

**TRASPORTI E INFRASTRUTTURE****ALTA VELOCITÀ E CITTÀ:  
AL PIANO SERVE UN'ANIMA**di **Ennio Cascetta**

Il Next Generation Ue è per l'Italia una sorta di "sliding doors", risorse enormi che possono indirizzare il Paese verso futuri diversi. Il più o meno lento declino degli ultimi dieci anni oppure investimenti e riforme che possano preparare la società e l'economia italiana alla lunga traversata del mondo post-Covid. La proposta del governo, nota come Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr), ha subito diverse critiche dirette ed indirette circa la mancanza di un'anima - ossia una vision ambiziosa del Paese che vorremmo - da cui discende una sommatoria di progetti in gran parte già disponibili, poco collegati fra loro e senza la capacità di selezionare priorità. Mi sento di condividere queste critiche e vorrei fare alcuni esempi sui temi dei trasporti, delle infrastrutture e della logistica, analizzando quello che c'è nel Pnrr e quello che non c'è e a mio avviso avrebbe dovuto esserci.

Il mondo sta attraversando una profonda transizione tecnologica nel settore dei trasporti e della mobilità. Tutti i sistemi geopolitici stanno investendo centinaia di miliardi pubblici e privati in quella che definisco la «settima rivoluzione dei trasporti». Veicoli a guida autonoma a terra e a mare, connessione 5G fra veicoli e infrastrutture, elettrificazione e combustibili a basso impatto ambientale, servizi di mobilità innovativi sempre più orientati all'uso piuttosto che al possesso sono linee chiaramente definite sulle quali anche l'Unione Europea sta investendo importanti risorse in Horizon 21-27. Ritengo che dovrebbe esserci un interesse italiano dentro quello europeo, puntando sui comparti industriali e centri di

ricerca competitivi per partecipare non da followers a questa rivoluzione. Dall'inizio di questo secolo abbiamo perso pezzi importanti dell'industria nazionale automobilistica e ferroviaria che nella seconda metà del 900 erano arrivate a livelli di eccellenza mondiale. Ma ci sono industrie nazionali molto competitive ed industrie del futuro che oggi ancora non vediamo. Nel Pnrr non ho trovato traccia di questa visione di politica industriale, anzi il finanziamento più volte citato di veicoli elettrici in questa fase di sviluppo tecnologico appare poco coerente con gli interessi nazionali e non "ecorazionale". Risultati ambientalmente migliori si otterrebbero in altro modo.

E veniamo alle infrastrutture. Qui una visione si è consolidata negli ultimi anni intorno agli allegati al Def di «Connettere l'Italia». Un'Italia della cura del ferro, della logistica, delle città. Scelte che discendono da un nuovo metodo per progettare gli interventi e discuterli nel Dibattito pubblico. Questa visione si sta perdendo, nonostante il Pnrr faccia verbalmente riferimento a Italia Veloce, ultima rielaborazione della sequenza di allegati al Def dal 2016 a oggi. Il Pnrr individua oltre 27 miliardi per alcune opere, molte già in fase di realizzazione come la Napoli-Bari o la Milano-Venezia, altre per le quali manca perfino il progetto di fattibilità né sono chiari i criteri di inclusione. Questa arbitrarietà ha generato una controeazione delle Regioni che si sono affrettate a proporre liste di opere da introdurre nel Pnrr per un totale, ovviamente virtuale, che esaurirebbe l'intero Piano. Insomma, per un Paese che non sa fare scelte, c'è il rischio concreto di tornare a una nuova Legge obiettivo in salsa europea.

Il paradosso è che le risorse aggiuntive sono poche. Infatti è ormai chiaro che i circa 27 miliardi previsti sono in buona parte sostituiti di

risorse già appostate, in debito, nel bilancio dello Stato. È vero che il Pnrr deve prevedere investimenti completabili entro il 2026 e questo, dati i nostri tempi di realizzazione, significa finanziare opere già in corso. Ma se veramente l'Italia ha bisogno come il pane di investimenti sulle sue infrastrutture si dovrebbero riservare i "risparmi" per finanziare opere non ancora avviate da completare negli anni successivi al 2026 con un visione chiara di metodo già da adesso.

Ancora, l'Unione Europea insiste molto sull'uso del Next Generation per finanziare riforme. Queste non sono mai a costo zero e mai indolori. Una riforma di cui l'Italia avrebbe assolutamente bisogno è quella del trasporto pubblico. Le vicende Covid di questi mesi hanno impietosamente mostrato agli italiani quanto sia inadeguato questo vero e proprio servizio di cittadinanza. Oggi il sistema è sottocapitalizzato e prigioniero di interessi

corporativi che lo fanno essere poco efficace (il 50% di riempimento dovrebbe essere normale per viaggiare in modo confortevole e lasciare l'auto a casa) e poco efficiente (un bus chilometro in Italia costa il 30% in più rispetto alla media europea e in alcune città italiane importanti come Roma e Napoli oltre il doppio del costo standard). Il Pnrr prevede investimenti per rinnovare autobus e treni, certamente utili, ma che non sposteranno gli assetti consolidati e quindi la insostenibilità della mobilità urbana. Molti altri esempi potrebbero essere fatti su interventi realizzabili entro il 2026 che avrebbero potuto trovare spazio in un Pnrr che avesse un'anima.

Cito una proposta che ho avanzato nei mesi scorsi dalle colonne di

questo giornale. Il bonus Av, ossia il finanziamento immediato di servizi di Alta Velocità quantitativamente e qualitativamente analoghi a quelli disponibili sulla linea Tori-

no-Milano-Napoli in attesa che gli investimenti sulla infrastruttura aumentino la velocità di marcia anche per le aree oggi escluse da questi servizi: il Mezzogiorno, la Liguria, il Friuli, la dorsale adriatica.

Servirebbe qualche decina di milioni di euro, a mio avviso non meno utili dei tanti interventi proposti per la coesione territoriale per quasi 4 miliardi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ITALYPHOTO PRESS



**Subito più treni veloci.** Il bonus Av consentirebbe di migliorare e potenziare subito i servizi ferroviari veloci nelle zone oggi più penalizzate

**Con il digitale  
ecco la settima  
rivoluzione  
dei trasporti,  
valorizziamo  
industria e ricerca  
Servono bonus Av  
e riforma del Tpl**

