

L'efficienza temporale nella realizzazione delle opere pubbliche in Italia¹

Giuseppe Francesco Gori*, Patrizia Lattarulo*, Nicola Carmine Salerno**

La lunghezza dei tempi dei lavori pubblici nel nostro paese è motivo di grande preoccupazione, soprattutto in vista dell'attuazione dell'ingente piano di investimenti previsto dal PNRR. UPB e IRPET, attraverso il ricorso a un'ampia banca dati (che include gli Open Data ANAC, l'archivio di Open Coesione e la Banca dati delle Amministrazioni pubbliche (BDAP)), hanno sviluppato un modello econometrico per l'analisi delle determinanti della durata di ciascuna fase del ciclo di vita dei contratti di lavori pubblici (progettazione, affidamento, esecuzione). L'analisi fornisce spunti utili per valutare le possibili criticità relative all'effettiva realizzazione degli investimenti finanziati con le risorse del PNRR e del Piano per gli investimenti complementare (PNC) e, soprattutto, le scelte che il legislatore sarà chiamato a compiere nei prossimi mesi per dare attuazione alla legge delega per la riforma organica dei contratti pubblici (L. 78/2022) recentemente approvata dal Parlamento.

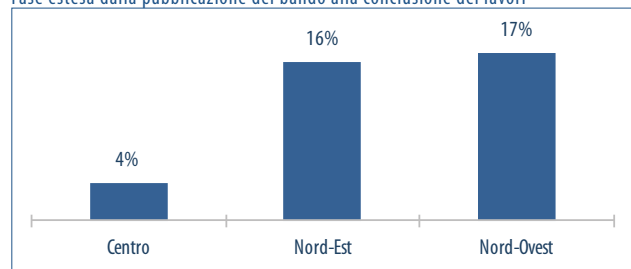
Quest'ultima mira a recepire stabilmente all'interno del Codice degli appalti molti degli interventi di riforma a carattere transitorio effettuati nell'ultimo quinquennio per velocizzare la realizzazione degli investimenti pubblici (a partire dal c.d. Decreto Sblocca Cantieri) e si propone di rafforzare alcuni importanti aspetti della riforma del 2016 che hanno trovato ad oggi scarsa, se non nulla, applicazione. Tra i primi rientrano, ad esempio, le maggiori possibilità di ricorrere a procedure di affidamento dirette o negoziate (nel 2016 molto limitate per favorire le procedure aperte), all'appalto integrato (prima di fatto quasi escluso) e la più ampia facoltà di usare il prezzo (massimo ribasso) come criterio di aggiudicazione alternativo a quello dell'Offerta economicamente più vantaggiosa. Tra i secondi ci sono l'introduzione di un sistema di rating che tenga conto delle performances passate delle imprese partecipanti ai bandi e la razionalizzazione del si-

stema delle stazioni appaltanti attraverso la loro aggregazione e il rafforzamento della loro qualità tecnica e manageriale.

1. Il divario territoriale

Le procedure di lavori pubblici sono caratterizzate da significativi divari fra territori e fra Amministrazioni. Se si fa riferimento alla fase estesa dalla pubblicazione del bando sino alla conclusione dell'opera, nel Mezzogiorno la durata è maggiore mediamente del 4% rispetto al Centro, del 16% rispetto al Nord-Est e del 17% rispetto al Nord-Ovest (Fig. 1).

Figura 1
DURATA MEDIA DEGLI APPALTI: SCARTO PERCENTUALE TRA IL MEZZOGIORNO E LE ALTRE MACROAREE
Fase estesa dalla pubblicazione del bando alla conclusione dei lavori



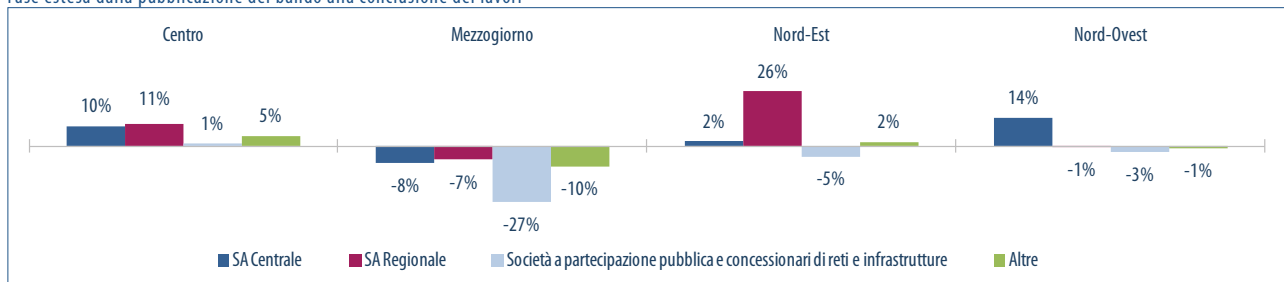
Fonte: stime del modello IRPET-UPB

Le stazioni appaltanti degli Enti locali, in larga parte Comuni, mostrano mediamente *performance* molto buone nel Centro e nel Nord a confronto, in particolare, con le stazioni centrali/statali, con quelle regionali e con le stazioni appaltanti di società a partecipazione pubblica e di concessionarie della gestione di reti e infrastrutture (Fig. 2). Al contrario, nel Mezzogiorno è sempre vantaggioso che la stazione appaltante sia diversa da quelle locali in modo tale da accorciare i tempi di realizzazione dell'opera

¹ Questo articolo è estratto dal comunicato stampa dell'UPB: <https://www.upbilancio.it/nota-di-lavoro-2-2022/>. Il rapporto completo è scaricabile al link: <http://www.irpet.it/archives/63864>

Figura 2
ALLUNGAMENTO DEI TEMPI DI REALIZZAZIONE DELLE OPERE ASSOCIABILI ALLA NATURA DELLE STAZIONI APPALTANTI: SCOSTAMENTO RISPETTO ALLE STAZIONI APPALTANTI DI ENTI LOCALI*

Fase estesa dalla pubblicazione del bando alla conclusione dei lavori



*La categoria "Altre" raccoglie una molteplicità di tipologie di stazioni appaltanti. Tra queste: Società di progetto per la realizzazione di infrastrutture, Università, Scuole, Enti e Consorzi di bonifica, Camere di commercio, Enti preposti ad attività sportive, culturali e artistiche, Enti e istituti religiosi, Commissari straordinari, Enti del Servizio sanitario (quando non ricorrono alla stazione appaltante centrale o regionale). Si tratta di un raggruppamento che, anche se relativamente ampio sia per quantità che per valore degli appalti gestiti, è frastagliato in numerose sottocategorie tutte di piccola dimensione.

Fonte: stime del modello IRPET-UPB

mediamente dell'8% affidandosi a una stazione centrale/statale, del 7% ricorrendo a una regionale e del 27% lasciando operare, nei loro ambiti specifici, le società a partecipazione pubblica e i concessionari di reti e infrastrutture. Alla base di questa evidenza c'è, con ogni probabilità, il divario di *performance* (efficienza ed efficacia) che esiste, su un piano più generale, tra le Amministrazioni pubbliche del Centro-Nord e quelle del Mezzogiorno o il più complesso contesto istituzionale nel quale operano queste ultime.

2. La fonte dei finanziamenti

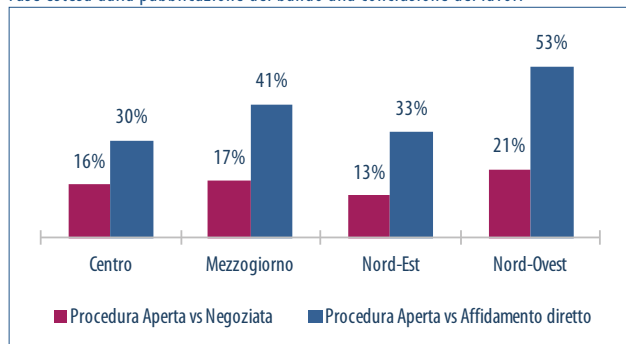
Se le opere pubbliche sono finanziate da risorse prevalentemente europee (come nel caso degli investimenti del PNRR e di quelli relativi ai programmi strutturali comunitari), i tempi complessivi di realizzazione si accorciano mediamente del 14% rispetto al caso di finanziamento con risorse proprie del committente. Un guadagno simile emerge anche nel caso di prevalente finanziamento centrale/statale e, sia pure in misura più contenuta (-7%), nel caso le risorse provengano dai bilanci regionali. Anche se andrà investigata più approfonditamente la differenziazione per macroaree, quello che emerge è un effetto rilevante per la *policy*: quanta più terzietà c'è tra finanziatore e committente, tanto più il primo può rivestire il ruolo di controllore *super partes* dell'allocatione delle risorse, del rispetto dei programmi e della conduzione dei cantieri. Su queste basi, non deve stupire che gli appalti che si avvalgono di finanziamenti europei mostrino mediamente le *performance* migliori, alla luce delle stringenti regole comunitarie sulla partecipazione ai programmi, sulla strutturazione dei bandi e sui pagamenti a *tranche* previa verifica dei risultati. In linea di principio, dalla presenza di un terzo pagatore attento si potrebbero attendere migliori *performance* anche sul piano della corrispondenza dell'opera ai progetti, della qualità delle opere, dei costi a consuntivo.

