



CONSIGLIO NAZIONALE DEGLI INGEGNERI

Comunicato stampa

CNI: ritrovare il senso di una politica per le infrastrutture

-21% di investimenti pubblici in infrastrutture negli ultimi 10 anni. Troppi sprechi di risorse e troppe regole affossano il Paese. E' quanto è emerso dal convegno di Matera dedicato al tema e organizzato dal Consiglio Nazionale Ingegneri e dall'Ordine degli Ingegneri di Matera.

La realizzazione di infrastrutture di collegamento e più in generale di opere pubbliche contribuisce alla crescita ed alla modernizzazione di un Paese. L'Italia sembra avere abdicato, almeno in parte, a questo tipo di intervento: tra il 2008 ed il 2018 **gli investimenti pubblici in opere stradali e del Genio Civile hanno registrato una flessione del 21%**. Non abbiamo recuperato i livelli di spesa pre-crisi 2008, anzi siamo ancora ai livelli di spesa ce si registravano in Italia nel 2002. Siamo anche lontani dagli standard dei principali Paesi europei, dove la quota di investimenti pubblici nel settore dei trasporti supera il 20% del totale investimenti pubblici mentre in Italia si attesta attualmente al 17%.

Sullo stesso sentiero di ridimensionamento si muovono gli investimenti per altre **opere pubbliche (impianti idrici, energetici, interventi di urbanizzazione, telecomunicazioni)**, la cui spesa tra il 2008 ed il 2017 ha registrato una flessione del 29%.

Su tutto hanno pesato ovviamente le politiche di rientro dal debito pubblico, specie a partire dal 2011. Il Paese, tuttavia, già prima non brillava per efficienza infrastrutturale, a causa di un dualismo tra Nord e Sud del Paese che rende tutto estremamente complicato. **Attualmente il 24% delle linee ferroviarie del Mezzogiorno è a doppio binario a fronte del 60% delle linee del Centro-Nord. Il 49% delle linee ferroviarie del Mezzogiorno è elettrificato a fronte dell'80% di quelle del Centro-Nord.** Tra il 2010 ed il 2016 i porti del Mezzogiorno hanno registrato una flessione del 19% in termini di tonnellate movimentate, con un lieve recupero nel 2017, a fronte di un incremento dell'8% e del 3% rispettivamente al Nord ed al Centro. **Tra il 2004 ed il 2014 la rete autostradale è aumentata, in termini di km, del 7% al Nord e del 3% al Sud.**

E' quanto è emerso oggi a Matera nel corso del convegno **"Infrastrutture per la crescita: cultura ingegneristica tra programmazione e progettazione"**, organizzato dal Consiglio Nazionale Ingegneri e dall'Ordine degli Ingegneri di Matera.

"Ci troviamo certamente in una condizione di scarsità di risorse – afferma Armando Zambrano, Presidente del CNI, illustrando un rapporto elaborato dal Centro Studi - dovute a politiche di contenimento della spesa pubblica eccessivamente prolungato nel tempo. Questo sembra avere determinato una sorta di declassamento delle politiche delle infrastrutture praticamente da parte di tutti i Governi che si sono succeduti negli ultimi dieci anni". Il Presidente CNI, poi, ha stigmatizzato il fatto che in Italia si fanno norme

sempre sull'emergenza. Inoltre, commentando la recente approvazione dello Sblocca Cantieri ha affermato che "nel provvedimento non c'è molto di buono. Ad esempio, nulla si dice sulla procedura di realizzazione delle infrastrutture, uno dei passaggi che determinano l'eccessivo allungamento dei tempi di realizzazione".

In occasione dei lavori, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, ha fatto pervenire agli ingegneri convenuti un video messaggio. "Stiamo tornando – ha detto - ad investire sugli ingegneri. Circa 300 assunzioni per l'Agenzia per la sicurezza delle ferrovie".

