

LE INFRASTRUTTURE PER LA COMPETITIVITÀ DEL MEZZOGIORNO



27 settembre 2018

Sommario

LA DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE	5
Le autostrade	5
Le ferrovie	7
<i>La rete Alta Velocità/Alta capacità</i>	9
I porti	10
Gli aeroporti.....	12
RILANCIO DELLE INFRASTRUTTURE NEL MEZZOGIORNO: OPPORTUNITA' E CRITICITA'	15
I bandi di gara per lavori pubblici nel Mezzogiorno	20
I fondi strutturali europei 2014-2020	24
<i>Avanzamento della spesa dei fondi strutturali 2014-2020 in Italia</i>	25
<i>Avanzamento della spesa dei fondi strutturali 2014-2020 nelle regioni del Mezzogiorno</i>	28
<i>Le conseguenze dell'inefficienza</i>	29

LA DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE

Un approccio efficace ai problemi dello sviluppo del Mezzogiorno necessita di un progetto integrato, interregionale, che realizzi una sinergia tra le attrattività e le vocazioni naturali del meridione per rendere competitivo questo territorio con il resto del Paese. Di attrattività specifiche il Sud è ricco, basta valorizzarle a rete.

*In questo senso, **le infrastrutture per la competitività** diventano un fattore di crescita non soltanto in virtù di un necessario e non rinviabile recupero del gap che divide sempre più il Sud dal resto del Paese e dell'Europa, ma, soprattutto, in un'ottica di integrazione e di sviluppo delle attività economiche.*

Solo così si comprende come il ritardo nella dotazione infrastrutturale diviene, sempre più, un freno alla crescita del Paese, in generale, e del Mezzogiorno, in particolare.

Reti autostradali, ferroviarie, porti e aeroporti assumono rilievo e capacità di incidere sullo sviluppo 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.

Le autostrade

L'infrastrutturazione stradale del Mezzogiorno si caratterizza per una carente dotazione di grandi reti autostradali, in grado, rispetto alle strade regionali e provinciali, di garantire collegamenti più rapidi, non solo tra le regioni dell'area meridionale, ma anche con il resto del Paese e dell'Europa.

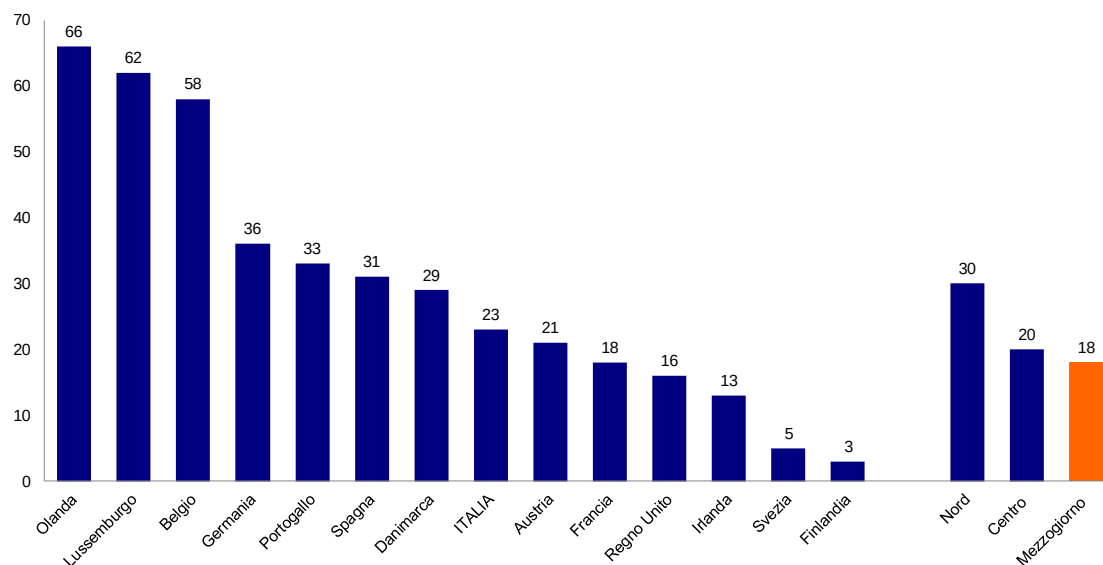
Nel 2016 la rete autostradale del Mezzogiorno, secondo i dati Eurostat, si estende per 2.149 Km e rappresenta circa il 31% di quella nazionale. Una lunghezza che, posta in rapporto alla superficie territoriale, presenta una sensibile sotto-dotazione rispetto al Centro-Nord. Nel Mezzogiorno, infatti, per ogni 1.000 Km² di superficie si hanno 18 Km di rete autostradale, a fronte dei 30 del Nord e dei 20 del Centro.

Nel confronto con i principali paesi europei, il dato del Mezzogiorno (18 Km di rete autostradale), pur risultando in linea con paesi come la Francia, risulta ben distante da altri come Olanda e Belgio, i quali presentano un livello di dotazione pari a oltre tre volte quella del Mezzogiorno. Anche la Germania, con 36 Km di rete autostradale per ogni 1.000 Km² di superficie, ha il doppio del grado di infrastrutturazione del Mezzogiorno.

Questo risultato, può essere in parte legato a specifiche scelte di politica economica che, anche in fase di programmazione hanno sempre tenuto poco conto dell'importanza delle infrastrutture di collegamento, nell'effettiva realizzazione di tali opere hanno trovato un riscontro molto più modesto.

Dal 1990 ad oggi, secondo dati Eurostat, la dotazione di rete autostradale nel Mezzogiorno è rimasta sostanzialmente invariata a fronte di aumenti rilevanti negli altri paesi europei. Ad esempio in Spagna i chilometri di autostrade sono aumentati mediamente ogni anno del 5,1%, in Danimarca del 2,6% ed in Germania dello 0,8%.

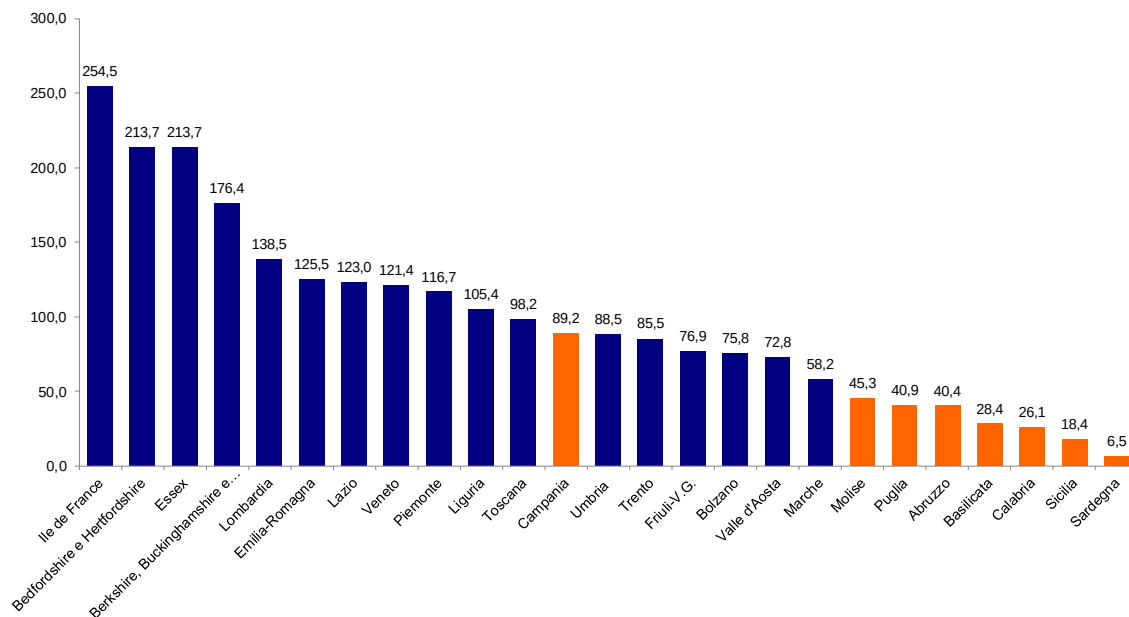
CHILOMETRI DI RETE AUTOSTRADALE PER 1.000 Km² DI SUPERFICIE TERRITORIALE - Anno 2016



Elaborazione Ance su dati Eurostat

Accanto alla dotazione fisica della rete autostradale, è interessante capire il livello di accessibilità, cioè la facilità nel raggiungere l'infrastruttura. A questo proposito è stato sviluppato dalla Commissione europea all'interno del più ampio "indice di competitività regionale 2016", il grado di accessibilità autostradale, ovvero il tempo impiegato dalla popolazione presente nelle zone circostanti ad accedere a tale infrastruttura. Su 263 regioni europee esaminate, quelle del Mezzogiorno, ad eccezione della Campania, si posizionano agli ultimi posti della classifica.

ACCESSIBILITA' ALLA RETE AUTOSTRADALE NEL 2016 - UE28=100



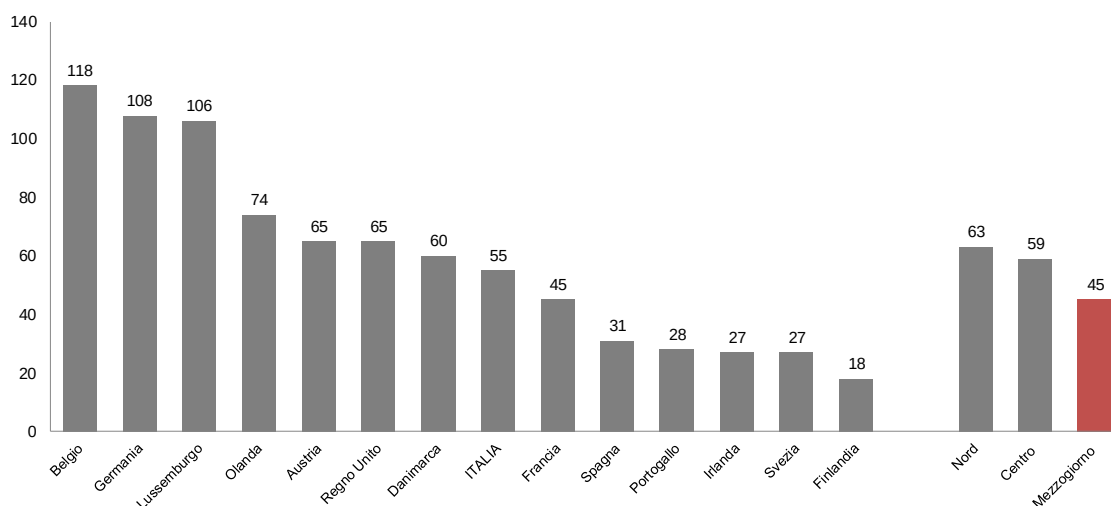
Elaborazione Ance su dati Commissione Europea - RCI Index 2016

Le ferrovie

Passando all'analisi della rete ferroviaria, la declinazione territoriale del problema Mezzogiorno rispetto al Centro-Nord ripropone risultati analoghi a quelli già evidenziati per la rete stradale.

L'Italia nel 2016 dispone, secondo i dati Eurostat, di 16.788 km di rete ferroviaria, distribuita per 7.533 Km nel Nord, 3.457 nel Centro ed i restanti 5.730 nel Mezzogiorno. In rapporto alla superficie territoriale, emerge che, a fronte di dati per il Nord ed il Centro sostanzialmente in linea con paesi europei come Austria, Regno Unito e Danimarca, la dotazione del Mezzogiorno risulta, ancora una volta, inferiore. Nell'area meridionale della penisola ci sono infatti 45 km di ferrovie per 1.000 Km² di superficie, a fronte dei 65 del Nord e dei 59 del Centro.