Fa ben sperare, quindi, che l'ingente sforzo di investimento pubblico programmato per i prossimi anni sia fortemente inquadrato nella cornice europea.

3. Il formato di gara

Le procedure competitive aperte (le gare propriamente dette) allungano in media i tempi complessivi di realizzazione delle opere (Fig. 3). Rispetto alla procedura negoziata, la maggiore durata è del 13% al Nord-Est, del 16% al Centro, del 17% al Mezzogiorno, del 21% al Nord-Ovest. Se il termine di confronto è l'affidamento diretto, la maggiore durata è del 33% al Nord-Est, del 30% al Centro, del 41% al Mezzogiorno e del 53% al Nord-Ovest.

Figura 3
ALLUNGAMENTO DEI TEMPI DI REALIZZAZIONE DELLE OPERE ASSOCIABILI ALLE PROCEDURE COMPETITIVE APERTE
Fase estesa dalla pubblicazione del bando alla conclusione dei lavori

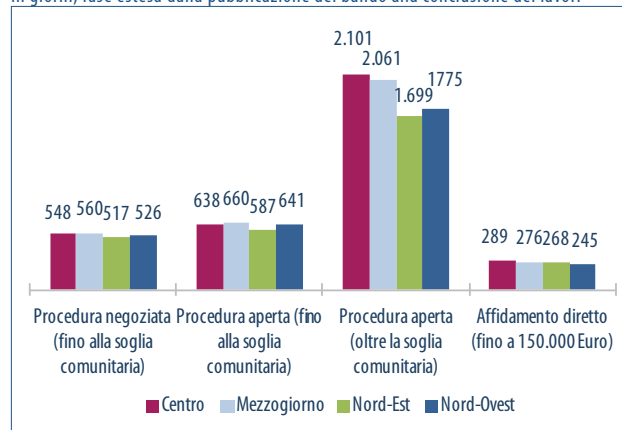


Fonte: stime del modello IRPET-UPB

Al fine di fornire un'indicazione complessiva dell'entità dello scostamento di durata tra le diverse aree territoriali in corrispondenza delle combinazioni tra classi di spesa dei cantieri e procedure di scelta del contraente, nella figura 4 viene riportata

la media delle durate previste a partire dai risultati del modello, facendo riferimento al caso di realizzazione *ex novo* di infrastrutture di trasporto.

Figura 4
DURATA DI REALIZZAZIONE MEDIA DELLE OPERE PER PROCEDURA DI SCELTA DEL CONTRAENTE. INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO DI NUOVA COSTRUZIONE
In giorni; fase estesa dalla pubblicazione del bando alla conclusione dei lavori



Fonte: stime del modello IRPET-UPB

Se per l'affidamento diretto le durate medie stimate nelle macroaree del Paese sono sostanzialmente sovrapponibili, nel caso del ricorso a procedura aperta per opere di importo superiore alla soglia comunitaria (5,4 milioni) la differenza nella durata media tra aree centrali/meridionali e aree settentrionali può arrivare anche a un anno (sui tre anni circa previsti in media). In altri termini, in caso di lavori sopra la soglia comunitaria il ricorso alla procedura aperta, che già in generale richiede tempi più lunghi, può comportare circa un anno in più nel Centro-Sud rispetto al resto del Paese.

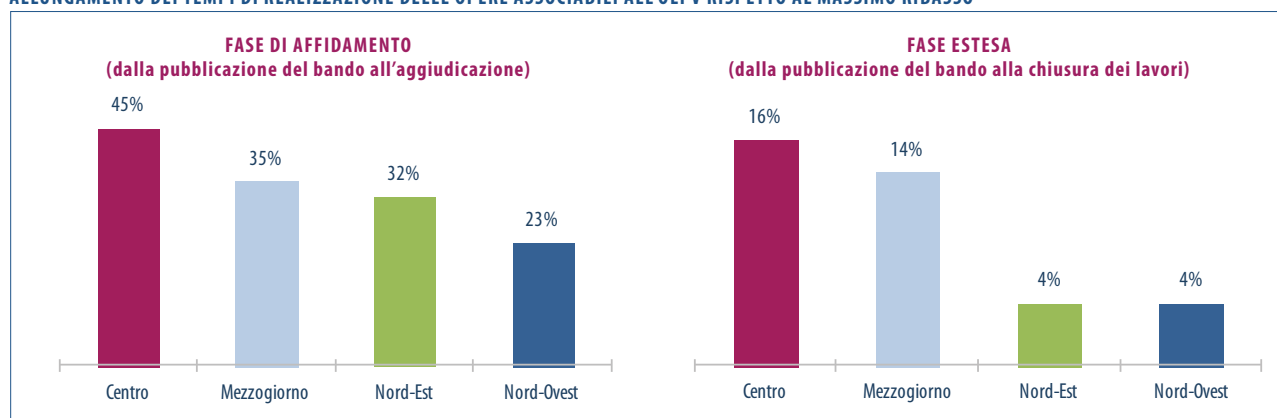
4. Il criterio di aggiudicazione

Non sorprende che il ricorso all'offerta economicamente più vantaggiosa (OEPV) – una procedura di per sé complessa da applicare in quanto implica valutazioni multidimensionali – allunghi i tempi di realizzazione delle opere in tutte le macroaree a confronto con l'aggiudicazione con il criterio del massimo ribasso di prezzo (Fig. 5). Guardando alla sola fase dell'affidamento, il ricorso all'OEPV aumenta i tempi mediamente del 45% al Centro, del 35% al Mezzogiorno, del 32% al Nord-Est e del 23% al Nord-Ovest. Guardando ai tempi complessivi di realizzazione delle opere, le maggiori durate permangono ma su scala significativamente inferiore: +16% al Centro, +14% al Mezzogiorno, +4% al Nord-Est e al Nord-Ovest. Di fatto, guardando all'intera realizzazione delle opere, nel Nord i tempi relativamente più lunghi associabili all'OEPV appaiono contenuti, mentre diventano apprezzabili nel Mezzogiorno e nel Centro.

Nel complesso, le stime riferite al formato di gara e al criterio di aggiudicazione suggeriscono che soluzioni semplificate come procedura negoziata, affidamento diretto e criterio del massimo ribasso, cui la legge delega di riforma del Codice degli appalti vorrebbe restituire maggiore spazio rispetto alla riforma del 2016, non abbiano effetti negativi in termini di lunghezza dei tempi di realizzazione complessivi dell'opera.

I vantaggi delle procedure aperte e del ricorso al criterio dell'offerta economicamente vantaggiosa andrebbero ricercati in altre dimensioni dell'efficienza ed efficacia quali, ad esempio, il costo a consuntivo dell'opera, la qualità e la durata, la necessità e la frequenza di azioni di manutenzione. All'interno di procedure semplificate di selezione e aggiudicazione queste dimensioni dovrebbero essere maggiormente supportate dalla qualificazione degli operatori, cioè dal *rating ex ante* delle im-

Figura 5
ALLUNGAMENTO DEI TEMPI DI REALIZZAZIONE DELLE OPERE ASSOCIABILI ALL'OEPV RISPETTO AL MASSIMO RIBASSO



Fonte: stime del modello IRPET-UPB

prese partecipanti ai bandi e dalle capacità tecniche e manageriali delle stazioni appaltanti, non a caso elementi che la legge delega per la riforma del Codice pone in posizione centrale.