Le analisi effettuate dal Centro Studi del CNI, fanno emergere uno spaccato complesso della questione infrastrutturale, fatta non solo di tagli alla spesa per opere pubbliche ma da una serie di inefficienze e di sprechi che certamente al Paese non hanno fatto compiere alcun progresso. E' sufficiente ricordare che il MIT rileva attualmente la presenza in Italia di oltre **640 grandi opere incompiute** per un valore complessivo di **4 miliardi di euro**, il 31% dei quali spesi, mentre per la parte restante non si sa con esattezza cosa succederà. Si aggiungono altre **400 opere, per un valore di 27 miliardi di euro, bloccate per motivi burocratico-autorizzativi**, per contenziosi e mancanza di decisione degli Enti pubblici. Al 31 dicembre 2018 la **spesa per i programmi UE 2014-2020 per interventi nel campo dei trasporti risulta pari al 14,4% delle risorse disponibili per questa tipologia di investimenti**, mentre la spesa per l'Agenda digitale risulta pari al 32,7%. Le risorse effettivamente impegnate, rispetto a quelle disponibili sono certamente a livelli più elevati, ma i ritardi accumulati, ad un anno dalla chiusura formale di questo ciclo di programmazione, appaiono evidenti. Emblematico, proprio perché fortemente focalizzato sulla rigenerazione urbana e sulle infrastrutture materiali e immateriali è il caso del Pon Metro, per le Città Metropolitane italiane, con una dotazione finanziaria di oltre 858 milioni di euro per il periodo 2014-2020, dei quali effettivamente impegnati il 35% anche essi ad un anno circa dalla conclusione formale del programma.

"A questo punto - prosegue Zambrano – occorre chiedersi se il vero problema sia la carenza di risorse pubbliche disponibili, o piuttosto la capacità di programmare e gestire in modo competente i progetti legati alle infrastrutture. Le opere incompiute e la miriade di opere bloccate rivelano un sistema in cui il processo decisionale non funziona, a livello centrale e locale, anche per la presenza di norme che regolano la gestione degli appalti pubblici e la realizzazione del processo costruttivo talmente sovrabbondante da essere una stortura."

Come certificano l'Agenzia per la Coesione Territoriale ed il Nucleo di Valutazione e Controllo, **nel processo di realizzazione delle opere pubbliche in Italia il 53% del tempo è impiegato dalla Pubblica Amministrazione per l'espletamento di procedure, verifiche, controlli, rilascio di autorizzazioni**, mentre la parte restante è impiegata per l'effettiva realizzazione dell'opera. **Per opere al di sopra di 100 milioni di euro, il periodo medio di realizzazione è di 15 anni.**

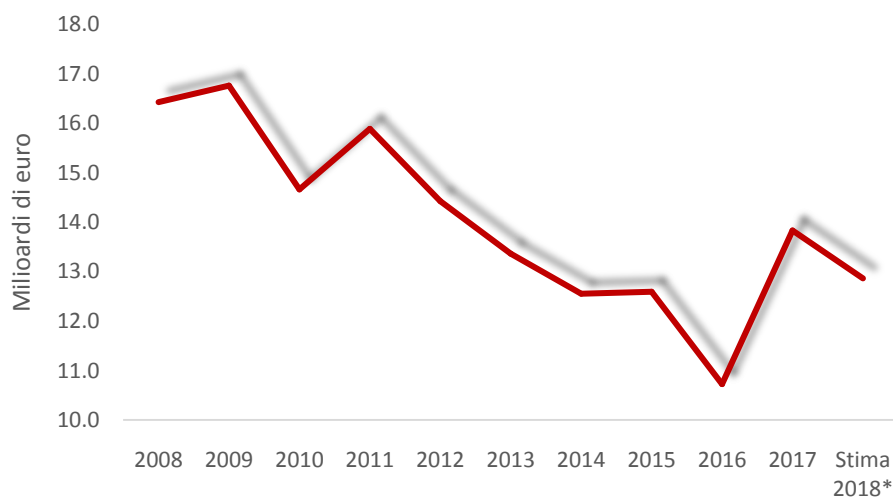
"Il sistema, ha un che di paradossale ed occorre intervenire su due punti: la semplificazione delle norme, anche attraverso la revisione del Codice dei Contratti Pubblici e la qualificazione delle stazioni appaltanti. Forte è l'impressione che il c.d. DI Sblocca Cantieri (DI 32/2019) pur riconoscendo l'esistenza di un problema determinerà scarsi risultati se non interviene alla radice del problema, ovvero sulla quantità enorme di procedure burocratiche che fanno perdere di vista l'obiettivo finale ovvero quello di realizzare delle infrastrutture che servono".

