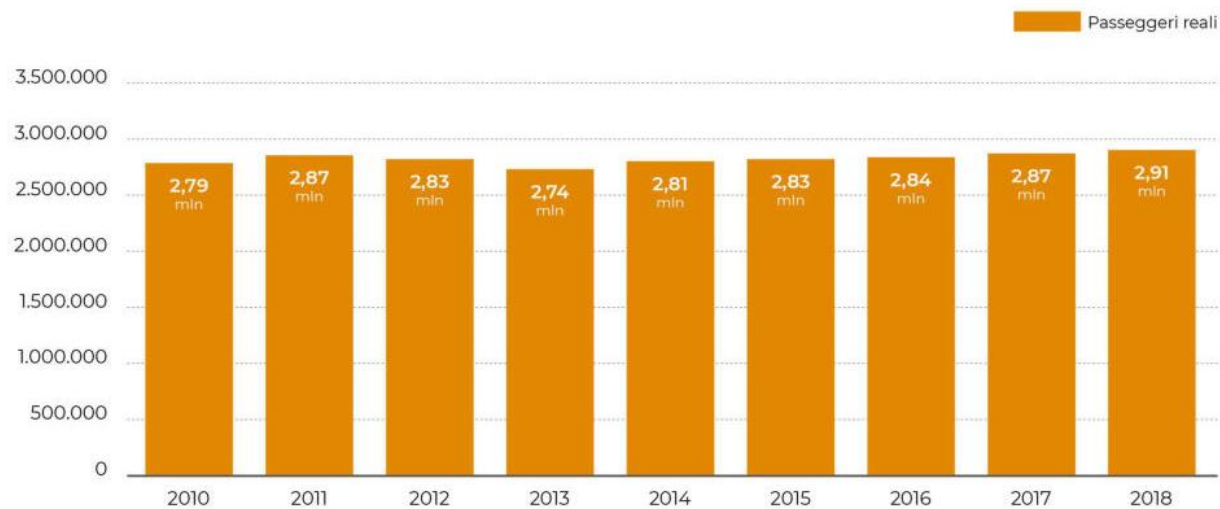
DESCRIZIONE COMPONENTE I

- INVESTIMENTI SULLA RETE FERROVIARIA:
 - Sviluppo ulteriori tratte alta velocità
 - Riduzione gap infrastrutture nord-sud
 - Potenziamento direttrici regionali e locali
- SICUREZZA STRADALE 4.0



ANALISI COMPONENTE I

Passeggeri al giorno del trasporto ferroviario regionale



Legambiente, Rapporto Pendolaria 2019

L'offerta di treni sulla rete ferroviaria italiana



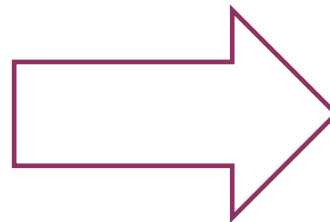
ANALISI COMPONENTE I

- **PRINCIPALI CAUSE DIVARIO NORD-SUD**

- Scarsità offerta di treni
- Età parco rotabile avanzata
- Stazioni in completo degrado

- **POSSIBILI SOLUZIONI**

- Aumento offerta di treni
- Rinnovo parco rotabile
- Interventi di riqualificazione delle stazioni



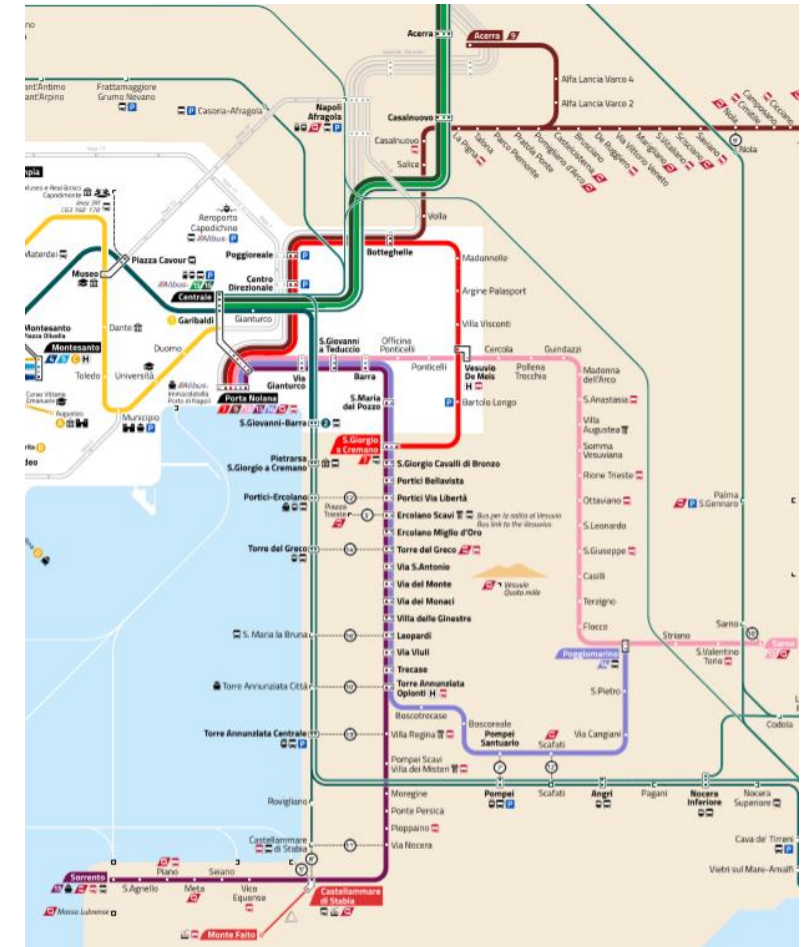
- **VANTAGGI**

- Trasportistici e di vivibilità
- Ambientali
- Sicurezza
- Spesa cittadini

CASO STUDIO: CIRCUMVESUVIANA

- La Circumvesuviana è nata nel 1904 ed è un collegamento fondamentale all'interno dell'agglomerato urbano napoletano;
- Fa parte dell' EAV – Ente Autonomo Volturno – , ente responsabile del coordinamento gestionale, economico e finanziario dell'esercizio di trasporto, degli investimenti e degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria;
- La rete dispone di circa 288km di strade ferrate, con 150 stazioni e fermate distribuite su 73 città, per un totale di circa 2 milioni e 800 mila cittadini serviti.

