

Il caso Genova e i costi dell'incuria

Confesercenti 2018



L'incuria come malattia della crescita

Il maltempo oggi, la tragedia del Ponte Morandi neanche tre mesi fa, evidenziano la fragilità del territorio italiano e delle sue infrastrutture

Alle difficoltà orografiche non corrisponde uno sforzo di manutenzione e investimento straordinario, ma al contrario un continuo arretramento rispetto ad altri paesi

Le tragedie umane diventano così lo specchio di una più generale difficoltà nel sostenere le traiettorie della crescita economica e nel conservare un adeguato stock di capitale pubblico

E' in questo senso che lo studio considera l'incuria come una vera e propria malattia della crescita



I dati generali

Perché si generano questi effetti virtuosi?

- ▶ Perché si crea un clima di condivisione degli obiettivi generali, che orienta le aspettative in direzione cooperativa e non conflittuale.
- ▶ Le scelte di politica economica vengono così modellate in coerenza con le preferenze degli operatori.
- ▶ Si riducono di conseguenza i comportamenti opportunistici (estrarre il massimo beneficio individuale dall'orientamento di politica economica) a favore di un beneficio collettivo di più ampia portata.

Quanto costa l'incuria?

Se si fa riferimento al rischio idrogeologico, si stima che la mancata manutenzione si traduce in un costo aggiuntivo annuo di 3,5 miliardi

- ▶ Equivalgono al 10% dell'intero ammontare annuo degli investimenti pubblici:
- ▶ A 58% di quanto le Amministrazioni locali spendono annualmente per opere stradali;
- ▶ A 1,5 miliardi in più quanto speso per le opere del genio civile

L'assenza di manutenzione obbliga a un continuo gioco di inseguimento che rende le risorse per l'investimento e l'ammodernamento del territorio perennemente inadeguate



Risorse inadeguate e ritardi competitivi

Questo continuo inseguimento si traduce in confronti ingenerosi per il nostro paese:


- ▶ Per dimensioni della spesa siamo il quarto paese in termini di manutenzione, ma solo il 22simo (su 26) per investimenti in nuove strade (aggiustiamo senza ammodernare);
- ▶ I traffici di merci e persone sul territorio italiano sono più lenti del 43% rispetto alla Germania, del 41% rispetto alla Francia, del 20% rispetto alla media europea



La crisi degli investimenti pubblici

Su questi dati di fondo si è abbattuta negli ultimi anni la crisi degli investimenti pubblici:

- ▶ Dal 2008 a oggi una riduzione del 3.2% in media annua;
- ▶ Dal 3 al 2% del Pil
- ▶ Nel complesso, mancati investimenti per 140 miliardi
- ▶ Uno stock di capitale pubblico in flessione da 5 anni



Pochi investimenti, molti ritardi

Gli investimenti sono diventati scarsi, ma permangono le lentezze di attuazione:

- ▶ I «tempi di attraversamento» costituiscono più della metà dei tempi di realizzazione delle opere pubbliche.
- ▶ I tempi di esecuzione sono più del triplo rispetto ai maggiori paesi europei (con grandi disparità regionali)
- ▶ Anche per questo i costi di realizzazione sono i più alti nel confronto europeo

Quanto costa tutto questo?


Il costo di queste carenze è stato misurato dal CER in termini di minor crescita annua:

- ▶ 2,8 miliardi per la flessione degli investimenti;
- ▶ 700 milioni annuo per la perdita di efficienza degli investimenti.
- ▶ Il confronto permette di identificare tre diversi e complementari canali di trasmissione che legano la forza della rappresentanza alle dinamiche dell'economia
- ▶ Nel complesso 2,2 punti di minor Pil nel passato decennio;
- ▶ Quasi mezzo punto di minor crescita già acquisita nella proiezione 2019-22

Il caso Genova

La tragedia di Genova è sintomo della malattia generale e portatrice di costi aggiuntivi per il sistema economico:

- ▶ Ad agosto, riduzione del 24.6% della movimentazione TEU, del 18.9% del totale movimentazione merci;
- ▶ Una flessione che potrà avere ricadute sull'11% del valore aggiunto regionale e sull'8% dell'occupazione dell'intera Liguria;
- ▶ A rischio il primato nella movimentazione container raggiunto nel 2017 (a tutto beneficio della concorrenza internazionale più che di altri porti italiani).
- ▶ 360 milioni di costi aggiuntivi per la sola ricostruzione; quasi 600 milioni se si includono tutti gli altri risarcimenti



«Acts of God», ma non solo

I fenomeni naturali (acts of God) sono al di fuori del controllo della politica economica.

Il loro costo è però moltiplicato dall'inadeguatezza della politica economica.

Le difficoltà orografiche che caratterizzano il nostro paese dovrebbero sollecitare dinamiche di investimento pubblico e di spesa per la tutela del territorio superiori a quelle di altri paesi europei, ma è vero il contrario

Abbattere i costi dell'incuria è un imperativo: per restituire prospettive di crescita, per rafforzare la fiducia degli operatori, per ridurre la perdita di vite umane