CHILOMETRI DI RETE FERROVIARIA PER 1.000 Km² DI SUPERFICIE TERRITORIALE - Anno 2016

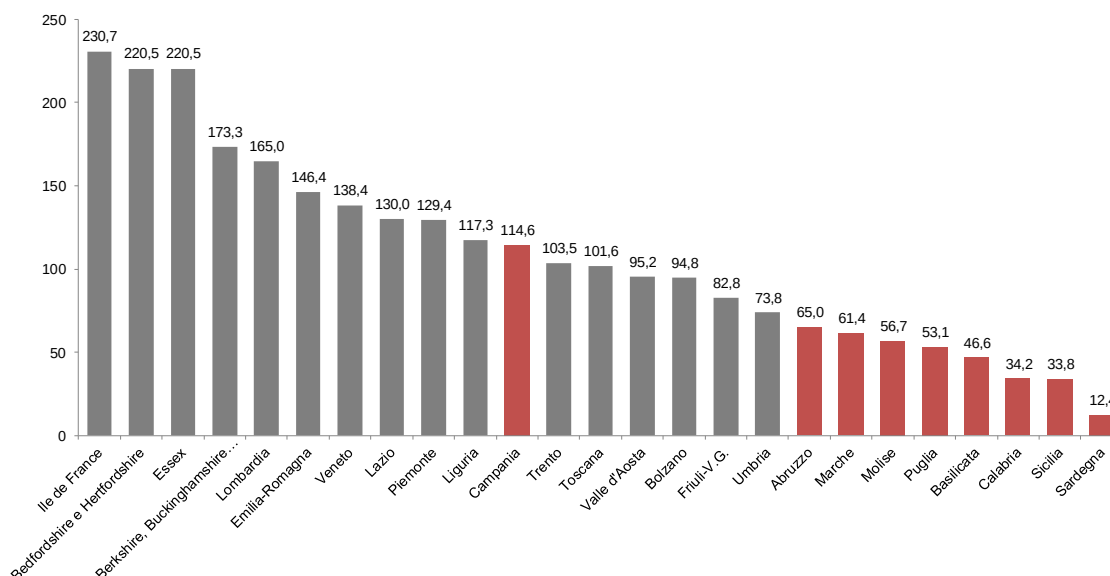


Elaborazione Ance su dati Eurostat

Nel confronto con i principali paesi europei, il dato del Mezzogiorno (45 Km di rete ferroviaria), è analogo a paesi come la Francia e superiore alla Spagna, ma molto distante da Regno Unito, Olanda e Germania.

Interessante, così come per la rete autostradale, è comprendere anche il livello di accessibilità alla dotazione ferroviaria, sempre intesa come il tempo che occorre alla popolazione limitrofa per raggiungere l'infrastruttura. In questo caso, l'indice di competitività regionale 2016" della commissione europea, relativo all'accessibilità ferroviaria, mostra che, fatto 100 il livello di dotazione dell'UE28, le regioni del Mezzogiorno, tranne la Campania, occupano le ultime posizioni. L'Abruzzo, la realtà meridionale con il grado di accessibilità più elevato (65) presenta un gap notevole rispetto ad alcune regioni europee come l'Ile de France (230,7) ma anche ad alcuni contesti del nord e del centro come la Lombardia (165), l'Emilia-Romagna (146,4) e il Lazio (130).

ACCESSIBILITA' ALLA RETE FERROVIARIA NEL 2016 - UE28=100



Elaborazione Ance su dati Commissione Europea - RCI Index 2016

Passando ad analizzare le caratteristiche della rete ferroviaria nel nostro Paese emerge che dei 16.788 Km di rete ferroviaria, circa 12mila (il 72%) sono rappresentate da linee elettrificate.

Tale rapporto evidenzia, anche in questo caso, la sotto-dotazione del Sud rispetto al resto del Paese. Infatti, a fronte di percentuali superiori alla media e vicine all'80% per il Nord ed il Centro, nell'area del Mezzogiorno tale incidenza non arriva al 50%.

Tra le regioni meridionali si segnalano tuttavia, i buoni risultati di Campania e Puglia, realtà nelle quali la linea elettrificata costituisce rispettivamente il 78,1% ed il 72%.

In particolare, la percentuale di linea a doppio binario copre poco più del 60% del totale della linea elettrificata nella penisola. Tale percentuale si riduce al 51% nel Mezzogiorno.

RETE FERROVIARIA RFI PER TRAZIONE, TIPOLOGIA DI BINARIO E PER REGIONE - Anno 2016 (in chilometri)

	Totale	di cui: totale elettrificate	A binario doppio	A binario semplice	inc.% elettrificato/ sul totale	inc.% a doppio binario/sul totale elettrificato
Piemonte	1.897	1.345	762,4	582,5	70,9	56,7
Valle D' Aosta	81					
Lombardia	1.733	1.450	848,7	600,8	83,7	58,6
Liguria	500	483	335,3	147,5	96,5	69,5
Trentino Alto Adige	356	289	193,5	95,6	81,2	66,9
Veneto	1.188	782	611,6	170,5	65,8	78,2
Friuli-Venezia Giulia	472	388	298,9	88,7	82,1	77,1
Emilia Romagna	1.306	1.221	798,4	422,6	93,5	65,4
Toscana	1.479	976	766,8	209,1	66,0	78,6
Umbria	376	355	182,9	172,4	94,5	51,5
Marche	386	268	195,3	72,2	69,4	73,0
Lazio	1.217	1.114	862,7	251,5	91,6	77,4
Abruzzo	525	319	123,1	195,4	60,7	38,6
Molise	265	60	23,0	36,8	22,6	38,5
Campania	1.095	854	647,2	207,2	78,1	75,7
Puglia	840	605	420,9	183,8	72,0	69,6
Basilicata	347	211	18,2	193,0	60,9	8,6
Calabria	852	489	279,1	209,4	57,3	57,1
Sardegna	429					
Sicilia	1.379	801	189,6	611,1	58,1	23,7
ITALIA	16.788	12.023	7.570	4.453	71,6	63,0
Nord	7.533	5.957	3.849	2.108	79,1	64,6
Centro	3.457	2.713	2.008	705	78,5	74,0
Mezzogiorno	5.730	3.338	1.701	1.637	58,2	51,0

Elaborazione Ance su dati Ferrovie dello Stato

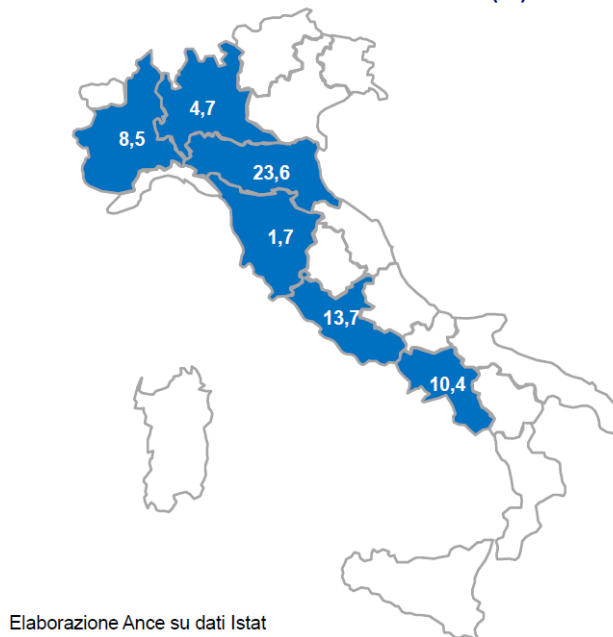
La rete Alta Velocità/Alta capacità

Un indicatore di modernità della dotazione ferroviaria è senz'altro rappresentato dalla rete ad Alta Velocità che consente di ridurre notevolmente i tempi di spostamento e più in generale la qualità del servizio offerto.

E' utile ricordare che l'Italia è stata tra i primi paesi ad investire in questo specifico segmento, inaugurando nel 1977 una linea AV, quale la Direttissima Firenze-Roma. Fino al 1990 l'Italia insieme alla Francia risultano gli unici due Paesi ad essersi dotati di infrastrutture ad alta velocità. La Germania è entrata nel settore solo all'inizio degli anni '90, con l'Intercity Express (ICE), seguita dalla Spagna, che ha introdotto l'Alta Velocidad Española (AVE) nel 1992. Il Regno Unito, Olanda e Belgio hanno iniziato ad investire in questa infrastruttura solo a partire dal 2000.

Nonostante l'Italia sia stata paese precursore nell'investimento in alta velocità, la rete, ancora oggi, si presenta piuttosto dispersa sul territorio, essendo presente solo in Campania, Lazio, Toscana, Emilia Romagna, Lombardia e Piemonte.

**KM DI ALTA VELOCITÀ IN RAPPORTO AL TOTALE
DELLA RETE FERROVIARIA – Anno 2016 (%)**



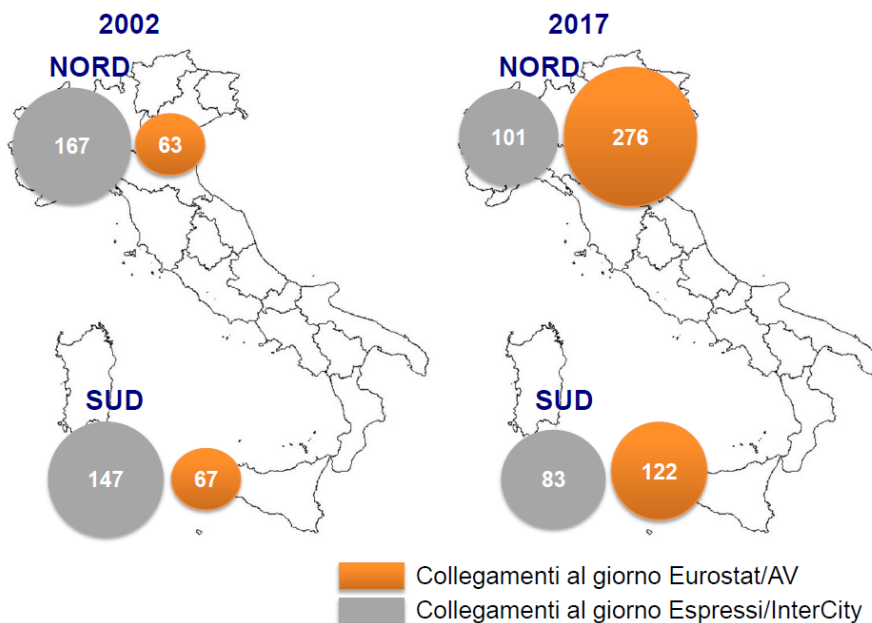
L'utilizzo di questa infrastruttura negli ultimi anni è notevolmente aumentato, soprattutto nella parte settentrionale della penisola. Secondo l'ultimo rapporto "Pendolaria" di Legambiente, tra il 2002 ed il 2017, i collegamenti al giorno di Eurostar/AV si sono più che quadruplicati al Nord passando da 63 a 276 del 2017.

Anche nel Mezzogiorno si è registrata una crescita. Tuttavia, se nel 2002 questa area presentava un numero di collegamenti giornalieri di Eurostar/AV (67) lievemente superiore a quelli del Nord, oggi con 122 collegamenti si attesta su un livello di transitabilità quotidiana che è meno della metà dell'area settentrionale.

Guardando alle altre tipologie di trasporto ferroviario, i dati mostrano come i treni ad alta velocità abbiano in parte sostituito le linee espressi e InterCity, i cui collegamenti

giornalieri si sono ridotti sia al Nord sia al Sud nel periodo esaminato. Tuttavia, al Nord l'alta velocità ha più che compensato l'utilizzo delle altre linee, mentre al sud i collegamenti quotidiani tramite treni esprime ed InterCity sono passati da 147 a 83 a fronte di collegamenti con treni A/V meno che raddoppiati.

**AL NORD UNA CRESCITA DEI SERVIZI A/V DI OLTRE TRE
VOLTE SUPERIORE A QUELLA DEL SUD**



Elaborazione Ance su dati Rapporto Legambiente «Pendolaria 2017»

Più in generale, occorre considerare anche l'impatto che l'uso dell'alta velocità ha prodotto su altri tipi di trasporto. In particolare, si sta verificando, ad esempio, "un effetto sostituzione" su alcune specifiche tratte aeree, come ad esempio la linea Milano-Roma. A questo proposito la quota di passeggeri sulla Roma Milano che utilizza il treno è passata dal 38% del biennio 2008/2009 ad oltre il 70% dello scorso anno. Di contro, due tra le più importanti compagnie aeree low cost (Easyjet e Ryanair) hanno cancellato tale rotta.

