

Dal 2000 autostrade cresciute solo di 151 km

Infrastrutture, Italia lumaca

DI SIMONA D'ALESSIO

Lil sistema infrastrutturale italiano è in affanno. Dal 2000, la rete autostradale è cresciuta di 151 km, quella ferroviaria conta su mille km ad alta velocità (a fronte di 16 mila totali), mentre dei circa 800 attracchi marini soltanto un terzo è collegato su rotaia. E la rotta stenta a invertirsi, poiché nell'ambito del programma strategico, che contiene molte opere della legge obiettivo (443/2001), su uno stanziamento di 231 miliardi, i progetti completati e appaltati si fermano a 62; su 18 cantieri aperti, ne sono stati chiusi (con successo) tre, ovvero l'alta velocità Torino-Milano, il passante di Mestre e le quattro corsie del grande raccordo anulare di Roma. I costi dell'inadempienza pesano come un macigno, visto che ammontano a 300 miliardi in tre anni, sottratti alla collettività, e poco o male impiegati. Un panorama sconsolante è emerso dal 1° rapporto sullo stato delle infrastrutture in Italia, illustrato ieri a Roma nella sede di Unioncamere, il cui presidente, **Ferruccio Dardanello**, ha ricordato come «dopo la crescita del 25% degli investimenti pubblici, fra il 1997 e il 2004», si sia imboccata una strada senza uscita, con conseguenze nefaste per le imprese, che tenta-

no di «recuperare il terreno perso in anni di crisi». Difatti, mentre la Germania ha quasi 13 mila km di autostrade, intere regioni del Centrosud (Sardegna, Molise e Basilicata) ne sono sprovviste; nel Mezzogiorno, inoltre, il 41% del tratto ferroviario non è elettrificato. Il settore, è intervenuta **Luisa Todini**, presidente della Federazione dell'industria europea delle costruzioni, ha sofferto nell'Ue di «un calo del valore della produzione del 3,3% nel 2010», ma «in pochi paesi, tra cui l'Italia, si stima una diminuzione anche per il 2011». Secondo l'imprenditrice, servirebbero «il varo dei project-bond per completare le Ten-T (le grandi reti trans-europee di trasporto), il recepimento della direttiva sui ritardati pagamenti in tempi brevi e in modo rigoroso e omogeneo da parte dei paesi membri», infine regole per impedire a imprese di nazioni terze, «Cina in primis, di approfittare in modo sleale dell'apertura incondizionata del nostro mercato interno e senza condizioni di reciprocità». Il governo, nel frattempo, dovrebbe sbloccare «opere immediatamente cantierabili», sia quelle di forte impatto come la Torino-Lione sia piccoli interventi «su cui tanti comuni avrebbero i progetti pronti, ma sono», conclude Todini, «incatenati» dal patto di stabilità.

