

DALLA TAV ALLO SNODO CITTADINO DI ROMA
 LA LINEA GIÀ ESPRESSA
 DALLA MINISTRA
 DE MICHELI: 200 MILIARDI
 IN 15 ANNI, 130 PRONTI
 E IL 40% DELLE RISORSE
 PER IL MEZZOGIORNO

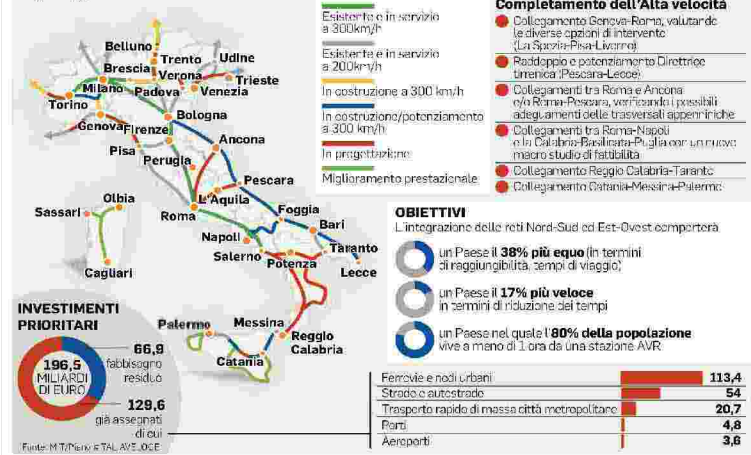
INFRASTRUTTURE FERRO E GOMMA, SALTO NEL FUTURO AD ALTA VELOCITÀ



FRANCESCO ALFETANO

Un'Italia veloce e sostenibile su ferro e su gomma. Non è una terra nuova, il futuro del Paese passa dalle sue **infrastrutture**. Lo si sa da anni eppure, nonostante la consapevolezza, oggi l'Italia intera non solo è ferma al palo, ma è costretta anche ad assistere inermemente a sequenze ininterrotte di tragedie e passi falsi. Pur lasciando fuori i discorsi di responsabilità - politica e civile, attuale e dimenticata - per un attimo la burocratizzazione costante del Paese perseguita quasi scientificamente, a disegnare la storia italiana degli ultimi anni sulla tela del presente non restano altro che vicende come quella del ponte Morandi. L'Italia ha dimostrato di non essere un Paese liquido, capace di mutare forma per adattarsi alle necessità, anzi, di essere solido, solidissimo nei suoi errori. Sulle **infrastrutture** ad esempio conosciamo un ritardo stratificato, in cui si sovrappongono incapacità amministrativa, corruzione, scappatoie e poca visione politica. Colmarlo però è l'unico modo che il Paese ha per fare i conti con il passato e magari una volta tanto provare ad essere qualcosa di diverso, risorgendo dalle ceneri economiche che il Covid-19 si è lasciato alle spalle.

Il programma #Italiaveloce



L'OBIETTIVO
 Estavolta, che i soldi potrebbero non essere un problema, bisogna trovare la giusta chiave di lettura per sfruttare al meglio per le **infrastrutture** i 209 miliardi di euro che tra grants e prestiti disponibili l'Europa ha messo a disposizione dell'Italia con il

Next Generation Eu. D'altronde l'intervento sulle infrastrutture stradali è fondamentale in un Paese come il nostro in cui oltre l'80% delle merci movimentate su terra (nell'Ue è il 73%) e oltre l'80% dei passeggeri (in linea con l'Ue) viaggia su gomma. Non solo, potenziare la rete ferroviaria risponde anche alla necessità di ridurre l'impatto ambientale, considerando che l'emissione di CO2 per tonnellata-chilometro o per passeggero del trasporto su ferro è significativamente inferiore sia di quello su strada che, soprattutto, di quello aereo. Un'esigenza colta tanto dal premier Giuseppe Conte durante gli in-

contri di Villa Pamphili quanto dalla ministra dei Trasporti Paola De Micheli che dalla presentazione dei progetti italiani in Ue del 15 ottobre vorrebbe ottenere i 66,9 miliardi di euro mancanti per l'Italia Veloce.
 Vale a dire il piano di opere infrastrutturali già pronto dallo scorso gennaio ma riadattato dopo l'emergenza che, come ha chiarito la De Micheli, non solo «prevede 200 miliardi di investimenti in 15 anni» ma «per circa 130 miliardi è già finanziato». Si tratta di un elenco preciso di opere ferroviarie, aeroportuali, marittime e stradali «ciascuna provvista di cronoprogramma, coperture, iter per

portarle a compimento». L'obiettivo è fare dell'Italia «un Paese più accessibile per tutti. Vogliamo far sì che l'80% degli italiani possa vivere a meno di un'ora da una stazione dell'alta velocità. E aumentare del 20% la velocità degli spostamenti». In pratica si tenterà di rispondere in questo modo alle sollecitazioni della Commissione Ue - fin qui tutto sommato ignorate - per ridurre le disparità regionali. Non è un caso se in un'intervista al Messaggero, De Micheli ha garantito che andrà al Sud il 40% degli investimenti destinati al piano.

LA MAPPA

In totale gli interventi sono un centinaio e, a volere essere precisi, avranno bisogno di 196,5 miliardi di euro di cui 129,6 già disponibili secondo il Mit. Molti sono da realizzare entro il 2030 mentre altri, con al centro il completamento dell'Alta Velocità in tutta l'Italia (Sicilia compresa ma Ponte sullo Stretto forse), sono già cantierabili nei prossimi 2 anni. È il caso della Napoli-Bari che «resta il punto di riferimento degli investimenti al Sud» con 15,4 miliardi da spendere solo in Campania (di cui 7 sulle ferrovie) e 10,4 in Puglia. Ma sono previsti anche il nuovo collegamento Genova-Roma, valutando diverse opzioni di intervento (La Spezia-Pisa-Livorno), e la direttrice adriatica.