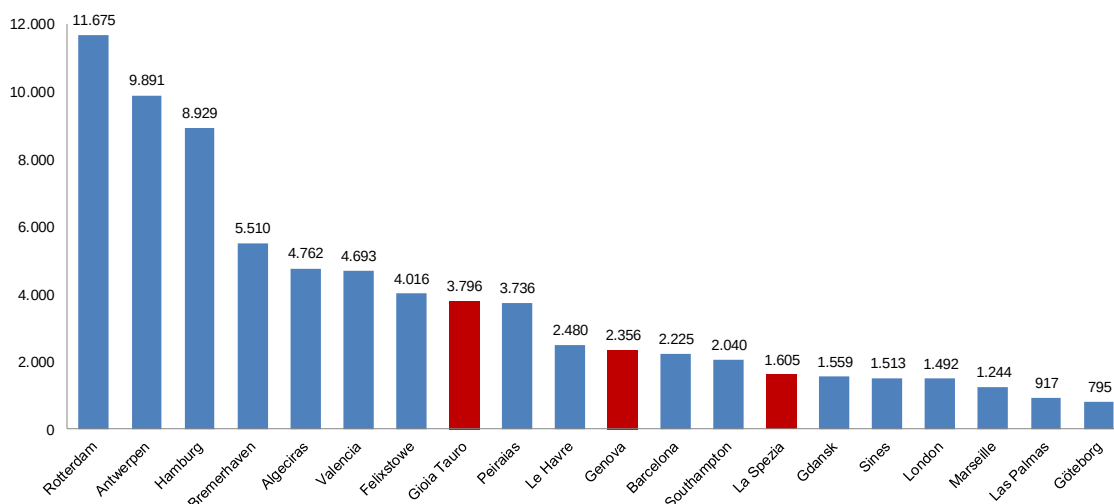
I porti

La posizione geografica dell'Italia da sola dovrebbe consentire di ricoprire il ruolo strategico di piattaforma logistica al centro del Mediterraneo, in quanto il nostro Paese costituisce per natura un canale privilegiato di accesso per i carichi diretti verso l'Europa centrale.

Se a metà degli anni 2000, i porti italiani sembravano in grado di sfidare i loro competitors a livello europeo, la tendenza registrata negli ultimi anni e lo stato attuale delle dotazioni infrastrutturali dei porti lasciano prevedere un futuro piuttosto incerto in assenza di uno sviluppo coordinato delle potenzialità e di una chiara strategia per i porti italiani.

Nella classifica dei primi 20 scali europei per movimentazione container, infatti, solo tre porti sono italiani: Gioia Tauro, Genova e La Spezia, che risultano, rispettivamente, all'8°, all'11° ed al 14° posto.

I MAGGIORI PORTI EUROPEI PER MOVIMENTAZIONE CONTAINER (TEU*) - Anno 2016



*Twenty Foot Equivalent Units
Elaborazione Ance su dati Eurostat

I MAGGIORI PORTI EUROPEI PER MOVIMENTAZIONE CONTAINER (TEU*)

	2005	2016	tasso medio annuo
Rotterdam	9.195	11.675	2,2
Antwerpen	6.221	9.891	4,3
Hamburg	8.084	8.929	0,9
Bremerhaven	3.696	5.510	3,7
Algeciras	3.180	4.762	3,7
Valencia	2.415	4.693	6,2
Felixstowe	2.760	4.016	3,5
Gioia Tauro	3.123	3.796	1,8
Peiraia	1.401	3.736	9,3
Le Havre	2.144	2.480	1,3
Genova	1.038	2.356	7,7
Barcelona	2.071	2.225	0,7
Southampton	1.384	2.040	3,6
La Spezia	916	1.605	5,2
Gdansk	63	1.559	33,9
Sines	51	1.513	36,1
London	765	1.492	6,3
Marseille	911	1.244	2,9
Las Palmas	1.210	917	-2,5
Göteborg	772	795	0,3

*Twenty Foot Equivalent Units
Elaborazione Ance su dati Eurostat

Nell'arco di un decennio, quasi tutti i 20 maggiori porti europei hanno aumentato significativamente il proprio volume di movimentazione, con incrementi medi annui che arrivano ad oltre il 30% per Gdansk (Polonia) e Sines (Portogallo). Anche il porto di Genova e di La Spezia hanno conosciuto una crescita consistente, rispettivamente del 7,7% e del 5,2% mediamente ogni anno. Nel caso di Gioia Tauro, unico porto del Mezzogiorno presente nella lista top 20, l'aumento è stato molto più modesto e pari all'1,8%.

Questo differenziale nella crescita è senza dubbio dovuto alle caratteristiche fisiche dei porti nazionali, molto spesso integrati nelle città e con poche possibilità di sviluppo, ma è anche collegato alla scarsa dotazione e qualità delle altre infrastrutture di trasporto che dovrebbero consentire un agile smistamento delle merci, ovvero delle reti stradali, autostradali e ferroviarie.

Gli aeroporti

Analizzare la dotazione delle infrastrutture aeroportuali richiede di prendere in esame sia i dati relativi al trasporto passeggeri, sia quelli riguardanti il trasporto merci effettuato per via aerea.

Il sistema italiano aeroportuale, si colloca al 5° posto in Italia in termini di numero di passeggeri, dopo Francia, Germania, Regno Unito e Spagna.

Con riferimento alla dimensione delle infrastrutture aeroportuali, valutata in termini di passeggeri annui, si rileva come l'Italia presenti una quota rilevante di infrastrutture di medie dimensioni (superiore ai 5 milioni di passeggeri) in linea con la Germania, Spagna e di poco superiore alla Francia. Appare, invece, fortemente sottodotata di scali di piccole dimensioni: infatti gli aeroporti con meno di 500 mila passeggeri l'anno sono 12, un terzo di quelli francesi e distanti dai 18 del Regno Unito.

TRAFFICO DI PASSEGGERI NEGLI AEROPORTI DI ALCUNI PAESI EUROPEI - Anno 2007

	oltre 10 milioni	da 5 a 10 milioni	da 1 a 5 milioni	da 500.000 a 1.000.000	da 100.000 a 500.000	da 15.000 a 100.000	Totale
Regno Unito	4	9	10	5	9	9	46
Germania	7	2	8	4	5	7	33
Spagna	5	4	17	3	6	5	40
Francia	3	3	10	8	23	13	60
Italia	2	6	13	5	8	4	38
EU15	30	26	77	40	103	72	348
EU27	31	29	92	43	117	84	396

Elaborazione Ance su dati Eurostat (2009)

Scendendo nel dettaglio dei singoli aeroporti europei emerge che il primo aeroporto italiano, Roma Fiumicino si colloca solo in nona posizione per traffico di passeggeri. Nel 2016, infatti, nello scalo romano sono transitati circa 41 milioni di passeggeri, solo la metà di quelli presenti a Londra Heathrow che, con quasi 76 milioni di passeggeri, è il principale aeroporto europeo.

**I MAGGIORI AEROPORTI NEI PAESI UE PER
TRASPORTO PASSEGGERI (Numero) - Anno 2016**

	2011	2016	Var. %
Londra Heathrow	69.388.105	75.671.860	9,1
Parigi Charles de Gaulle	57.951.639	65.848.868	13,6
Amsterdam Schiphol	49.690.392	63.549.632	27,9
Francoforte sul Meno	49.512.257	60.668.733	22,5
Madrid Barajas	49.531.687	49.178.370	-0,7
Barcellona El Prat	34.314.376	43.749.730	27,5
Londra Gatwick	33.638.323	43.143.490	28,3
Monaco di Baviera	37.593.829	42.159.064	12,1
Roma Fiumicino	37.404.513	41.569.038	11,1
Parigi Orly	25.158.350	31.237.531	24,2

Elaborazione Ance su dati Eurostat, Transport statistics

Focalizzando l'attenzione sui primi dieci aeroporti italiani si rileva la notevole distanza tra gli scali di Roma Fiumicino e Milano rispetto al resto del Paese ed in particolare nel confronto con i principali aeroporti del Mezzogiorno. Il primo aeroporto dell'area meridionale, quello di Catania, movimentata circa 8 milioni di passeggeri, pari solo ad un quinto di quelli che transitano a Roma-Fiumicino e nell'area milanese.

**PRIMI DIECI AEROPORTI ITALIANI PER TRASPORTO
PASSEGGERI (Numero) - Anno 2016**

	2011	2016	Var. %
Roma-Fiumicino	37.404.513	41.569.038	11,1
Milano-Malpensa	19.086.905	19.311.565	1,2
Bergamo-Orio al Serio	8.410.684	11.154.684	32,6
Milano-Linate	9.061.540	9.636.221	6,3
Venezia-Tessera	8.553.775	9.604.257	12,3
Catania-Fontanarossa	6.771.238	7.901.781	16,7
Bologna-Borgo Panigale	5.820.813	7.662.009	31,6
Napoli-Capodichino	5.728.402	6.753.682	17,9
Roma-Ciampino	4.741.287	5.366.837	13,2
Palermo-Punta Raisi	4.964.955	5.309.804	6,9

Elaborazione Ance su dati Istat, Rilevazione sul Trasporto aereo

Per quanto attiene al traffico merci, nella classifica dei primi 10 aeroporti europei, nelle prime due posizioni figurano lo scalo Charles de Gaulle di Parigi e lo scalo di Francoforte che movimentano oltre due milioni di tonnellate ciascuno. Milano – Malpensa, con quasi 550mila tonnellate di merci si posiziona in nona posizione, seguito solo da Bruxelles.

**I MAGGIORI AEROPORTI NEI PAESI UE PER
TRASPORTO MERCI (Tonnellate) - Anno 2016**

	2011	2016	Var. %
Parigi Charles de Gaulle	1.292.365	2.220.431	71,8
Francoforte sul Meno	2.287.705	2.189.745	-4,3
Amsterdam Schiphol	1.549.489	1.694.126	9,3
Londra Heathrow	1.569.303	1.634.590	4,2
Lipsia Halle	776.750	1.055.777	35,9
Lussemburgo	668.360	804.269	20,3
Colonia Bonn	759.697	798.753	5,1
Liegi	673.632	660.014	-2,0
Milano Malpensa	450.445	548.761	21,8
Bruxelles	431.138	469.930	9,0

Elaborazione Ance su dati Eurostat, Transport statistics

In ambito italiano il secondo scalo per traffico merci è Roma Fiumicino che, con circa 145 mila tonnellate di merci, risulta molto distante dal volume registrato nell'aeroporto di Milano-Malpensa.

Unico scalo del Mezzogiorno presente nei primi dieci aeroporti italiani è quello di Napoli Capodichino, con poco più di 8mila tonnellate.

**PRIMI DIECI AEROPORTI ITALIANI PER TRASPORTO
MERCI (Tonnellate) - Anno 2016**

	2011	2016	Var. %
Milano-Malpensa	450.445	511.192	13,5
Roma-Fiumicino	151.834	145.017	-4,5
Bergamo-Orio al Serio	112.250	120.952	7,8
Venezia-Tessera	32.206	47.969	48,9
Bologna-Borgo Panigale	32.534	30.836	-5,2
Brescia-Montichiari	29.202	15.758	-46,0
Roma-Ciampino	18.848	15.715	-16,6
Milano-Linate	19.591	12.890	-34,2
Pisa-San Giusto		8.481	
Napoli-Capodichino		8.351	

Elaborazione Ance su dati Istat, Rilevazione sul Trasporto aereo

RILANCIO DELLE INFRASTRUTTURE NEL MEZZOGIORNO: OPPORTUNITA' E CRITICITA'

Il rilancio degli investimenti pubblici nel Mezzogiorno, necessario per recuperare il ritardo infrastrutturale, rappresenta un elemento centrale per sostenere la crescita.

Dopo anni di politiche economiche restrittive, che hanno gravemente penalizzato gli investimenti, nell'ultimo triennio sono state messe in campo una serie di misure potenzialmente in grado di attivare una ripresa del settore delle costruzioni.

A partire dal 2016, sono aumentate le **risorse pubbliche destinate alle infrastrutture (+72%)**, in particolar modo per la sicurezza del territorio, delle scuole, della manutenzione delle reti di trasporto e degli investimenti locali.

A ciò si aggiungano importanti misure di carattere contabile a sostegno delle opere pubbliche, come il superamento del Patto di Stabilità Interno, e l'adozione di una politica degli investimenti pluriennale per i principali soggetti attuatori e una programmazione unitaria e stabile degli interventi più urgenti accompagnata, per alcuni programmi di spesa, come l'edilizia scolastica e il rischio idrogeologico, da una *governance* accentrata delle procedure.

Solo considerando i principali canali di spesa, l'Ance ha stimato un **ammontare complessivo di risorse destinate alle opere pubbliche, su tutto il territorio nazionale, pari a circa 140 miliardi di euro**, distribuiti nei prossimi 15 anni¹.



