

65^a CONFERENZA DEL TRAFFICO E DELLA CIRCOLAZIONE

*Infrastrutture di trasporto
Sicurezza e sviluppo del sistema Paese: rischi ed opportunità in tempo di crisi*

27 ottobre 2009

SERVONO 50 MILIARDI DI EURO PER LE INFRASTRUTTURE

Fondazione Caracciolo ACI: Per il 43% delle opere approvate dal CIPE non c'è ancora copertura.

Consegnato solo il 3,6% delle infrastrutture previste nel 2001.

Gli investimenti privati non riescono a superare il 22% del valore totale.

Italia fanalino di coda in Europa per lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto: meglio Lussemburgo, Olanda, Belgio, Germania, Regno Unito, Francia e Spagna.

Il 90,5% delle merci in Italia si distribuisce su gomma.

Il deficit infrastrutturale costa alle imprese 7,5 miliardi in congestione

In caso di controversie giudiziarie i costi delle opere aumentano del 30% e i tempi di consegna del 96%

Enrico Gelpi (ACI): "Sì ai Commissari Straordinari per le Grandi Opere; bene la nuova disciplina del dissenso nella Conferenza dei Servizi"

Piero Grasso (Antimafia): "subito una White list delle imprese trasparenti e costi reali prefissati per opere pubbliche chiavi in mano."

Sulla **Sorrentina** c'è un cartello "lavori in corso" esposto da più di 27 anni; del tunnel che avrebbe dovuto rendere più scorrevole la **statale 145** non si vede l'uscita, anche se dal 1982 sono già stati spesi più di 60 milioni di Euro.

Sulla **Salerno Reggio** i lavori sono più lunghi delle code e i costi di realizzazione raggiungono cifre impensabili per qualsiasi altro Paese europeo (23 milioni di Euro a Km).

In Italia si sono costruiti solo 350 km di **nuove autostrade** nel periodo 1990-2005: in Spagna 6.739, in Francia 3.977, in Germania 1.509.

L'**Alta Velocità**, è costata nel nostro Paese 32 milioni di Euro a chilometro, contro i 10 della Francia e i 9 della Spagna.

Sono alcuni esempi del ritardo infrastrutturale italiano nello scenario internazionale che emergono dal rapporto della Fondazione "*Filippo Caracciolo*" – *Centro Studi ACI* intitolato "**Rilancio delle infrastrutture di trasporto: rischi e opportunità in tempo di crisi**", presentato oggi a Riva del Garda in occasione della seconda giornata della **65^a Conferenza del Traffico e della Circolazione** organizzata dall'Automobile Club d'Italia. Lo studio evidenzia la necessità di **individuare risorse finanziarie per 50 miliardi di euro** per il piano di sviluppo infrastrutturale varato dal CIPE, del valore complessivo di 116 miliardi. **Il 43% delle opere strategiche per il Paese è infatti ancora senza copertura finanziaria.** Ad oggi, **solo il 3,6% dei lavori previsti nel 2001 è stato completato.**

Secondo lo studio dell'ACI, il nostro Paese è **fanalino di coda in Europa per qualità e capacità del sistema infrastrutturale.** Il Lussemburgo presenta un livello di dotazione superiore del 141% rispetto all'Italia. L'Olanda +135%, la Germania +104%, Regno Unito +100%, Francia +68%. Emblematico il dato della Spagna che nel 1985 faceva segnare un -32% ma oggi ha colmato il suo gap e sfoggia un +9% rispetto al Belpaese.

Lo studio mette in evidenza l'assenza di programmazione che ha prodotto una **"politica a strattoni"** concentrata sulle singole opere e incapace di una visione d'insieme, in un assetto normativo confuso, disorganico e soggetto a continue modificazioni. Ciò ha scoraggiato gli **investimenti privati che oggi non riescono a coprire più del 22%** del costo complessivo delle opere e costituisce uno dei principali vincoli alla competitività del nostro tessuto produttivo. **Il 90,5% delle merci in Italia si distribuisce su gomma** (contro il 76,8% in UE) e le carenze infrastrutturali generano traffico e congestione che costano alle imprese **7,5 miliardi**.

