

Rassegna stampa

Centro Studi C.N.I. - 18 maggio 2014



INFRASTRUTTURE

Sole 24 Ore	18/05/14	P. 1	Strade, Tav, reti: il Paese che non c'è	Giorgio Santilli	1
Sole 24 Ore	18/05/14	P. 3	Infrastrutture, Italia ultima in Europa	Giorgio Santilli	3

CONFINDUSTRIA

Corriere Della Sera	18/05/14	P. 25	La battaglia delle Camere di commercio «Ora l'autoriforma per sopravvivere»	Rita Guerzè	6
----------------------------	----------	-------	---	-------------	---

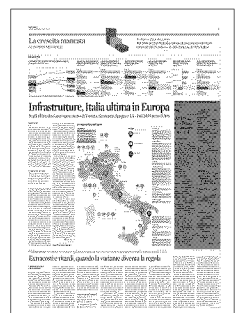
UN'ALTRA ITALIA

Strade, Tav, reti: il Paese che non c'è

di **Giorgio Santilli**

Non ci sono solo gli scandali e la corruzione a isolare il mondo degli appalti dalle persone comuni. Il punto è che cittadini e imprese hanno smarrito totalmente la ragione profonda e primaria della infrastruttura nel vivere quotidiano.

Continua ► pagina 3



L'ANALISI

Giorgio Santilli

Il Bel Paese (con Tav, suolo e acquedotti) che non c'è

► Continua da pagina 1

Sanno che con le loro tasse pagano i costi di quelle opere, non di rado gonfiati da tangenti e varianti. E sanno che, se l'opera si realizza sotto casa loro, per un certo numero di anni - in genere non inferiore a dieci - dovranno sopportare i disagi del cantiere. L'impatto ambientale è diventato più importante della stima dei benefici dell'opera. La retorica e la disinformazione - alimentate dal malaffare e dalla rabbia dilagante - imperversano, nessuno capisce più il valore della infrastruttura «bene comune». Claudio De Vincenti, viceministro allo Sviluppo economico e studioso di queste cose da decenni, usava qualche giorno fa un'immagine tanto folgorante quanto ovvia. «Se l'acqua bene comune arriva direttamente dal buon Dio, bisogna realizzare acquedotti e impianti per portarla nelle case dei cittadini». È facile prendersela con gli aumenti della tariffa idrica (che è comunque la più bassa d'Europa) ma i 60 miliardi di investimenti mancati in quel settore significano sempre 35% di perdite nella rete, il 35% di italiani senza depurazione (dal 2015 cominceremo a pagare multe salate per alcune centinaia di milioni di euro l'anno come effetto delle infrazioni Ue e allora il conto sarà chiaro a tutti), pezzi del Sud ancora senza acqua in estate.

Nessuno assolve gli sprechi e neanche i costi maggiorati delle opere - che spesso nascono dalle trattative private che eludono o spazzano via qualunque forma di concorrenza - ma sarebbe utile


una riflessione anche su quello che si perde rinviando o cancellando le infrastrutture. Forse non servono i grandi numeri, come quello dell'Osservatorio sui costi del non fare, che parla di 50 miliardi di costi l'anno per il «non fare». Le analisi costi-benefici, pur se rigorose, non catturano l'attenzione di chi viaggia in treno o fa la fila imbottigliato al casello. Spiegare per bene che l'Alta velocità fra Torino e Napoli avrebbe ridotto da tre ore e 50 minuti a 2 ore e cinquanta minuti (2 ore e mezza quando aprirà il sottopasso di Firenze) avrebbe forse spazzato via almeno una parte delle polemiche più pretestuose sulla realizzazione dell'opera. E una cultura più attenta a queste analisi spazzerebbe via anche temi come quelli che un asse Alta velocità Torino-Napoli taglia fuori il Sud (il risparmio da Bari a Roma è sempre di un'ora oggi e un'ora e mezza fra un paio di

DISINFORMAZIONE

L'opera non è valutata come «bene comune» e l'impatto ambientale è più importante della stima dei benefici

anni) o penalizza i pendolari (che hanno due binari più sulla vecchia linea storica).

