

# Basta ritardi e incompilate ora l'Italia si ridisegna tra reti e grandi opere

Le **infrastrutture** per ripartire al centro della terza tappa del tour "Alfabeto del Futuro". Una scommessa per ammodernare l'intero Paese

CLAUDIALUISE

**D**a un lato c'è l'Italia che prova a investire nelle grandi opere che possono ammodernare il Paese. Dall'altro c'è una lunga scia di "grandi incompilate", **infrastrutture** a metà che da troppi anni, spesso diversi decenni, aspettano di essere ultimate. E intanto rischiano anche di diventare obsolete. In questo contesto si inserisce la fortissima iniezione di liquidità rappresentata dal Piano nazionale di ripartenza e resilienza, il Pnrr presentato dal governo Draghi e accolto con favore da Bruxelles che dovrà finanziarlo attraverso le risorse del Next Generation Eu. Attorno a questi temi si articolerà il terzo appuntamento di "Alfabeto del Futuro", il tour organizzato da La Stampa con i quotidiani Gnn dedicato alle grandi sfide che ci attendono. Domani l'appuntamento dedicato proprio alle **infrastrutture** è a Padova. L'evento sarà trasmesso in streaming online.

Al netto del Pnrr, oggi in Italia ci sono progetti e cantieri per oltre 300 miliardi e la spesa per gli investimenti è in costante aumento, escludendo ovviamente la parentesi del lockdown dello scorso anno. Ma un primo problema sono i

tempi di realizzazione: secondo l'ultimo rapporto Censis per le opere infrastrutturali del Paese il tempo complessivo di attuazione è pari in media a 4 anni e 5 mesi, la fase di progettazione presenta durate medie variabili tra 2 e 6 anni, la fase di aggiudicazione dei lavori oscilla tra 5 e 20 mesi, i tempi medi di esecuzione variano tra 5 mesi e quasi 8 anni. Ad oggi il costo complessivo delle **infrastrutture** strategiche e prioritarie programmate ammonta a 305 miliardi di euro. Di questi, ben 262, circa l'86%, sono riferiti a **infrastrutture** prioritarie. La necessità di fondi in questo campo per i prossimi anni va dunque ben oltre lo stesso Recovery Plan. Inoltre il rapporto sottolinea anche il peso del pubblico nel finanziamento: ottobre 2019, su un ammontare di risorse disponibili di 199 miliardi, il contributo pubblico rappresentava il 78% (155 miliardi) e quello privato il 22%, segno di un'avanzata dello Stato nel finanziamento delle grandi opere.

Investimenti che si concentrano prevalentemente su ferrovie e porti: a fronte di risorse complessive pari a 191,5 miliardi, circa 24,77 miliardi sono destinati a investimenti sulla rete ferroviaria e in particolare a progetti per il completamento dei principali assi ferroviari ad alta velocità ed alta ca-

pacità, all'integrazione fra questi e la rete ferroviaria regionale e alla messa in sicurezza dell'intera rete ferroviaria. Per quanto riguarda lo sviluppo del sistema portuale, invece, i progetti riguardano interventi finalizzati a garantire l'intermodalità con le grandi linee di comunicazione europee, sviluppando collegamenti con i traffici oceanici e con quelli intermediterranei, per ridurre le emissioni dannose per il clima. Gli investimenti legati a questa componente consentiranno un aumento dei volumi di passeggeri (che nel 2019 si attestavano a 56 milioni, di cui 12 milioni da navi da crociera) e merci (479 milioni di tonnellate nel 2019), comportando una sostanziale riduzione del traffico stradale.

Ma un problema fondamentale del Paese sono le opere che si sono inceppate e restano non finite. A volte falliscono le imprese, altre finiscono i fondi, spesso sono i ricorsi di imprese che hanno perso la gara d'appalto o violazioni delle norme ambientali a bloccare i cantieri. Tra i casi più eclatanti, l'A12, l'Autostrada Tirrenica, che doveva collegare Genova con Roma e che aspetta da decenni di essere completata. Oppure la A33 Asti-Cuneo, che da 30 anni aspetta vengano realizzati i 9,5 chilometri che mancano. Tra commissa-

riamenti, nuove procedure e fondi del Pnrr molte di queste opere saranno sbloccate. Nel corso del 2021 si prevede l'apertura di 20 cantieri, cui se ne aggiungeranno 50 nel 2022 e ulteriori 37 nel 2023. L'impatto occupazionale delle sole opere ferroviarie e stradali è valutabile in oltre 68.000 unità di lavoro medie annue nei prossimi dieci anni, con un profilo crescente fino al 2025, anno in cui si stima un impatto diretto sull'occupazione di oltre 100 mila unità di lavoro.