5. L'appalto integrato

Il ricorso a bandi di progettazione ed esecuzione congiunta permette di ridurre i tempi di esecuzione a livello nazionale di circa l'8% rispetto al ricorso a bandi di sola esecuzione (in cui la progettazione è stata precedentemente affidata con bando separato). Questo risultato può essere ragionevolmente ricondotto a una maggiore rispondenza del progetto alle capacità dell'impresa esecutrice. Incentrata sulle durate dei cantieri, l'analisi non può tuttavia indagare le ragioni che negli anni scorsi hanno spinto il Legislatore a limitare l'impiego dell'appalto integrato nel contesto italiano, ovvero il rischio di un'eccessiva discrezionalità dell'impresa nella redazione del progetto e quello di favorire la concentrazione del mercato in capo a pochi grandi operatori. All'interno della nuova cornice normativa che la legge delega intende realizzare, le ricadute positive dell'appalto integrato potranno essere sostenute (e per converso quelle deficitarie limitate) dalla razionale e adeguata ripartizione in lotti, soprattutto nel caso di grandi progetti, dal *rating* di impresa e dalla crescita delle qualità tecnico-manageriali delle stazioni appaltanti che dovranno ridursi di numero ma specializzarsi.

6. La dimensione della stazione appaltante

Nel Centro le opere avviate da stazioni di grandi dimensioni, come le Centrali uniche di committenza, le Unioni di Comuni, le aggregazioni di Comunità montane, sono associate a *perfor-*

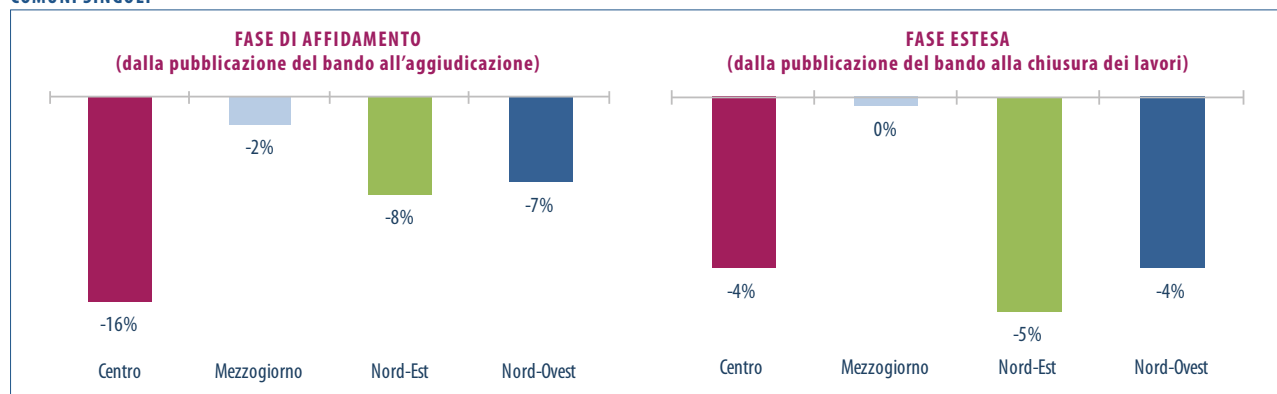
mance di durata mediamente migliori (-16% in affidamento e -4% nel complesso) rispetto a quelle dei singoli Comuni. Questo vantaggio è più che dimezzato al Nord per quanto riguarda la fase di affidamento (-8% nel Nord-Est e -7% nel Nord-Ovest) e sostanzialmente identico per quanto riguarda la fase estesa dalla pubblicazione del bando all'ultimazione dei lavori. Appare di nuovo in posizione di *outlier* il Mezzogiorno, dove la stima evidenzia un vantaggio minimo in fase di affidamento (-2%) e nullo con riferimento alla fase estesa (Fig. 6).

L'evidenza suggerisce che nel Mezzogiorno il processo di trasformazione da stazioni appaltanti comunali a stazioni di scala superiore (uno degli obiettivi della legge delega) necessita di una supervisione attenta dall'alto e non possa avvenire come spontanea e libera aggregazione di Enti che mediamente soffrono già di problemi di organizzazione e programmazione.

7. L'esperienza della stazione appaltante e della impresa aggiudicataria

Come indicatore di esperienza nell'analisi si è considerato, sia per la stazione appaltante sia per l'impresa esecutrice, l'importo complessivo dei lavori conclusi nei quattro anni precedenti. Le stime sembrano portare conferma di un significativo effetto di riduzione sia dei tempi di esecuzione che dei tempi complessivi di completamento dell'opera (dai preliminari di affidamento sino alla consegna) all'aumentare dell'esperienza. Sia per la fase di affidamento che per quella estesa il passaggio dal primo al secondo terzile della distribuzione dell'indicatore di esperienza della stazione appaltante implica infatti una riduzione percentuale della durata del 6%, mentre il passaggio dal secondo all'ultimo terzile

Figura 6
RIDUZIONE DEI TEMPI DI REALIZZAZIONE DELLE OPERE ASSOCIABILI ALLE STAZIONI APPALTANTI CHE AGGREGANO PIÙ COMUNI RISPETTO A QUELLE DI COMUNI SINGOLI



Fonte: stime del modello IRPET-UPB

un'ulteriore diminuzione del 3%. Allo stesso modo, al passaggio dal secondo al terzo terzile della distribuzione dell'indicatore di esperienza dell'impresa aggiudicataria è associata mediamente una riduzione del 2% della durata dell'esecuzione.

8. La provenienza della impresa aggiudicataria

Nelle Regioni centrali del Paese la provenienza dall'esterno (della Regione) dell'impresa aggiudicataria dell'esecuzione dei lavori è associata a migliori *performance* (-8%) rispetto al caso di provenienza interna. Questo vantaggio permane, anche se statisticamente meno significativo, al Nord, mentre si annulla al Mezzogiorno. È un profilo di analisi che merita di essere approfondito. Le linee di indirizzo della legge delega chiedono di promuovere le imprese del territorio agevolando la partecipazione di micro, piccole e medie imprese locali, in linea con quanto previsto a livello europeo dalla *Small Business Act*. Parte dell'impianto della riforma del 2016 era invece orientato in direzione opposta, ovvero quella di favorire la piena apertura dei mercati locali attraverso un maggiore peso delle procedure competitive propriamente intese (le gare), per sostenere la scelta degli operatori migliori al di là della loro provenienza ed, eventualmente, come elementi di rottura di possibili equilibri localistici subottimali.

Le stime sembrerebbero supportare l'indirizzo sinora seguito e corrispondentemente evidenziano possibili criticità di un recepimento troppo meccanico dello *Small Business Act*. Anche da questo punto di vista, il *rating* di impresa sarà molto importante per coordinare due obiettivi altrimenti potenzialmente confliggenti: da un lato, coinvolgere il più possibile il sistema delle imprese locali favorendo la trasmissione degli effetti della spesa pubblica al territorio e, dall'altro, garantire la selezione degli operatori migliori indipendentemente dalla loro provenienza.

9. Alcune considerazioni generali

L'analisi condotta congiuntamente dall'UPB e dall'IRPET conferma che più aspetti della normativa speciale adottata per favorire il compimento dei progetti finanziati dal PNRR e dal PC

– che la recente legge delega mira a recepire in via definitiva nel nuovo Codice degli appalti – vanno nella direzione desiderata di permettere una riduzione dei tempi di realizzazione delle opere. Questo obiettivo è particolarmente urgente nel Mezzogiorno, che deve recuperare lo storico *deficit* infrastrutturale rispetto al resto del Paese e che presenta *performance* di realizzazione delle opere peggiori rispetto al Centro-Nord.

L'analisi conferma inoltre l'effetto sulla riduzione dei tempi dei lavori di un innalzamento generalizzato della dotazione tecnico-esprienziale delle stazioni appaltanti e delle imprese aggiudicatarie. Le misure che si stanno adottando sembrano muoversi in questa direzione, con una rinnovata attenzione al sistema di qualificazione delle stazioni appaltanti e al *rating* di impresa che rientrano espressamente nell'agenda della legge delega di riforma del Codice degli appalti.

Vanno tuttavia considerate ulteriori criticità. Gli Enti locali registrano ovunque, tranne che nel Mezzogiorno, buone *performance* in termini di tempi di realizzazione delle opere rispetto alle altre stazioni appaltanti, di conseguenza il coinvolgimento delle stazioni locali, su cui il PNRR fa affidamento per una rapida attivazione di larga parte della spesa infrastrutturale costituita da piccoli interventi diffusi su territori, va soprattutto nel Mezzogiorno adeguatamente preparato e monitorato.

