

NETWORK TECNICO      



Cerca tra aziende, prodotti, news, software ...



iscriviti alla newsletter se vuoi rimanere sempre aggiornato



HOME ANTINCENDIO STRUTTURE E ANTISISMICA BIM SICUREZZA INVOLUCRO INFRASTRUTTURE NORMATIVA

LOGIN

IN EVIDENZA AZIENDE

REGISTRATI



18 GIUGNO 2019 DI REDAZIONE IN INFRASTRUTTURE

INVESTIMENTI NELLE INFRASTRUTTURE. DAL CNI IL MONITO: "TROPPI SPRECHI E TROPPE REGOLE"



Gli investimenti nelle infrastrutture sono fondamentali affinché il territorio cresca. Difatti è una fisiologica correlazione quella tra lo sviluppo infrastrutturale e sociale, ma se si analizzano i dati relativi agli investimenti pubblici impiegati nel settore negli ultimi anni, la panoramica che emerge è poco rosea.

Di questa situazione si è parlato durante il convegno "Infrastrutture per la crescita: cultura ingegneristica tra programmazione e progettazione" organizzato dal Consiglio Nazionale Ingegneri e dall'Ordine degli Ingegneri di Matera.

Un'occasione per prendere coscienza della situazione attuale e delle soluzioni necessarie da adottare per correre ai ripari su una così importante mancanza.

"-21% di investimenti pubblici in infrastrutture negli ultimi 10 anni. Troppi sprechi di risorse e troppe regole affossano il Paese". Il dato si riferisce al periodo tra il 2008 ed il 2018, durante il quale gli investimenti pubblici in opere stradali e del Genio Civile, hanno registrato la caduta.

AZIENDE



scheda top



scheda top









VIDEO



"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%".

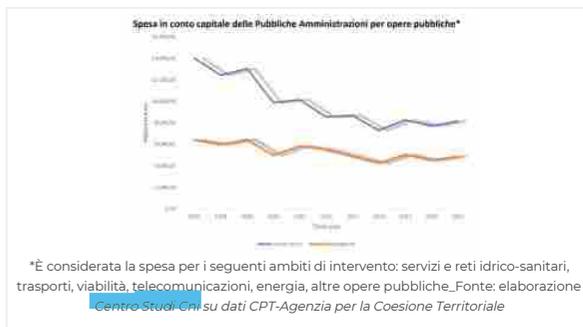
Per quanto riguarda le opere pubbliche quali impianti idrici, energetici, interventi di urbanizzazione e telecomunicazioni, gli investimenti nelle infrastrutture, relativamente al periodo compreso tra il 2008 ed il 2017, hanno registrato una **flessione del 29%**.

INVESTIMENTI NELLE INFRASTRUTTURE: NORD E SUD, UN PAESE A DUE VELOCITÀ

L'assenza degli investimenti nelle infrastrutture è un problema che al sud si amplifica data la scarsa rete infrastrutturale, un territorio che solo in parte viaggia sul doppio binario elettrificato. Perché attualmente **solo il 24%** delle linee ferroviarie del Mezzogiorno è a doppio binario a fronte del **60%** delle linee del Centro-Nord. **Solo il 49%** delle linee ferroviarie del Mezzogiorno è elettrificato a fronte dell'**80%** di quelle del Centro-Nord.

Per quanto riguarda il **traffico portuale**, tra il 2010 ed il 2016 i porti del Mezzogiorno hanno registrato un **calo 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.

La **rete autostradale**, tra il 2004 ed il 2014 è aumentata, in termini di km, del **7% al Nord e del 3% al Sud**. Differenze che rendono ancora più **difficile l'avvio e la ripresa** penalizzata dalle politiche di rientro dal debito pubblico, specie a partire dal 2011.



[Leggi anche: Linea sud: proposte dagli ingegneri per migliorare i collegamenti del sud](#)

Inefficienze, tagli alla spesa pubblica e sprechi alla base del fermo progresso documentato dalle analisi eseguite dal Centro Studi del CNI. In Italia sono oltre **640, le grandi opere incomplete** per un valore complessivo di **4 miliardi di euro**, il 31% dei quali spesi, mentre per della parte restante non si conosce il destino.

A queste 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%.

Si è verificato un errore.

Prova a guardare il video su www.youtube.com oppure attiva JavaScript se è disabilitato nel browser.

Si è verificato un errore.

Prova a guardare il video su www.youtube.com oppure attiva JavaScript se è disabilitato nel browser.

Opere pubbliche incomplete, 2017

Fonte: Ministero Centro Sud (C) suditi (MPO) Ministero Infrastrutture e Trasporti

PIÙ SEMPLIFICAZIONE BUROCRATICA E MIGLIORE GESTIONE AFFINCHÉ I LAVORI NON DURINO 15 ANNI

Ma il problema è unicamente dovuto all'assenza degli investimenti nelle infrastrutture? Non solo.

I **tempi di realizzazione delle opere pubbliche italiane** sono scanditi dalla burocrazia e da lungaggini dovute ad una cattiva gestione progettuale. Secondo l'*Agenzia per la Coesione Territoriale ed il Nucleo di Valutazione e Controllo*, **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 Presidente del CNI, **Armando Zambrano**, a tal proposito, ha dichiarato: *"A questo punto 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 incomplete 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."*

Il Presidente CNI ha, inoltre, sottolineato il fatto che **in Italia si fanno norme sempre sull'emergenza** e 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"*. Tempi che fanno riflettere.

"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 - ha proseguito Zambrano - *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"*.

[Consulta il documento CNI completo](#)

TI CONSIGLIAMO:



INFRASTRUTTURE FERROVIARIE, METROPOLITANE, TRANVIARIE E PER FERROVIE SPECIALI

Marco Guerrieri, 2017, Maggioli Editore

Il volume presenta i criteri fondamentali di progettazione geometrico-funzionale delle infrastrutture per i sistemi di trasporto a guida vincolata tra i quali si annoverano sia quelli extraurbani, come le ferrovie convenzionali e ad alta velocità, sia quelli urbani come le metropolitane...

24,00 € 20,40 € [Acquista](#)

su www.maggiolieditore.it