



ASSOCIAZIONE NAZIONALE COSTRUTTORI EDILI

***Infrastrutture e competitività.
Quale scenario per il sistema Italia?***

Unioncamere – Sala Danilo Longhi

*Intervento dell'Ing Claudio De Albertis
Presidente dell'ANCE*

Roma, 7 giugno 2006

***Il ruolo delle
infrastrutture
per la
competitività***

Credo sia ormai di tutta evidenza che la mancanza di un'adeguata rete infrastrutturale, sia a livello urbano, sia di collegamento tra le diverse aree del Paese, rappresenta un freno enorme alla capacità di crescita del Paese.

Per evitare, però, di procedere per slogan, è meglio, affrontare il tema partendo dai dati.

E' stato calcolato che i costi dovuti al congestionamento delle reti di trasporto europee rappresentano circa lo 0,2% del PIL europeo.

Non è difficile immaginare quanto tale risultato sia ottimistico per il nostro Paese, che vanta un ritardo ormai cronicizzato nella dotazione infrastrutturale con i principali partner europei.

***Il gap
infrastrutturale
italiano***

Un ritardo che è misurato da una differenza di 24 punti percentuali dal Regno Unito, lo Stato europeo che dispone della migliore rete infrastrutturale, e 22 dalla Germania, la seconda in classifica.

***L'obsolescenza
delle reti***

A questo ritardo va aggiunta l'inevitabile obsolescenza delle reti esistenti, che molto spesso, non sono più in grado di rispondere ad una domanda che, negli ultimi anni, si è fortemente accresciuta.

In particolare la rete dei trasporti, poi, ha subito i guasti di una non-programmazione delle infrastrutture, che ha bloccato per legge la realizzazione di nuove autostrade e non ha, nello stesso tempo, offerto una risposta alternativa con un adeguato rinnovamento della rete ferroviaria.

***Il ruolo della
Legge
Obiettivo***

Sicuramente l'approvazione della Legge Obiettivo, che ha avuto l'indubbio merito di aver attribuito alla questione infrastrutturale un ruolo centrale tra gli strumenti per lo sviluppo del Paese, ha contribuito a porre al centro del dibattito l'individuazione delle priorità.

Quello che andrebbe migliorato, in ordine alla concreta efficacia della legge, è una sua adeguata delimitazione alle sole opere che effettivamente abbiano quei caratteri di eccezionalità propria delle infrastrutture di preminente interesse nazionale.

Una critica, quindi, è non aver resistito alle spinte localistiche che hanno ingigantito oltremodo l'elenco delle opere, finendo per costituire uno dei freni alla stessa realizzazione del programma.

Il nodo delle risorse

Anche perché questa moltiplicazione delle grandi opere “strategiche” deve fare i conti con un ostacolo enorme, quello delle risorse.

La promozione del consenso

Inoltre, appare sempre più centrale la questione del consenso di tutti i soggetti interessati, a partire dalle fasi preliminari di approvazione dell'intervento.

Naturalmente, dopo aver promosso ed attuato il coinvolgimento pieno di tutti, dovrebbe essere sancita la non modificabilità successiva dell'opera.

La riduzione degli stanziamenti nel bilancio dello Stato

Naturalmente, il nodo finanziario appare decisivo alla effettiva realizzazione delle opere, non soltanto per la legge obiettivo, ma anche, e soprattutto, per le altre infrastrutture, che non ritengo meno strategiche,

Nel 2006, per il terzo anno consecutivo, osserviamo una preoccupante riduzione di stanziamenti per nuove infrastrutture nel bilancio dello Stato. Solo nel 2006 la diminuzione è stata del 20,6% in termini reali rispetto all'anno precedente, e sommando i due anni precedenti si può calcolare un calo del 43,6% rispetto al 2003.

I tagli ad Anas e Ferrovie

Alla flessione del 2006 hanno contribuito, in misura determinante, i tagli alle Ferrovie dello Stato e all'Anas,

***La crisi
dell'Anas***

che vedono drasticamente ridotte le risorse loro attribuite per nuovi investimenti.

Il primo risultato è stato l'annuncio da parte di entrambe le società di un blocco di qualsiasi nuovo appalto nel 2006.

Ma a preoccupare non è soltanto il blocco delle nuove iniziative, fatto già grave, ma addirittura la stessa capacità di pagare le imprese per le opere attualmente in cantiere

Il Presidente dell'Anas ha comunicato che il vincolo di spesa di 1.913 milioni di euro imposto dalla Finanziaria 2006 verrà raggiunto già nel mese di agosto, dopo di che l'Ente dovrà sospendere qualsiasi pagamento. Per questo ha preannunciato la chiusura dei cantieri in corso già a partire dal mese di luglio se non verrà garantita la provvista di circa 1 miliardo di euro necessaria al pagamento dei lavori che andranno a maturazione.

Peraltro, sono state proposte operazioni di cartolarizzazione sui crediti nei confronti dell'autostrada dei Parchi e sui crediti IVA maturati che, unitamente al ricorso all'indebitamento bancario, potrebbero garantire all'Anas, nell'immediato, quella provvista finanziaria utile al pagamento dei lavori in corso.

E' necessario, però, un'esplicita autorizzazione a procedere.

Così come appare opportuno fare chiarezza sull'esistenza e sulla destinazione dei residui passivi per l'apporto al

capitale sociale dell'Anas, pari a 8.734 milioni di euro, presenti nel bilancio di assestamento del 2005, presso il Ministero dell'economia.

