



ASSOCIAZIONE NAZIONALE COSTRUTTORI EDILI

Direzione Affari Economici e Centro Studi

INTERVENTO DI PAOLO BUZZETTI
PRESIDENTE ANCE

***MOBILITA', INTERMODALITA', NODI, SERVIZI
URBANI E POLITICHE DEL TRASPORTO***

Roma, 26 novembre 2007

**Le mancate
scelte del
passato**

La sottodotazione infrastrutturale del nostro Paese è sotto gli occhi di tutti. Per comprenderne la ragione, però, bisogna capire che **la situazione italiana è il risultato delle mancate scelte operate in passato.**

Guardiamo indietro.

Negli ultimi 15 anni i principali paesi europei hanno incrementato la loro dotazione in opere pubbliche in un modo che ci appare straordinario.

In realtà, negli ultimi 15 anni, straordinario è stato l'immobilismo italiano. **I partner europei hanno fatto ciò che doveva essere fatto**, per dotare il proprio Paese di quel supporto alla crescita e alla competitività rappresentato dalle infrastrutture.

Negli ultimi 15 anni, invece, **l'Italia si è occupata esclusivamente del risanamento del bilancio dello Stato**, per rientrare nei parametri europei di finanza pubblica, **comprimendo**, però, solo **la componente in conto capitale** della spesa pubblica, **e lasciando libera di crescere quella corrente.**

La conseguenza è stata l'**ulteriore ampliamento del gap**

infrastrutturale che ci penalizza fortemente rispetto ai partner europei, nostri diretti concorrenti sui mercati internazionali.

Cito alcuni esempi per dare una dimensione della sottodotazione di infrastrutture nel nostro Paese.

Il ritardo nelle reti di trasporto

...autostrade

Per quanto riguarda le infrastrutture a rete, il caso delle **autostrade** è emblematico.

L'Italia, all'inizio degli anni '70 era leader in Europa per quanto riguarda le autostrade, seconda sola alla Germania e con una dotazione due volte superiore a quella francese ed addirittura dieci volte maggiore di quella spagnola.

Ma dopo la metà degli anni '70 la situazione è completamente mutata.

Oggi la rete italiana mostra i segni di 30 anni di mancati investimenti e si trova a rincorrere nazioni che un tempo erano più indietro di noi.

Dal 1970 al 2004 in Spagna i chilometri di autostrada si sono quintuplicati (da 1.600 a 10.000km). Analoga è la situazione in Francia (da 1.500 a 10.400 km).

In Italia, invece, la rete autostradale, che nel 1970 era pari a 3.900 km, raggiunge nel 2004 i 6.500 km con un incremento di appena il 67%.

...e ferrovie

Un discorso analogo può essere fatto per le **ferrovie**.

In Italia l'estensione della rete ferroviaria rispetto alla superficie del Paese è pari a circa la metà di quella tedesca, al 70% di quella francese ed inferiore anche al Regno Unito.

Anche dal **punto di vista della qualità**, le ferrovie italiane risultano indietro rispetto al resto dell'Europa.

La percentuale di **linee a doppio binario** sul totale della rete nel nostro Paese è del 39%, molto inferiore rispetto alla Francia (52%), alla Germania (50%), all'Olanda (67%) e al Belgio (77%).

Un altro indice di modernità della rete ferroviaria è rappresentato dalla rete ad **alta velocità**.

L'Italia, nel 1981, aveva 150 km di rete ed era, insieme alla

Francia, l'unico Paese a disporre di questo tipo di collegamenti.

Dopo 25 anni l'Italia si trova ad essere il fanalino di coda anche in questo campo con una estensione della rete di soli 562 km.

In soli 15 anni la Spagna ha realizzato 1.225 km di rete, due volte e mezzo di quanto ne disponiamo noi. La Germania può vantare circa 1.300 km di linee ad alta velocità mentre la Francia ha ben 1.573 km.

L'importanza dei nodi urbani per uno sviluppo armonico del territorio...

Ma la competitività e l'attrattività di un territorio non deriva solo dallo sviluppo delle grandi reti di trasporto ma anche dall'**adeguamento dei nodi urbani**, nei quali si concentrano la maggior parte delle attività sociali ed economiche.