Il Governo stima in 20 miliardi l'anno nel «Def infrastrutture» il costo aggiuntivo della logistica per la mancata realizzazione delle grandi opere. E forse, senza voler monetizzare a tutti i costi, si potrebbe fare un conto della perdita di vite umane per la mancata realizzazione di quella grande infrastruttura del territorio fatta di opere spesso piccole che è il piano di difesa del suolo. Senza contare il danno economico di intere aree spazzate via da alluvioni e disastri naturali. E se poi si vuole estendere l'infrastruttura anche alla politica di prevenzione e di sicurezza, dovremmo interrogarci sul perché terremoti violentissimi in Giappone spesso non fanno vittime mentre scosse ben più contenute da noi diffondono morte e danni.

 @giorgiosantilli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Infrastrutture, Italia ultima in Europa

Negli ultimi dieci anni speso meno di Francia, Germania, Spagna e Uk - Dal 2009 perso il 30%

Giorgio Santilli
ROMA

Non solo corruzione. A rendere agonizzante il settore delle infrastrutture che dovrebbe dare invece la spinta essenziale per rilanciare il Paese c'è un sistema di patologie che sono andate aggravandosi negli ultimi anni. Centoventi modifiche al codice degli appalti negli ultimi tre anni senza un disegno organico. Sistemi di deroghe per dare certezza ai tempi di opere che - secondo l'Ance - impiegano mediamente più di dieci anni per arrivare al traguardo. Varianti in corso d'opera che - secondo l'Autorità di vigilanza sugli appalti - portano a costi aggiuntivi dell'ordine del 27% su appalti integrati e general contractor. Un settore pubblico che con le spa controllate dilaga ancora nella progettazione e nelle fasi esecutive anziché svolgere al meglio funzioni fondamentali come


quella della programmazione delle opere (selezionando quelle utili) e della vigilanza (con Autorità che un giorno vengono rafforzate e il giorno dopo delegittimate). E soprattutto: la spesa per investimenti pubblici ormai marginalizzata - scesa dal 3,5% del Pil del 1981 al 3,1% del 1991 al 2,4% del 2001 all'1,7% di oggi destinato a calare fino all'1,4% del 2017 - mentre il sistema delle opere pubbliche spreca soldi senza produrre risultati visibili per i cittadini che vedono il mondo degli appalti come qualcosa di separato e autoreferenziale. Con poche eccezioni: l'alta velocità Torino-Milano-Napoli che ha ridotto la percorrenza da Roma a Milano da tre ore e 50 minuti a 2 ore e 50 minuti (e saranno due e mezzo quando sarà pronto il sottopasso di Firenze), apportando la più grande trasformazione nel sistema italiano della mobilità dalla realizzazione delle autostrade negli anni '50; il passante

di Mestre che ha decongestionato il traffico intorno alla Laguna; qualche metropolitana urbana a Torino, Napoli, Milano e Roma, costruite con immensa fatica ma indiscutibilmente utili per città sempre più congestionate. Opere che rendono un doveroso ritorno in termini di qualità della vita a cittadini che versano un prezzo in tasse pagate e fastidi da cantiere. Ma la mappa che pubblichiamo in questa pagina è impietosa: di 37 grandi opere strategiche programmate negli ultimi 15 anni, sono solo 11 quelle arrivate al traguardo e in funzione.

Il dato più imbarazzante per il sistema, l'indice di credibilità del Paese all'estero su questi temi, è però il confronto fra noi e l'Europa in fatto di spesa per investimenti pubblici. Non c'è economista - di scuola keynesiana o neoliberalista che sia - che non sostenga che bisogna fare una forte cura dimagrante sulla spesa corrente per salvare semmai quella in conto capitale. Un problema fondamentale di mix. Da noi accade il contrario: abbiamo rinun-

ciato a uno dei grandi motori dell'economia per non essere capaci di tagliare sprechi e privilegi nella macchina corrente dello Stato. Dal 2009 al 2013 gli investimenti sono stati tagliati del 34%, mentre la spesa corrente primaria è cresciuta dell'1,7%.

Dieci anni che danno l'idea dell'arretramento del Paese sull'asse della crescita. Dal 2004 al 2013 i dati Eurostat aggiornati dicono che la Francia ha speso in investimenti 606,9 miliardi, la Germania 383, il Regno Unito 367,9, la Spagna 336,1, l'Italia 335,2. Nel 2004 l'Italia era seconda dietro la Francia, per quasi tutto il decennio, anno dopo anno, è rimasta all'ultimo posto, dal 2011 ha scavalcato la Spagna che, dopo una lunga galoppata, ha drasticamente tagliato la spesa pubblica. Nel 2013 la spesa è stata pari a 27,2 miliardi, 11,4 miliardi meno di quello che spendeva nel 2009. Dal 2004 al 2011, mentre l'Italia perdeva il 19,6%, la Germania cresceva del 30,7%, la Francia del 26%, il Regno Unito del 19%.

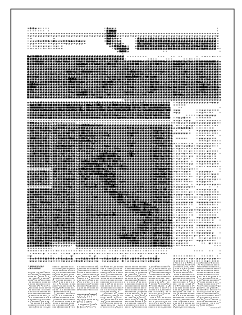
 @giorgiosantilli
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il «buco» di un decennio

Dal 2004 al 2013 l'Italia ha ridotto gli investimenti del 19,6% contro il +30,7% tedesco, il +26% francese, il +19% inglese

LA MAPPA DEI RITARDI

Solo 11 opere in funzione su 37 infrastrutture strategiche programmate negli ultimi 15 anni, 12 non sono neanche partite o sono bloccate



La mappa delle grandi opere

NAZIONALE

1. Tav Torino-Napoli
2. Tav Milano-Brescia
3. Valico Firenze-Bologna
4. Salerno-Reggio Calabria
5. Superstrada 106 Ionica

LEGENDA

-  In funzione
-  In costruzione
-  Bloccata

PIEMONTE

6. Autostrada Asti-Cuneo
7. Metrò Torino
8. Tav Torino-Lione
9. Passante ferrov. di Torino

LOMBARDIA

10. Metrò Milano
11. Pedemontana lombarda
12. Tem
13. Broletti
14. Ferrov. adduzione Gottardo
15. Aeroporto Malpensa
16. Passante ferrov. di Milano

LIGURIA

17. Terzo valico

ITALIA NORD EST

18. Tunnel del Brennero
19. Ferrov. Padova-Mestre
20. Tav Brescia-Padova
21. Tav Mestre-Trieste
22. Pedemontana veneta
23. Passante di Mestre
24. Mose

TOSCANA

25. Livorno-Civitavecchia

CENTRO ITALIA

26. Quadrilatero Umbria-Marche
27. Ferrov. Orte-Falconara

ROMA E LAZIO

28. Auditorium Roma

29. Metro C Roma

30. Raddoppio GRA di Roma
31. Autostrada Roma-Latina

CAMPANIA

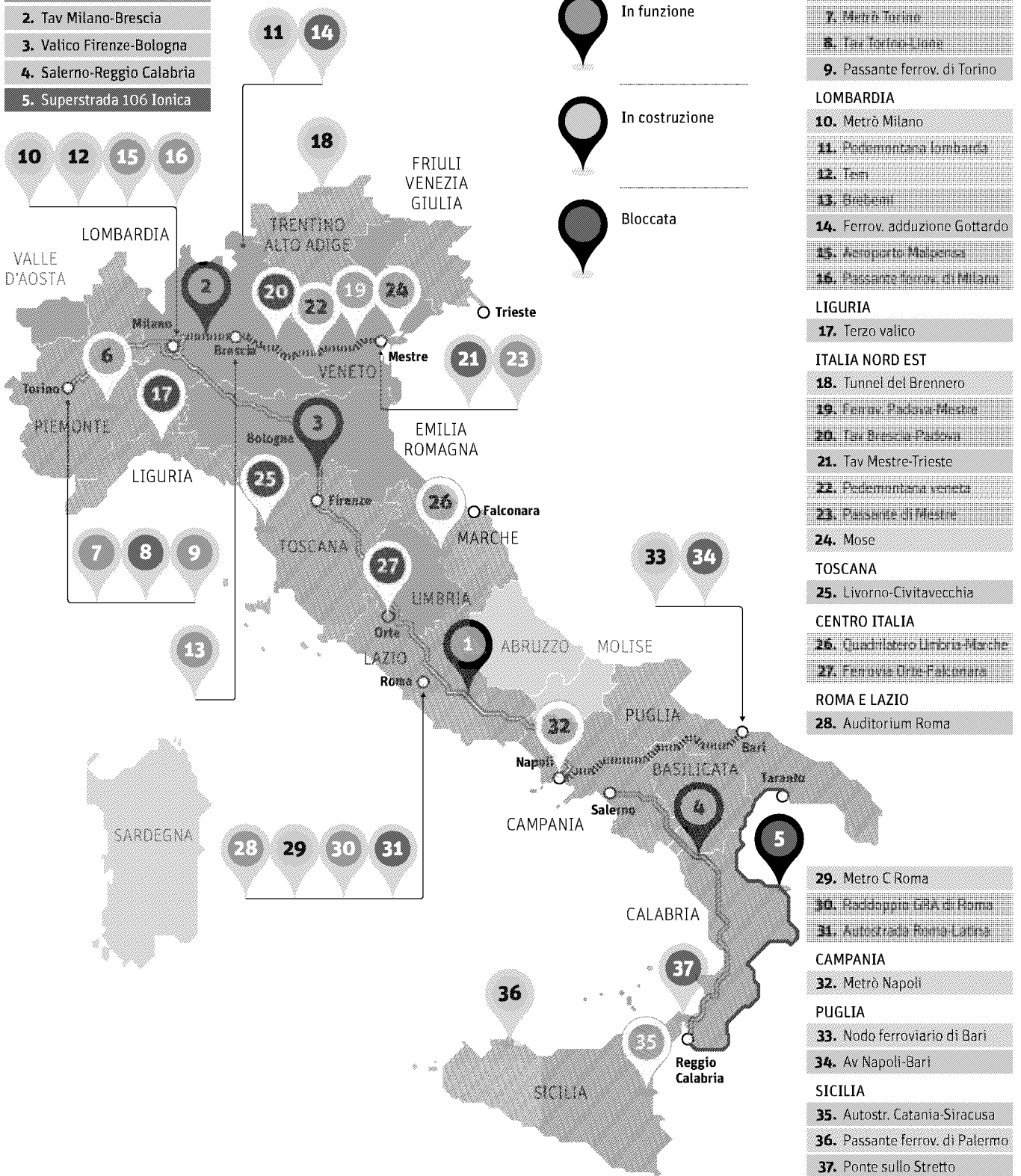
32. Metrò Napoli

PUGLIA

33. Nodo ferroviario di Bari
34. Av Napoli-Bari

SICILIA

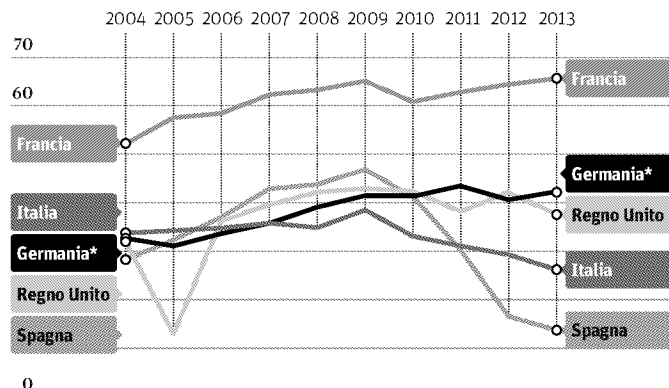
35. Autostr. Catania-Siracusa
36. Passante ferrov. di Palermo
37. Ponte sullo Stretto



