

# Pnrr, il capitolo Trasporti

Nella documentazione inviata alla Commissione europea a corredo del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr), il capitolo dedicato alla «mobilità sostenibile» è probabilmente uno dei più completi ed esaurienti. Ciò per tre ragioni: un dicastero che ha una lunga tradizione in materia (l'Italia stupì il resto d'Europa con «l'autostrada del sole» nell'ultimo scorcio del «miracolo economico» e più di recente con «l'alta velocità ferroviaria»); l'attenzione data alle analisi in materia in campo accademico (ricordiamo la scuola creata e guidata da Bruno Trezza) ed operativo (quali i lavori in Italia ed all'estero della Italconsult SpA); un Ministro che viene dal mondo dell'università ma anche con grandi esperienze in istituzioni internazionali.

Si tratta di una settantina di pagine ben scritte (in ottimo inglese) e ben argomentate. Il capitolo riguarda essenzialmente la mobilità ferroviaria e stradale. Gli obiettivi sono: la decarbonizzazione e la riduzione delle emissioni attraverso lo spostamento dei passeggeri e del traffico merci dalla strada alla ferrovia; l'accresciuta connettività territoriale e coesione riducendo i tempi di percorrenza; la digitalizzazione delle reti di trasporto e il miglioramento della sicurezza dei ponti, dei viadotti e delle gallerie; la maggiore competitività dei sistemi produttivi del Sud, migliorando i collegamenti ferroviari. Questi obiettivi sono in linea con la strategia nazionale sulla mobilità del Ministero delle Infrastrutture Sostenibili e della Mobilità (MIMS) delineata nel documento di strategia "[#ItaliaVeloce](#)".

La componente è incentrata sulla rete ferroviaria nota come Sistema nazionale integrato dei trasporti di primo livello, con una chiara priorità sulla rete europea TEN-T. Gli interventi sono articolati in: i) collegamenti ferroviari ad alta velocità con il Sud per passeggeri e merci; ii) linee ad alta velocità nel Nord che collegano l'Europa; iii) collegamenti diagonali; iv) l'introduzione del sistema europeo di gestione dei trasporti ferroviari (ERTMS); v) rafforzamento dei nodi metropolitani e dei principali collegamenti nazionali; vi) rafforzamento delle linee ferroviarie regionali; vii) potenziamento, elettrificazione e resilienza delle ferrovie nel Sud; viii) potenziamento delle stazioni ferroviarie del Sud.

Il Pnrr contempla riforme, per lo più a carattere amministrativo, per accelerare il processo di approvazione dei progetti e dei contratti di servizio, nonché per introdurre linee guida per la valutazione del rischio ed il monitoraggio in particolare dei ponti, nonché il trasferimento della proprietà di ponti e viadotti da comuni e province all'Anas. Gli investimenti totali previsti sono circa 25 miliardi di euro, suddivisi in otto progetti principali, ciascuno, a sua volta, articolato in numerose componenti spesso molto distinte geograficamente.

Anche se si tratta di uno dei capitoli del Pnrr meglio strutturati (ci sono, ad esempio, cronoprogrammi dettagliati con indicazioni puntuali di obiettivi intermedi al fine di facilitare il monitoraggio dell'attuazione), desta perplessità la mancanza di analisi economica sia settoriale sia a livello micro-economico dei singoli investimenti. Tali analisi sono essenziali per assicurare, nella valutazione ex-ante, l'efficienza degli investimenti (da verificare in itinere con attento monitoraggio ed ex-post con una valutazione a completamento). Ricordiamo che il capitolo finale del Pnrr, scritto sulla base delle risultanze del modello multisetoriale MACGEM-IT (messo a punto dal Dipartimento del Tesoro ed invidiatoci da numerosi Paesi dell'Unione europea), dice chiaramente che il Pnrr contribuirà a crescita della produttività e del Pil unicamente se gli investimenti avranno la massima efficienza ed un moltiplicatore medio dell'1,2. Se il moltiplicatore scende allo 0,9% il contributo sarà molto debole.

A livello settoriale, in Italia, c'era in questo campo una tradizione che non è stata apprezzata quanto avrebbe meritato e di cui le nuove generazioni di responsabili politici pare abbiano perso le tracce. Oltre ai lavori della «scuola di Trezza» e di quella a Venezia guidata da Paolo Costa, all'inizio degli Anni Ottanta fu improntato un piano generale dei trasporti, elaborato con le tecniche allora più recenti, proprio al fine di ottimizzare la logistica. Una legge del 1986 prevedeva che il piano sarebbe stato aggiornato ogni tre anni. In effetti, ci fu un solo aggiornamento ad opera del secondo Governo Berlusconi. Se gli aggiornamenti fossero stati – come previsto – su base triennale (utilizzando progressivamente i nuovi sviluppi delle discipline coinvolte), oggi sarebbe molto più semplice mettere a punto le parti del Pnrr che riguardano “la mobilità sostenibile” assicurando efficienza di settore. Tuttavia, non manca una «cultura» italiana in questo campo; basta chiamare a supporto esperti presenti anche in università meno note (ad esempio, quella di Cagliari) per fare una verifica ed eventualmente ritrarre il programma.

Per essere soddisfacente, la verifica deve includere l'analisi micro-economica non solo degli otto progetti ma anche delle loro singole componenti (al fine di evitare di finanziare «rami secchi» in cui i benefici della riduzione del tempo di percorrenza non siano commensurati ai costi). Non mancano, nel dicastero, dirigenti e funzionari che sappiano applicare tecniche di analisi costi-benefici: a cavallo della fine del Novecento e l'inizio di questo secolo, con Ministri come Costa e Caravale vennero condotti, all'interno del Ministero, corsi ed esercitazioni in materia. Molti dei corsisti erano giovani e sono probabilmente ancora nell'amministrazione.

Il capitolo può essere migliorato nei due mesi di interlocuzione con la Commissione europea.

Bagehot