(*) Quota per le infrastrutture, pari al 70% della dotazione comprensiva degli stanziamenti aggiuntivi disposti dalla Legge di Bilancio 2018

¹ Si fa presente che il Governo, a luglio 2018, ha quantificato le risorse disponibili per le infrastrutture in 150 miliardi di euro.

Una quota rilevante di tali risorse che l'Ance ha stimato in circa il 60%, pari a **83 miliardi di euro, riguardano il Sud.**

E' una stima che comprende, tra gli altri, 34,6 miliardi di euro riconducibili alla politica di coesione territoriale, tra l'80% del Fondo Sviluppo e Coesione e 14 miliardi destinati al Sud tra Fondi strutturali europei e Programmi complementari.

Si tratta di una grande opportunità per lo sviluppo del Mezzogiorno che occorre sfruttare per dotare le regioni meridionali di un sistema infrastrutturale efficiente e mettere in sicurezza il territorio contribuendo, attraverso la leva degli investimenti, alla crescita economica.

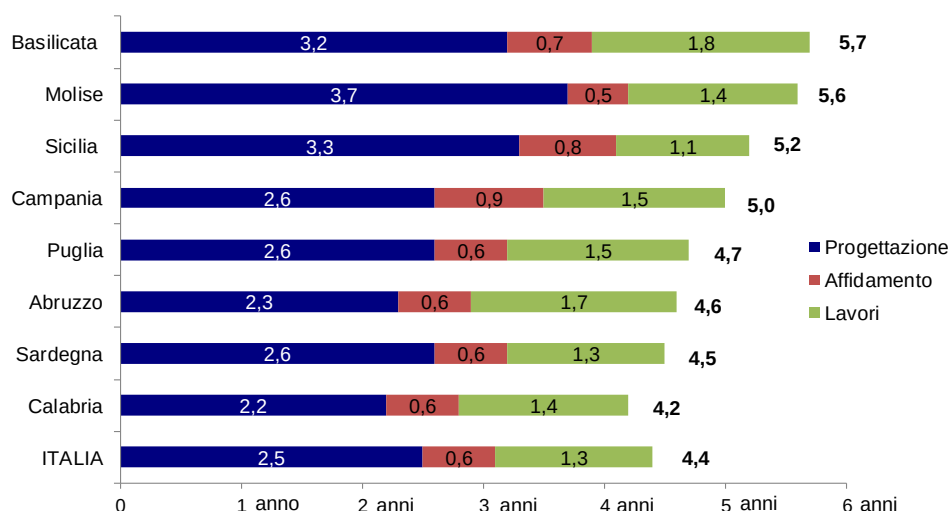
Come nel resto d'Italia, il problema principale non riguarda la disponibilità delle risorse ma le **difficoltà a trasformarle in cantieri.**

Queste difficoltà sono ben rappresentate dai dati sui tempi di attuazione delle opere pubbliche in Italia, forniti dal Nucleo di verifica e controllo (NUVEC) presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, che segnano un tempo medio di realizzazione di 4,4 anni che va dai **3 anni per gli appalti più piccoli** (inferiori ai 100mila euro) fino a raggiungere i **15,7 anni per le grandi opere** (oltre 100mln euro).

Appare particolarmente significativo che **oltre la metà del processo realizzativo (54,3%) riguarda i tempi di attraversamento, ovvero i tempi amministrativi ("burocrazia") necessari per passare da una fase all'altra.** In altre parole, in Italia senza burocrazia le opere pubbliche potrebbero essere realizzate due volte più velocemente rispetto ad oggi.

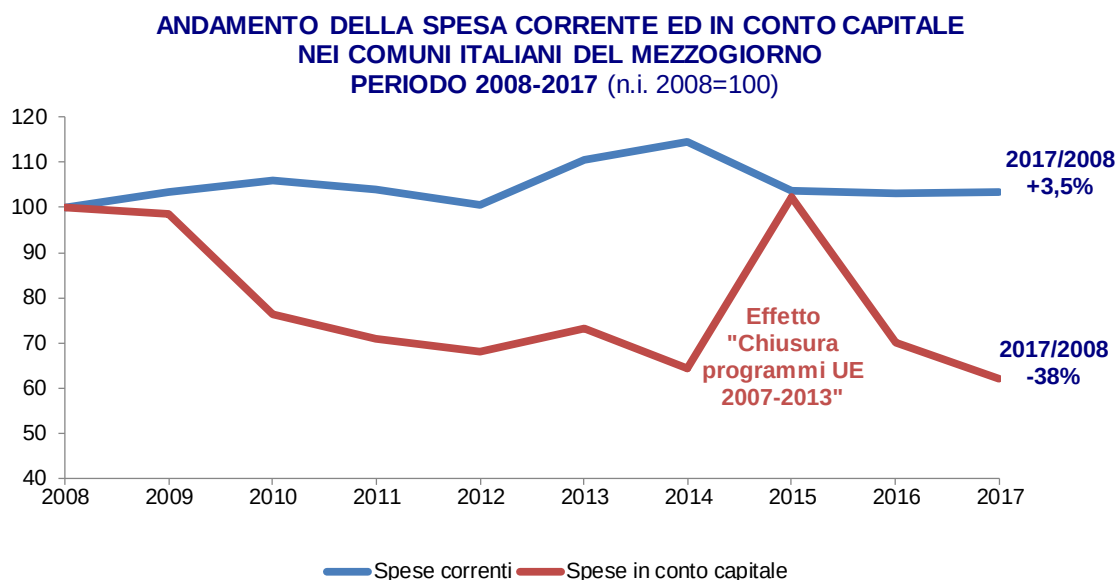
L'analisi territoriale evidenzia per le **regioni del Mezzogiorno**, ad eccezione della Calabria, **performance peggiori rispetto alla media nazionale.** Si evidenziano, in particolare, i risultati di Basilicata e Molise che rispettivamente con 5,7 e 5,6 anni, registrano i tempi più lunghi di realizzazione delle opere in Italia. Tale risultato è dovuto soprattutto alla fase di progettazione/programmazione.

**DURATA DELLE FASI DI ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI
NELLE REGIONI DEL MEZZOGIORNO - Durata in anni**



Fonte: Rapporto sui tempi di attuazione delle opere pubbliche (NUVEC - 2018)

Le difficoltà a trasformare le risorse in cantieri emergono chiaramente **dall'andamento della spesa per investimenti degli enti locali del Mezzogiorno** che, analogamente al resto d'Italia, non riescono ad interrompere il trend in atto a partire dal 2008. I comuni, per esempio, tra il 2008 e il 2017 hanno visto la spesa **in conto capitale ridursi del 38%** a fronte di una spesa corrente in aumento del 3,5%.



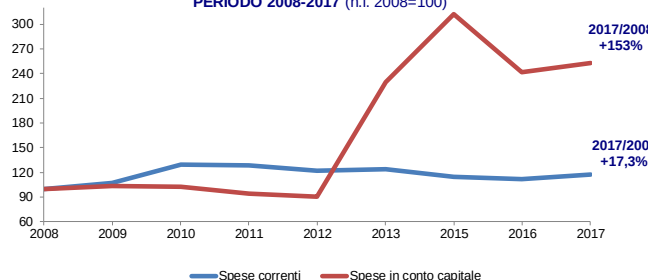
Elaborazione Ance su dati Ragioneria Generale dello Stato

Dopo il **sorprendente risultato registrato nel 2015**, nel corso del quale la spesa per investimenti dei comuni del Mezzogiorno è aumentata, rispetto all'anno precedente, di quasi il 60% per la necessità di chiudere la programmazione 2007-2013 dei fondi strutturali europei, nell'ultimo biennio si sta delineando un nuovo trend negativo. **Nel biennio 2016-2017 la spesa per investimenti dei comuni ha registrato una riduzione complessiva del 39,4%, annullando del tutto l'incremento del 2015** e le aspettative di ripresa che le misure delle ultime manovre di finanza pubblica lasciavano sperare.

Una *performance* che risulta confermata anche nel primo **semestre dell'anno in corso, che registra un ulteriore calo del 16,4% della spesa in conto capitale dei comuni del Mezzogiorno.**

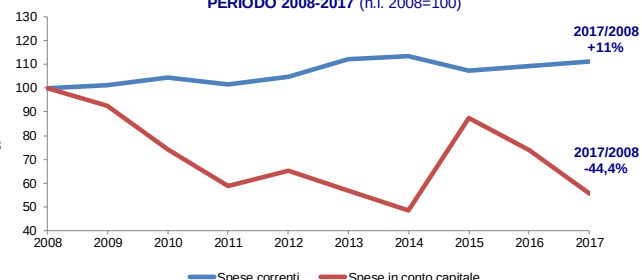
L'andamento sopra descritto della spesa per investimenti dei comuni nel Mezzogiorno risulta confermato in tutte le regioni, ad eccezione dell'Abruzzo le cui performance risentono dei pagamenti legati alla ricostruzione conseguente al terremoto che ha colpito la città dell'Aquila dell'aprile del 2009.

**ANDAMENTO DELLA SPESA CORRENTE ED IN CONTO CAPITALE
NEI COMUNI DELL'ABRUZZO
PERIODO 2008-2017 (n.i. 2008=100)**



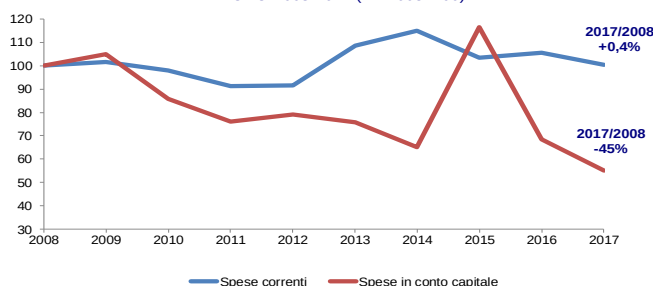
Elaborazione Ance su dati Ragioneria Generale dello Stato

**ANDAMENTO DELLA SPESA CORRENTE ED IN CONTO CAPITALE
NEI COMUNI DELLA BASILICATA
PERIODO 2008-2017 (n.i. 2008=100)**



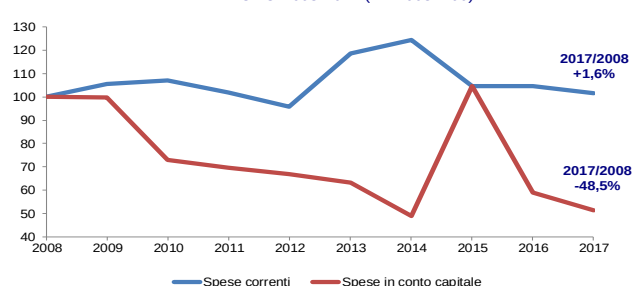
Elaborazione Ance su dati Ragioneria Generale dello Stato

**ANDAMENTO DELLA SPESA CORRENTE E IN CONTO CAPITALE
NEI COMUNI DELLA CALABRIA
PERIODO 2008-2017 (n.i. 2008=100)**



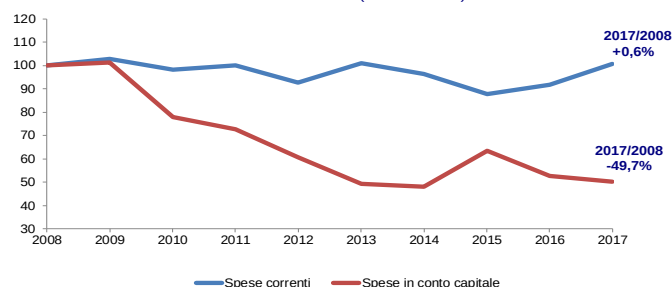
Elaborazione Ance su dati Ragioneria Generale dello Stato

**ANDAMENTO DELLA SPESA CORRENTE ED IN CONTO CAPITALE
NEI COMUNI DELLA CAMPANIA
PERIODO 2008-2017 (n.i. 2008=100)**



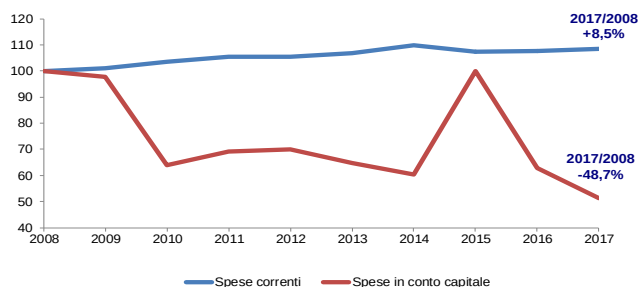
Elaborazione Ance su dati Ragioneria Generale dello Stato

**ANDAMENTO DELLA SPESA CORRENTE E IN CONTO CAPITALE
NEI COMUNI DEL MOLISE
PERIODO 2008-2017 (n.i. 2008=100)**



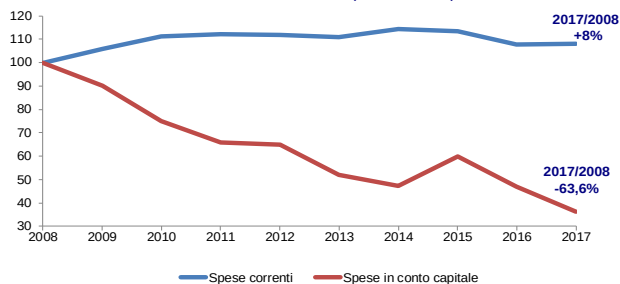
Elaborazione Ance su dati Ragioneria Generale dello Stato

**ANDAMENTO DELLA SPESA CORRENTE ED IN CONTO CAPITALE
NEI COMUNI DELLA PUGLIA
PERIODO 2008-2017 (n.i. 2008=100)**



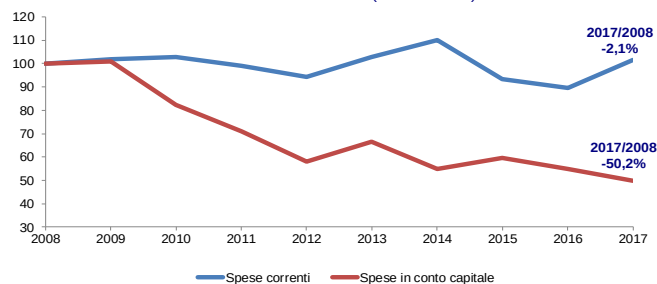
Elaborazione Ance su dati Ragioneria Generale dello Stato

**ANDAMENTO DELLA SPESA CORRENTE E IN CONTO CAPITALE
NEI COMUNI DELLA SARDEGNA
PERIODO 2008-2017 (n.i. 2008=100)**



Elaborazione Ance su dati Ragioneria Generale dello Stato

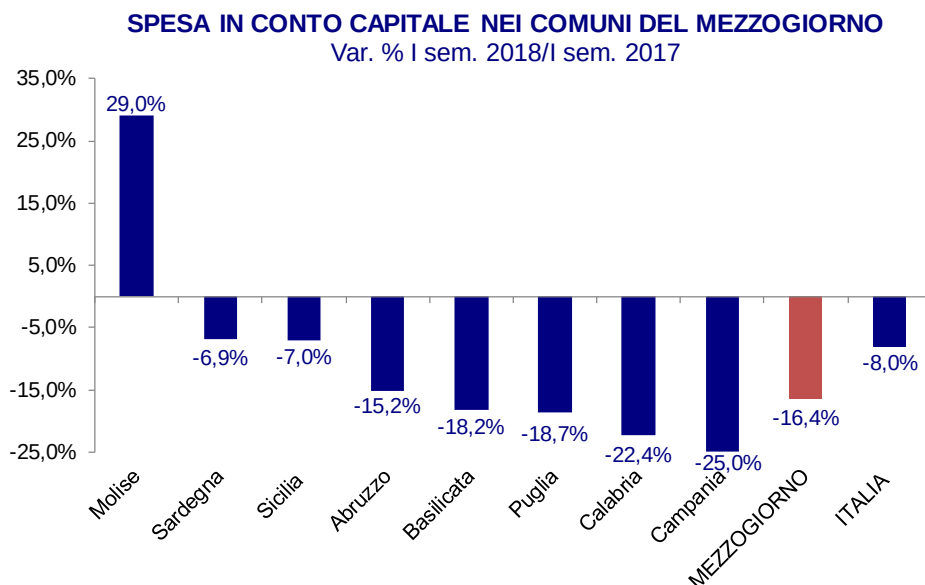
**ANDAMENTO DELLA SPESA CORRENTE E IN CONTO CAPITALE
NEI COMUNI DELLA SICILIA
PERIODO 2008-2017 (n.i. 2008=100)**



Elaborazione Ance su dati Ragioneria Generale dello Stato

Le difficoltà a cogliere le opportunità di rilancio degli investimenti territoriali risultano confermate anche nell'anno in corso. Il primo semestre del 2018 segna, infatti, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, una riduzione dei livelli di spesa per investimenti per tutte le regioni del Mezzogiorno, ad eccezione del Molise spiegata da un significativo incremento della spesa per opere idrauliche e stradali.

Si evidenziano per performance negativa Campania (-25%), Calabria (-22,4%), Puglia (-18,7%) e Basilicata (-18,2%).



Elaborazione Ance su dati Ragioneria Generale dello Stato

Le difficoltà nella realizzazione degli investimenti emergono anche nell'**andamento del mercato dei bandi di gara per lavori pubblici nelle regioni del Mezzogiorno**. La domanda pubblica, infatti, a partire dal 2009 registra importanti e continue flessioni, ad eccezione del dato positivo del 2014 spiegato dalla necessità di accelerare la spesa dei fondi strutturali europei per la chiusura della programmazione 2007-2013. Nel 2017, in particolare, il livello degli importi posti in gara nelle regioni del Mezzogiorno raggiunge il punto di minimo degli ultimi 15 anni (inferiore ai 5,5 miliardi di euro, a fronte di circa 15 miliardi del triennio 2003-2005).

Nei primi otto mesi del 2018 emergono segnali di un'inversione di tendenza che, tuttavia, ancora non trovano riscontro nei dati di spesa. Ciò dimostra come **le difficoltà coinvolgano tutto il processo realizzativo, anche a valle della gara di appalto** (cfr. paragrafo successivo).

Tra le ragioni della mancata ripresa degli investimenti degli Enti locali del Mezzogiorno, come nel resto d'Italia, vi sono le procedure eccessivamente complesse e farraginose, le carenze progettuali, la scarsa capacità amministrativa degli stessi enti aggravata dalle difficoltà nell'applicazione delle novità introdotte nel 2016 con il nuovo Codice degli appalti.

Affinché le politiche infrastrutturali finora adottate possano produrre effetti sul livello degli investimenti e sulla crescita economica, occorre rimuovere gli ostacoli che impediscono la spesa effettiva delle risorse disponibili e, al tempo stesso, **dare**

continuità alle scelte intraprese sostenendo e alimentando le misure, finanziarie e normative, previste.

Al riguardo l'Ance ha individuato alcune azioni prioritarie per rimuovere gli ostacoli nelle procedure di spesa:

- **eliminare i passaggi al CIPE** successivi all'approvazione, da parte dello stesso, del Documento pluriennale di pianificazione (DPP) o di altri documenti di pianificazione o programmazione;
- **eliminare le inutili duplicazioni di passaggi decisionali tra i Ministeri;**
- **razionalizzare le attività di controllo della Corte dei Conti**, al fine di concentrarne l'azione sulle attività di programmazione iniziale e, successivamente, sull'operato delle amministrazioni;
- **creare una task force, all'interno del Governo, per il rilancio degli investimenti.** Considerata la frammentazione delle competenze, è opportuno attribuire ad un soggetto unico, dotato di autonomia e indipendenza di giudizio e di valutazione, un ruolo di coordinamento e supervisione per facilitare il complesso processo di realizzazione dei programmi e degli interventi infrastrutturali. Tale proposta, fortemente sostenuta dall'Ance nell'ultimo anno, è stata fatta propria dal Governo, che l'ha inserita nel Decreto "Genova", in via di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale, attraverso la costituzione di una **Cabina di regia "Strategia Italia"**, presso la Presidenza del Consiglio, per una *governance* e un monitoraggio a livello politico dei programmi d'investimento infrastrutturale. Tale scelta testimonia la volontà di assicurare un alto livello di attenzione politica sul rilancio degli investimenti, attraverso un sistema di informazione costante sull'andamento degli investimenti.

I bandi di gara per lavori pubblici nel Mezzogiorno

Oggi, la domanda di lavori pubblici nel Mezzogiorno risulta fortemente ridimensionata rispetto al passato. **Tra il 2003 e il 2005**, il valore annuo mediamente bandito si attestava, infatti, intorno ai 15mld di euro (a valori 2017). *In quegli anni, anche nell'area meridionale del Paese, sono stati previsti interventi infrastrutturali di grandi dimensioni, spesso collegati alla Legge Obiettivo, come ad esempio, la Salerno Reggio-Calabria.*

Il triennio successivo (2006-2008), si attesta su livelli inferiori rispetto agli anni precedenti (importo medio di circa 11mld di euro), ma pur sempre rilevanti.

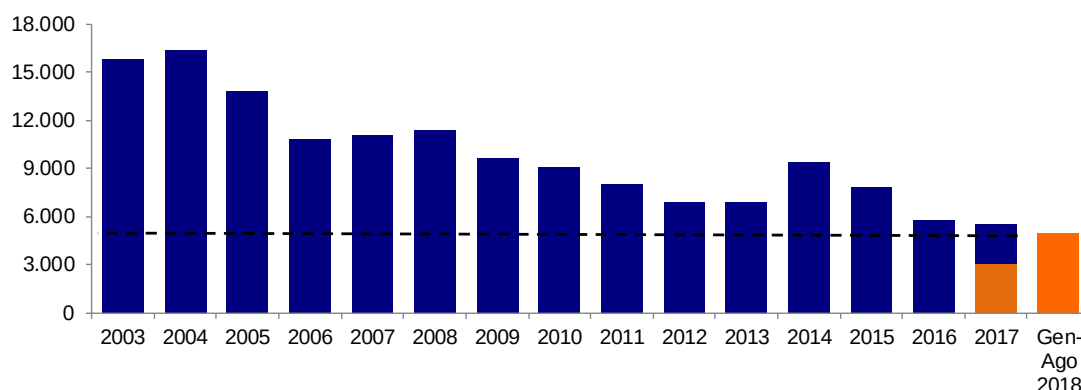
A partire dal 2009, invece, le riduzioni nel valore dei bandi di gara per lavori nel Mezzogiorno, si sono susseguite senza soluzione di continuità, eccezion fatta per la temporanea risalita del 2014, legata alla necessità di accelerare la spesa dei fondi strutturali europei della passata programmazione.

Nel 2016, in particolare, si assiste ad una marcata flessione del 26% su base annua, a fronte di un calo medio, per l'Italia, del 18,6%. *Tale contrazione è legata sia allo "shock da innovazione" determinato dall'introduzione nel nuovo codice appalti, sia al lento avvio della nuova programmazione dei fondi strutturali europei 2014-2020, elemento che in questa area del paese, condiziona inevitabilmente la domanda pubblica.*

Anche nel 2017, per il Mezzogiorno, il valore bandito continua a diminuire (-5,3% su base annua), a fronte di una media nazionale che torna positiva (+33,5%).

L'importo complessivamente posto in gara nel 2017 per il Mezzogiorno, inferiore ai 5,5mld di euro, rappresenta il punto di minimo degli ultimi 15 anni.

MEZZOGIORNO - BANDI DI GARA PER LAVORI PUBBLICATI
Importi in milioni di euro 2017



La legge 201 del 22 dicembre 2008 ha elevato da 100.000 euro a 500.000 euro la soglia di importo entro la quale è consentito affidare appalti mediante procedura negoziata senza pubblicazione del bando. Con il dl 70/2011 convertito in legge il 12 luglio 2011 (n.106), tale soglia è stata elevata da 500.000 euro a 1 milione di euro.

Elaborazione Ance su dati Infoplus

L'analisi del 2018, invece, mostra una inversione di tendenza nella domanda pubblica del Mezzogiorno, la quale torna a crescere rispetto ai livelli estremamente bassi dello scorso anno.

Nei primi otto mesi dell'anno in corso, infatti, i bandi di gara per lavori nel Meridione crescono del 66,2% in valore rispetto all'analogo periodo del 2017; per l'Italia l'incremento si attesta al 33,6%. *Una leva importante per tale risultato nel Mezzogiorno è senz'altro rappresentato dalla partenza della nuova programmazione dei fondi europei che stimola le stazioni appaltanti a mettere sul mercato nuove gare. Ne è un esempio l'intervento sulla ferrovia circumetnea nelle zone di Catania e Misterbianco posto in gara dal MIT (112mln euro).*

MEZZOGIORNO - BANDI DI GARA PER LAVORI PUBBLICATI

Anni	Numero	Importo (mln euro)	var.% rispetto stesso periodo anno precedente	
			numero	Importo
2008	11.383	10.332	-13,0	7,5
2009	8.961	8.907	-21,3	-13,8
2010	8.687	8.600	-3,1	-3,5
2011	7.809	7.865	-10,1	-8,5
2012	6.888	6.881	-11,8	-12,5
2013	6.629	6.831	-3,8	-0,7
2014	9.511	9.345	43,5	36,8
2015	9.803	7.788	3,1	-16,7
2016	7.036	5.753	-28,2	-26,1
2017	6.439	5.447	-8,5	-5,3
Gen - Ago 2018	4.435	5.006	9,5	66,2

La legge 201 del 22 dicembre 2008 ha elevato da 100.000 euro a 500.000 euro la soglia di importo entro la quale è consentito affidare appalti mediante procedura negoziata senza pubblicazione del bando. Con il dl 70/2011 convertito in legge il 12 luglio 2011 (n.106), tale soglia è stata elevata da 500.000 euro a 1 milione di euro.

Elaborazione Ance su dati Infoplus

La crescita registrata nei primi otto mesi del 2018 nel Mezzogiorno coinvolge tutte le regioni meridionali, ad eccezione della Basilicata e della Sardegna (rispettivamente, -15,6% e -31,1% in valore nel confronto con il periodo gennaio-agosto 2017). Nelle altre regioni meridionali si registrano incrementi significativi, anche considerando l'analisi al netto dei bandi di importo elevato (superiori ai 50mln euro).

Relativamente ai **grandi lavori**, si segnala, nei primi 8 mesi del 2018, la pubblicazione delle seguenti gare di valore particolarmente elevato: raddoppio tratta Apice Orsara – 1° lotto (691,4mln euro – CAMPANIA); raddoppio tratta Frasso Telesino-Vitulano 1° lotto (269,8mln euro – CAMPANIA); lavori di realizzazione del nuovo ospedale San Cataldo di Taranto (161,8mln euro – PUGLIA).

Con riferimento al **piano di manutenzione** ordinaria e straordinaria, nonché di riqualificazione energetica di immobili statali promosso dall' **Agenzia del Demanio** attraverso l'affidamento di accordi quadro su tutto il territorio nazionale (69lotti per 477,7mln euro), si segnala che per il **Mezzogiorno, a febbraio 2018, sono state pubblicate gare per circa 136mln euro, pari a un terzo del totale.**

BANDI DI GARA PER LAVORI PUBBLICI PER REGIONE

Regioni	Gen - Ago 2017		Gen - Ago 2018		var.% Gen-Ago 2018/ Gen-Ago 2017			
					Totale		Fino a 50mln euro	
	numero	Importo in mln euro	numero	Importo in mln euro	Numero	importo	Numero	importo
Valle D'Aosta	121	45	110	130	-9,1	190,5	-9,9	38,9
Piemonte	988	1.217	1.103	940	11,6	-22,8	11,6	13,0
Liguria	301	534	296	445	-1,7	-16,7	-1,3	47,1
Lombardia	2.367	1.746	2.466	1.860	4,2	6,6	4,4	33,6
Trentino Alto Adige	113	298	163	309	44,2	3,7	46,8	79,8
Friuli Venezia Giulia	340	192	359	268	5,6	39,7	5,3	6,1
Veneto	1.025	932	1.021	1.182	-0,4	26,9	-0,4	-2,8
Emilia - Romagna	798	1.077	951	1.207	19,2	12,0	19,4	23,2
Toscana	824	617	822	1.209	-0,2	96,0	-0,7	9,2
Marche	295	188	443	328	50,2	74,4	49,8	25,6
Umbria	143	90	191	122	33,6	35,9	33,6	35,9
Lazio	729	706	832	1.152	14,1	63,3	13,7	23,0
Abruzzo	270	117	266	214	-1,5	83,1	-1,5	83,1
Molise	84	54	113	114	34,5	111,4	34,5	111,4
Campania	833	711	801	1.787	-3,8	151,1	-4,0	54,6
Puglia	634	517	877	1.167	38,3	125,8	38,1	132,8
Basilicata	146	121	135	102	-7,5	-15,6	-7,5	-15,6
Calabria	569	211	663	400	16,5	89,6	16,3	58,9
Sicilia	875	857	957	865	9,4	1,0	9,5	44,4
Sardegna	628	397	612	274	-2,5	-31,1	-2,5	-31,1
Non Ripartibili per regione	106	1.617	109	2.279	2,8	41,0	-1,0	8,9
ITALIA	12.189	12.243	13.290	16.354	9,0	33,6	9,0	30,0

Elaborazione Ance su dati Infoplus

I fondi strutturali europei 2014-2020

I fondi europei e nazionali della politica di coesione territoriale costituiscono un tassello fondamentale del Piano da 140 miliardi di euro previsto dal Governo per le infrastrutture per i prossimi 15 anni.

Secondo le stime dell'Ance, realizzate sulla base delle decisioni assunte ad oggi, le risorse destinate ad interventi di interesse del settore nell'ambito della programmazione 2014-2020 ammontano complessivamente a **circa 44 miliardi di euro** di cui 17 miliardi di euro dei programmi dei fondi strutturali europei e relativi programmi complementari e 27 miliardi di euro derivanti dal Fondo per lo Sviluppo e la coesione (FSC). Di queste risorse **34,6 miliardi di euro riguardano le regioni del Mezzogiorno** e comprendono 21,6 miliardi del Fondo Sviluppo e Coesione e 14 miliardi dei Fondi strutturali europei e Programmi complementari.

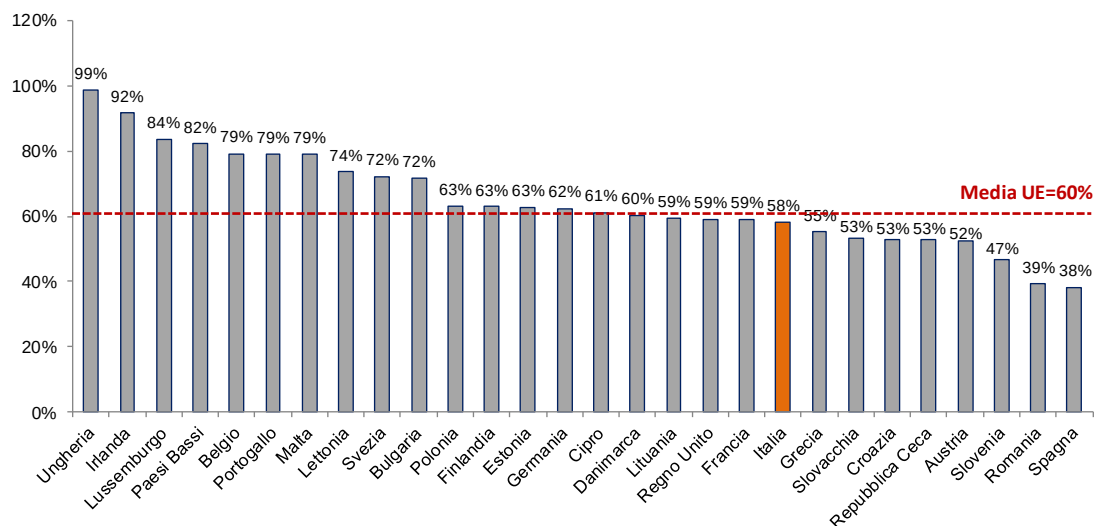
Purtroppo, gli effetti di questi programmi sulla spesa per investimenti infrastrutturali appaiono ancora molto limitati.

A inizio settembre, la Commissione europea ha diffuso i dati sull'avanzamento della programmazione dei fondi strutturali 2014-2020, sia in termini di selezione dei progetti che in termini di spesa.

A fine giugno 2018, con riferimento ai **fondi FESR** (Fondi europeo di sviluppo regionale) e **FSE** (Fondo Sociale Europeo) relativi al periodo 2014-2020:

- l'Italia si colloca al **20° posto su 28 per livello di selezione dei progetti** (scelta precisa dei progetti da realizzare), con progetti selezionati per il **58,1%** della spesa, contro una media europea del 60,0%;

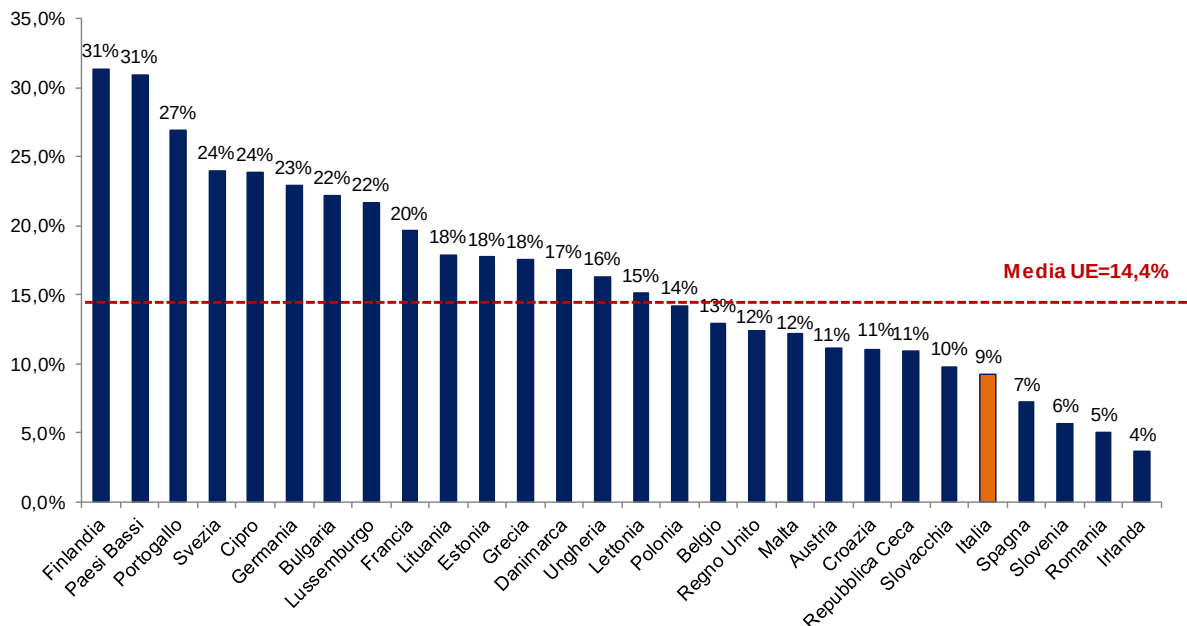
PAESI EUROPEI - Avanzamento Selezione progetti FESR+FSE a giugno 2018



Elaborazione Ance su dati Commissione europea

- l'Italia si colloca al **24° posto su 28 per livello di spesa delle risorse**, con una spesa pari al **9,3%**, contro una media europea del 14,4%. Complessivamente, in Italia, dopo 4 anni e mezzo (rispetto ai 10 anni disponibili per spendere i fondi europei), sono stati **spesi 4,8 dei 51,9 miliardi di euro disponibili**.

PAESI EUROPEI - Avanzamento Spesa FESR+FSE a giugno 2018



Elaborazione Ance su dati Commissione europea

Rispetto alla situazione di sei mesi fa (dicembre 2017), **l'Italia ha recuperato qualche posizione**, in particolare con riferimento alla spesa dei fondi (dal 25° al 24° posto per la spesa FESR+FSE; dal 27° al 23° per spesa FESR), **ma i livelli di spesa rimangono inferiori alla media Ue**.

Per quanto riguarda il **FESR**, che finanzia la maggior parte delle misure di interesse del settore, dopo 4 anni e mezzo, la spesa risulta pari all'8,1% contro una media europea del 13,1%. Ciò significa che in quattro anni e mezzo, sono stati **spesi 2,8 miliardi dei 34,2 miliardi di euro disponibili**.

Per quanto riguarda il **FSE**, a giugno 2018, la spesa risulta pari all'11,4% rispetto ad una media europea del 17%.

Avanzamento della spesa dei fondi strutturali 2014-2020 in Italia

A livello italiano, l'avanzamento dei programmi rimane molto diversificato.

Complessivamente il livello di spesa delle Regioni risulta superiore a quello dei Ministeri: 9,6% contro 8,4%.

Emerge tuttavia una **maggiore difficoltà delle Regioni nella spesa dei fondi FESR**, quelli principalmente destinati a misure di interesse del settore delle costruzioni, per i quali il livello di spesa si attesta al 7,0% spesi contro l'11,4% dei Ministeri.

AVANZAMENTO DEI PROGRAMMI DEI FONDI STRUTTURALI EUROPEI 2014-2020 (FESR E FSE) IN ITALIA A FINE GIUGNO 2018
Valori in milioni di euro

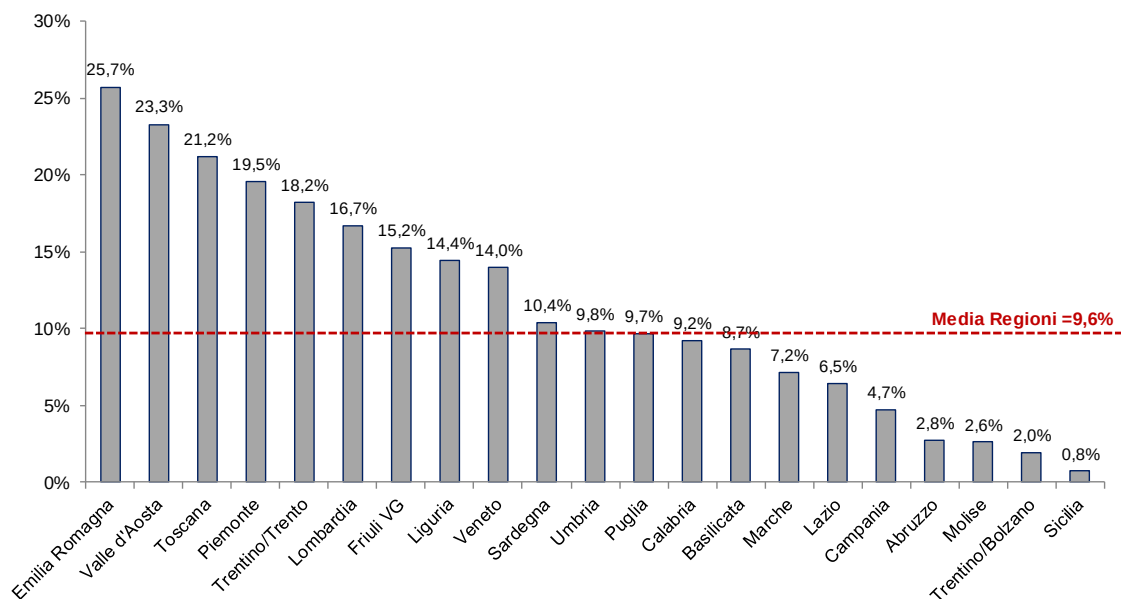
	TOTALE					FESR					FSE				
	Dotazione	Programmato	%	Speso	%	Dotazione	Programmato	%	Speso	%	Dotazione	Programmato	%	Speso	%
Regioni	36.085,6	20.817,1	57,7%	3.469,2	9,6%	25.132,5	16.626,6	66,2%	1.748,8	7,0%	10.953,0	4.190,5	38,3%	1.720,5	15,7%
Ministeri	15.842,8	9.335,6	58,9%	1.338,1	8,4%	9.086,0	5.783,3	63,7%	1.031,7	11,4%	6.756,7	3.552,3	52,6%	306,4	4,5%
TOTALE	51.928,3	30.152,7	58,1%	4.807,3	9,3%	34.218,6	22.409,9	65,5%	2.780,5	8,1%	17.709,8	7.742,8	43,7%	2.026,8	11,4%

Nota: Le informazioni riportate sono state estratte dal database ufficiale della Commissione europea, l'unico strumento di monitoraggio ad oggi disponibile per mettere a confronto l'avanzamento dei programmi italiani e europei sia in termini di programmazione che di spesa. In alcuni casi, l'avanzamento effettivo potrebbe essere superiore.

Elaborazione su database Commissione Europea (aggiornato a giugno 2018)

A livello regionale, i livelli di spesa complessivi (FESR+FSE) risultano superiori al Centro-nord rispetto al Sud: 15,4% contro 6,3%. In prima posizione, figura l'Emilia-Romagna con circa il 26% di risorse spese ed in ultima posizione la Sicilia con solo l'1% di risorse spese.

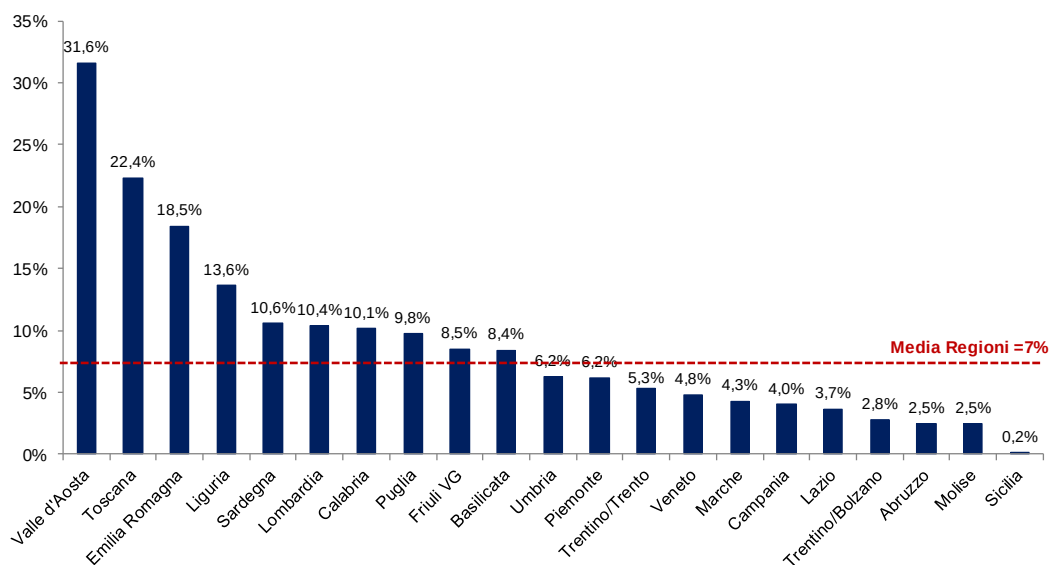
REGIONI ITALIANE - Avanzamento Spesa FESR+FSE a giugno 2018



Elaborazione Ance su dati Commissione europea

Sempre a livello regionale, per quanto riguarda il FESR, la media delle Regioni del Centro-nord risulta pari al 9,6%, contro il 6,0% del Sud ed una media regionale del 7,0%. La Valle d'Aosta (32%), la Toscana (22%), l'Emilia Romagna (18%) e la Liguria (14%) presentano livelli di spesa superiori al doppio della media regionale mentre dall'altro lato, Sicilia (meno di 1%), Molise (2%), Abruzzo (2%) e Provincia di Bolzano (3%) presentano livelli di spesa inferiori alla metà della media regionale.

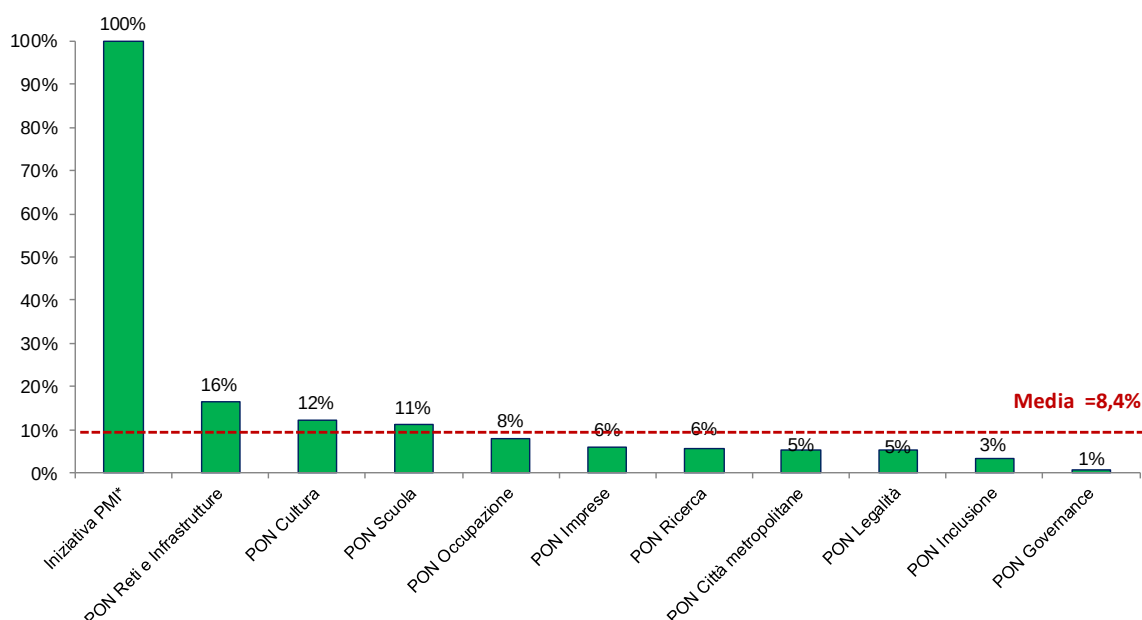
REGIONI ITALIANE - Avanzamento Spesa FESR a giugno 2018



Elaborazione Ance su dati Commissione europea

Per quanto riguarda i **programmi ministeriali**, al di là dell'Iniziativa PMI², i maggiori livelli di spesa sono registrati dal PON Reti e Infrastrutture (16%) e dal PON Cultura (12%) mentre il PON Governance (1%) e il PON Inclusione (3%) sono quelli con i livelli di spesa più bassi.

MINISTERI - Avanzamento Spesa FESR+FSE a giugno 2018



*Per l'Iniziativa PMI (FESR), le regole di contabilizzazione delle spese prevedono una percentuale del 100%

Elaborazione Ance su dati Commissione europea

² Le regole di contabilizzazione prevedono una percentuale del 100%.

Avanzamento della spesa dei fondi strutturali 2014-2020 nelle regioni del Mezzogiorno

In merito ai **programmi FESR e FSE relativi alle regioni del Mezzogiorno**, i dati evidenziano un buon risultato in termini di selezione dei progetti con una percentuale del 61% rispetto al totale, superiore sia rispetto al Centro-Nord (52%), sia rispetto alla media nazionale (57,7%).

Risultano in ritardo, invece, i **pagamenti che si attestano al 6,3% contro il 9,6% della media delle regioni italiane e il 15,4% delle regioni del Centro-Nord**.

A fine giugno 2018, dopo 4 anni e mezzo dall'avvio della programmazione 2014-2020, nelle regioni del Mezzogiorno risultano spesi solo 1,4 miliardi di euro rispetto ai 22,9 miliardi disponibili.

