

Infrastrutture, il piano oltre il Pnrr: 70 miliardi, statale Jonica nuova priorità

Allegato al Def. Giovannini punta a completare il piano decennale: i fabbisogni finanziari per strade (20,3 miliardi), nodi urbani Fs (43,4 miliardi), metropolitane (3,8 miliardi). Sud partita decisiva, focus anche sul cratere del Centro Italia

Giorgio Santilli

Il «Def Infrastrutture» è un documento annuale fondamentale, da venti anni, per capire dove si orienti la politica italiana delle infrastrutture e dei trasporti. Segnò la svolta di Berlusconi-Incalza dei primi anni del secolo con la legge obiettivo e nel 2017 la contro-svolta del Pd di abbandono della legge obiettivo e di lancio del Piano «Connettere l'Italia» di Delrio-Cascetta. Lo scorso anno furono scritte dal ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, e dal capo della missione tecnica del Mims, Giuseppe Catalano, le basi del disegno del Pnrr allargato al Piano nazionale complementare per l'Italia della mobilità (e non solo infrastrutturale-cantieristica). Il documento viene approvato in allegato al Def su proposta congiunta dei ministri delle Infrastrutture e dell'Economia, ma dietro c'è sempre il

miliardi per le infrastrutture di trasporto, dopo i 209 già acquisiti fra Pnrr, Piano nazionale complementare, prime quote dei fondi strutturali Ue 2021-27, fondi del bilancio nazionale ricaricati a più riprese. Molte arterie stradali, penalizzate dal Pnrr per ragioni ambientali, con una richiesta di 20,3 miliardi; ma anche la continuazione degli investimenti ferroviari nei contratti di programma di Rfi, con 43,4 miliardi: ora è la volta dei nodi urbani.

A proposito di città, per le metropolitane 3,8 miliardi servirebbero a finanziare i progetti delle proposte rimaste escluse dai precedenti fondi, per le ciclovie servono 2 miliardi. Se si sommano i 7,7 miliardi per le infrastrutture idriche e 1,5 miliardi richiesti per completare il finanziamento del programma di rigenerazione urbana «Qualità dell'abitare», ci si avvicina agli 80 miliardi di richieste. Starà alla legge di bilancio - oltre che alla pianificazione dei fondi Ue 2021-27 - dare le risposte vere, quelle dei fondi disponibili, questo è il documento per intavolare il discorso. Il fatto che sia ben noto al Mef e alla Ragioneria, che lo hanno sottoscritto, aiuta: sul progetto infrastrutturale per il Paese c'è, dopo il Pnrr, una condivisione larga ed è probabile che una buona quota di queste richieste venga soddisfatta.

Ma quali sono le «nuove» priorità infrastrutturali? C'è l'elenco delle opere, comparto per comparto, ma fra tutte emerge la Statale 106 Jonica che diventa la bandiera di un nuovo ciclo di investimenti per il Sud, come nei primi vent'anni del secolo era stata l'autostrada Salerno-Reggio Calabria. Il documento chiede 3 miliardi per finire l'opera, includendo il completamento della tratta Catanzaro-Crotone (1,8 miliardi) e l'avvio della tratta Crotone-Sibari e del collegamento fino a Reggio Calabria. Fra le righe si capisce che questa strada del Profondo Sud rimasto più indietro, anch'essa in ballo da vent'anni con la sua suddivisione in maxilotti, è stata preferita, per ora, come opera simbolo della riscossa del Mezzogiorno, alla ferrovia Salerno-Reggio Calabria, creatura prediletta del Pnrr e del Pnc, perché evidentemente è più stabile quanto a tragitto e progettazione.

Ma dal Def infrastrutture emerge un'altra grande novità, in termini di priorità, ed è la grande attenzione al Cratere post-terremoto del Centro-Italia, con la volontà di potenziarne stavolta non tanto i collegamenti interni, ma quelli esterni. Che senso ha potenziare le strade fra Accumoli e Amatrice se contemporaneamente non si connette questa zona ai grandi assi adriatici e tirrenici (attraverso la Nuova Salaria) che possono portare un progetto di sviluppo economico, sociale e territoriale più robusto?