Ma quando si parla di **infrastrutture** vanno anche considerati altri tipi di rete. Un punto cruciale sono le **infrastrutture** di distribuzione di energia elettrica che in futuro dovranno essere in grado di gestire un sistema di generazione radicalmente diverso e flussi di energia distribuita da molti impianti. Un altro punto riguarda la promozione della produzione e la distribuzione dell'idrogeno. Un'ultima sfida tocca lo sviluppo di mobilità basata su veicoli elettrici. Sono previsti circa 6 milioni di veicoli elettrici al 2030 per i quali si stima siano necessari 31.500 punti di ricarica rapida pubblici. Il Pnrr si pone l'obiettivo di sviluppare 7.500 punti di ricarica rapida in autostrada e 13.755 in centri urbani, oltre a 100 stazioni di ricarica sperimentali con tecnologie per lo stoccaggio dell'energia. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI E FERROVIARIE

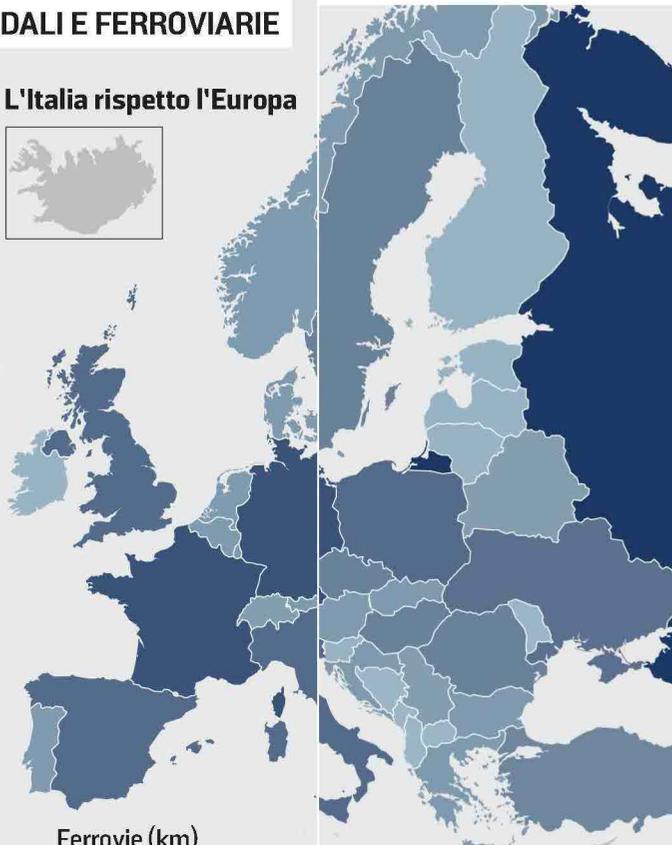
### Rete ferroviaria FS-Totale (km)



Piemonte	<b>1.895</b>	Lazio	<b>1.217</b>
Lombardia	<b>1.740</b>	Veneto	<b>1.188</b>
Toscana	<b>1.479</b>	Campania	<b>1.095</b>
Sicilia	<b>1.369</b>	Calabria	<b>852</b>
Emilia-R.	<b>1.315</b>		

■ maggiore di 1.620	Totale
■ da 1.340 a 1.620	Italia
■ da 1.170 a 1.340	<b>16.779 km</b>
■ da 900 a 1.170	
■ da 700 a 900	
■ da 410 a 700	
■ inferiore a 410	
■ dato non disponibile	

### L'Italia rispetto l'Europa



### Ferrovie (km)

■ maggiore di 150.000	■ da 6.400 a 14.000
■ da 56.000 a 150.000	■ da 2.230 a 6.400
■ da 26.000 a 56.000	■ inferiore a 2.230
■ da 14.000 a 26.000	■ dato non disponibile

	Germania	<b>33.422</b>
	Francia	<b>28.241</b>
	Polonia	<b>19.398</b>
	Italia	<b>16.779</b>
	Regno Unito	<b>16.289</b>
	Spagna	<b>15.718</b>
	Svezia	<b>10.906</b>
	Romania	<b>10.759</b>
	Rep. Ceca	<b>9.652</b>



In Italia le reti presentano ancora un deciso squilibrio fra Nord e Sud del Paese. Con i nuovi investimenti previsti dal Recovery fund l'obiettivo è rimediare alla situazione e ammodernare

