

Infrastrutture possibili

Per crescere il Paese ha bisogno di forti investimenti
Ma nonostante il Pnrr procede ancora a due velocità
Fontanarosa, Iezzi e Scozzari

pag. 2-7

LA SFIDA DEL PNRR

Grandi opere L'Italia viaggia a due velocità E la rete 5G non decolla

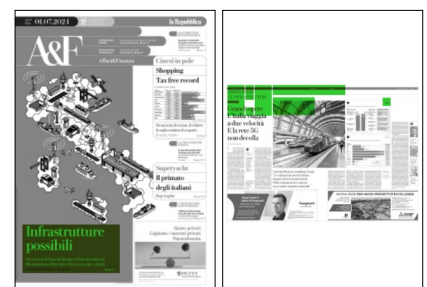
Aldo Fontanarosa

Le italiane e gli italiani saranno anche uguali di fronte alla legge. Certamente non hanno gli stessi diritti quando viaggiano in auto, in treno, in aereo, in bus. Fatica, ad esempio, chi guida nelle poetiche ma insicure strade della Sardegna. Sono cittadini da seconda classe - senza colpa - quei siciliani che trovano l'Alta Velocità soltanto nei programmi dei politici. Ispirati al Pinocchio di Collodi. Va avanti piano anche la studentessa di Viterbo che im-

piega 2 ore e 45 minuti dalla stazione Porta Romana della sua città a Fiumicino; e 2 ore e 40 minuti per sbarcare a Londra in aereo.

Le discriminazioni che colpiscono tanti nostri concittadini - mentre si spostano - sono amplificate dagli altri limiti infrastrutturali del Paese. Comprare un'auto elettrica ha senso in Lombardia, regione con il maggior numero di colonnine di ricarica (10.158 questa primavera); al massimo nel Lazio e in Campania, mentre è una scelta temeraria in Calabria. Dove tante "carrette" diesel o benzina continueranno a inquinare liberamente. E le vetture a guida autonoma - che cominciano a popolare le

strade dei Paesi più avanzati grazie anche al 5G vigoroso che le governa - arriveranno chissà quando in alcuni quadranti del Sud Italia. Finanche l'Internet ordinario, a certe nostre latitudini, va a singhiozzo. Senza la guida autonoma o quantome-



no assistita sarà impossibile cancellare le morti sulle strade comunitarie entro il 2050, come il piano Vision Zero dell'Ue richiede.

Ora, attenzione: c'è ancora domani, spiega al cinema la Cortellesi. I miliardi che inondano (anche) l'Italia grazie al Pnrr sono un'opportunità unica per migliorare il passato e, intanto, proiettarsi nel futuro. Spiega Alberto Guerrini, Managing Director & Senior Partner di Boston Consulting Group: «La sfida sarà costruire alcune nuove opere, come le metropolitane, ma anche rigenerare e ammodernare uno stock di infrastrutture che esiste già». Parliamo di ferrovie, di acquedotti (dove tanto c'è ancora da fare), di porti, di aeroporti, e anche di autostrade.

I primi 40 chilometri della prima autostrada italiana (la Milano-Laghi) furono inaugurati da Vittorio Emanuele III nel 1924, cento anni fa. A fine anni 70, l'Italia del boom economico aveva già completato l'85% dell'attuale rete autostradale. Lo sforzo fu prodigioso, ma ora la spina dorsale della mobilità nazionale ha bisogno di cure importanti. Anche perché il Paese, tra gole e valli, vanta il record europeo di ponti autostradali: 1200 chilometri contro i 260 della Germania. Strade nel vuoto cui si sommano i 500 chilometri di gallerie. Un altro primato.

Il Pnrr, il piano straordinario che recepisce gli aiuti Ue, è un immenso paracadute aperto sul futuro. Ma ha ragione Guerrini quando auspica che «i tempi di realizzazione delle opere e i loro costi siano rispettati». Alla voce costi, un campanello d'allarme assordante scatta già ad ago-

sto 2023. La Camera dei Deputati pubblica, in quel momento, l'ultimo Rapporto annuale sulle "infrastrutture strategiche e prioritarie" del Paese. Nell'istantanea "sullo stato di attuazione al 31 agosto 2023", si legge che le uscite pianificate sono aumentate di quasi 54 miliardi rispetto all'anno precedente. Si passa da 393,9 a ben 447,8 miliardi.

Una parte della lievitazione - per 14,6 miliardi - si può capire perché il governo Meloni ha aggiunto il Ponte sullo Stretto di Messina alle opere già immaginate. Preoccupa invece che 39,2 miliardi inattesi siano imputabili "agli adeguamenti tariffari connessi all'aumento dei prezzi". Sostiene ancora Guerrini: «Il problema non è solo italiano. In Europa, il 75% dei progetti eccede i budget iniziali, generando extra costi medi superiori al 60%». Quali sono però le soluzioni? «Il settore delle costruzioni in Italia resta frammentato in tanti piccoli operatori». Sono aziende che, per le loro ridotte dimensioni, faticano a investire «in competenze e tecnologie d'avanguardia così da aumentare la produttività. Per questa ragione, il settore delle costruzioni non ha migliorato la sua produttività negli ultimi 20 anni, mentre quello manifatturiero lo ha fatto del 70%. Nelle costruzioni, dunque, bisogna agevolare la nascita di almeno un altro campione nazionale che affianchi l'unico oggi in campo». Parliamo di Webuild (l'ex Salini Impiegilo), che da solo fattura come i successivi 12 operatori.

