

■ **Il contesto macroeconomico e politico**

Il settore vede un ruolo centrale della spesa pubblica. Il quadro, dopo l'accordo di programma europeo e l'insufficiente crescita del PIL, si presenta critico. Quindi poche risorse per la spesa in deficit, e investimenti efficaci per la crescita, cioè con redditività non marginale.

■ **Gli investimenti infrastrutturali**

Il PNRR per gli investimenti infrastrutturali, come per molti altri aspetti, sembra un documento attento solo a massimizzare la spesa in tempi brevi, e non a massimizzarne l'impatto. Questo si può constatare dagli strumenti di valutazione, macro e micro. Le valutazioni microeconomiche in particolare sono state affidate ai destinatari dei fondi.

■ **Il caso della maggiore infrastruttura del PNRR**

Il raddoppio AV della linea Salerno-RC è previsto costare dai 22 ai 29 miliardi, tutti a carico delle casse pubbliche. Appariva da subito un progetto redatto frettolosamente. Il ministero con poca pubblicità ha ammesso che la sua tratta centrale non è fattibile. Questo dovrebbe spingere a riformularlo radicalmente, anche perché l'analisi della prima tratta è indifendibile.

▪ **Il ponte di Messina**

Il progetto, dal costo previsto di 13 miliardi, è stato assunto dall'attuale governo come emblematico, al punto da ottenere ingenti finanziamenti diretti, una forte presenza mediatica, e una prassi di affidamento senza gara molto peculiare. Una valutazione economica è arrivata ex-post (ed è quindi positiva...), ma non è ancora nota. Rimangono inoltre rilevanti incertezze tecniche. Una valutazione di massima è stata fatta da BRT, e evidenzia risultati solo moderatamente negativi, al contrario di molti altri progetti assolutamente indifendibili.

▪ **I trasporti locali e la concorrenza**

La legge Draghi sulla concorrenza per i trasporti locali è stata approvata senza conflitti perché consente di rimandare un'ennesima volta l'obbligo di gare, non prevede vincoli alla dimensione dei lotti per le città maggiori, e migliora solo marginalmente i vincoli sul conflitto di interessi dei concedenti.

Questo ha determinato da subito la proroga per l'azienda romana, una pressione per quella di Napoli, mentre il lotto unico previsto per quella milanese rende improbabile una competizione reale per l'affidamento.

▪ **Le notizie positive**

Non sono molte: la privatizzazione definitiva di Alitalia-Ita (azienda mai in realtà risanata), forse l'avvento di un nuovo operatore ferroviario, l'acquisto di Italo da parte del colosso MSC (la competizione evidentemente non nuoce alle ferrovie), i 30 kmh in città, appoggiati da una ACB, i primi dubbi ufficiali sul cambio modale.

▪ **Una questione controversa**

L'ipotesi di privatizzazione di FSI con una cessione di quote societarie sarebbe un regalo ai privati. Molto meglio privatizzare là dove il mercato ha già dato buona prova: merci e AV.

▪ **Il quadro delle tendenze tecnologiche**

L'elettrificazione del parco veicolare stradale è obiettivo ambientale planetario, ma l'Italia è arretrata sia nella produzione di mezzi che nella dotazione di stazioni di ricarica. La guida automatica continua ad avanzare, anche se meno rapidamente del previsto, e anche qui l'Italia è assente. I droni elettrici passeggeri (EVTOL) necessitano di un ulteriore progresso nelle batterie. I satelliti privati di SpaceX renderanno internet un servizio universale.