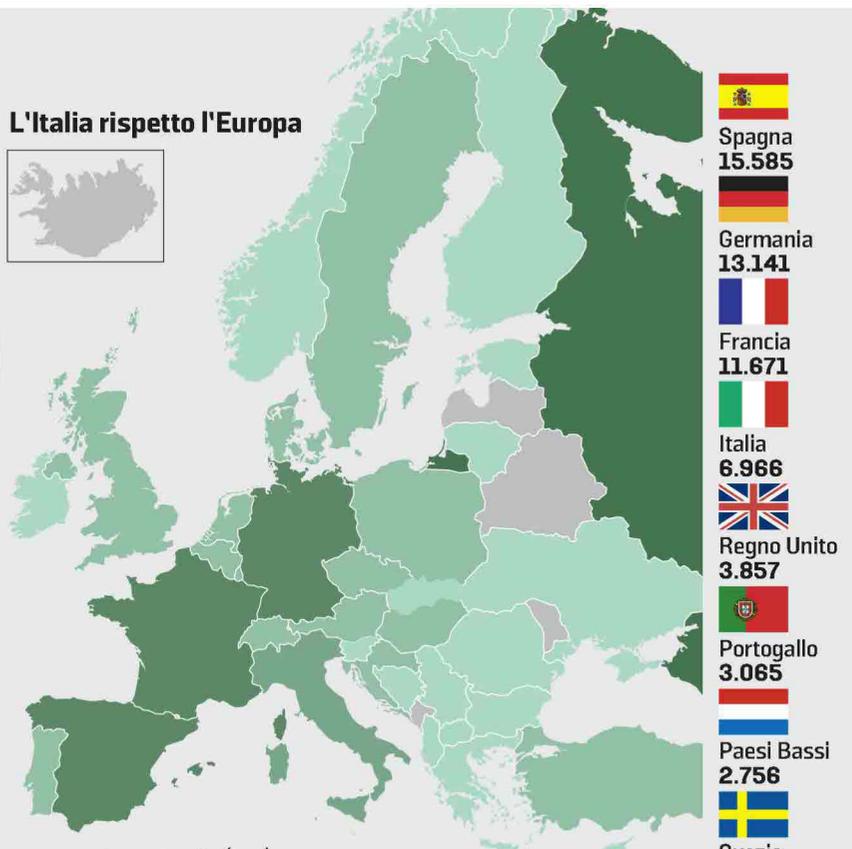
## Autostrade per regione (km)



Piemonte	830	Lazio	489
Lombardia	715	Toscana	462
Sicilia	690	Campania	444
Veneto	595	Liguria	375
Emilia-R.	572		

■ maggiore di 540	Totale Italia	<b>6.966 km</b>
■ da 390 a 540		
■ da 340 a 390		
■ da 300 a 340		
■ da 230 a 300		
■ da 140 a 230		
■ inferiore a 140		
■ dato non disponibile		

## L'Italia rispetto l'Europa



### Autostrade (km)

■ maggiore di 87.000	■ da 4.300 a 11.200
■ da 51.000 a 87.000	■ da 1.270 a 4.300
■ da 25.000 a 51.000	■ inferiore a 1.270
■ da 11.200 a 25.000	■ dato non disponibile

	Spagna	<b>15.585</b>
	Germania	<b>13.141</b>
	Francia	<b>11.671</b>
	Italia	<b>6.966</b>
	Regno Unito	<b>3.857</b>
	Portogallo	<b>3.065</b>
	Paesi Bassi	<b>2.756</b>
	Svezia	<b>2.132</b>
	Ungheria	<b>1.982</b>

L'EGO - HUB

## IL PROGRAMMA

### A Padova la terza tappa

“Fare rete per progettare il domani” è il tema della terza tappa del tour “Alfabeto del Futuro”, domani alle 17:30 in diretta streaming da Padova su [www.lesfide-dellinnovazione.it](http://www.lesfide-dellinnovazione.it). Interverranno Massimo Giannini, direttore de La Stampa, che dialogherà con Luca Zai, presidente della Regione Veneto ed Enrico Carraro, presidente di Confindustria Veneto; Luca Ubaldechi, direttore del Secolo XIX e responsabile editoriale del tour sarà con Giacomo Donnini di Terna, Giorgio Fontana di Eni e la scienziata Teresa Fornaro. Fabrizio Branconi, direttore del

Mattino con il sindaco Sergio Giordani, Roberto Gabrielli di Intesa Sanpaolo, la rettrice eletta Daniela Mappelli e Franco Pasqualetti, presidente Interporto. —

### Imponente l'impiego di fondi pubblici, creeranno 100 mila nuovi posti di lavoro