Quanto detto è corroborato da un'indagine effettuata, proprio in occasione del Convegno di Matera, dal Centro Studi CNI su un campione di oltre 3600 ingegneri che operano nell'ambito della progettazione di opere pubbliche. Per il 33% il rilancio delle infrastrutture passa per una revisione del Codice Appalti, seguita dalla richiesta urgente di una riduzione e maggiore qualificazione delle stazioni appaltanti. Il 75% degli ingegneri inoltre reputa determinante che il DI Sblocca Cantieri stabilisca l'approvazione di un regolamento unico di applicazione delle norme del Codice dei Contratti pubblici al posto delle attuali linee guida Anac, mentre minore rilevanza viene attribuita dagli intervistati all'innalzamento della soglia massima per il

subappalto e alla reintroduzione del compenso del 2% riconosciuto per le attività di progettazione ai tecnici della Amministrazioni pubbliche.

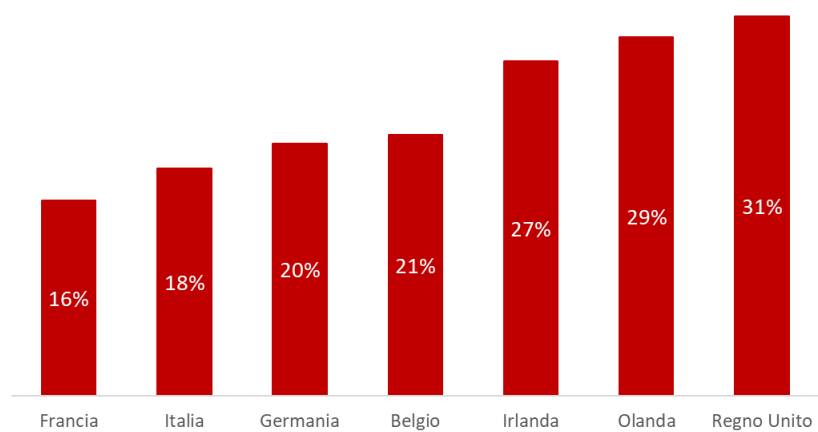
Vi è un grande lavoro da fare che deve iniziare dal rimettere fortemente in discussione, in modo coraggioso e costruttivo, la complessa filiera della programmazione e gestione delle opere pubbliche da parte delle Pubbliche Amministrazioni. Gli ingegneri e, più in generale, i professionisti tecnici e le imprese coinvolte in questo settore intendono dare un contributo a questo dialogo per una politica delle infrastrutture che torni ad essere al centro dei processi di modernizzazione del Paese.

Investimenti pubblici in opere stradali ed altre opere del Genio Civile



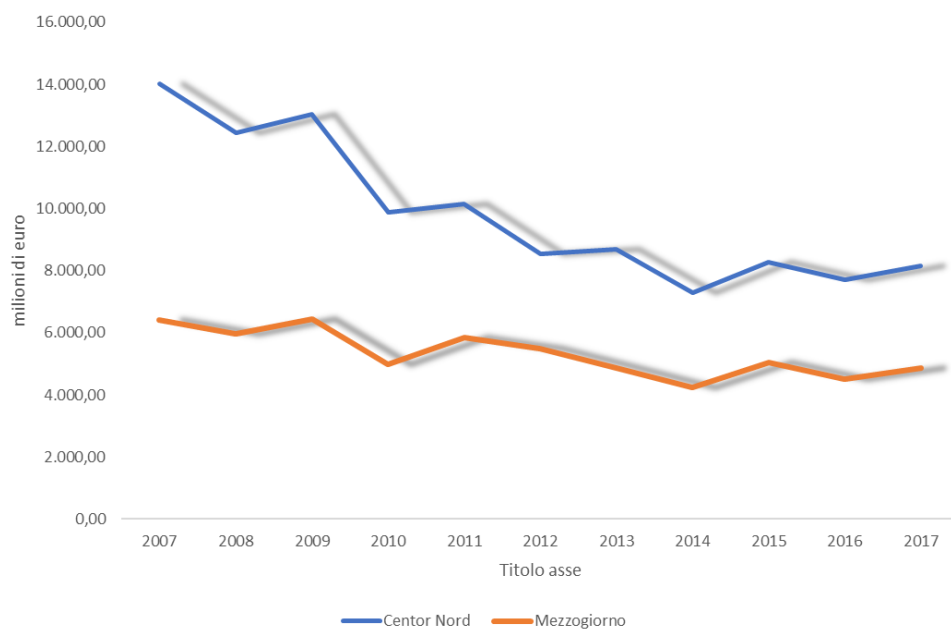
Fonte: elaborazione Centro Studi Cni su dati Istat