L'Italia è anche zavorrata da un

debito e un deficit sopra il livello di guardia. Per questo motivo, Boston Consulting Group suggerisce di facilitare le partnership tra settore pubblico e privato. Questo schema di gioco richiede però una regolamentazione chiara, trasparente e definita, che incoraggi la partecipazione delle imprese. La Pubblica Amministrazione, poi, deve dotarsi di strutture tecniche capaci di interagire con gli investitori privati sotto il segno dell'efficienza. Altro elemento chiave è una programmazione analitica decisa su più anni - «non una semplice lista di progetti» - che renda chiari gli impegni dell'intera filiera nella realizzazione o manutenzione delle opere. E la filiera «deve essere confidente che le priorità degli investimenti del Paese sopravviveranno ai cambi di governo e i ritorni sugli investimenti saranno garantiti».

In uno scenario complesso, tra infinite opportunità e inevitabili rischi, un'ulteriore variabile ci sfida. Eventi climatici estremi rendono inservibili, per giorni o settimane, infrastrutture che credevamo titaniche. Autostrade per l'Italia (Aspi) se ne è accorta a maggio 2023 quando una drammatica alluvione ha colpito l'Emilia-Romagna. Dubai, quando le inondazioni hanno invaso le piste dell'aeroporto prive di asfalto drenante, in aprile. A ogni latitudine, Italia inclusa, tutti i territori che circondano una strada, una stazione, un aeroporto dovranno essere ripensati anche per favorire i soccorsi. Un altro impegno, in un Pianeta senza più grandi certezze sul fronte del clima.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Guerrini (Boston Consulting Group):

“Le realizzazioni storiche hanno bisogno di serie manutenzioni. Nelle costruzioni deve nascere un secondo campione nazionale”

AL PONTE
14,6 MILIARDI

È la spesa che il governo Meloni stima per il Ponte sullo Stretto



COSTI IN AUMENTO DI 53,8 MLD

La crescita dal 2022 al 2023 per le opere strategiche, secondo la Camera dei Deputati Colpa del Ponte sullo stretto e dell'aumento dei prezzi



DS6901

DS6901

INUMERI

OGNI GIORNO SI SPOSTANO 38,4 MILIONI DI PERSONE

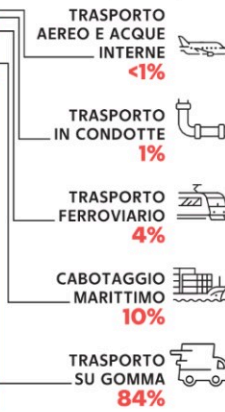
Traffico passeggeri

779 miliardi di passeggeri per km, 2019



Trasporto merci

579 miliardi di tonnellate per km, 2019



Fonte: ELAB. DATI SU CNT (CONTO NAZIONALE TRASPORTI) CLUSTER TRASPORTI, ASPI

La mobilità degli italiani

78% è la popolazione mobile giornaliera (38,4 milioni di viaggiatori al giorno)

51 km è la percorrenza media giornaliera per viaggiare (20 km/spostamento)

2,25 sono gli spostamenti medi al giorno per viaggiatore

98,1 milioni sono gli spostamenti/giorno (pari a 1,96 miliardi di spostamenti per km)

Fonte: ELAB. DI FS RESEARCH CENTRE SU DATI VODAFONE



INUMERI

TANTI MOVIMENTI ENTRO UN RAGGIO DI SOLI 25 CHILOMETRI

CLASSE DI DISTANZA (IN KM)	SPOSTAMENTI/GIORNO	RIPARTIZIONE PERCENTUALE
0-5	7.045.550	7,18%
5-10	9.486.956	9,67%
10-25	26.250.260	26,77%
25-50	25.980.211	26,49%
50-100	19.029.345	19,40%
100-250	8.359.983	8,52%
250-500	1.504.683	1,53%
Oltre 500	408.984	0,42%
TOTALE 98.065.972 spostamenti		

Fonte: ELABORAZIONE DI FS RESEARCH CENTRE SU DATI VODAFONE

GONewithTHEWIND / ALAMY



① L'Italia investe la somma più alta del Piano per le opere strategiche per la sua rete ferroviaria (183 miliardi)



RAFFAELE FITTO
Ministro agli Affari europei e al Pnrr



URSULA VON DER LEYEN
A capo della Commissione Europea



ALBERTO GUERRINI
Senior Partner di Boston Consulting