Secondo Rapporto sulle Infrastrutture in Italia: disponibile la II° edizione (fine giugno 2009)

24 Agosto 2009

SECONDO RAPPORTO SULLE INFRASTRUTTURE IN ITALIA

INFRASTRUTTURE: RISORSE ADEGUATE ED INTERVENTI MEDIO-PICCOLI PER RECUPERARE I RITARDI E SUPERARE LA CRISI

Per ridurre l`impatto della crisi economica gli Stati Uniti, la Cina e la maggior parte dei paesi dell`Unione europea stanno puntando con decisione sul ruolo anticiclico delle infrastrutture.

Ma l`ottica non è solo anticongiunturale: l`obiettivo è quello di rilanciare la crescita e la competitività in un`ottica di medio-lungo periodo. E questo significa, in primo luogo, garantire finanziamenti adeguati alle necessità dei diversi paesi.

Su questo fronte, come emerge dal Secondo Rapporto Ance sulle infrastrutture in Italia, il nostro Paese si posiziona da tempo in fondo alla classifica europea.

La spesa relativa agli investimenti fissi, che riguarda principalmente le infrastrutture, in Italia si attesta infatti al 2,2% del Pil, contro il 2,5% della media dell`area euro. La spesa italiana è nettamente inferiore a quella di Francia (3,2%), Spagna (3,8%), Irlanda (5,4%), Slovenia (4,2%) e Paesi Bassi (3,3%).

sempre più pesante il gap infrastrutturale italiano

Questa differenza di spesa ha finito per tradursi, di anno in anno, in un aumento della forbice tra la nostra dotazione infrastrutturale, oggi pesantemente inadeguata, e quella degli altri paesi.

Ad esempio la rete autostradale che in Italia, all`inizio degli anni `70, era tra le più moderne e sviluppate d`Europa, risulta oggi tra le meno estese: 6.554 km, e cioè la metà rispetto alla Germania (12.531 km) e alla Spagna (12.073 km).

Alla limitata crescita del sistema autostradale si è accompagnato uno scarso sviluppo anche della rete ferroviaria, compresa quella ad Alta Velocità/Alta Capacità (comparto nel quale si è ripreso a spendere a partire dal 2000). Questo significa che nel 2012 in Italia avremo 876 km complessivi di linee veloci, mentre Francia e Spagna ne avranno rispettivamente 2.125 e 3.230.

La rete di aeroporti risente della mancanza di scali di dimensioni medio-piccole, che sarebbero invece ideali per l`accesso e lo sviluppo economico delle numerose località turistiche presenti sul territorio. Gli scali italiani con un traffico inferiore ai 500.000 passeggeri l`anno sono solo 12, la metà di quelli greci e un terzo di quelli francesi.

Risultano di fatto inadeguate, in Italia, anche le infrastrutture dedicate alla mobilità nelle zone urbane, veri motori della crescita economica. La rete metropolitana di Milano e Roma, infatti, misura rispettivamente 74 km e 36 km, contro i 408 della “tube”” di Londra.

Per quanto riguarda il sistema carcerario, la carenza infrastrutturale italiana è dimostrata dal fatto che nonostante nel nostro Paese il numero di detenuti sia aumentato meno che in altri paesi (+19,8% dal 1992 al 2004), il tasso d`occupazione dei nostri istituti penitenziari, pari al 140%, è il più elevato d`Europa (in Germania 97,1%).

Anche l`analisi dei dati relativi all`edilizia scolastica mostra la necessità di urgenti interventi di manutenzione straordinaria, che per 1 caso su 3 vuol dire demolizione e ricostruzione. Dati preoccupanti che hanno portato il ministero delle Infrastrutture a stimare un fabbisogno complessivo per la messa a norma e l`adeguamento delle scuole pari a 8 miliardi di euro.

necessarie risorse adeguate e continue

Nel nostro Paese le risorse destinate alle infrastrutture hanno registrato nel corso degli anni andamenti altalenanti.

Al dimezzamento (-49%) degli stanziamenti registrato nel triennio 2004-2006, è seguito negli ultimi due anni un importante recupero delle risorse per nuovi investimenti infrastrutturali (+12,4% nel 2007 e +13,3 % nel 2008).

Questo processo è stato però interrotto dalla manovra di finanza pubblica per il 2009. L`analisi del Bilancio dello Stato e del dl 185/2008, cosiddetto “anticrisi””, porta a quantificare le risorse per nuovi investimenti infrastrutturali nel 2009 in 16.824 milioni di euro, ovvero -13,4% in termini reali rispetto al 2008.

La riduzione delle risorse per il 2009 risulta ancora più preoccupante se si considera la crisi economico-finanziaria in corso che, al contrario, richiederebbe da parte dello Stato un intervento in grado di sostenere, con l`aumento degli investimenti in conto capitale, reddito e occupazione.