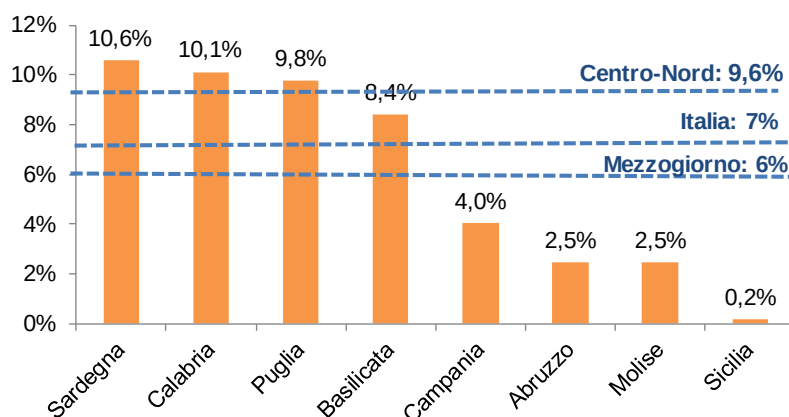
AVANZAMENTO DEI PROGRAMMI DEI FONDI STRUTTURALI EUROPEI 2014-2020 (FESR E FSE) NELLE REGIONI DEL MEZZOGIORNO D'ITALIA A FINE GIUGNO 2018 - Valori in milioni di euro

Programmi regionali	TOTALE					FESR					FSE				
	Dotazione	Programmato	%	Speso	%	Dotazione	Programmato	%	Speso	%	Dotazione	Programmato	%	Speso	%
Abruzzo	414,0	144,6	34,9%	11,5	2,8%	271,5	120,1	44,2%	6,7	2,5%	142,5	24,5	17,2%	4,7	3,3%
Basilicata	1.115,7	757,2	67,9%	96,8	8,7%	826,0	638,3	77,3%	69,7	8,4%	289,6	118,9	41,0%	27,1	9,4%
Calabria	2.379,0	1.261,5	53,0%	219,7	9,2%	2.039,8	1.232,9	60,4%	206,6	10,1%	339,1	28,6	8,4%	13,0	3,8%
Campania	4.950,7	3.586,0	72,4%	234,6	4,7%	4.113,5	3.328,1	80,9%	166,1	4,0%	837,2	257,9	30,8%	68,5	8,2%
Molise	153,6	103,7	67,5%	4,0	2,6%	105,9	76,5	72,2%	2,6	2,5%	47,7	27,3	57,2%	1,4	3,0%
Puglia	7.121,0	4.313,8	60,6%	689,7	9,7%	5.576,1	3.708,0	66,5%	544,9	9,8%	1.544,8	605,8	39,2%	144,7	9,4%
Sardegna	1.375,8	583,4	42,4%	143,3	10,4%	931,0	430,9	46,3%	98,4	10,6%	444,8	152,5	34,3%	44,9	10,1%
Sicilia	5.378,0	3.201,0	59,5%	41,0	0,8%	4.557,9	3.061,1	67,2%	8,0	0,2%	820,1	139,9	17,1%	33,0	4,0%
Regioni	22.887,7	13.951,2	61,0%	1.440,5	6,3%	18.421,8	12.595,9	68,4%	1.103,1	6,0%	4.465,8	1.355,4	30,3%	337,4	7,6%
Centro-Nord	13.197,9	6.865,9	52,0%	2.028,7	15,4%	6.710,7	4.030,7	60,1%	645,6	9,6%	6.487,2	2.835,2	43,7%	1.383,1	21,3%
ITALIA	36.085,6	20.817,1	57,7%	3.469,2	9,6%	25.132,5	16.626,6	66,2%	1.748,8	7,0%	10.953,0	4.190,5	38,3%	1.720,5	15,7%

Nota: Le informazioni riportate sono state estratte dal database ufficiale della Commissione europea, l'unico strumento di monitoraggio ad oggi disponibile per mettere a confronto l'avanzamento dei programmi italiani e europei sia in termini di programmazione che di spesa. In alcuni casi, l'avanzamento effettivo potrebbe essere superiore.

Elaborazione su database Commissione Europea (aggiornato a giugno 2018)

AVANZAMENTO DEI PROGRAMMI FESR DELLE REGIONI DEL MEZZOGIORNO A FINE GIUGNO 2018



Elaborazione Ance su dati Commissione europea

Concentrando l'attenzione sui programmi operativi regionali FESR, che finanziano la maggior parte delle misure di interesse del settore, emergono i risultati di Sardegna, Calabria e Puglia che, rispettivamente con il 10,6%, 10,1% e 9,8% di spesa hanno superato la media delle regioni italiane (7%) e di quelle del Centro - Nord (9,6%).

Le conseguenze dell'inefficienza

E' evidente come, anche per i programmi finanziati dai fondi europei, il problema principale non riguardi la quantità di risorse disponibili ma la **concreta capacità di trasformarle in cantieri**.

Questa considerazione risulta confermata da numerosi studi che dimostrano che la quantità delle risorse disponibili, da sola, non è sufficiente per il successo delle politiche di crescita.

Come ben delineato da un recente Focus dell'Ufficio Valutazione Impatto del Senato³, tra i fattori che spiegano i modesti risultati della politica di coesione in Italia, e ancor più nel Mezzogiorno, c'è la **qualità istituzionale**, che si riflette in una **programmazione frammentata negli obiettivi e nei finanziamenti** e in un processo realizzativo lungo e articolato.

Un apparato istituzionale inadeguato e debole, unito a un **approccio frammentato, privo di un adeguato coordinamento e di una visione globale**, rende difficile tradurre i finanziamenti in progetti concreti.

In Italia, inoltre, il dibattito sulle politiche di coesione si è sempre concentrato sull'effettiva capacità di spesa dei fondi strutturali più che sul loro effetto sull'economia dei territori dove si interviene.

E' stato evidenziato come **l'impatto dei fondi strutturali sul PIL** delle regioni meridionali, oltre al essere per quelle italiane meno positivo rispetto agli altri paesi europei, **è risultato essere transitorio**.

Da ciò emerge come una carenza nella fase programmatica e attuativa abbia costantemente ridimensionato le potenzialità espansive delle politiche europee per il riequilibrio territoriale.

Questa attenzione esclusiva alla spesa delle risorse ha fatto sì che anche quando i finanziamenti europei hanno prodotto effetti positivi sulle economie locali, i risultati si sono concentrati negli anni dell'intervento e non hanno innescato un processo di crescita autosufficiente. Lo dimostra il caso dell'Abruzzo, la cui uscita dall'obiettivo 1 ha determinato, nel tempo, un effetto negativo sul PIL pro capite della regione.

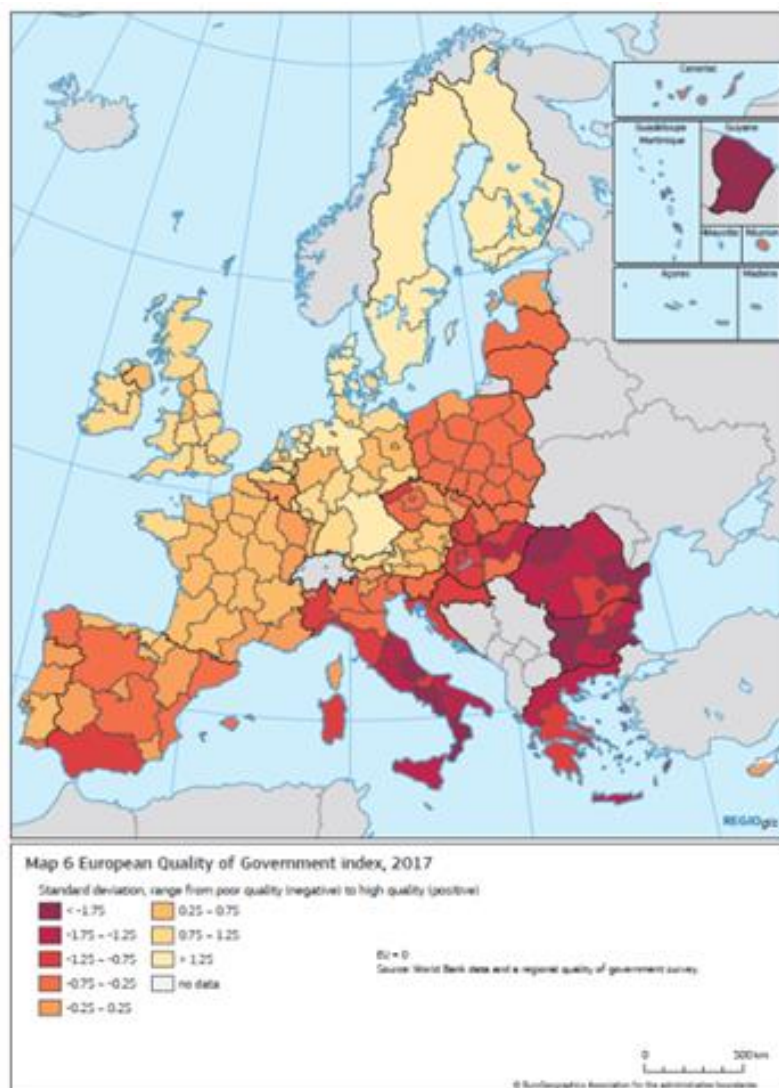
Infine, da alcuni studi è emerso un preoccupante **effetto di sostituzione delle risorse ordinarie con quelle straordinarie**. Basti considerare che la spesa in conto capitale aggiuntiva per il Mezzogiorno, nel triennio 2013-2015, è stata solo il 4,8% del totale della spesa pubblica, una quota del tutto insufficiente per rafforzare e sostenere la crescita e il recupero di competitività nelle aree del sud del Paese.

Sull'avanzamento, ancora troppo limitato, della spesa dei fondi strutturali europei 2014-2020 l'Ance ha individuato le seguenti criticità:

- **Chiusura lenta della Programmazione 2007-2013.**

³ Spendere per crescere? Trent'anni di politiche Ue per le aree depresse: l'impatto della coesione in Italia e in Europa (Settembre 2018).

- **Capacità amministrativa.** Secondo l'indice europeo della qualità di governo (EQI, 2017), il **Sud è agli ultimi posti in Europa**. La qualità istituzionale viene valutata prendendo in considerazione le percezioni e le esperienze del cittadino con riferimento alla corruzione e la misura in cui valuta come imparziali e di buona qualità i servizi pubblici nella propria regione di residenza. Tra le regioni del Mezzogiorno più lontane dalla media europea, risultano Calabria (-2,19), Abruzzo (-1,97) e Campania (-1,88).

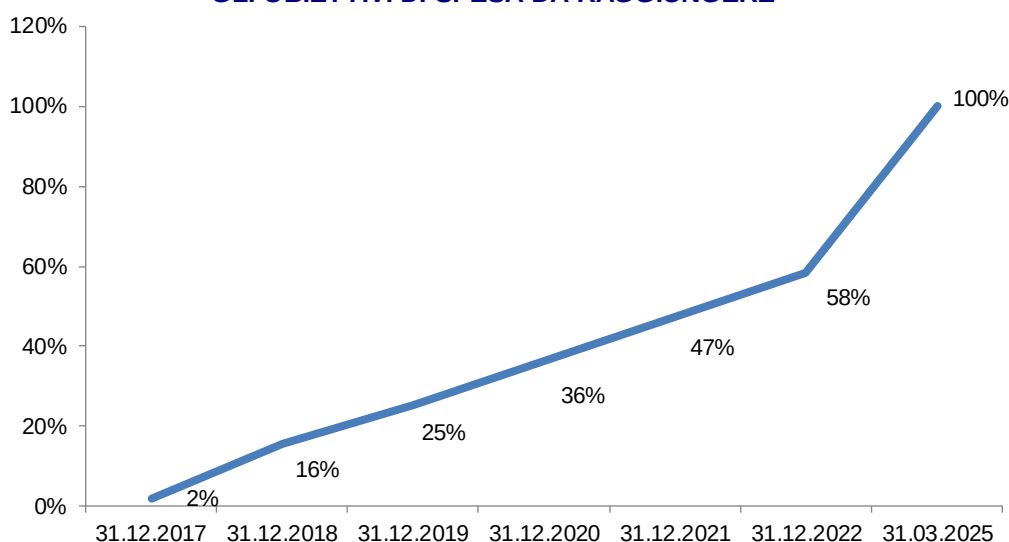


- Carenza progettuale. Per superare questo scoglio, è necessario istituire fondi di rotazione per finanziare le progettazioni.
- Entrata in vigore del Nuovo Codice appalti che, con la ridefinizione delle regole di funzionamento del mercato delle opere pubbliche, ha determinato un vero e proprio «shock da innovazione».
- Regole di finanza pubblica che continuano ad appesantire il processo di spesa dei fondi.

In questo contesto, l'Ance ha accolto molto positivamente la volontà del Governo di concentrare la propria azione sui risultati e sui servizi effettivamente resi ai cittadini, piuttosto che su considerazioni legate agli apparati amministrativi che spesso hanno contribuito a frenare la spesa e a distogliere l'attenzione dalle azioni più efficaci.

Tuttavia, il basso livello di avanzamento dei programmi potrebbe rendere necessario, come già accaduto nella passata programmazione, il ricorso a **escamotage contabili**, quali la richiesta di una riduzione del tasso di cofinanziamento, al fine di abbassare l'importo complessivo dei fondi da spendere entro i termini previsti e, quindi, rispettare gli obiettivi intermedi fissati per fine 2018 che prevedono un livello di spesa pari al 16%.

**FONDI STRUTTURALI EUROPEI 2014-2020:
GLI OBIETTIVI DI SPESA DA RAGGIUNGERE**



Elaborazione Ance su dati Commissione Europea

La vera sfida sarà di **anticipare il più possibile tali obiettivi di spesa per evitare di dover concentrare oltre il 40% della spesa nell'ultimo anno di rendicontazione**, come avvenuto nel 2015 con la programmazione 2007-2013.