Noi e gli altri

L'ANDAMENTO DELLA SPESA PER INVESTIMENTI PUBBLICI

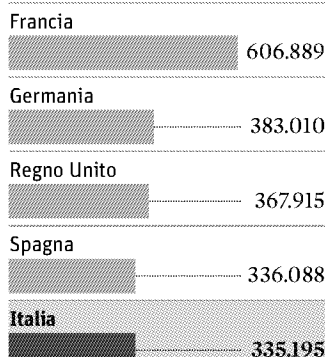
Dati espressi in miliardi di euro



(*) Fino al 1990 ex territorio della Repubblica federale tedesca Fonte: Eurostat

SPESA TOTALE PER INVESTIMENTI PUBBLICI NEL PERIODO 2004-2013

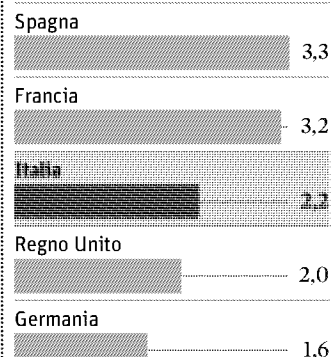
Milioni di €



Fonte: elaborazioni Sole 24 Ore su dati Eurostat

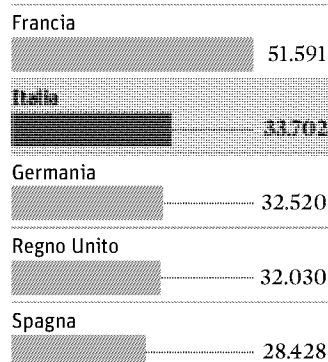
SPESA PER INVESTIMENTI PUBBLICI SU PIL 2004-2013

Media semplice valore %



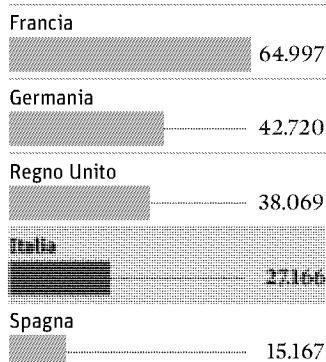
SPESA PER INVESTIMENTI PUBBLICI NEL 2004

Milioni di €



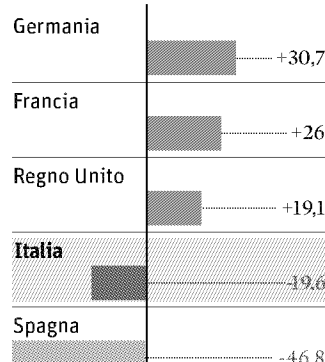
SPESA PER INVESTIMENTI PUBBLICI NEL 2013

Milioni di €



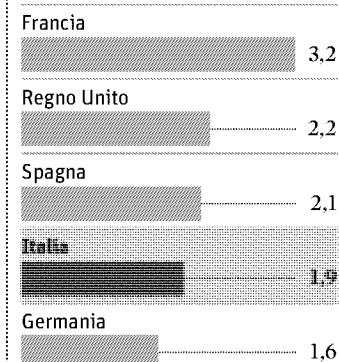
SPESA PER INVESTIMENTI PUBBLICI 2013/2004

Variazione %



SPESA PER INVESTIMENTI PUBBLICI SUL PIL 2011-2013

Media semplice valore %



Registro delle imprese

La battaglia delle Camere di commercio «Ora l'autoriforma per sopravvivere»

Confindustria: un solo ente per regione. Confcommercio: più competenze

«Quando mi hanno detto "andiamo alla Camera di commercio di Milano" ho chiesto: "Ma in Camera di commercio mi fanno entrare dopo quello che abbiamo scritto nelle linee guida di rilancio della Pubblica amministrazione?". Pur allenato a sfidare contesti ostili (il Senato, la Rai) il presidente del Consiglio Matteo Renzi si è fatto qualche scrupolo, martedì scorso, quando si è trovato ospite della Camera di commercio di Milano. Proprio lui che le Camere le vuole abolire. «Eliminare l'obbligo di iscrizione al registro delle imprese»: questo c'è scritto al punto 29 delle linee di rilancio della Pubblica amministrazione.