Infine, sebbene oggi l'attenzione sia concentrata soprattutto sulla durata dei cantieri – perché è avvertita la priorità di sostenere la ripresa economica e il rapido rinnovamento infrastrutturale rispettando i target del PNRR – non vanno dimenticate, nell'ottica di una ottimizzazione complessiva della spesa infrastrutturale, le altre dimensioni della qualità e dei costi complessivi delle opere. Anche se non espressamente affrontate in questa analisi, restano fondamentali e sarà necessario riservare loro altrettanto spazio sia nel dibattito scientifico che istituzionale.

*IRPET, **UPB

Il servizio ferroviario regionale e gli interventi del PNRR¹

Leonardo Piccini*

Il PNRR ha riportato al centro del dibattito pubblico il tema del trasporto ferroviario, soprattutto nella sua componente infrastrutturale, con un esteso programma di potenziamento dei nodi, delle direttrici ferroviarie e delle reti regionali. Ma, aldilà degli investimenti per le nuove linee e per l'adeguamento delle esistenti, si pone da tempo il problema della gestione del servizio. La liberalizzazione che hai investito negli ultimi decenni il settore del trasporto pubblico locale e del trasporto ferroviario di lunga percorrenza, stenta a dispiegare i suoi effetti sul trasporto ferroviario regionale, meno appetibile da un punto di vista del ritorno economico e certamente più ingessato sul fronte della commistione fra gestione dell'infrastruttura e gestione del servizio.

Il PNRR, dunque, interviene a favore del trasporto ferroviario regionale, in quanto modalità di offerta da privilegiare dal punto di vista dell'accessibilità territoriale e della mobilità sostenibile. I livelli di offerta e di domanda di trasporto ferroviario sono molto diversi sul territorio, così come le modalità di organizzazione dell'offerta e i gestori che oggi operano in questo mercato.

1. Il servizio ferroviario regionale, indicatori di accessibilità

Il trasporto ferroviario regionale rappresenta una quota importante del trasporto ferroviario complessivo, dal momento che il numero di viaggiatori chilometro è pressoché analogo a quello registrato sulle medio-lunghe percorrenze. Notoriamente è il ricavo da traffico che è più modesto, pari a circa la metà sui flussi regionali, rispetto alle medio-lunghe percorrenze. La sostenibilità economica del servizio è più difficile e il ruolo delle risorse e della "governance" pubblica più importante. Guardando ai dati a livello nazionale degli ultimi 5 anni, fino al 2019, periodo pre pandemico, si osserva una sostanziale stazionarietà della domanda soddisfatta dal trasporto ferroviario sia sulla media lunga percorrenza che sulla rete regionale (mentre ad esempio il trend del trasporto merci mostra un andamento decrescente nel medesimo periodo). Alla stabilità dei livelli di domanda si affianca però una crescita dei ricavi tariffari (dovuta quindi evidentemente ad una crescita delle tariffe o, in alternativa, ad un più efficace recupero dell'evasione), che si traduce in una quota crescente di incidenza della copertura da tariffa dei ricavi complessivi, obiettivo perseguito sia dalla regolamentazione nazionale che, spesso, dai singoli contratti di servizio.

La configurazione insediativa regionale crea forti disequilibri in termini di capacità di servire omogeneamente i diversi territori. Oltre alla dotazione di reti, però, l'accessibilità territoriale dipende anche dalle dotazioni di punti di accesso alla rete, ovvero dalla presenza di stazioni con servizio passeggeri. Se guardiamo alla coerenza fra distribuzione della popolazione e localizzazione delle stazioni ferroviarie, si osserva come circa il 60% della popolazione italiana risieda in un comune dotato di almeno una stazione ferroviaria, mentre tale percentuale sale all'80% se includiamo anche le stazioni presenti in comuni situati a meno di 10 minuti di distanza². Esiste però un *trade off* potenziale tra la capillarità della rete e la sostenibilità economica del servizio: espandere la copertura territoriale può

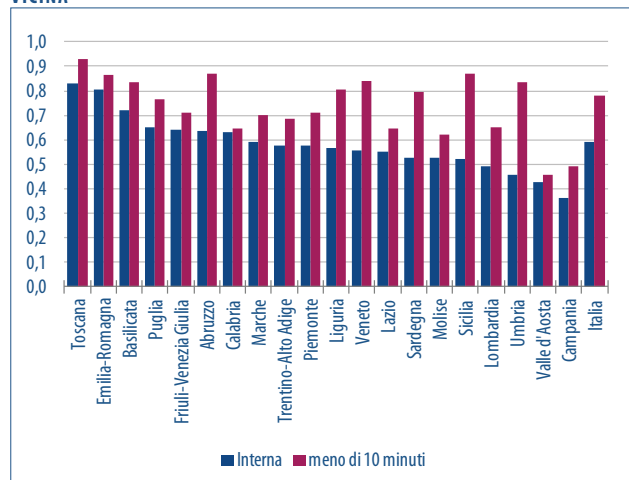
attirare maggiore domanda ma occorre che il bacino di utenza potenziale sia tale da assicurare livelli minimi di copertura dei costi del servizio (pur nelle percentuali ridotte di copertura da tariffazione che caratterizzano il segmento ferroviario). Inoltre gli ingenti costi connessi all'estensione dei tracciati ferroviari sono giustificati, in un'ottica di costo-beneficio, solo in presenza di elevata densità abitativa. Questa modalità di trasporto è quindi destinata a rimanere al servizio solo di porzioni specifiche di territorio, e la garanzia di equo accesso alle opportunità e ai servizi territoriali deve essere raggiunta facendo ricorso a diverse e più flessibili forme di mobilità collettiva.

Tabella 1
INDICATORI DI TRAFFICO FERROVIARIO E RICAVI SUL TERRITORIO NAZIONALE
Trend 2015-2019

		2015	2016	2017	2018	2019
Viaggiatori-km	Mln	39.290	38.416	39.010	39.450	39.308
- di cui M/L percorrenza	Mln	20.388	19.855	20.306	20.596	20.118
- di cui Regionale	Mln	18.902	18.561	18.704	18.854	19.190
Tonnellate-km	Mln	11.957	11.904	11.597	11.020	10.671
Ricavi traffico viaggiatori	Mln €	2.820	2.769	2.963	2.966	3.115
- di cui M/L percorrenza	Mln €	1.990	1.903	2.022	1.987	2.080
- di cui Regionale	Mln €	830	866	941	979	1.035
Ricavi da CdS e da Stato	Mln €	1.892	1.923	2.009	2.040	2.037
Ricavo traffico medio a viagg-km	Cent/€	7,2	7,2	7,6	7,5	7,9
- di cui M/L percorrenza	Cent/€	9,8	9,6	10	9,6	10,3
- di cui Regionale	Cent/€	4,4	4,7	5	5,2	5,4
Ricavo medio da CdS Reg.	Cent/€	10	10,4	10,7	10,8	10,6
Copertura da ricavi tariffari		30,6%	31,1%	31,8%	32,5%	33,8%

Fonte: CNIT

Grafico 2
QUOTA DI POPOLAZIONE REGIONALE PER DISTANZA DALLA STAZIONE PIÙ VICINA



Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

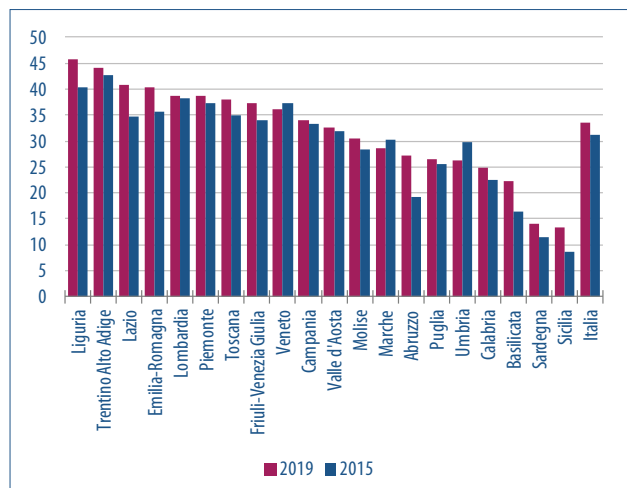
¹ Piccini L. (2022), "Focus di approfondimento Regione Toscana - Il servizio ferroviario regionale: affidamento, efficienza ed efficacia nel caso italiano", in Agenzia per la coesione territoriale-Settore Trasporti, *CPT Settori: Trasporti*, luglio, https://www.agenziacoesione.gov.it/wp-content/uploads/2022/08/Trasporti_CPT-Settori_2022_luglio.pdf, ISBN 9791280477156.