Infine, ci sono i nodi che andranno sciolti, a partire proprio dal collegamento stabile sullo Stretto di Messina. I tempi oggi non sono maturi: si aspetta il progetto di fattibilità tecnica ed economica di Rfi che darà risposte non solo alla soluzione tecnica da adottare, ponte a una o tre campate o anche niente, ma metterà i punti fermi per la definitiva progettazione del-



Infrastrutture, gli investimenti prioritari

Costo, risorse e fabbisogno. In miliardi di euro

MODALITÀ	STRADE E AUTOSTRADE	FERROVIE CON NODI URBANI	PORTI	AEROPORTI	TRASP. RAPIDO DI MASSA NELLE CITTÀ METROPOLIT.	CICLOVIE	TOTALE
COSTO	83,5	147,4	10,1	3,2	32,6	2,6	279,4
FABBISOGNO RESIDUO	20,3	43,4	0,9	0,0	3,8	2,0	70,4
RISORSE ASSEGNATE	63,2	104,0	9,2	3,2	28,8	0,6	209,0

Fonte: Def 2022

GIOVANNINI-FRANCO
Il documento è cofirmato dai ministri dell'Economia e delle Infrastrutture, Draghi ora lo manda in Parlamento

ACQUA E CASA
Capitoli aggiuntivi con una richiesta di altri 10 miliardi per opere idriche e rigenerazione urbana (Pinqua)

lavoro tecnico programmatico della Struttura di missione di Porta Pia. È così impegnativo per il governo che a metterci il bollo finale è il Cdm o direttamente il Presidente del Consiglio.

Quest'anno le 290 pagine messe a punto dai ministri Giovannini e Franco - che Mario Draghi sta inviando in queste ore al Parlamento - hanno soprattutto il compito di definire un disegno strategico di orizzonte decennale, che vada oltre il Pnrr. O, in termini più concreti, individuano cosa serve per completare il piano decennale delle infrastrutture avviato da Giovannini, dando per acquisita la realizzazione del Pnrr al 2026. Il tema era già stato impostato lo scorso anno, ma ora si respira in queste pagine il fruttuoso consolidamento del lavoro fatto negli ultimi dodici mesi. Ci sono risposte a tutto campo che danno certezze agli operatori e ai cittadini. E cercano certezze finanziarie.

Quali sono gli ulteriori fabbisogni finanziari dopo il Pnrr? Servono 70,4

AD DEL GRUPPO WEBUILD

Salini: il Pnrr è solo un pezzo, sia aggiuntivo

«Pensiamo che il Pnrr sia una cosa salvifica, che porta tanti soldi, ma ricordiamoci che è solo un piccolo pezzo,

Il Sole 24 ORE

Guerra in Ucraina, come cambia l'economia

Il gas, il petrolio, l'approvvigionamento energetico e le materie prime. Le sanzioni

uno strumento aggiuntivo e stimolo per l'economia altrimenti è recessivo nei confronti di quello che lo Stato faceva prima». Lo ha detto Pietro Salini, amministratore delegato del gruppo Webuild ad un evento del Messaggero precisando che «bisogna smettere di dire che sia l'unico strumento: è uno degli strumenti» a disposizione dello Stato. Ci sono, ha ricordato Salini, «400 miliardi fra Fondi di bilancio, Fondi di coesione e Pnrr».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

la ferrovia Salerno-Reggio Calabria.

Il «Def infrastrutture» ha un valore strategico già oggi perché, per impostare le opere che diano continuità dopo il 2026, è necessario partire subito con idee, programmi e progetti chiari. In passato il Def infrastrutture ha segnato spesso strade da cui non si è tornati più indietro per anni. Molto ha fatto già il Piano nazionale complementare, che continua l'azione dopo il 2026, portando il «bottino» a disposizione delle Infrastrutture dell'accoppiata Pnrr-Pnc oltre i 60 miliardi. Ma questo documento sarà anche l'occasione per condividere con il Parlamento quanto è necessario fare con la prossima legge di bilancio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

e le loro ripercussioni su borse e valute. La deglobalizzazione e il ruolo di Usa e Cina nello scacchiere mondiale. Il digitale e il ruolo della cybersecurity. Come cambia l'economia con la guerra in Ucraina? Nel podcast «War economy» Alberto Magnani ed Enrico Marro ripercorrono gli effetti e disegnano gli scenari della prima guerra in cui l'Europa è entrata in campo anche in ambito finanziario.

**DISPONIBILE SUL SITO DEL SOLE 24 ORE
E SULLE PRINCIPALI PIATTAFORME AUDIO**

