

3

INFRASTRUTTURE

Con 23 miliardi
si accelera e viene
finita l'Alta velocità

Giorgio Santilli — a pag. 2

INFRASTRUTTURE

Cantieri, spinta dalle opere in corso Piano acqua, grandi gestori al Sud

A ferrovie e strade vanno
23 miliardi, 9,1 miliardi
a risorse idriche e dissesto

Giorgio Santilli

Per le infrastrutture di mobilità - soprattutto cantieri Rfi e Anas - i 23,6 miliardi previsti dalle bozze di **Recovery Plan** sono una buona dote, in linea con le attese dell'ultimo mese del ministero delle Infrastrutture. Soprattutto considerando che arrivano a 42-43 miliardi se si aggiungono 4,1 miliardi per la intermodalità e la logistica integrata compresi nello stesso capitolo infrastrutture e le risorse sparse in altri capitoli per la casa (coesione sociale), il piano strutture idriche (green) e mobilità sostenibile (ancora green).

Ma la novità dell'ultimo mese è che nel piano infrastrutturale da finanziare con i fondi europei entrano opere in corso di realizzazione. In questo modo, il piano potrà avere un suo profilo organico e al tempo stesso stare nei rigidi parametri posti dalla Ue che prevedono tre anni per impegnare le risorse (entro il 2023) e sei anni per spenderle (entro il 2026). Obiettivi irrealizzabili se si fossero considerate soltanto le nuove opere pure ricom-

prese nel programma «Italia veloce», considerando i tempi per progettare e avviare nuove infrastrutture. Facendo spazio a una sorta di piano turbo di velocizzazione dei cantieri già aperti sulla rete Alta velocità e su quella dei corridoi europei si pone l'obiettivo strategico (apprezzato a Bruxelles) di avere comunque entro il 2026 un'Italia ferroviaria più avanzata con una rete che vedrebbe funzionanti (in tutto o in gran parte) opere come la Napoli-Bari, la Catania-Palermo-Messina, il Terzo Valico Genova-Milano, il Brennero, la Fortezza-Verona, l'asse est ovest Brescia-Verona-Padova.

L'altro obiettivo - anch'esso condiviso con Bruxelles - è quello di avviare e completare per lotti funzionali entro il 2026 alcune nuove opere di collegamento della rete Av con il Sud come la Salerno-Reggio Calabria. In questo caso lo scenario di riferimento per completare le opere e dare i nuovi servizi ai cittadini è il 2030.

Questo programma beneficia del fatto che si tratta di opere già largamente istruite a Bruxelles, in alcuni casi addirittura già cofinanziate e monitorate dall'Unione europea.

Strategico anche il complesso di misure e progetti che passa nel **Recovery** con il nome di «Tutela e valorizzazione del territorio e della risorsa

idrica» per cui sono stanziati 9,4 miliardi (cui va aggiunto un altro miliardo di risorse nazionali già destinate al «piano Invasi»). Più della metà di questo piano va alle competenze del ministero dell'Ambiente: 4 miliardi per il piano contro il dissesto idrogeologico più le risorse per il piano di depurazione. Al ministero delle Infrastrutture dovrebbero andare 2,5 miliardi per le infrastrutture idriche di adduzione e le reti territoriali.

Proprio questo ultimo è il capitolo più interessante del piano acqua perché dovrebbe costituire la leva per portare gestioni idriche industriali nel Mezzogiorno (meno frammentate di quelle attuali che spesso sono ancora di livello comunale). In molte aree del Sud non è mai arrivata la gestione industriale portata in Italia dalla legge Galli e ora rafforzata dalla regolazione dell'Arera. Lo strumento che il **Recovery Plan** italiano vorrebbe usare per coinvolgere nel Sud i grandi gestori idrici del centro nord è quello di bandi di gara che mettano in palio fondi per investimenti ma anche la gestione delle reti. Un disegno accarezzato da anni che ora il grande piano europeo di ricostruzione post-Covid potrebbe tradurre in realtà, a condizione che si definisca anche un quadro giuridico adeguato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA