

[Infrastrutture e Trasporti](#) / [Conti Pubblici](#)

INFRASTRUTTURE SENZA ECONOMIA

di [Francesca Petrina](#) e [Ilde Rizzo](#) 10.02.2009

Contrastare la crisi anche attraverso il finanziamento di infrastrutture? L'esperienza insegna che per la realizzazione di opere utili, in tempi brevi e con costi certi, va riqualificata la spesa statale. Serve una logica di risultato e non di processo, con una chiara individuazione degli obiettivi dei diversi programmi di spesa e dei risultati attesi. E una adeguata definizione e quantificazione degli indicatori per misurarli. Non basta stanziare le risorse finanziarie, occorre modificare alcuni aspetti procedurali e superare incertezze e carenze informative.



Tra le azioni per contrastare la crisi economica è previsto il finanziamento e l'accelerazione degli interventi **infrastrutturali**, anche attraverso l'istituzione di appositi commissari straordinari. Tuttavia, l'esperienza insegna che perché l'azione del governo sia efficace e conduca alla realizzazione di opere utili, in tempi brevi e con costi certi, l'attività di spesa statale va riqualificata. È necessario intervenire sulle caratteristiche del processo di decisione che, al di là delle specificità proprie di ciascun programma di spesa, presenta significativi elementi di criticità trasversali: se non risolti,



www.lavoce.info

renderanno difficile e dal risultato incerto anche il compito dei commissari straordinari previsti nel decreto legge anti-crisi.

MANCA UNA LOGICA DEL RISULTATO

La spesa statale è prevalentemente **indiretta**, cioè delegata a soggetti pubblici come regioni, enti locali e privati, ma il processo di decisione, dalla pianificazione all'attuazione non è strutturato per dare un contenuto di efficienza ed efficacia a tale delega. Le decisioni di investimento sono abitualmente assunte sulla base di accordi tra amministrazioni senza il supporto della valutazione economica che, invece, dovrebbe essere introdotta già nella fase di pianificazione, seguendo linee guida obbligatorie, standardizzate e metodologicamente solide, in modo che il soggetto finanziatore – il ministero delle Infrastrutture – possa confrontare progetti concorrenti, definire le conseguenti priorità in modo trasparente e adottare scelte razionali.

Complessivamente, prevale una logica di **processo** piuttosto che di **risultato**: gli obiettivi dei diversi programmi di spesa e i risultati attesi non sono chiaramente individuati e gli indicatori per misurarli non sono adeguatamente definiti e quantificati. Le indicazioni provenienti dalla normativa contabile sono molto stringenti ed esercitano effetti “perversi” sul processo di decisione, spingendo verso l'accelerazione della decisione di finanziamento, anche quando il contenuto della decisione stessa non presenta requisiti progettuali adeguati ad assicurarne poi la realizzazione, con i tempi e i costi previsti. Il risultato, poi, sfugge alla verifica e al controllo del soggetto finanziatore, in quanto anche il controllo della spesa in itinere, così come la valutazione ex post degli scostamenti tra previsioni e risultati effettivi dei singoli programmi di spesa, sono carenti per la mancanza di sistematici flussi informativi e di meccanismi efficaci di monitoraggio. È il caso, ad esempio, dei progetti sui **trasporti rapidi di massa** (metropolitane e tranvie) cofinanziati dalla legge 221 del 1992 e solo in piccola parte ultimati, o ancora dei vari programmi di spesa per l'edilizia residenziale pubblica che si sono susseguiti a partire dal 1990. Tutti progetti finanziati anche con risorse pubbliche nazionali e realizzati a livello locale, per i quali difficilmente si riesce ad avere un quadro chiaro sullo stato di attuazione, sui tempi di realizzazione, né tantomeno sull'effettiva utilità sociale delle opere una volta realizzate.

IL FONDO OPERE STRATEGICHE

Queste problematiche potrebbero essere significativamente ridimensionate in previsione dell'attuazione del **federalismo**. Il principio di sussidiarietà, infatti, dovrebbe suggerire la riallocazione delle risorse dallo Stato ai livelli inferiori di governo senza vincolo di destinazione, mantenendo in capo al livello centrale la responsabilità soltanto delle opere di rilevanza nazionale.

A proposito di queste ultime un riferimento d'obbligo è la **Legge obiettivo** e in particolare, le criticità connesse al finanziamento dei diversi interventi che ricadono nell'ambito del **Fondo opere strategiche**. Il finanziamento si presenta incerto, frammentario e parziale, senza un'organica programmazione finanziaria e con problemi di sostenibilità, peraltro ripetutamente segnalati dalla Corte dei conti. Del resto, a febbraio 2008 secondo le stime Cipe erano necessari ancora 52,8 milioni di euro per completare le opere inserite nel Piano opere strategiche, stima destinata a crescere per l'aumento dei costi e dalla copertura finanziaria incerta. Nel decreto anti-crisi sono previsti interventi specifici per il finanziamento alle opere strategiche, ma le misure finanziarie non



www.lavoce.info

bastano. Come ha evidenziato la Commissione tecnica per la finanza pubblica è necessario, da un lato, superare le incertezze e le carenze informative sul programma, diffondendo **informazioni** aggiornate e affidabili sul suo stato di attuazione e sui suoi risultati; dall'altro, modificarne alcuni aspetti procedurali. Ad esempio, tenere separati i finanziamenti per la progettazione da quelli per la realizzazione delle opere, garantire la gestione coordinata e unitaria di tutte le risorse finanziarie (comunitarie, nazionali e locali), proibire l'assegnazione di finanziamenti parziali che non siano riconducibili a parti di un progetto complesso autonomamente realizzabili e definanziare automaticamente interventi non avviati nei tempi prestabiliti.

Foto: da internet