Ponte sullo stretto, Ance: massima utilità se accompagnato da interventi di efficientamento delle reti di trasporto di tutto il Mezzogiorno

18 Aprile 2023

Si è svolta il 18 aprile l'audizione ANCE, in videoconferenza, presso le Commissioni Ambiente e Trasporti della Camera, sul disegno di legge di conversione del DL 35/2023 recante "Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria" (**DDL 1067/C**).

Il Vicepresidente ANCE e Presidente Comitato Grandi Infrastrutture, Dott. Michele Pizzarotti**,** ha evidenziato, in apertura, soddisfazione perché, dopo più di 15 anni di forti tagli agli investimenti infrastrutturali, l'Italia ha finalmente avviato, con il PNRR, un importante piano di rilancio delle infrastrutture.

Un piano che prevede circa 108 miliardi di euro di investimenti in opere di tutte le dimensioni (ferrovie, scuole, manutenzione del territorio, ecc) che potranno migliorare la qualità della vita dei cittadini e aumentare la competitività del nostro Paese. Quello italiano è il più grande piano infrastrutturale, finanziato dal Recovery Plan, in corso in Europa. Basti pensare che il piano infrastrutturale contenuto nel PNRR italiano vale più della somma di quelli previsti nei piani di Francia, Germania e Spagna.

Una parte rilevante del piano è destinata all'infrastrutturazione del Mezzogiorno, con un investimento complessivo di circa 45 miliardi di euro, di cui 12 miliardi circa a favore di interventi sulla **rete ferroviaria**, la cui arretratezza è sotto gli occhi di tutti: solo 49 Km di ferrovie al Sud per 1.000 Kmq di superficie, contro i 63 del Nord ed i 56 del Centro.

Risultati altrettanto negativi riguardano le **grandi reti autostradali**: per ogni 1.000 Kmq di superficie si hanno 18 Km di rete autostradale, a fronte dei 30 del Nord e dei 20 del Centro.

Anche in termini di servizi pubblici, il confronto vede le aree del Mezzogiorno fortemente penalizzate.

Si pensi ai **servizi idrici**: nel Mezzogiorno viene sprecata più della metà dell'acqua immessa negli acquedotti, si registra il 52,3% di perdite idriche a fronte di una media nazionale del 43,7%.

Per l'Ance, la priorità deve essere quella di recuperare il ritardo infrastrutturale che divide il Sud dal resto del Paese e dell'Europa, in un'**ottica di integrazione e di sviluppo**.

Reti autostradali, ferroviarie, porti e aeroporti, infrastrutture sociali assumono rilievo e capacità di incidere sullo sviluppo di un'area solo se programmati, realizzati e gestiti in un'ottica di integrazione territoriale all'interno di una "visione", che premi lo sviluppo armonico e ordinato del territorio e superi la concezione, antica e perdente, dell'intervento spot, dell'infrastruttura singola a livello locale

o regionale.

In questo contesto, **l'Ance accoglie positivamente la volontà di realizzare il Ponte sullo Stretto di Messina come tassello indispensabile della politica di rilancio infrastrutturale del Paese,** avviata con il PNRR dopo anni di politiche restrittive che hanno determinato una forte contrazione degli investimenti, soprattutto nelle aree del Mezzogiorno.

L'utilità del Ponte sullo Stretto di Messina sarà quindi massima se verrà effettivamente accompagnato dagli interventi di efficientamento delle reti transportistiche di tutto il Mezzogiorno, che sono ancora molto lontane dagli standard minimi presenti in altre regioni italiane, e dagli interventi diffusi sul territorio, che possano rendere veramente competitive quell'area del Paese.

Per questo motivo, è importante **garantire risorse adeguate a recuperare il gap infrastrutturale del Mezzogiorno,** attraverso il **finanziamento delle opere prioritarie e di quelle ordinarie** di cui, in Sicilia e Calabria in particolare, vi è assoluta e urgente necessità.

La costruzione del Ponte richiederà un impegno finanziario molto consistente che dovrà trovare adeguata copertura nella prossima Legge di bilancio. Il recente Allegato Infrastrutture al DEF 2023, in attuazione dell'articolo 3, comma 1 del Decreto in commento, ha fornito un aggiornamento del costo dell'opera arrivando a quantificare l'investimento complessivo in circa 13,5 mld di euro, ai quali vanno aggiunti 1,1 miliardi di opere ferroviarie complementari, oltre a quelle stradali di minor impatto economico, che verranno meglio definite e dettagliate nell'ambito dei prossimi contratti di programma con ANAS.

La costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina costituisce infine una **sfida ingegneristica estremamente complessa e sfidante**. Una sfida che l'industria italiana delle costruzioni, che realizza opere dagli elevati standard tecnici ed ambientali in svariati Paesi del Mondo, può essere in grado di raccogliere, garantendo la massima sostenibilità dell'opera.

Rispetto alla realizzazione del Piano infrastrutturale del PNRR, l'Ance intende inoltre cogliere l'occasione di quest'audizione per sottolineare due problematiche che necessitano una risposta urgente da parte del Governo:

La prima riguarda il pagamento del caro materiali da parte del Ministero delle infrastrutture.

Gli eccezionali rincari delle materie prime e dei prodotti energetici, emersi a partire dalla fine del 2020 ed acuiti con lo scoppio della guerra in Ucraina, hanno determinato uno slittamento in avanti dei cronoprogrammi degli investimenti del PNRR. **Gli aumenti registrati negli ultimi due anni sono mediamente del 35/40%.**

Il Governo ha stanziato risorse importanti ma queste misure sono rimaste in gran parte sulla carta. Da mesi, i pagamenti del MIT per il caro materiali registratosi nel secondo semestre 2021 rimangono immotivatamente bloccati (sono fermi al 13%) **e più di un miliardo di euro deve ancora essere pagato dal Ministero alle imprese per il caro materiali dell'anno 2022**. Una situazione insostenibile che mette **a rischio chiusura più di 6.000 cantieri in tutta Italia**. Occorre un intervento deciso del Governo per sbloccare i pagamenti.

La seconda riguarda il **tema delle garanzie**. Ad aggravare la situazione finanziaria delle imprese di costruzioni si sono infatti aggiunte **difficoltà nell'ottenere le garanzie necessarie per partecipare alle gare d'appalto e ricevere l'anticipazione contrattuale**. Si registra una forte contrazione da parte degli istituti bancari e assicurativi nel rilasciare alle imprese le garanzie

necessarie per la partecipazione e, soprattutto, per l'esecuzione degli appalti pubblici, nonché per l'erogazione dell'anticipazione contrattuale. Questo sta mettendo a rischio la realizzazione del PNRR. Sarebbe quindi opportuno prevedere la facoltà per SACE di avvalersi di riassicuratori e controgaranti del mercato privato per ottimizzare la gestione del rischio e assicurare una più ampia capacità a fornire garanzie.

Per il dettaglio della posizione ANCE si veda il documento consegnato agli atti delle Commissioni.

Allegati

Audizione_ANCE__Dl_Ponte_sullo_Stretto
Apri
Agenzie_stampa
Apri
articoli_stampa___19_4_23
Apri