

Infrastrutture, le 10 priorità

Autostrade ferme al palo da almeno 5 anni, insoddisfacente il servizio ferroviario. Emerge dall'analisi di Unioncamere e Uniontrasporti presentata a Roma. E l'Italia resta indietro



"Le Camere di commercio devono favorire discussioni e trovare motivazioni. Le nostre camere stanno lavorando con sagacia e intelligenza per rilanciare lo sviluppo del Paese". Lo ha detto il presidente di Unioncamere, Ferruccio Dardanello aprendo i lavori di "Infrastrutture...A credito", una giornata di analisi sullo sviluppo infrastrutturale che si è tenuta a Roma e nel corso della quale Unioncamere ha presentato il rapporto Uniontrasporti sulle infrastrutture. L'indagine realizzata da Uniontrasporti-Unioncamere è, in sostanza, un'analisi focalizzata sulla percezione diffusa nel mondo delle imprese, dell'industria e delle professioni, in merito alla necessità di realizzare nuove opere nel Paese. Non solo. Mette in luce la penalizzazione che il sistema economico Italia subisce a causa dei ritardi nella costruzione delle stesse e a quelle che sono avvertite come le reali priorità infrastrutturali per l'Italia. L'analisi ha fornito la base di un ricco dibattito, moderato da Oscar Giannino, al quale hanno partecipato, oltre a Dardanello, il presidente di Uniontrasporti, Paolo Odone, Lanfranco Senn, **Barbara Weber**, Paolo Buzzetti, Rino Canavese e Adriano Federici. Le conclusioni, invece, sono state affidate al viceministro allo Sviluppo economico e infrastrutture, Mario Ciaccia che ha sottolineato, a proposito delle infrastrutture, "il bisogno di fare di più e di superare un grado di 'incultura'".

Pedemontana, autostrada dei due mari e linea ferroviaria Monaco di Baviera-Verona. Queste le principali priorità indicate dagli oltre 800 imprenditori italiani che fanno parte delle giunte delle Camere di commercio, interpellati nell'ambito dell'indagine realizzata da Uniontrasporti/Unioncamere. Presentata nel corso dell'appuntamento annuale sulle infrastrutture realizzato in collaborazione con Capo Horn, l'analisi è incentrata proprio sulla percezione dell'importanza delle infrastrutture presso la comunità economica e imprenditoriale rappresentata all'interno delle Camere di commercio e sull'identificazione, da parte di chi quotidianamente si confronta con il mercato e con i problemi degli operatori economici, delle principali criticità infrastrutturali di cui soffre il Paese.

Serve un impegno economico di 73,8 miliardi di euro

Il primo segnale che scaturisce dall' "Atlante delle priorità e delle criticità infrastrutturali", indagine realizzata da Uniontrasporti/Unioncamere e presentata questa mattina a Roma nel corso dell'evento "Infrastrutture...A credito", è di un'inequivocabile e totale insoddisfazione - con punte di disagio massimo - per le ferrovie, di moderata soddisfazione per il sistema autostradale e di fondamentale non conoscenza per i porti. Grande insoddisfazione anche per le reti energetiche e (con un buon mix di scarsa conoscenza) per le reti telematiche, ritenute dal 64% dei contattati molto indietro rispetto agli altri paesi europei. Sintesi e filosofia dello studio sono espresse nella tabella sulle top ten, le dieci opere strategiche più importanti tra i 135 interventi infrastrutturali considerati di assoluta precedenza, che la maggior parte degli imprenditori e operatori economici "sondati" ritiene non più rinviabili. Opere che nella maggior parte dei casi sono di interesse di una macro-area e non di una singola regione.

Nella top ten occupa la prima posizione l'asse stradale pedemontano piemontese-lombardo-veneto. Al secondo posto per consensi si colloca l'autostrada dei due mari, la Orte-Ravenna, considerata opera irrinunciabile, benché non sia stata neppure licenziata ancora in modo definitivo dal Cipe. Al terzo posto l'asse ferroviario Monaco di Baviera-Verona, seguito dall'asse ferroviario (non alternativo, ma quasi, al corridoio V) fra Ventimiglia-Genova-Milano-Novara-Sempione. Al quinto posto si trova la Brebemi, l'autostrada Brescia, Bergamo, Milano, seguita dalla Asti-Cuneo, quindi dall'asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia. Chiudono la lista la Salerno-Reggio Calabria, il corridoio stradale ionico Taranto-Sibari-Reggio e l'elettrificazione della tratta ferroviaria Aosta-Chivasso. Per realizzare almeno queste prime dieci priorità indicate dagli imprenditori è necessario un impegno economico pari a circa 73,8 miliardi di euro, che, rapportato all'intero costo del Programma delle Infrastrutture Strategiche, ne rappresenta il 20%. Allo stato attuale risultano già individuate circa la metà delle risorse, resta dunque un fabbisogno residuo di 37,9 miliardi di euro.