² Tempo teorico calcolato su rete stradale in condizioni di assenza di traffico, da centroide comunale a centroide comunale, fonte ISTAT.

Chiaramente la dotazione infrastrutturale da sola può fornire solo una indicazione del livello di accessibilità potenziale, mentre saranno poi i livelli di servizio implementati sulla rete a determinare l'accessibilità effettiva. Pur essendo un'analisi dettagliata dell'offerta di servizio sulle linee regionali al di

fuori dello scopo del presente lavoro, possiamo però inferire alcune considerazioni esaminando alcuni indicatori di risultato in termini di domanda soddisfatta dal trasporto ferroviario regionale. Nelle regioni del Centro Nord il tasso di utilizzo supera nel 2019 il 40%, mentre nelle regioni del sud, si attesta frequentemente tra il 25% e il 30%, con picchi inferiori al 15% per le regioni insulari.

Grafico 3
PERCENTUALE DI UTILIZZO DEL TRENO PER STUDIO E LAVORO PER REGIONE (2015 VS 2019)



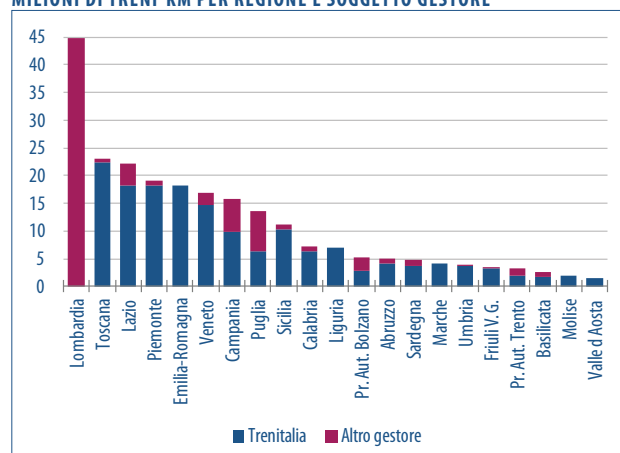
Fonte: ISTAT

2. Affidamenti, risorse e investimenti: verso il PNRR

Il biennio 2020/2021 è stato un periodo che ha segnato profondamente il trasporto ferroviario regionale e che ha necessitato la messa in campo di risorse aggiuntive straordinarie per fronteggiare la grave crisi della domanda e garantire la continuità del servizio (vedi Rapporto CPT). Tuttavia, può essere utile fare un passo indietro ed analizzare quale fosse la situazione dell'anno precedente, per capire l'ordine di grandezza delle risorse necessarie al funzionamento del servizio ferroviario regionale, a partire dall'analisi dei contratti di servizio che ciascuna regione stipula con i diversi soggetti che realizzano il servizio sui loro territori. Con l'eccezione della Lombardia, il gestore storico del servizio ferroviario (Trenitalia) è presente direttamente in tutte le regioni italiane. In realtà anche il servizio lombardo vede il coinvolgimento di Trenitalia: Trenord è infatti una joint venture costituita da Trenitalia e da FNM SpA nel 2009. La presenza di soggetti diversi da Trenitalia è quindi limitata ad alcune tratte regionali che, se escludiamo dal computo l'offerta lombarda, ha in gestione circa il 15% dell'offerta di trasporto ferroviario regionale.

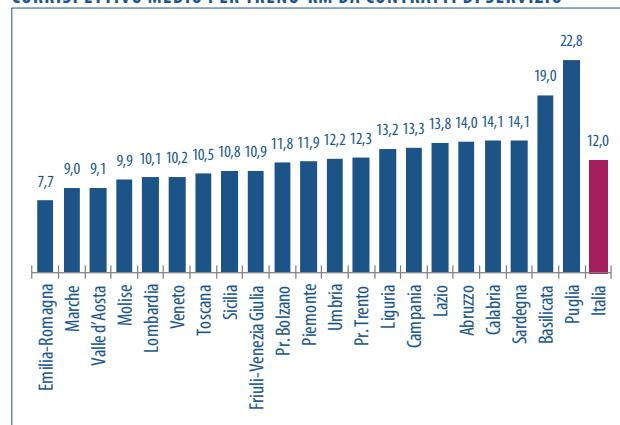
Nonostante il relativo monopolio di fatto del gestore storico, da un punto di vista dei corrispettivi medi previsti all'interno dei contratti di servizio le regioni presentano una situazione piuttosto eterogenea, sia rapportando le risorse necessarie rispetto all'offerta che rispetto alla domanda soddisfatta. Se guardiamo infatti al corrispettivo medio per treno*km da contratto di servizio, si va dai poco meno di 8 euro previste dal contratto di servizio dell'Emilia Romagna, ai 14 di Calabria e Sardegna, con due outlier rappresentati da Puglia e Basilicata, dove il valore del corrispettivo medio regionale è spinto significativamente più in alto rispetto al resto delle regioni italiane dai contratti stipulati con gli altri soggetti presenti sul territorio. In Puglia, in particolare, il servizio risulta particolarmente frammentato, con la presenza di 5 gestori: Trenitalia, Ferrovie del Sud Est, Ferrovie del Gargano, Ferrotramviaria e infine Ferrovie Appulo Lucane che gestisce parte del servizio anche in Basilicata.

Grafico 4
MILIONI DI TRENI-KM PER REGIONE E SOGGETTO GESTORE



Fonte: Legambiente, Contratti di Servizio

Grafico 5
CORRISPETTIVO MEDIO PER TRENO-KM DA CONTRATTI DI SERVIZIO



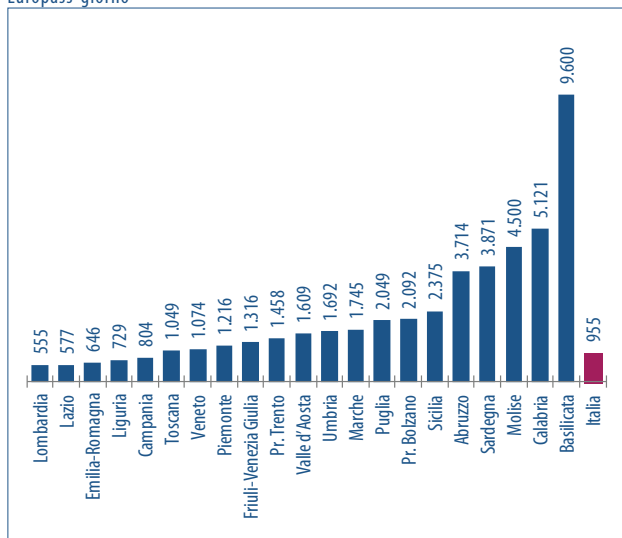
Fonte: Legambiente, Contratti di Servizio

Ancor più eterogenea si presenta la situazione in termini di risorse per passeggero effettivamente trasportato. Al di là delle possibili approssimazioni per quanto riguarda il dato relativo alla domanda soddisfatta annualmente a livello regionale (non esiste infatti una fonte univoca e il dato deve essere ricostruito da una pluralità di fonti), il corrispettivo medio annuo per passeggero/giorno per il 2019 oscilla infatti fra i 550 della Lombardia e i più di 9.000 per la Basilicata. Tale differenza è spiegabile sia, come visto precedentemente, dal diverso corrispettivo medio per offerta di servizio, sia dalla struttura della domanda: regioni con maggiore concentrazione abitativa come Lazio, Lombardia, Campania possono catturare, a parità di offerta, livelli maggiori domanda, con il risultato di abbassare quindi il valore del corrispettivo medio per passeggero, mentre regioni con una maggiore dispersione insediativa e una minore propensione all'utilizzo sistematico del trasporto ferroviario (anche per motivi legati alla qualità percepita del servizio, come visto nel paragrafo precedente) presentano valori significativamente più alti.