% spesa pubblica in trasporti su totale investimenti pubblici fissi lordi, anno 2017



Fonte: elaborazione Centro Studi Cni su dati Eurostat

Spesa in conto capitale delle Pubbliche Amministrazioni per opere pubbliche*



*E considerata la spesa per i seguenti ambiti di intervento: servizi e reti idrico-sanitari, trasporti, viabilità, telecomunicazioni, energia, altre opere pubbliche

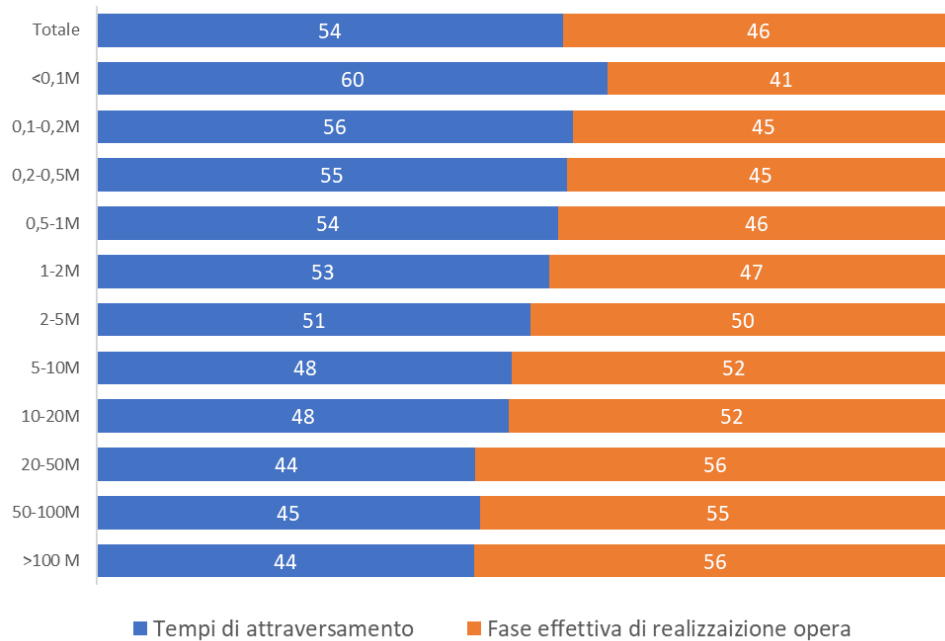
Fonte: elaborazione Centro Studi Cni su dati CPT-Agenzia per la Coesione Territoriale

Opere pubbliche incompiute, 2017

	Numero opere incompiute	Importo totale opere in Euro
Regione Abruzzo	31	47.119.785
Regione Basilicata	33	93.764.441
Regione Calabria	15	57.453.878
Regione Campania	41	207.804.291
Regione Emilia Romagna	16	86.448.486
Regione Friuli Venezia Giulia	5	11.196.444
Regione Lazio	45	157.630.882
Regione Liguria	4	25.573.492
Regione Lombardia	27	137.106.167
Regione Marche	16	73.522.895
Regione Molise	14	144.522.944
Regione Piemonte	9	9.819.749
Regione Puglia	54	82.939.948
Regione Sardegna	86	246.503.994
Regione Sicilia	162	488.305.910
Regione Toscana	16	20.861.051
Regione Umbria	15	162.106.583
Regione valle d'Aosta	2	16.292.381
Regione Veneto	14	19.787.394
Provincia Autonoma di Bolzano	4	9.173.791
Provincia Autonoma di Trento	1	18.677.000
Ministero Infrastrutture e Trasporti	37	1.865.574.445
Totale	647	3.982.185.951

Fonte: elaborazione Centro Studi Cni su dati SIMOI Ministero Infrastrutture e Trasporti

Tempi di attraversamento* in % sul totale dei tempi di realizzazione delle opere pubbliche, 2017



*I tempi di attraversamento son i tempi impiegati dalle Pubbliche Amministrazioni per l'assolvimento di procedure di vario tipo

Fonte: elaborazione Centro Studi CNI su dati Nuvec banca dati BDU

Roma 14 giugno 2019

Fondazione Consiglio Nazionale Ingegneri

Ufficio stampa

Antonio Felici - 3478761540

Via XX Settembre 5, 00187 Roma

Tel. 06.85.35.47.39 - Fax. 06.84.24.18.00

E-Mail: comunicazione@fondazionecni.it