I rischi per la TAV

Un discorso analogo può essere fatto per le Ferrovie dello Stato, alle prese con una pericolosa interruzione di risorse per la realizzazione del programma TAV, che mette in dubbio il proseguimento, nel corso dell'anno, dei lavori in corso di esecuzione.

Quindi bisogna agire in fretta e con grande decisione, per garantire la necessaria solvibilità dell'Anas, non solo per evitare l'inaccettabile blocco dei cantieri, ma anche per salvaguardare la stessa credibilità del Paese.

Inoltre, appare necessario garantire, sia all'Anas, sia alle Ferrovie dello Stato, un flusso di risorse che consenta un'attività di investimento il linea con il ruolo e le aspettative del Paese.

Ricostituire la provvista per le infrastrutture

Occorrerà inoltre ricostituire, già nella manovra finanziaria per il 2007, una provvista sufficiente a garantire un adeguato livello di investimenti per infrastrutture, ed impedire un ulteriore peggioramento della già precaria dotazione infrastrutturale del Paese, nel rapporto con gli altri partner europei.

Inoltre, questo aumento dovrà avvenire in un'ottica di riequilibrio del bilancio, ancora troppo sbilanciato nel finanziare la spesa corrente.

Ridurre la spesa corrente

Infatti, il confronto dal '90 ad oggi dei due comparti della spesa pubblica contrappone ad un andamento fortemente ciclico degli stanziamenti per le infrastrutture, un trend crescente delle risorse per spese correnti.

Tale dinamica è il sintomo di un bilancio pubblico assolutamente rigido, che non riesce a comprimere il 90% della spesa e basa le sue politiche di aggiustamento dei conti principalmente sul 3% destinato alle infrastrutture.

L'importanza delle infrastrutture urbane

E' necessario prevedere risorse adeguate all'ammmodernamento infrastrutturale delle nostre città, divenute poli di sviluppo e di attrazione di attività e di funzioni, principali luoghi di riferimento, anche dal punto di vista economico.

E' nelle città, infatti, che viene prodotta parte consistente del reddito nazionale.

Gli ultimi dati dell'Istat, relativi agli spostamenti quotidiani, indicano che il 46,7% della popolazione residente nei grandi comuni si sposta ogni giorno per motivi di studio o di lavoro.

Ma c'è di più.

Ogni giorno le nostre città devono far fronte a vere e proprie invasioni da parte dei "city users", che amplificano la domanda di servizi legati alla mobilità.

Per capire l'entità del fenomeno, a Roma, ogni giorno,

215.000 persone, pari all'intera popolazione di Verona, entrano in città, mentre a Milano entrano oltre 436.000 unità, pari a tutta la popolazione di Bologna.

E' evidente che l'impatto che le città devono sostenere è forte.

E' chiaro che è aumentata l'esigenza di spostamenti rapidi ed efficienti e che la mobilità rappresenta una sfida importante delle politiche urbane, per creare un contesto ambientale favorevole ai cittadini e alle imprese.

La disponibilità di infrastrutture di trasporto presente nelle città italiane è veramente bassa, gravi sono le carenze che compromettono la competitività della maggior parte dei centri urbani, competitività intesa come accessibilità, attrattività economica, concentrazione di attività internazionali e direzionali, qualità delle relazioni che vi si svolgono.

La carenza nella qualità dei servizi di trasporto è testimoniata, inoltre, dal forte disagio negli spostamenti "in e per la città" denunciato dalla popolazione quotidianamente.

Strategica, quindi, è la coerenza tra la pianificazione urbana e le politiche dei trasporti, prevedendo interventi di potenziamento delle reti infrastrutturali per dare una risposta efficiente e sostenibile alla crescente domanda di spostamento.

***Il problema
della gestione
delle reti:***

***proliferano gli
affidamenti
diretti***

***Regole chiare
per i
monopolisti***

***La
realizzazione
dei lavori***

Ma un altro problema rischia di sommarsi alle preoccupazioni del Paese, ed è quello relativo all'efficienza delle gestioni delle reti infrastrutturali, nelle quali assistiamo al proliferare di soggetti monopolisti per affidamenti diretti delle gestioni, che operano sul mercato come operatori privati, e che, non paghi della loro condizione privilegiata, perseguono programmi di sviluppo industriale di espansione, sia attraverso l'ampliamento della propria quota di mercato, sia con la penetrazione in altri mercati.

Sono convinto che l'affidamento diretto delle gestioni possa avvenire soltanto con il rispetto di un oggetto sociale chiaro e definito sul territorio, senza alcuna possibilità di modificarne l'ambito operativo o territoriale.

In altre parole, non può essere consentito di utilizzare la rendita monopolistica ottenuta in una gestione protetta per contendere ad operatori privati la gestione in un altro ambito o in un altro mercato.

Ma c'è di più.

Molti di questi soggetti intendono realizzare i lavori connessi alla realizzazione, all'ampliamento o alla gestione delle reti, senza dover osservare i criteri fissati dalla legge sui lavori pubblici per la scelta, in concorrenza, dei soggetti realizzatori.

Su questo, come ANCE, siamo sempre stati molto chiari, sostenendo che in assenza di un confronto concorrenziale

con regole chiare e definite per tutti, non può essere consentito un comportamento da operatore privato, ma devono essere osservati i criteri validi per le amministrazioni pubbliche.