Solo così si potrà evitare che grandi reti di collegamento, seppure molto efficienti, connettano città congestionate e incapaci ad attrarre sviluppo e a creare ricchezza.

Strategica, quindi, è **la coerenza tra la pianificazione urbana e le politiche dei trasporti**, prevedendo interventi di potenziamento della rete infrastrutturale per dare risposta, efficiente e sostenibile, alla crescente domanda di spostamento, come strategica è, altresì, una programmazione che coordini i diversi livelli degli spostamenti.

Il pendolarismo

Tale necessità è tanto più urgente se si considerano i cambiamenti in atto nei nostri centri urbani.

Le città si spopolano ma al tempo stesso sono utilizzate di più.

Il **fenomeno del pendolarismo** è ben evidenziato nei dati dell'Istat, riguardanti gli spostamenti quotidiani nei grandi comuni che mostrano quanto sia consistente il flusso d'ingresso nelle città di chi si sposta per motivi di lavoro o di studio.

L'impatto che le città devono sostenere è forte.

A Napoli ogni giorno le persone che arrivano nel comune capoluogo sono pari a 184.000 unità, a Roma la cifra sale a

214.000 e a Milano si attesta a 436.000.

E' come se ogni giorno Roma accogliesse quasi tutti i residenti di Verona, a Milano entrasse la popolazione di Bologna e Napoli quella di Reggio Calabria

Purtroppo anche in tema di nodi urbani i dati sulla dotazione infrastrutturale appaiono allarmanti.

...metropolitane

Come dimenticare la cronica insufficiente dotazione di **reti metropolitane** delle città italiane.

Nonostante in alcuni centri urbani siano partiti investimenti importanti, il confronto con le metropoli del nord Europa è impietoso.

Basti pensare che Bilbao, media città della Spagna con 357.000 abitanti, ha una rete metropolitana più estesa di quella di Roma, una delle più grandi metropoli d'Europa.

L'arretratezza delle città italiane, rispetto ai concorrenti stranieri, è evidente anche se si considera la dotazione di parcheggi o la disponibilità di servizi pubblici locali.

Senza contare, poi, l'approccio italiano alle nuove tecnologie.

Nessuno si può stupire, ad esempio, che l'Italia sia agli ultimi posti in Europa per i sistemi di connessione a banda larga.

Questi dati confermano quanto gli investimenti in infrastrutture siano stati trascurati in Italia.

Il ritardo accumulato nella dotazione infrastrutturale del nostro Paese è in larga parte imputabile ad **un sistema politico e amministrativo che**, in un contesto di limitatezza delle risorse disponibili, **si è rivelato incapace di individuare le reali priorità di intervento.**

E' una verità che tutti noi abbiamo ben chiara perché paghiamo quotidianamente il peso dell'inadeguatezza del territorio in cui viviamo.

Rivedere il processo di pianificazione e

E' necessario **rivedere l'intero processo di pianificazione e realizzazione delle opere pubbliche** al fine di compiere delle scelte concrete in base al confronto

realizzazione delle opere pubbliche

oggettivo tra bisogni ed effettive disponibilità finanziarie.

All'interno del processo occorre individuare un punto decisionale ultimo, senza lasciare che processi di democrazia partecipata blocchino *sine die* la realizzazione delle opere.

Una volta individuate le priorità con una programmazione certa e capillare delle esigenze, bisogna, in tempi rapidi, arrivare alla pubblicazione dei bandi di gara e alla successiva realizzazione dell'infrastruttura.

Il caso dell'Anas

In tema di immobilismo decisionale quello che sta accadendo all'Anas appare emblematico.

Ormai da un anno e mezzo i bandi di gara dell'Anas sono crollati, tranne che per qualche iniziativa finanziata da risorse esterne al bilancio dell'Ente e per manutenzioni urgenti.

Al primo anno di blocco, causato da carenza di risorse, infatti, è seguito un periodo, tuttora in corso, in cui, malgrado i finanziamenti aggiuntivi per l'Ente disposti dalla scorsa manovra di finanza pubblica, non sono state avviate nuove iniziative.

La causa di tale lentezza nell'impiego delle risorse può essere attribuita al ritardo nell'approvazione definitiva del Piano di investimenti 2007-2011.