Abbiamo intervistato il Direttore Generale dell'EAV, Pasquale Sposito, che ci ha parlato della storia della Circumvesuviana e dei progetti che saranno attuati con il contributo del PNRR.



PROBLEMATICHE

Dal 2012 la Circumvesuviana soffrì di una forte crisi finanziaria, con circa 750€Mln di debito.

Questo ha portato a risparmiare sulla manutenzione, ovviamente garantendo sempre la sicurezza, impresenziando le stazioni minori, che hanno subito un aumento di criminalità e vandalismo (oggi in calo).

Il servizio è di bassa qualità perché la mancanza di finanziamenti non rende possibile effettuare la manutenzione del materiale rotabile (che risale anche agli anni '80).

Il 50% degli utenti non acquista il biglietto come protesta per il servizio scadente, causando un'ulteriore perdita di finanziamento: il classico «cane che si morde la coda».



OPPORTUNITÀ OFFERTE DAL PNRR

- Con i fondi previsti dal PNRR (circa 1 €Mld), EAV prevede di acquistare 40 nuovi treni, effettuare la manutenzione straordinaria di quelli più vecchi e di rendere più smart tutte le linee e 14 stazioni, comprando nuovi varchi e chiudendo quelli più “ridondanti”, in modo da ottimizzare il servizio e velocizzare i tempi di viaggio degli utenti su tutte le tratte; a quest’ultimo obiettivo sono destinati circa 62 €Mln.
- In particolare, si punta a ritornare, almeno parzialmente, alle condizioni del 2012, anno in cui la Circumvesuviana ha raggiunto la massima efficienza.
- Una volta ottenute delle infrastrutture all’altezza degli standard sia italiani che europei, si potranno nuovamente rendere presenziate le stazioni con maggior evasione e si potranno anche aumentare le tariffe dei biglietti, che attualmente sono molto basse.

ANALISI SWOT

Strengths	Weaknesses	Opportunities	Threats
<ul style="list-style-type: none">- Capillarità sul territorio, importante per lavoratori pendolari e turismo;- Molteplicità di tipologie di servizi offerti.	<ul style="list-style-type: none">- Scarse risorse per manutenzione sia ordinaria che straordinaria;- Contesto sociale.	<ul style="list-style-type: none">- Acquisto di nuovi treni;- Manutenzione straordinaria degli elementi più problematici;- Stazioni e linee più smart e a maggiore rendimento.	<ul style="list-style-type: none">- Possibilità che la Regione non riesca a sostenere la manutenzione e l'utilizzo delle nuove risorse.

CONCLUSIONI

Senza dubbio il PNRR rappresenta un'opportunità unica per la rinascita del nostro Paese; tuttavia essendo un piano molto complesso, la difficoltà nell'utilizzo bilanciato delle risorse, in modo da non aggravare ulteriormente le disparità regionali già esistenti, sarà la sfida principale da affrontare.

BIBLIOGRAFIA

1. Virtuale.unibo.it, “PNRR”, 2020, https://virtuale.unibo.it/pluginfile.php/1049050/mod_resource/content/1/PNRR%20Italia%20.pdf;
2. Repubblica.it, “occupazione nel 2022, di nuovo vicini ai livelli pre-covid”, 2021, https://www.repubblica.it/dossier/economia/innovazione/italia/2021/09/22/news/occupazione_nel_2022_di_nuovo_vicini_ailivelli_pre-covid-318887478/;
3. Domenico Salerno, i-com institute for competitiveness, “Smart working e ambiente, gli effetti del lavoro agile su emissioni e consumi energetici”, 2021, <https://www.i-com.it/en/2021/07/29/smart-working-effetti/>;
4. Legambiente, “Nuovi treni per città più vivibili”, 2015, <https://www.legambiente.it/sites/default/files/docs/studionuovitrencitta-legambiente.pdf>;
5. Eavsrl.it, <https://www.eavsrl.it/web/>;

**GRAZIE
PER
L'ATTENZIONE**

Questo documento è servito come base per una presentazione orale, senza la quale una sua lettura potrebbe avere limitata significatività o dar luogo a fraintendimenti.

Sono proibite riproduzioni, anche parziali, del contenuto di questo documento senza previa autorizzazione scritta dell'autore.

Copyright © 2022 Buonocore Giulia, Cimarello Tommaso, Pavan Filippo, Tassinari Raffaele

In caso di utilizzo come riferimento, si prega di citare come segue:

Buonocore G., Cimarello T., Pavan F., Tassinari R., *PNRR: analisi della Missione 3 e della componente 1: mobilità e cambiamenti sociali*, presentato in occasione di: Attività di laboratorio sul PNRR, corso di Economia e Politica Industriale e Territoriale, DICAM, Università di Bologna, 27 gennaio 2022.