Le risorse per il finanziamento dei servizi previsti dai diversi contratti di servizio originano, in parte maggioritaria, dal fondo nazionale per i trasporti, che ogni anno distribuisce tra le regioni (in base ai criteri analizzati precedentemente) circa 5 miliardi di euro, destinati al finanziamento delle diverse modalità di trasporto pubblico locale (i contratti di servizio per il trasporto ferroviario stipulati dalle regioni impegnano complessivamente circa 3 miliardi di euro). Le

regioni possono però attingere dai propri bilanci regionali per incrementare il totale delle risorse disponibili, in modo da garantire sul proprio territorio maggiori servizi o investimenti (ad esempio, il rinnovo del materiale rotabile). Nel 2019, non tutte le regioni avevano stanziato in bilancio risorse aggiuntive per servizi o materiale rotabile, e fra quelle che lo hanno fatto l'incidenza delle risorse supplementari sul totale del bilancio regionale si attesta generalmente intorno al mezzo punto percentuale.

Gráfico 6
CORRISPETTIVO MEDIO PER PASSEGGERO-GIORNO DA CONTRATTI DI SERVIZIO
Europass-giorno



Fonte: Legambiente, Contratti di Servizio

Tabella 7
RISORSE DA BILANCIO REGIONALE PER IL SERVIZIO FERROVIARIO PER REGIONE
Milioni di euro, 2019

Regione	Risorse aggiuntive da bilancio	Regione	Risorse aggiuntive da bilancio
Lombardia	291	Trento	38
Campania	177	Liguria	19
Bolzano	128	Veneto	19
Emilia-Romagna	56	Valle d'Aosta	14
Puglia	54	Marche	8
Sicilia	48	Piemonte	2
Toscana	45	Basilicata	1
Friuli V. Giulia	44		

Fonte: bilanci regionali

3. Gli interventi del PNRR

Il tema della riqualificazione del trasporto ferroviario è anche uno dei temi più rilevanti all'interno del PNRR nazionale: l'asse di intervento M3C1 – "Investimenti sulla rete ferroviaria" ha come obiettivi infatti la decarbonizzazione e riduzione delle emissioni attraverso il trasferimento del traffico passeggeri e merci dalla strada alla ferrovia, l'aumento della connettività e della coesione territoriale attraverso la riduzione dei tempi di viaggio, la digitalizzazione delle reti di trasporto e l'aumento della competitività dei sistemi produttivi, in particolare del Sud, attraverso il miglioramento dei collegamenti ferroviari. A fronte di una dotazione complessiva

di asse di quasi 25 miliardi di euro, alla qualificazione del trasporto regionale sono potenzialmente interessati circa 7 miliardi di euro, afferenti alle linee di investimento 1.5, 1.6, 1.7 e 1.8.

Tabella 8
LINEE DI INVESTIMENTO DEL PNRR AFFERENTI AL TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE

Investimento 1.5	Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave	2,97
Investimento 1.6	Potenziamento delle linee regionali	0,94
Investimento 1.7	Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud	2,4
Investimento 1.8	Miglioramento delle stazioni ferroviarie nel Sud	0,7

Fonte: PNRR

A fianco delle risorse messe in campo direttamente dal PNRR, sono state individuati interventi per il trasporto ferroviario regionale anche a valere sul Piano complementare (PNC) e sul fondo del MIMS per il finanziamento degli investimenti per lo sviluppo infrastrutturale del Paese. Nel primo caso, il decreto di riparto assegna circa 454 milioni di euro per interventi di messa in sicurezza delle linee ferroviarie regionali, oltre 677 milioni per il potenziamento delle reti ferroviarie regionali, 278 milioni per interventi di potenziamento e rinnovo del materiale rotabile e 140 milioni per ulteriori interventi di potenziamento e ammodernamento delle linee ferroviarie, con il contestuale rinnovo del parco rotabile. Le opere e i nuovi treni finanziati con il decreto dovranno essere destinati esclusivamente al trasporto pubblico regionale. Il fondo ministeriale prevede invece a favore delle ferrovie gestite dalle regioni l'utilizzo di ulteriori 260,8 milioni di euro: l'ammontare, di cui l'80% è destinato al Sud, è suddiviso in oltre 205 milioni per interventi di potenziamento e ammodernamento delle ferrovie regionali e per 55,7 milioni per ulteriori interventi di messa in sicurezza.

Le risorse dedicate al tema ferroviario locale rappresentano quindi un significativo capitolo di spesa all'interno degli investimenti infrastrutturali e in tema di mobilità sia del PNRR che delle linee di spesa che lo complementano: dalla territorializzazione regionale effettuata dal MIMS a fine 2021, escludendo le voci di spesa relative agli interventi di livello nazionale su AV/AC e i contributi in conto capitale alle imprese, circa un quarto delle risorse disponibili sono dedicate a rete ferroviaria regionale e materiale rotabile per il trasporto locale, con una incidenza ancor più elevata nelle regioni del sud. Vi sono inoltre ulteriori linee di intervento (come quelli sulle ferrovie storiche e sui raccordi ferroviari) che possono indirettamente incidere in maniera positiva sul sistema di trasporto ferroviario regionale (Tab. 9).

Rispetto al riparto delle risorse, se standardizziamo l'ammontare di investimenti per regione sul totale dei passeggeri giorno trasportati sul servizio ferroviario regionale e poniamo pari a 100 la media nazionale, emerge la forte concentrazione nelle regioni del sud (insita nella strategia complessiva del PNRR) e in alcune regioni subalpine, mentre le regioni del centro, già dotate di un sistema infrastrutturale ferroviario abbastanza capillare, si vedono destinare una quota relativa di risorse significativamente inferiore.

La quantità complessiva di risorse messe in campo testimonia comunque la rilevanza della strategia di potenziamento del trasporto ferroviario all'interno degli obiettivi di decarbonizzazione della società, di riequilibrio territoriale e di rilancio dello sviluppo locale.

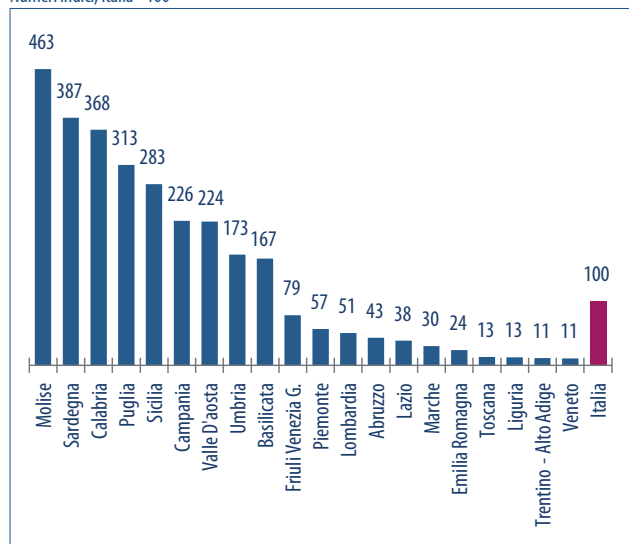
Federalismo in Toscana

Tabella 9
IL PNRR E LE RISORSE PER LA RETE REGIONALE
Milioni di euro

Regione	Risorse regionalizzabili (PNRR; PNC e Risorse Nazionali)	PNRR			PNC e Risorse Nazionali Linee Ferroviarie Regionali	Totale	% Ferrovie Regionali su totale
		Linee Ferroviarie Regionali	Interventi RFI (Escluso Av)	Rinnovo Treni			
Abruzzo	461			17	39	56	12,1%
Basilicata	322		50	9	49	108	33,5%
P.A. Bolzano	51		14	6		20	40,4%
Calabria	1.419	60	300	21	293	674	47,5%
Campania	2.906	109	60	94	656	919	31,6%
Emilia Romagna	1.478		22	21	67	111	7,5%
Friuli Venezia Giulia	769	41	24	5		71	9,3%
Lazio	2.011		6	41	171	218	10,8%
Liguria	1.305		6	17	0	23	1,7%
Lombardia	2.551		442	65	79	586	23,0%
Marche	447		25	7		32	7,1%
Molise	416		210	7		217	52,1%
Piemonte	1.112	141	114	23		278	25,0%
Puglia	2.840	422	469	54	146	1.092	38,4%
Sardegna	1.202		300	15	158	473	39,4%
Sicilia	3.451		591	33	127	751	21,8%
Toscana	1.055		46	28	2	76	7,2%
P.A. Trento	59			5		5	8,8%
Umbria	455	163		6		169	37,2%
Valle D'aosta	120		84	3		86	72,1%
Veneto	1.200		2	22	23	47	3,9%
Totale	25.629	937	2.764	500	1.811	6.012	23,5%

