

O.D.G. INFRASTRUTTURE

Uno dei principali problemi del Paese è lo scarso livello della crescita che aggrava il peso del debito sul pil.

Per questo, ogni vero discorso di discontinuità con le politiche adottate finora dai governi per affrontare, senza successo, la crisi, non può che partire dal tema della crescita.

Oltre che su una più equa distribuzione del reddito a vantaggio del lavoro, la crescita va sostenuta con una adeguata politica di investimenti capace di rafforzare i fattori produttivi del paese.

Fra i fattori che determina la produttività del sistema paese decisivo da sempre è quello della sua dotazione infrastrutturale.

Se in questi anni il paese e' cresciuto così poco, la causa principale è da imputare ad una miopia politica dei governi che hanno gestito il paese in questi ultimi decenni.

A differenza delle scelte politiche italiane, i singoli paesi europei hanno seguito ad investire nella infrastrutturazione del loro paesi.

Ora il nostro paese si trova a confrontarsi con i ritardi cronici che si sono accumulati e i limiti di programmazione, finanziari, procedurali e di realizzazione tuttora esistenti: non mancano esempi quali i lavori per l'ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, la realizzazione del II° macrolotto del sistema quadrilatero Umbria Marche o la variante alla linea ferroviaria Andora – San Lorenzo a mare - quella del deragliamento del treno (vedi fondo pagina) per la quale ci sono i fondi disponibili, c'è un' aggiudicataria dei lavori, ma i lavori non partono.

Ancor più evidente appare tale inadeguatezza dagli stessi dati dell'autorità di vigilanza sugli appalti per la quale "l'inadeguatezza delle politiche infrastrutturali determina un pesante GAP rispetto agli altri paesi europei: dal '95 al 2006 rete autostradale italiana cresciuta 1,9% contro 11,7 D; 51,9 ES; 29 F; 8,4 GB - rete ferroviaria convenzionale a doppio binario 40% del totale nel 2009 contro il 51 F e il 49 D - rete ferroviaria ad AV incrementata dal 2005 al 2010 di 82 km medi annui contro i 115 ES, con una dotazione complessiva di 876km contro i 1915 F, 1616 ES, 1300 D.

La inadeguatezza delle politiche infrastrutturali del paese è dimostrata anche dai dati di spesa: se l'Italia è terza nella graduatoria del totale spesa pubblica sul pil (49,3%) in questo aggregato la spesa per investimenti fissi lordi la colloca al 10° posto.

Dall'inizio anni ottanta la spesa per infrastrutture è passata dal 3,5% del pil all'1,6% previsto per il 2014.

Questo dato è confermato dal sostanziale fallimento della Legge Obiettivo e dei Programmi di opere prioritarie adottati dal 2000 ad oggi: su un totale di circa 230 mld previsti, ne risultano effettivamente impegnati 87 e realmente spesi o disponibili 44".

Appare quindi evidente la necessità di un rilancio degli investimenti per superare la crisi almeno quanto il rigore dei conti, anche perché gli investimenti in opere pubbliche sosterranno la domanda in uno dei settori con le maggiori capacità anticongiunturali quale l'edilizia, che sta scontando la più grave crisi dal dopoguerra ad oggi .

Le cause di tale crisi sono certamente anche cause congiunturali esterne che, altrettanto certamente, sono state aggravate dalle scelte di politica economica del governo che ha affiancato alla carenza una sistematica opera deregolativa che ha penalizzato le imprese sane e strutturate.

Appare quindi chiaro che qualsiasi patto per lo sviluppo che intenda affrontare seriamente il tema del rilancio della crescita del paese non possa prescindere dal tema degli investimenti infrastrutturali. Occorre però che ciò avvenga, in discontinuità col passato, non più attraverso il consueto gioco delle tre carte del CIPE, ma attraverso scelte chiare e immediatamente attuabili, determinate attraverso un percorso di confronto con le forze sociali, con le istituzioni e con le comunità locali.

Per la FILLEA tali scelte vanno orientate sui seguenti obiettivi:

- evitare che gli spostamenti di risorse già destinate si risolvano in una riduzione effettiva di quelle disponibili. Occorre invece aumentare da subito i flussi di cassa disponibili, a partire dalla sterilizzazione della spesa per investimenti rispetto al patto di stabilità.
- Eliminare il patto di stabilità per i comuni virtuosi in maniera selettiva per investimenti attinenti la messa in sicurezza del territorio, del patrimonio edilizio pubblico per accorciamento e recupero urbano.
- Definire un vero e proprio piano strategico nazionale su cui far convergere le risorse disponibili sulla base delle seguenti priorità:
 - Impegnare su priorità infrastrutturali condivise con le regioni i fondi FAS, ancora disponibili, in particolare in opere di rilevanza interregionale con priorità alle regioni del mezzogiorno e ai lavori di messa in sicurezza del territorio dal rischio idrogeologico e sismico.
 - Recuperare risorse da investire in piano piccole opere attraverso una sistematica lotta all'illegalità nel settore delle costruzioni (controlli automatici incrociati ad ogni richiesta inizio attività, rafforzamento Durc e congruità, tracciabilità obbligatoria, anche nel privato, di ogni pagamento in cambio di un rafforzamento degli incentivi fiscali per ristrutturazioni e risparmio energetico in una logica di emersione del nero)
 - Destinare le risorse disponibili del nuovo ciclo di programmazione europeo 2013-20 a grandi programmi di recupero urbano e di infrastrutturazione delle aree urbane, a partire dalla riqualificazione delle periferie delle grandi aree metropolitane.
 - Destinare le risorse disponibili del fondo infrastrutture alla realizzazione dei grandi corridoi europei della mobilità TEN, anche per intercettare una quota consistente dei 540 mld europei destinati ai trasporti nel prossimo ciclo di programmazione 2014/20.

In questo quadro, ribadendo il no al ponte sullo stretto che di fatto è già fuori dalle priorità europee, occorre dare priorità alla realizzazione AV Na/Ba, al potenziamento linea ferroviaria Sa/Rc e della linea Messina Catania.

Nel quadrante nord va invece completata la realizzazione della TAV Torino-Lione nella nuova versione a minor costo e a minor impatto ambientale e del terzo valico dei Giovi fondamentale per collegare il porto di Genova ai grandi corridoi europei.

Su queste grandi opere va superata la difficoltà di confronto con le popolazioni locali e uscendo da una logica di mera contrapposizione. Solo il confronto può produrre effetti, ma per essere efficace ha bisogno di procedure certe esigibili e preventive di consultazione delle comunità locali al termine delle quali si possa in piena trasparenza decidere e realizzare quanto deciso nel più assoluto rispetto della legalità.