

# Allarme Unimpresa: «Il Pnrr non basta Per le opere strategiche 140 miliardi»

**Secondo l'analisi del Centro Studi risorse non sufficienti con gli adeguamenti tariffari**

«Il Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) non è sufficiente a colmare il divario finanziario per le infrastrutture strategiche del Paese. Al 31 agosto 2024, il costo complessivo delle opere strategiche prioritarie è pari a 483 miliardi di euro, ma le risorse finanziarie disponibili ammontano a soli 343 miliardi, lasciando scoperto il 29% del totale, equivalente a 139,9 miliardi». È quanto emerge da un'analisi del Centro studi di **Unimpresa**, secondo la quale rispetto ad agosto 2023, il costo totale delle infrastrutture è aumentato di 35,6 miliardi (+7,9%). Questo incremento è dovuto principalmente all'aggiornamento progettuale e agli adeguamenti tariffari per far fronte all'aumento dei prezzi, che hanno inciso per 23,3 miliardi. Ulteriori 12,3 miliardi derivano dalla revisione dei costi di alcune tratte transfrontaliere delle linee ferroviarie. «L'ammodernamento delle infrastrutture è una condizione imprescindibile per garantire al nostro Paese un sistema economico più competitivo e dinamico», commenta il presidente di **Unimpresa**, Giovanna Ferrara. «I nostri dati mettono in luce non solo l'entità degli investimenti necessari, ma anche il ruolo strategico che queste opere rivestono per il futuro delle nostre aziende, in particolare per le picco-

le e medie imprese, che rappresentano il cuore pulsante dell'economia italiana. Colmare il divario finanziario di quasi 140 miliardi e accelerare i lavori in corso non è solo una necessità tecnica, ma una vera e propria urgenza politica oltre che economica».

Secondo l'analisi del centro studi di **Unimpresa**, che ha rielaborato dati della Camera dei deputati, il Piano per il rifacimento delle infrastrutture in Italia evidenzia come il completamento delle opere strategiche richieda risorse superiori a quelle attualmente disponibili, con un fabbisogno complessivo di 139,9 miliardi pari al 29% dei costi totali previsti. Al 31 agosto 2024, i costi complessivi delle infrastrutture strategiche si attestano a 483,4 miliardi mentre le disponibilità finanziarie ammontano a 343,5 miliardi, lasciando scoperta una quota significativa che rischia di rallentare o compromettere la realizzazione di progetti cruciali per il Paese. Le ferrovie rappresentano la componente principale del piano, con un costo totale di 205,7 miliardi pari al 42,5% del totale, ma la disponibilità finanziaria per questo settore è di soli 129,6 miliardi, con un fabbisogno residuo di 76 miliardi. Le strade e autostrade, che assorbono il 33,5% dei costi totali con 161,9 miliardi, mostrano un fabbisogno di 47,4 miliardi, considerando risorse disponibili pari a 114,5 miliardi. Anche i sistemi urbani, come metropolitane e tranvie, registrano un disavanzo significativo: a fronte di un costo totale di 59,5 miliardi le disponibilità ammontano a 51,3 miliardi, lasciando scoperti 8,2 miliardi.

Le opere di porti e interporti, con un costo complessivo di 18,8 miliardi, presentano una disponibilità di 15,1 miliardi, generando un fabbisogno di 3,7 miliardi, mentre il Ponte sullo Stretto, una delle opere più discusse e simboliche del piano, richiede 13,5 miliardi con risorse disponibili pari a 12 miliardi e un fabbisogno residuo di 1,5 miliardi. Settori più piccoli come aeroporti e ciclovie mostrano anch'essi squilibri tra costi e risorse. Gli aeroporti, con costi di 4,6 miliardi, hanno una disponibilità di 4,2 miliardi e un fabbisogno di 0,4 miliardi, mentre le ciclovie, con costi di 2,6 miliardi, evidenziano un fabbisogno più critico di 2 miliardi, considerando una disponibilità di appena 0,6 miliardi.

Esistono, però, criticità rilevanti: i tempi di realizzazione delle grandi opere superano spesso i 30 anni dall'avvio della progettazione all'ultimazione. I ritardi sono causati da iter progettuali complessi, frequenti modifiche normative, contenziosi e richieste di varianti provenienti dai territori interessati. Le risorse finanziarie mostrano un quadro di disomogeneità a livello territoriale. Il Centro-Nord assorbe il 48% degli investimenti (231 miliardi), con una copertura finanziaria del 75%, mentre il Sud e le Isole, che ricevono il 37% delle risorse (181 miliardi), registrano una copertura del 67%. Né il Pnrr né i commissariamenti sono riusciti a garantire il rispetto delle tempistiche previste. Tra le criticità principali vi sono ritardi procedurali, difficoltà di coordinamento tra le istituzioni e l'incapacità di adeguare rapidamente le risorse alle esigenze delle opere in corso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