Tale approvazione ha richiesto, infatti, un iter molto complesso che ha di fatto causato l'impossibilità da parte dell'Ente di pubblicare nuovi bandi di gara.

Abbiamo definito la situazione dell'Anas emblematica perché esemplificativa di ciò che sta accadendo sul mercato delle opere pubbliche.

Le stesse **Ferrovie dello Stato lamentano una situazione analoga** per quanto riguarda gli investimenti sulla rete ordinaria.

Il paradosso delle infrastrutture

Ma è tutto il comparto delle opere pubbliche a manifestare gli effetti di quello che abbiamo definito un vero e proprio **paradosso**.

L'importante iniezione di risorse disposta dalle ultime due

finanziarie (+23% nel 2007 e +22% nel 2008, anno in cui alle infrastrutture è stata destinata, inoltre, una parte importante del c.d. “tesoretto”, per un incremento complessivo di circa il 40% rispetto all’anno precedente), rischia di produrre, nell’anno in corso, effetti solo sulla carta.

Problemi di cassa e procedure eccessivamente lunghe e farraginose, di fatto rischiano di annullare gli effetti degli stanziamenti e ostacolano la realizzazione degli investimenti previsti.

Infatti, **nonostante l’importante aumento di risorse, nei primi sei mesi dell’anno è continuata la preoccupante caduta del mercato delle opere pubbliche** che si è interrotta solo nel periodo estivo.

L’andamento dei bandi di gara

Dall’analisi dei bandi di gara emerge che, dopo gli andamenti fortemente negativi del 2005 (-2,2% rispetto al 2004) e del 2006 (-16,8% rispetto al 2005), che hanno trovato una conferma anche nel primo semestre di quest’anno (-12,9% in valore rispetto ai primi sei mesi del 2006), nei mesi di luglio ed agosto del 2007 si è verificata una ripresa del mercato delle opere pubbliche, già attenuata a partire dal mese di settembre.

Di fronte a tali primi segnali positivi, circoscritti ai mesi di luglio e agosto 2007, resta comunque incertezza sullo sviluppo futuro della domanda di opere pubbliche.

Allocazione rapida delle risorse ai centri di spesa

Pur avendo riconosciuto e apprezzato lo sforzo del Governo di ricostituire una provvista finanziaria adeguata, abbiamo evidenziato, in ogni occasione, la necessità che tali risorse vengano allocate in tempi rapidi ai centri di spesa e possano tradursi, nel più breve tempo possibile, in nuove iniziative.

Per questo appaiono assolutamente intollerabili le lungaggini burocratiche in cui sono incappati i documenti programmatori dei principali soggetti attuatori.

Sbloccare il Piano Anas

Con riferimento al Programma dell’Anas, appare opportuno accelerare il suo sblocco.

In questo modo l’Ente potrà ricominciare a fare il suo lavoro e tornare finalmente a pubblicare nuovi bandi di gara, anche

perché il taglio medio delle opere inserite nel Programma rappresenta una fondamentale **opportunità di lavoro per moltissime imprese di costruzioni**.

E' un'opportunità anche per quelle di media dimensione che negli ultimi tempi hanno subito le difficoltà maggiori a causa di un vero e proprio crollo della domanda pubblica di infrastrutture.

Il gigantismo degli appalti

La **corsa al gigantismo degli appalti**, anche in seguito alla Legge Obiettivo, **non ha portato alcuna spinta all'efficienza** nella realizzazione delle opere ed ha prodotto un forte cambiamento strutturale della domanda pubblica.

Nel 1997 i bandi di gara di importo superiore ai 100 milioni di euro rappresentavano l'1,6% del mercato, mentre negli ultimi quattro anni tale quota sale mediamente al 25%.

Questa tendenza è confermata dai dati relativi ai primi 9 mesi del 2007 che hanno visto la quota dei bandi superiori ai 100 milioni di euro assestarsi ad un livello pari al 20,7%.

La dimensione degli appalti deve essere quella fisiologica, che risponda, cioè, al criterio della funzionalità e, allo stesso tempo, alle caratteristiche del tessuto industriale italiano.

22 novembre 2007