

BOZZA 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 determinano la produttività del sistema paese decisivo da sempre è quello della sua dotazione infrastrutturale.

A differenza dei vari governi italiani, le nazioni europee hanno, in questi anni, continuato ad investire nella infrastrutturazione dei loro paesi.

Ora l'Italia si trova a confrontarsi con i ritardi cronici che si sono accumulati e i limiti di programmazione, finanziari, procedurali e di realizzazione tuttora esistenti. L'Italia è un paese fermo, che sconta un forte gap di competitività con le economie del nord-europa proprio a causa del ritardo sugli investimenti infrastrutturali.

Infatti, dal '95 al 2006 la rete autostradale italiana è cresciuta solo del 1,9% contro 11,7% della Germania, il 51,9% della Spagna, il 29% della Francia, l'8,4% del Regno Unito; la rete ferroviaria convenzionale a doppio binario in Italia rappresenta solo il 40% del totale, contro il 51% della Francia e il 49% della Germania; la rete ferroviaria ad AV ha in Italia una estensione complessiva di 876km contro i 1915 della Francia, i 1616 della Spagna, i 1300 della Germania.

L'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 solo 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 sosterrrebbero 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. I governi succedutisi in questi anni, oltre ad aver aggravato la situazione attraverso pessime scelte di politica economica, hanno peggiorato ulteriormente lo scenario con 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 dell'Emilia Romagna 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 e per il 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.
 - Avviare una sistematica lotta all'illegalità nel settore delle costruzioni mediante: 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 e contrasto dell'economia e del lavoro sommerso;
 - 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.