

Sono 247 le opere prioritarie mancanti: le più numerose (e onerose) sono al Sud

Il 52% del valore pari a 104,5 miliardi è affidato al Pnrr e ai Commissari straordinari di governo

Indagine

Nei 19 Libri bianchi il fabbisogno indicato da 6.500 imprese

Flavia Landolfi

ROMA

Il primato lo detiene la Calabria: qui sono concentrate tre delle 247 priorità infrastrutturali con costi stellari. Stiamo parlando dell'alta velocità Salerno-Reggio Calabria che vale 26 miliardi, del completamento e la messa in sicurezza dell'autostrada A2 del Mediterraneo per 9,3 miliardi e dell'ammodernamento della statale jonica che costerà 4,8 miliardi.

Sono solo alcuni degli interventi considerati prioritari dalle 6.400 imprese sparse sul territorio che hanno dato vita a 19 Libri bianchi regionali sulle infrastrutture elaborati da **Uniontrasporti** con il concorso delle **Camere di commercio** e di **Unioncamere**: i risultati sono stati presentati ieri a Roma nel corso di un seminario che ha chiamato a raccolta tutti i più importanti operatori della filiera.

Il tema è sempre quello: il gap infrastrutturale del Paese, il cortocircuito della logistica, imbuti, colli di bottiglia e nel peggiore dei casi l'assenza di una moderna rete viaria o ferroviaria. In soldoni si tratta di un fabbisogno di 247 opere che costano 200 miliardi di euro: il 52% del loro valore pari a 104,5 miliardi è affidato al Pnrr e ai Commissari straordinari di governo, come nel modello Genova. Non solo: i primi 10 interventi più onerosi, dice l'indagine, assorbono il 40% del valore totale.

Andando più nel dettaglio 50 del totale delle quasi 250 infrastrutture prioritarie sono inserite nel Pnrr e altre 45 sono affidati a un commissario straordinario. Nella mappa geografica il 39% riguarda le regioni

del Mezzogiorno: qui il valore delle opere supera i 90 miliardi di euro, di cui 57 dedicati al sistema ferroviario. Per quanto riguarda il resto della penisola il 21% delle opere è localizzato nel Nord Est, il 21% al Centro e il 19% nel Nord Ovest.

Il sistema stradale è il più coinvolto: il 44% delle priorità interessa questa via di transito, il 33% riguarda invece il sistema ferroviario, il 6% quello portuale, il 6% quello interportuale e il 5% quello aeroportuale. Il restante 6% è relativo al sistema idroviario, ciclabile e alla governance. Gli interventi relativi al sistema viario e ferroviario assorbono oltre il 90% del valore economico complessivo, mentre i nodi (porti, interporti e aeroporti) si fermano a 11,5 miliardi di euro con un impatto economico del 5 per cento.

Nell'indagine ci sono anche 93 infrastrutture senza alcun tipo di copertura economica: è il caso della Nogara-Mare (A22-A31-A13-SS309) per colmare il gap del basso Veneto; il collegamento A14/A1 (Termoli-Mignano Monte Lungo) per connettere il Molise ai mercati nazionali e internazionali; e anche il potenziamento infrastrutturale e raddoppio Pescara-Roma in Abruzzo, per aumentare la connettività verso le altre regioni e soprattutto con le reti Ten-T.

Il progetto andrà avanti ora con una selezione delle priorità: «Abbiamo già messo in cantiere una nuova indagine - dice Antonello Fontanilli, direttore di **Uniontrasporti** -. L'obiettivo è di chiedere ai territori di fare un'ulteriore cernita delle opere improcastinabili attraverso un ranking di fabbisogno: da questa selezione tireremo fuori 14 interventi superprioritari». Ma il focus si allargherà: a selezionare le opere questa volta saranno 12 mila imprese del settore.

Toccherà poi a un Libro bianco nazionale delle infrastrutture completare l'opera nell'arco di quest'anno: lo ha annunciato il presidente di **Unioncamere** **Andrea Prete** che ha aggiunto come il sistema delle **Camere di commercio** voglia «rafforzare il suo ruolo di protagonista del confronto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Superficie 17 %