Complessivamente le risorse pubbliche messe a disposizione del Governo per la realizzazione di infrastrutture risultano pari a 11.584 milioni di euro di cui solo 2.300 milioni, destinati alla Legge Obiettivo dal dl 185/2008, effettivamente aggiuntivi. Il resto, pari a 9.284 milioni di euro, deriva dalla riprogrammazione delle risorse 2007-2013 del Fondo per le Aree Sottoutilizzate (Fas) e dell`attuazione di una strategia di concentrazione di risorse a favore delle infrastrutture.

A queste risorse vanno aggiunti circa 18 miliardi di risorse private provenienti dai concessionari autostradali, per interventi da approvare nei prossimi mesi, per un totale di investimenti di circa 30 miliardi di euro.

avviare in tempi rapidi il programma di opere medio-piccole

Rispetto a questa disponibilità, il Governo ha presentato, nella riunione del Cipe del 26 giugno 2009, il Piano degli interventi strategici prioritari da approvare e finanziare nei prossimi mesi in sede di Cipe, il cosiddetto “Piano delle opere prioritarie 2009“. Piano composto per lo più da grandi opere, che potranno trasformarsi in cantieri nel medio termine.

Accanto alle grandi opere è stato assicurato il finanziamento di un Piano di realizzazioni infrastrutturali di media e piccola dimensione per un importo pari a circa 825 milioni di euro in grado di contribuire da subito e concretamente al rilancio dell`economia.

Per garantire un effetto sulla tenuta del sistema industriale delle costruzioni e porre le basi per lo sviluppo futuro del Paese è ora opportuno dare rapidamente avvio alle singole realizzazioni infrastrutturali ed in particolare selezionare ed attivare gli interventi finanziati nell`ambito di questo Piano di opere medio-piccole diffuse sul territorio.

snellire le procedure di approvazione

Ma in Italia non è solo la carenza delle risorse ad ostacolare il recupero infrastrutturale del Paese. Troppo spesso la presenza di procedure lunghe e farraginose di allocazione dei finanziamenti allontana il momento della spesa da quello dello stanziamento.

èil caso della programmazione dei principali enti di spesa, Anas e Ferrovie dello Stato, che hanno trovato grandi difficoltà nell`allocazione delle risorse a causa dell`iter approvativo lungo e articolato dei documenti programmatori. Oggi, a sei mesi dall`inizio dell`anno, il Contratto di Programma 2009 di Anas e quello di RFI sono ancora in fase di redazione.

le reti “ten“ per agganciare il paese all`europa

Per garantire lo sviluppo del territorio nazionale, devono anche essere assicurati i finanziamenti necessari alla realizzazione delle reti Ten-T, mirate non solo ad agganciare l`Italia all`Europa, ma anche a migliorare l`accessibilità delle diverse regioni e aree del territorio nazionale.

Sul territorio italiano si concentra un quarto del fabbisogno finanziario europeo (UE25) necessario al completamento delle reti Ten-T: per le sezioni dei tre principali progetti prioritari (n. 1, 6 e 24) situati in Italia, il fabbisogno finanziario è stimato in 60 miliardi di euro.

Nonostante l`Italia risulti essere il primo Paese in Europa per l`importo dei finanziamenti europei ottenuti, il problema di finanziamento delle infrastrutture a carattere strategico internazionale rimane irrisolto perchè manca il necessario volume di risorse nazionali, che ammontano complessivamente a 10 miliardi per il periodo 2008-2013.

patto di stabilità interno: un nodo da sciogliere per evitare il blocco dei cantieri e ridare ossigeno alle imprese

In questa fase di forte crisi economico-finanziaria bisogna evitare che i problemi di cassa dei principali soggetti attuatori possano mettere a rischio la stessa sopravvivenza delle imprese.

In particolare va risolto il problema del Patto di Stabilità interno degli enti locali. Problema che l`Ance ha sollevato da tempo perchè coinvolge direttamente le imprese esecutrici dei lavori che vedono bloccati i pagamenti da parte della p.a. proprio a causa dei limiti imposti dal Patto.

A fronte di 15 miliardi di residui passivi utilizzabili, secondo le stime Anci risulterebbero effettivamente impiegabili solo 740 milioni di euro.

Alla luce di questi numeri e soprattutto in questo momento in cui è strategico dare liquidità al sistema, è necessario un atto di responsabilità da parte del Governo, una risposta concreta alle esigenze delle imprese e degli enti locali.

In allegato è disponibile la seconda edizione (Giugno 2009) del Secondo Rapporto Ance sulle Infrastrutture in Italia

353-II Rapporto Ance Infrastrutture in Italia 06-2009.pdfApri