Rete autostradale al palo da 5 anni

L'analisi Uniontrasporti è spietata nel suo realismo: in Italia, paese in cui su strada si muove il 91% delle merci e l'82% dei passeggeri, la rete autostradale è ferma al palo da almeno 5 anni. Ma, nonostante ciò, le critiche si concentrano su altre reti infrastrutturali: il 72% degli interrogati a campione è insoddisfatto della rete e del servizio ferroviario, il 64% dello stato di arretratezza delle reti telematiche, il 50% della viabilità ordinaria. Importanti indicazioni anche sul tema dei finanziamenti e delle risorse disponibili. Tra il 2008 e il 2011 gli investimenti per opere pubbliche si sono ridotti del 24% in valori costanti (percentuale che diventa del 27% se si considera la sola PA). E, stando ai dati disponibili a ottobre 2011, gli investimenti della PA sono destinati a ridursi ancora in misura pesante nei prossimi anni: le stime ufficiali del ministero dell'Economia e delle Finanze, aggiornate a settembre 2011, parlano di una riduzione degli investimenti della PA del -18% in valori correnti nel 2012 e poi una ulteriore riduzione del 5,8% nel 2013. "In questo contesto possiamo dire - sottolinea lo studio di Unioncamere - che senza il PPP lo scenario delle opere pubbliche dei prossimi anni sarà caratterizzato da una profonda ulteriore contrazione della spesa che colpirà in particolare gli enti locali".

Il mercato del PPP, in base ai dati disponibili dell'Osservatorio Nazionale del Partenariato Pubblico-Privato, nel periodo 2002-2011 cresce e si afferma. Tra gennaio 2002 e dicembre 2011 sono state indette 13.382 gare di PPP e il valore complessivo del mercato, ovvero l'ammontare degli importi messi in gara, si attesta a quota 67 miliardi. Si è passati da 339 gare per un ammontare di 1,4 miliardi del 2002 a oltre 2.800 gare per 14 miliardi nel 2011. Infine il ruolo delle Camere di commercio: il 60% del campione ritiene che il contributo della Camera di commercio al processo di ammodernamento infrastrutturale del proprio territorio di riferimento sia stato complessivamente molto positivo negli ultimi 15 anni - valutazioni comprese tra "discreto" e "ottimo". Questo è evidente soprattutto nei territori del Nord Ovest e del Nord Est dove le percentuali di gradimento per l'operato del sistema camerale superano la media nazionale. In particolare, nel 2010 il volume delle risorse investite dal sistema camerale in infrastrutture ammonta a circa 612 milioni di euro - che rappresenta l'87% del valore complessivo - distribuiti su 520 partecipazioni singole.

Il viceministro Ciaccia: superare "un grado di incultura"

"Ho fatto i compiti e non parlo per slogan". Ha esordito così il viceministro dello Sviluppo economico e Infrastrutture, Mario Ciaccia, chiudendo i lavori del convegno di Unioncamere sulle infrastrutture strategiche che si è tenuto questa mattina a Roma. "Il tema delle infrastrutture mi affascina - ha detto Ciaccia, commentando l'indagine realizzata da Uniontrasporti-Unioncamere incentrata proprio sulla percezione dell'importanza delle infrastrutture presso la comunità economica e imprenditoriale - e penso sia opportuno fare chiarezza". "Le regole non cambiano" ha precisato Ciaccia assicurando che "il governo in questi ultimi mesi ha già fatto passi avanti importanti ma che tuttavia molto bisogna ancora fare". Soprattutto, per Ciaccia, bisogna superare un "grado di incultura". "La logistica del trasporto merci è una priorità del governo - ha poi sottolineato il viceministro - l'impegno è quello di costruire i

presupposti di una logistica efficiente per generare un valore aggiunto nell'utilizzazione delle stesse infrastrutture". "La logistica - ha aggiunto - può costituire una economia o una diseconomia, non solo per l'offerta di trasporto, ma per l'intero sistema Paese". Il viceministro Ciaccia, secondo il quale "ci portiamo dietro un gap infrastrutturale", ha sottolineato che "le infrastrutture sono una priorità per il Governo" e che soprattutto "non sono ideologiche: non ci sono infrastrutture di destra o di sinistra".

"Le risorse per le infrastrutture sono allo studio del ministero. Bisogna inquadrare - secondo il viceministro dello Sviluppo economico e alle Infrastrutture - poche grandi opere realisticamente possibili". "Il ritardo accumulato in questi anni nelle reti di trasporto è un pugno nello stomaco che ci tiene piegati in due e ancora dobbiamo riprendere fiato. Sappiamo quali sono le cause (finanziamenti, lentezza procedurale, ecc) e che c'è una carenza di programmazione - ha detto Ciaccia intervenendo al convegno di Unioncamere - ma bisogna sapere cosa si vuole e dove si vuole. Occorre una visione sistemica e ottimale delle cose. Bisogna, in sostanza, disegnare un quadro coerente con le esigenze dell'economia moderna, occorre - aggiunge Ciaccia - ridisegnare un quadro degli spazi. Abbiamo bisogno di poli logistici che siano degni di tale nome". Secondo Ciaccia il nostro Paese ha una "posizione strategica e invidiabile" ecco perché bisogna superare "le carenze progettuali e decisionali". "Faremo molto nei prossimi due, tre mesi - ha concluso Ciaccia - lavoreremo con fiducia e con tenacia, quella tenacia che ormai ci contraddistingue".

Televideo.rai.it