

Nella top ten È quanto emerge dall'analisi degli 800 imprenditori interpellati nell'ambito dell'indagine di Uniontrasporti-Unioncamere

# Infrastrutture prioritarie al Sud: Salerno-Reggio e Taranto-Sibari

**Insoddisfazione, con punte di disagio massimo, per le ferrovie**

DI PATRIZIO MANNU

**L'**asse Salerno-Reggio Calabria e il corridoio Taranto-Sibari-Reggio Calabria; in comune hanno non solo il fatto di essere due importanti arterie stradali, ma anche entrare nella top ten (nazionale) delle priorità infrastrutturali segnalate dagli imprenditori. In 800, interpellati nell'ambito dell'indagine di Uniontrasporti-Unioncamere, hanno composto un *Atlante delle priorità e delle criticità industriali*. Il primo segnale che scaturisce è di una inequivocabile e totale insoddisfazione — con punte di disagio massimo — per le ferrovie, di moderata soddisfazione per il sistema autostradale e di fondamentale non conoscenza per i porti. Grande insoddisfazione anche per le reti energetiche e (con un buon mix di scarsa conoscenza) per le reti telematiche, ritenute dal 64% dei contattati molto indietro rispetto agli altri paesi europei.

Sintesi e filosofia dello studio sono espresse nella tabella sulle top ten, le dieci opere strategiche più importanti tra i 135 interventi infrastrutturali considerati di assoluta precedenza, che la maggior parte degli imprenditori e operatori economici sondati ritiene non più rinviabili. Opere che nella maggior parte dei casi sono di interesse di una macro-area e non di una singola regione. Nella top ten, tra le altre, occupa la prima posizione l'asse stradale pedemontano piemontese-lombardo-veneto. Al secondo posto per consensi si colloca l'autostrada dei due mari, la Orte-Ravenna, considerata opera irrinunciabile, benché non sia stata neppure licenziata ancora in modo definitivo dal Cipe. Al terzo posto l'asse ferroviario Monaco di Baviera-Verona, seguito dall'asse ferroviario (non alternativo, ma quasi, al corridoio V) fra Ventimiglia-Genova-Milano-Novara-Sempione. Chiudono la li-

sta la Salerno-Reggio Calabria (i cui lavori di ultimazione sono previsti oltre il 2015, 11 miliardi e mezzo il costo finale), il corridoio stradale ionico Taranto-Sibari-Reggio (lavori da ultimare anche in questo caso ben oltre il 2015; costo complessivo dell'opera 18 miliardi 800 milioni) e l'elettificazione della tratta ferroviaria Aosta-Chivasso.

Per realizzare almeno queste prime dieci priorità indicate dagli imprenditori è necessario un impegno economico pari a circa 73,8 miliardi di euro, che, rapportato all'intero costo del Programma delle Infrastrutture Strategiche, ne rappresenta il 20%. Allo stato attuale risultano già individuate circa la metà delle risorse, resta dunque un fabbisogno residuo di 37,9 miliardi di euro. L'analisi Uniontrasporti è spietata nel suo realismo: in Italia, paese in cui su strada si muove il 91% delle merci e l'82% dei passeggeri, la rete autostradale è ferma al palo da almeno 5 anni. Ma, nonostante ciò, le critiche si concentrano su altre reti infrastrutturali: il 72% degli interrogati a campione è insoddisfatto della rete e del servizio ferroviario, il 64% dello stato di arretratezza delle reti telematiche, il 50% della viabilità ordinaria. Importanti indicazioni anche sul tema dei finanziamenti e delle risorse disponibili. Tra il 2008 ed il 2011 gli investimenti per opere pubbliche si sono ridotti del 24% in valori costanti. In questo contesto possiamo dire che senza il partenariato pubblico-privato lo scenario delle opere pubbliche dei prossimi anni sarà caratterizzato da una profonda ulteriore contrazione della spesa che colpirà in particolare gli Enti Locali.

Il mercato del partenariato, in base ai dati disponibili dell'Osservatorio Nazionale del Partenariato Pubblico-Privato, nel periodo 2002-2011 cresce e si afferma. Tra gennaio 2002 e dicembre 2011 sono state indette 13.382 gare e il valore complessivo del mercato, ovvero l'ammontare degli importi messi in gara, si attesta a quota 67 miliardi. Si è passati da 339 gare per un ammontare di 1,4 miliardi del 2002 a oltre 2.800 gare per 14 miliardi nel 2011.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