Fonte: PNRR

Grafico 10
R RISORSE PER LA RETE REGIONALE STANDARDIZZATE SUI PASSEGGERI*KM
Numeri indici, Italia=100



Fonte: elaborazioni su dati ISTAT e MIMS

4. In conclusione

Il tema della concorrenza appare ancora ben poco maturo all'interno del mercato dei servizi di trasporto regionali. La contendingibilità del mercato appare ancora bassa, con la presenza dell'operatore storico (direttamente o in joint venture con altri operatori) anche laddove si è sperimentata la strada dell'affidamento con gara. La presenza di più operatori in alcune regioni non determina elementi di concorrenzialità, ma risponde sostanzialmente all'esigenza di garantire il servizio anche in aree a domanda molto sparsa, ed anzi spinge verso un livello di corrispettivo medio più alto, in virtù di maggiori costi fissi. La (pur blanda) spinta riformatrice ha inoltre trovato una battuta d'arresto nelle mutate condizioni al contorno determinate dall'emergenza sanitaria. Occorre quindi capire, in prima istanza, quale potrà essere la nuova "normalità" post pandemica in termini di propensione all'uso del mezzo pubblico, di domanda complessiva di mobilità (in particolare modo quella che grava sulle realtà metropolitane) e di sostenibilità economica del servizio per come è stato immaginato finora. I processi di efficientamento e di apertura del mercato dovranno in seguito innestarsi in questo mutato quadro di riferimento, per poter perseguire in maniera più efficace gli obiettivi di rendere i sistemi di trasporto regionali (nel loro complesso) più ambientalmente sostenibili garantendo al contempo l'equità nell'accesso ai servizi territoriali essenziali (lavoro, istruzione, sanità in primis) anche per i territori periferici.

*IRPET

Federalismo in Toscana

Redazione

IRPET:
Claudia Ferretti (Responsabile)
e Patrizia Lattarulo

Regione Toscana:
Luigi Idili, Giovanni Morandini
e Agnese Parrini

Sede di redazione

IRPET:
Villa La Quiete alle Montalve - Via Pietro Dazzi, 1 - 50141 FIRENZE
Tel. 055/4591261 - e-mail: redazione@irpet.it

Numeri precedenti

2016

Federalismo in Toscana n. 1

- “Qualità e completezza degli studi di fattibilità, un fattore di criticità per i progetti di investimento pubblico italiani” di *Giuseppe Francesco Gori* (IRPET)
- “Problemi e prospettive della valutazione economica pubblica” di *Marco Ponti* (Politecnico di Milano)
- “Le strategie europee per gli investimenti pubblici” di *Francesca Petrina* e *Claudio Virno* (Esperti)
- “Il finanziamento degli investimenti degli enti locali e territoriali: gli strumenti ed il loro utilizzo” di *Agnese Casolaro* e *Alessandro Panaro* (SRM Intesa San Paolo)
- “La valutazione del PUMS di Milano: processo progettuale e supporto alle decisioni” di *Paolo Beria* (DASTU, Politecnico di Milano)

Federalismo in Toscana n. 2

- “L’abbandono del patto di stabilità: quante risorse per gli investimenti dei comuni?” di *Claudia Ferretti*, *Patrizia Lattarulo* e *Andrea Taddei* (IRPET)
- “Superamento del Patto e revisione della Legge 243: abbiamo scherzato?” di *Andrea Ferri* e *Giuseppe Ferraina* (IFEL – Dipartimento Finanza Locale)
- “La situazione economico-finanziaria degli enti territoriali della Toscana. L’analisi della Sezione regionale della Corte dei conti” di *Francesca Petrina* e *Paolo Peluffo* (Corte dei Conti – Sezione Toscana)
- “Dal patto di stabilità interno al pareggio di bilancio in Costituzione” di *Onelio Pignatti* (Regione Emilia-Romagna)

Federalismo in Toscana n. 3

- “Impatto sulla finanza regionale della legge di bilancio” di *Massimiliano Ferraresi* (Università di Ferrara), *Patrizia Lattarulo* (IRPET) e *Leonio Rizzo* (Università di Ferrara & IEB)
- “La spesa sanitaria delle Regioni” di *Roberta Garganese* (IPRES)
- “Competizione per il mercato e concentrazione industriale nei servizi di trasporto pubblico locale: l’esperienza Toscana” di *Patrizia Lattarulo*, *Mauro Massaro* e *Leonardo Piccini* (IRPET)
- “Il Settore Pubblico Allargato in Toscana. L’analisi conti pubblici territoriali” di *Irene Tassi* (IRPET)

2017

Federalismo in Toscana n. 1

- “Gli investimenti pubblici tra flessibilità e vincoli di bilancio” di *Maria Cristina Mercuri* (UpB – Ufficio Parlamentare di Bilancio)
- “Quali risorse e quali riforme per il rilancio degli investimenti” di *Claudia Ferretti*, *Giuseppe Francesco Gori*, *Patrizia Lattarulo* (IRPET)
- “Interventi sulla fiscalità di impresa: tra cambiamenti strutturali e spinte congiunturali” di *Francesca Gastaldi* (UpB – Ufficio Parlamentare di Bilancio)
- “La promozione delle imprese e dei loro investimenti” di *Marco Mariani* (IRPET)
- Valutazione degli investimenti pubblici in Italia: il caso delle politiche di prevenzione del rischio geologico di *Mauro Grassi* (Direttore di #Italiasicura)

Federalismo in Toscana n. 2

- “Il sistema delle stazioni appaltanti toscane e il processo di aggregazione alla luce del nuovo codice degli appalti” di *Giuseppe Francesco Gori* (IRPET)
- “La stazione unica appaltante della città metropolitana di Roma” di *Paolo Berio* (Città metropolitana di Roma)
- “La riforma dei contratti pubblici” di *Alberto Cucchiarelli* (ANAC – Ufficio regolazione in materia di contratti pubblici)
- “La riforma del sistema di affidamento dei contratti pubblici: in ipotesi di integrazione tra le centrali di aggregazione e di committenza” di *Giovanni Forte* (Unione Valdera)

Federalismo in Toscana n. 3

- “Tax gap regionale efficacia degli strumenti di auditing fiscale” di *Alfonso Carfora*, *Rosaria Vega Pansini*, *Stefano Pisani* (Agenzia delle entrate)
- “Le interazioni spaziali nelle politiche fiscali sul patrimonio immobiliare: un’analisi sui comuni italiani” di *Chiara Bocci*, *Claudia Ferretti*, *Patrizia Lattarulo* (IRPET)
- “I nodi irrisolti della capacità fiscale standard” di *Carmela Brugnano*, *Giuseppe Ferraina*, *Larysa Minzyuk* (IFEL, Dipartimento Finanza locale)
- “L’imposta sul reddito d’impresa individuale e di società di persone: la nuova IRI” di *Claudia Ferretti*, *Patrizia Lattarulo*, *Irene Tassi* (IRPET)

Federalismo in Toscana n. 4

- “Investimenti pubblici, risorse e riforme” di *Giuseppe Francesco Gori*, *Patrizia Lattarulo*, *Leonardo Piccini* (IRPET)
- “La finanza decentrata, risorse e riforme” di *Claudia Ferretti*, *Patrizia Lattarulo* (IRPET)

2018

Federalismo in Toscana n. 1

- “Politiche di contrasto all’evasione: la partecipazione dei Comuni all’accertamento dei tributi erariali” di *Andrea Angeli* (IRPET)
- “Il sostegno della Regione ai Comuni nella lotta all’evasione fiscale” di *Luigi Idili* e *Agnese Parrini* (Regione Toscana)
- “Riflessioni sul contrasto ad evasione/elusione della fiscalità locale in un Comune di 14.000 abitanti” di *Lorenzo Nesi* (Assessore alle politiche finanziarie del Comune di Montelupo Fiorentino)
- “La lotta all’evasione dell’ecotassa tramite la partecipazione degli enti locali” di *Claudio Sciancalepore* (Università degli studi di Bari)