Il 13 giugno Palazzo Chigi scoprirà le carte. A fine aprile Unioncamere ha inviato alla presidenza del Consiglio un piano di autoriforma. Ma a muoversi sono anche le associazioni delle imprese che governano le camere di commercio stesse. Dodici pagine dai contenuti spesso distanti dalle proposte di Unioncamere sono state indirizzate a Renzi dalla giunta di Confindustria il 20 marzo. Rete imprese Italia sta cercando una proposta di riforma condivisa da tutte le organizzazioni che la compongono: Confartigianato, Confesercenti, Cna e Casartigiani oltre a Confcommercio. Al momento le idee delle imprese del commercio e dei servizi sono lontane da quelle dell'industria e più vicine a quelle di Unioncamere. Ma le associazioni faranno del loro meglio per trovare un

accordo. L'allergia di Renzi per i corpi intermedi è nota. E le rappresentanze sanno che unite avrebbero maggiori possibilità di riuscire a difendere le Camere.

Come si diceva, la principale competenza è la tenuta del registro delle imprese, l'anagrafe delle aziende italiane. In realtà c'è anche molto altro: il finanziamento dei confidi (85 milioni l'anno scorso), gli uffici metrici, la gestione di tremila sportelli unici delle attività produttive, l'attività arbitrale... A tenere in piedi le camere sono i diritti annuali versati dagli oltre 7 milioni di imprese registrate: 780,5 milioni di euro nel 2013. Il versamento medio per azienda è di 109 euro. In tutto le Camere di commercio italiane hanno poco meno di 9.000 dipendenti. Ultimo (ma spesso più importante delle competenze da statuto), sono le partecipazioni delle Camere di commercio in società pubbliche e private e il controllo delle aziende speciali. Frequente il coinvolgimento delle Camere nelle società che gestiscono aeroporti o enti fieristici.

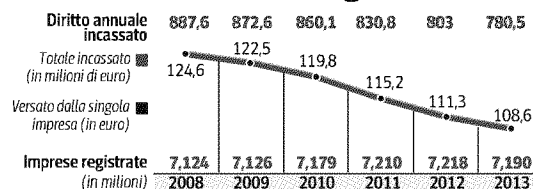
La complessa governance delle Camere di commercio prevede un parlamento (il consiglio) e un organismo operativo (la giunta). Le associazioni delle imprese hanno fatto di necessità virtù e ormai sono tutte d'accordo: bisogna semplificare. Ma come? La più «renziana» delle proposte è quella di

Confindustria. In cui si parla di una sola Camera per ogni regione, quindi 20 in tutto. In Confcommercio sembrerebbe ragionevole avere una quarantina di Camere, quante potrebbero essere le prefetture dopo la cura Renzi (oggi le Camere sono una per provincia, quindi 110). Per Confindustria le camere devono diventare «articolarioni territoriali del ministero dello Sviluppo» inoltre dovrebbero dismettere tutte le partecipazioni azionarie con un piano di privatizzazioni e le aziende speciali dovrebbero essere trasferite al Mise. Nella proposta di Unioncamere invece, si suggerisce la riduzione delle aziende speciali dalle attuali 130 a 40 e la cessione soltanto delle partecipazioni societarie non strategiche. Confcommercio rilancia mettendo sul tavolo un possibile allargamento delle competenze camerali: «Se si affidasse alle Camere la gestione del collocamento, sicuramente si collocerebbe più del 3% dei disoccupati come avviene oggi».

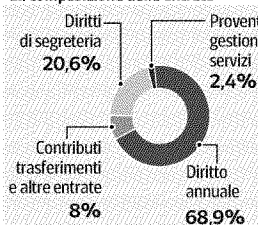
Poi c'è la delicata questione della governance. A oggi il maggior numero di presidenze è espresso nell'ordine da Confindustria, Confcommercio e Cna (quest'ultima forte in centro Italia). Ma Confindustria chiede un cambiamento delle regole, con le imprese «pesate» di più per il fatturato e per la capacità di creare valore aggiunto. La differenza con Rete Imprese su questo punto — come dimostrano anche i forti contrasti interni alla Camera di Roma — non sarà facile da colmare.

Rita Querzè

I conti e le aziende registrate



La composizione delle entrate



Come sono usati i fondi (2012)



Fonte: Unioncamere

D'ARCO