Contribuisce a frenare lo sviluppo infrastrutturale anche un contenzioso abnorme. In caso di controversie giudiziarie i costi delle opere aumentano del **30%** e i tempi di consegna del **96%**. I costi di realizzazione di una nuova strada in Italia variano tra i 10 e gli 80 milioni di euro a chilometro. In Francia, invece, il range è compreso tra i 5 e i 15 milioni. Stesso discorso per l'ammodernamento di una infrastruttura esistente: l'ampliamento della terza corsia di una tratta autostradale costa tra i 5 e i 20 milioni di euro a km contro i 2-4 d'Oltralpe.

"Le criticità che rendono il nostro Paese meno competitivo sono conseguenza del susseguirsi negli anni di diversi disegni programmatici e dei numerosi cambiamenti di strategie e priorità – dichiara il presidente dell'ACI, Enrico Gelpi – che hanno comportato la revisione dei progetti e delle previsioni di spesa, il non rispetto dei tempi e dei costi se non addirittura la mancata realizzazione o ultimazione dei lavori. La recente nomina di **commissari straordinari per le grandi opere** - che dovranno svolgere un'azione di monitoraggio, impulso e soprattutto di coordinamento rispetto alle amministrazioni ordinarie competenti - rappresenta l'inizio d'un percorso nuovo e virtuoso, che produrrà benefici sotto molteplici aspetti".

"Ugualmente apprezzabile – secondo Gelpi – la **nuova disciplina del dissenso in sede di Conferenza dei servizi**, che nella formula originaria era causa di malfunzionamento dell'istituto. Con l'adozione del principio di maggioranza in alternativa a quello dell'unanimità, e con una tempistica più "stretta", anche nel caso di dissenso espresso da un'amministrazione deputata alla tutela dei diritti costituzionalmente garantiti, si potrà guardare con più ottimismo alla possibilità dell'avvio rapido dei progetti. Anche in presenza di queste novità, non è comunque possibile prescindere da una concreta e condivisa attività di pianificazione, programmazione e progettazione degli interventi. Soltanto così il sistema delle infrastrutture potrà veramente essere al servizio delle diversificate esigenze della domanda di mobilità di persone e merci".

Lo studio della Fondazione Caracciolo dedica un capitolo al rapporto criminalità organizzata – appalti pubblici, rilevando che le infiltrazioni criminali pesano *"come macigni sull'efficienza del sistema"*. A questo proposito, in una lunga intervista esclusiva concessa alla Fondazione, il Procuratore nazionale Antimafia **Piero Grasso** dichiara che, per arginare tale piaga occorre stabilire regole di trasparenza per gli appalti e fissare preventivamente i costi "chiavi in mano" delle opere. Chi sottoscrive il "protocollo" della trasparenza, spiega Grasso, viene inserito nella **"White list"** delle imprese; è tenuto ad utilizzare un **unico conto corrente** con tutte le entrate e tutte le uscite relative all'appalto (per escludere "gestioni particolari", "lavoro nero" e "tangenti") e ha l'**obbligo di denunciare le richieste di tangenti e i tentativi di infiltrazione mafiosa**. Occorre quindi **stabilire il costo vero** - non gonfiato o con ribassi – **"chiavi in mano" di ogni opera**, calcolando anche il profitto di chi lavora, per appalti che possono essere affidati alla responsabilità esclusiva, senza condizionamenti esterni, di un'unica impresa della "White list". Una proposta che Grasso definisce *"rivoluzionaria"*, dal momento che *"fa saltare gli appalti pubblici, gli intermediari, il finanziamento della politica, della Pubblica Amministrazione e possibilmente anche della mafia"*.