Federalismo in Toscana n. 2

- “Il regionalismo differenziato tra servizio universale e specificità territoriali” di *Lisa Grazzini* (Università degli studi di Firenze, Dipartimento di Scienze per l’economia e l’impresa), *Patrizia Lattarulo* (IRPET), *Marika Macchi*, *Alessandro Petretto* (Università degli studi di Firenze, Dipartimento di Scienze per l’economia e l’impresa)
- “Spanish (Regional) Decentralization” di *Laura Varela Candamio* (University of A Coruña)
- “Autonomia scolastica e regionalismo differenziato” di *Santino Piazza* (IRES Piemonte)
- “Regionalismo differenziato e sanità. Livelli di spesa, LEA e performance: il caso della Regione Puglia” di *Roberta Garganese* e *Iary I. P. Goffredo* (IPRES) e *Benedetto Giovanni Pacifico* (Regione Puglia)

2019

Federalismo in Toscana n. 1

- “La Legge di Bilancio per il 2019 e gli interventi per la spesa degli enti locali” di *Claudia Ferretti* e *Patrizia Lattarulo* (IRPET)
- “Legge di Bilancio 2019 e autonomia tributaria: quali prospettive per la finanza comunale?” di *Maria Teresa Monteduro* (Ministero Economia e Finanza)
- “La Legge di Bilancio 2019 e le misure per le Regioni” di *Guido Mazzoni* (Ancrel)
- “Ripristino delle Province, Città Metropolitane e Legge di Bilancio 2019” di *Rocco Conte* (Città metropolitana di Firenze)

Federalismo in Toscana n. 2

- “Prove di differenziazione. Nuovi compiti delle regioni dopo la riforma delle Province” di *Patrizia Lattarulo* e *Michele Seremia* (IRPET)
- “Nota sulla definizione dei fabbisogni standard delle Regioni a Statuto Ordinario nelle materie diverse dalla sanità ai sensi del D.L. 50 del 2017” di *Francesco Porcelli* (SOSE Spa)

Federalismo in Toscana n. 3/4

- “Il federalismo asimmetrico nella letteratura internazionale” di *Lisa Grazzini* (Università degli studi di Firenze)
- “Regionalismo e riparto di risorse: il metodo del costo storico, del costo medio, dei fabbisogni standard” di *Patrizia Lattarulo* (IRPET)
- “Effetti finanziari delle richieste di autonomia regionale” di *Leonio Rizzo* e *Riccardo Secomandi* (Università degli Studi di Ferrara e IEB, Università degli Studi di Ferrara e Università degli Studi di Parma)
- “Regionalismo differenziato e autonomie speciali: analogie reali o ipotetiche?” di *Alice Valdesalici* (Eurac Research - Istituto di studi federali comparati)
- “Between exit and disintegration: devolution e relazioni intergovernative nel Regno Unito dopo Brexit” di *Gabriella Saputelli* (Ricercatrice presso l'Istituto di Studi sui Sistemi Regionali Federali e sulle Autonomie “Massimo Severo Giannini” - ISSiRFA-CNR)

2020

Federalismo in Toscana n. 1

- “DL 18 marzo 2020: misure fiscali a sostegno della liquidità di famiglie e imprese” di *Claudia Ferretti*, *Giuseppe Francesco Gori* e *Patrizia Lattarulo* (IRPET)
- “La spesa sanitaria toscana e i provvedimenti dell'emergenza Covid-19” di *Claudia Ferretti*, *Giuseppe Francesco Gori* e *Patrizia Lattarulo* (IRPET)
- “Le amministrazioni locali di fronte all'emergenza sanitaria” di *Claudia Ferretti*, *Giuseppe F. Gori* e *Patrizia Lattarulo* (IRPET)

Federalismo in Toscana n. 2

- “I comuni motore degli investimenti, nonostante tutto” di *Carlo Lancia* (ANCE Toscana)
- “Nuove prospettive per le assunzioni negli enti locali? Le assunzioni a tempo indeterminato e le ultime novità del decreto rilancio in materia di personale” di *Rocco Conte* (Città metropolitana di Firenze)
- “Entrate locali, nuovi spazi per un efficace recupero fiscale. Le nuove regole per l'agevolazione della riscossione previste dalla Legge di Bilancio 2020” di *Andrea Angeli* e *Alessandro Canzoneri* (IRPET)

Federalismo in Toscana n. 3

- “Lavori pubblici tra lockdown e Decreto Semplificazione” di *Claudia Ferretti*, *Giuseppe Francesco Gori* e *Patrizia Lattarulo* (IRPET)
- “Pubblica amministrazione e investimenti” di *Claudia Ferretti*, *Giuseppe Francesco Gori* e *Patrizia Lattarulo* (IRPET)
- “Accessibilità materiale e digitale in Toscana” di *Claudia Ferretti*, *Giuseppe Francesco Gori* e *Patrizia Lattarulo* e *Leonardo Piccini* (IRPET)

Federalismo in Toscana n. 4

- “Criticità dei lavori pubblici, le opinioni degli enti” di *Giuseppe Francesco Gori* e *Patrizia Lattarulo* (IRPET)
- “L'impatto dei fondi di coesione europei sulla spesa per investimenti degli enti locali per le infrastrutture scolastiche. Un viale dei sogni (non ancora) infranti?” di *Santino Piazza* e *Paolo Feletig* (IRES Piemonte)
- “Riordino delle stazioni appaltanti ed efficienza dei lavori pubblici” di *Giuseppe Francesco Gori* (IRPET)
- “I piani di investimento di amministrazioni e imprese in vista dell'arrivo delle risorse europee” di *Simone Torricini* (IRPET)

2021

Federalismo in Toscana n. 1

- “Condono e fiscalità regionale, effetti di gettito e sulla compliance” di *Andrea Angeli* e *Patrizia Lattarulo* (IRPET), *Maria Grazia Pazienza* e *Eugenio Palmieri* (Università degli studi di Firenze)
- “La finanza decentrata e le trasformazioni dell'epoca Covid, vecchi e nuovi temi” di *Ernesto Longobardi* (Università degli studi di Bari)
- “I documenti di programmazione e i documenti di economia e finanza delle regioni (DEFRR), una rassegna” di *Roberta Garganese* (IPRES)
- “I piani di investimento di amministrazioni e imprese in vista dell'arrivo delle risorse europee” di *Simone Torricini* (IRPET)

Federalismo in Toscana n. 2

- “Investimenti pubblici, scenari del PNRR” di *Giuseppe Francesco Gori* e *Patrizia Lattarulo* (IRPET)

Federalismo in Toscana n. 3

- “L'istituzione di una Service Tax nell'ordinamento tributario dei comuni” di *Alessandro Petretto* (Università degli studi di Firenze)
- “Come cambierebbe il finanziamento delle regioni nel passaggio dall'IRAP all'IRES” di *Claudia Ferretti* (IRPET), *Patrizia Lattarulo* (IRPET) e *Maria Grazia Pazienza* (Università degli studi di Firenze)
- “PNRR e riforma del Catasto” di *Claudia Ferretti* (IRPET), *Patrizia Lattarulo* (IRPET) e *Letizia Ravagli* (IRPET)
- Total Quality management e recupero fiscale. La sperimentazione della Regione Toscana di *Stefania Vanni* (ACI-Regione Toscana)

Federalismo in Toscana n. 4

- “La gestione dell'istruzione durante la pandemia” di *Silvia Duranti*, *Claudia Ferretti*, *Giada Garbini* e *Patrizia Lattarulo* (IRPET)
- “La centralizzazione degli acquisti sanitari e il ruolo svolto da centro e regioni nella crisi pandemica” di *Giuseppe Francesco Gori* (IRPET)

- “Le dinamiche delle relazioni intergovernative stato-regioni durante l'emergenza sanitaria” di *Nicolò Paolo Alessi* (Dottorando di ricerca presso le Università di Verona e Fribourg/Freiburg (Svizzera) e Junior researcher presso l'Istituto di studi federali comparati di Eurac research)

2022

Federalismo in Toscana n. 1

- “Lo stato dell'arte nell'applicazione dei fabbisogni standard per il servizio di asilo nido” di *Letizia Ravagli* (IRPET)
- “I servizi sociali tra vecchie e nuove disuguaglianze territoriali: risorse aggiuntive e obiettivi di servizio nel fondo di solidarietà comunale” di *Roberta Garganese* (Fondazione IPRES) e *Francesco Porcelli* (Università di Bari)
- “Perequazione e fabbisogni standard del fondo di solidarietà comunale (FSC). Il caso dei comuni dell'Emilia-Romagna” di *Alberto Scheda* (Dirigente Studi e ricerca Finanza locale e spesa P.A. - Regione Emilia Romagna)