A questi progetti, nel documento che riassume in 29 pagine di slide e tabelle il futuro dell'Italia, si prevede di affiancare una miriade di cantieri locali non solo su porti e aeroporti ma soprattutto su nodi e direttrici ferroviarie. Si va dal tanto atteso nodo Figlieto Fs per lo scambio tra la Metro C e le ferrovie regionali a Roma, ai crocevia di Torino (linea veloce Porta Nuova-P.Susa), Milano (con l'hub di Smitamento ferroviario che sarà collegato agli aeroporti), Bologna e Bari Sud.

ICORRIDORI TEN-T

Inoltre, come già confermato dalle "Linee guida per la definizione del piano nazionale di ripresa e resilienza" presentate il 9 settembre, si prevede esplicitamente il «completamento dei corridoi TEN-T», ovvero la rete di trasporto trans-europea che entro il 2030 punta a collegare i 27 Paesi dell'Ue. Un'ambizione che in Italia si traduce non solo nel completamento dell'«autostrada del Mare» (per collegare al Nord Europa i porti della Penisola), del corridoio Reno-Alpi o di quello Baltico-Adriatico quanto soprattutto nella realizzazione finale dei tunnel di base per la Torino-Lione nell'ambito del corridoio Mediterraneo.

IL TRAGUARDO DIGITALE

La rete unica servirà a poco se non impareremo a usarla

Didattica a distanza e smart working. Pubblica amministrazione in una sola app e Industria 4.0. Nonostante il corposo assaggio degli ultimi e difficili mesi, in Italia la tanto attesa nuova normalità digitale oggi è molto più distante di quanto sembri. Anche stavolta a mancare - grande classico per la Penisola - sono le infrastrutture. Ma se queste con gli investimenti chiesti dall'Europa e garantiti dalla stessa attraverso i 209 miliardi del Next Generation Eu, potrebbero essere implementate con relativa semplicità, il discorso è differente per l'altro pezzo mancante del puzzle: le abilità informatiche.

6 mld
I fondi necessari per completare il progetto

Secondo gli ultimi dati del Desi Index 2020, l'indice elaborato dalla Commissione Europea che misura i progressi dei Paesi Ue sull'economia e la società digitale, ben 26 milioni di italiani tra i 16 e i 74 anni non hanno competenze adeguate per esercitare compiutamente i loro diritti di cittadinanza digitale. Non solo, soprattutto

circa 15 milioni di cittadini (1 su 4) navigano su Internet con conoscenze tecniche inferiori a quelle di base. Non solo, anche parlando degli specialisti, la situazione non migliora: solo l'1% dei laureati italiani ha un titolo in ambito Ict (la peggiore posizione dentro l'Unione).

IL RISVOLTO

Una situazione drammatica che ovviamente si riflette sul mercato del lavoro. Già prima della crisi infatti, mancavano all'appello 5.100 laureati in Information and communications technology, pari al 35% delle esigenze delle aziende italiane. Il digitale italiano in pratica è un cane che si morde la coda: senza competenze non si può valorizzare la rete, senza rete non si possono creare le competenze. Spezzare il circolo vizioso è l'unico modo che ha il Paese per fare davvero un passo in avanti e giocare un ruolo di primo piano nell'economia dei prossimi 20 anni. Se però, al momento, non



sembra esserci un progetto reale che possa traghettare studenti e non verso l'era digitale, il discorso sulle **infrastrutture** - quantomeno la rete, per cybersecurity e sovranità nazionale - ci sarà bisogno di altro tempo - potrebbe aver raggiunto un punto di svolta. Finalmente, con la complicità del Covid, è stata raggiunta una prima consapevolezza del loro ruolo. «Negli anni '60 il boom economico ebbe come simbolo l'autostrada del Sole - ha spiegato pochi giorni fa il ministro degli Affari europei Enzo Amendola - oggi l'autostrada del Sole dev'essere digitale, di cui va rifatto il disegno: va di nuovo unito il Paese, con più servizi per cittadini e imprese». Spingere l'Italia in Eu-

ropa quindi passa in primis dal portare a compimento i lavori per la banda ultra larga, sfruttando anche le opportunità della nuova discussa rete unica. La fibra ottica infatti oggi è accessibile solo sul 27% dei territori. A ben vedere nella Penisola ci sono ancora zone dove la banda larga non arriva e altre dove la connessione internet dipende dalle condizioni meteo. Un ritardo determinato dal basso livello di investimenti in ricerca e sviluppo che in Italia hanno rappresentato, tra il 2015 e il 2018, solo l'1,4 per cento del Pil, a fronte del 2,2 registrato nell'Unione europea. La situazione è evidentemente inaccettabile. Ora che ci sono soldi e progetti (basteranno 6 miliardi di euro secondo il governo per arrivare al completamento entro il 2026) bisognerà però evitare di ripetere tutto ciò che si è fatto fino ad oggi prima sottovalutando la questione e poi paralizzandola con liti politiche infinite.

SEMPRE MOLTO ALTO IL DEFICIT DI COMPETENZE DEGLI ITALIANI MENTRE LA FIBRA OTTICA È ACCESSIBILE SOLO SUL 27% DEL TERRITORIO

LO SVILUPPO

Infrastrutture e non solo: c'è la necessità di far crescere le competenze digitali per valorizzare al meglio la rete

F. Mal.