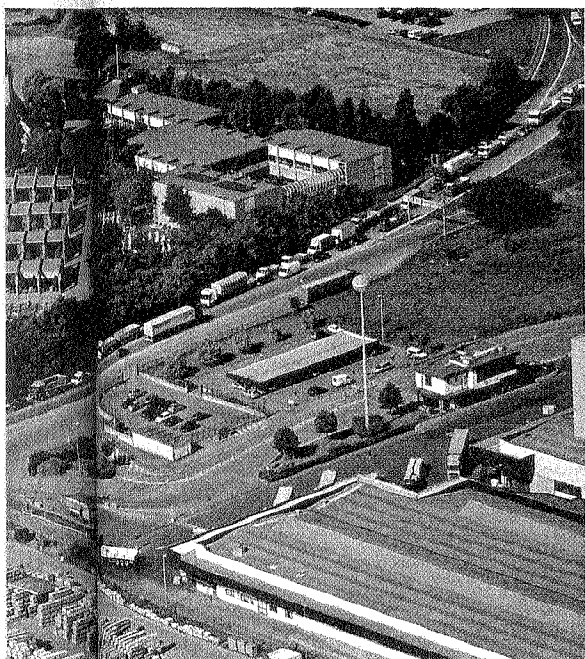


L'ALTO COSTO economico del non fare

di Simone Lazzaretti



In tal senso, molte aspettative sono riposte su "Strada Facendo 2006", un programma infrastrutturale destinato al distretto di Sassuolo.

L'obiettivo comunitario da raggiungere, secondo quanto previsto dal libro bianco "La politica europea dei trasporti del 2001 e il terzo programma di azione per la sicurezza stradale del 2003 - è il dimezzamento del numero delle vittime della strada entro il 2010.

"Lo scopo dell'iniziativa, che coinvolge la Provincia di Modena, è costruire una convivenza civile sulla strada, tra tutti i suoi utenti - spiega **Emanuela Bergamini Vezzali**, presidente dell'Osservatorio -. Abbiamo creato un sistema in rete e un metodo di lavoro per fare interagire i diversi soggetti, per risolvere problemi di interesse comune".

simona.storchi@gmail.com

□ **Al nostro Paese** costa caro "non fare". È quanto emerge dal rapporto 2006 realizzato da Agici Finanza d'Impresa, società professionale indipendente specializzata nella consulenza strategica e finanziaria. Il lavoro, alla sua prima edizione, si pone l'obiettivo di mettere in evidenza i Cnf (costi del non fare), ovvero, quegli oneri che gravano sulla collettività a causa della mancata o ritardata realizzazione di infrastrutture e impianti strategici per il Bel Paese.

L'idea di studiare i Cnf, come racconta l'amministratore delegato di Agici **Alessandro Marangoni**, nasce da una precisa consapevolezza: "Il benessere di un Paese è sempre più legato alla sua dotazione infrastrutturale, fatta di sistemi viari, impianti energetici e ambientali. L'Italia presenta da tempo notevoli carenze infrastrutturali rispetto agli altri Paesi avanzati, i ritardi accumulati negli anni e l'inerzia nella realizzazione di opere strategiche gravano il nostro Paese di costi crescenti, non adeguatamente considerati. Spesso ci si limita ai potenziali impatti negativi delle opere, ignorando i danni che il "non fare" provoca all'intera collettività. In altri termini, si preferisce non fare, cosa che spesso provoca molti più danni del fare". E difatti, l'analisi di Agici mette subito in evidenza un dato che non lascia spazio ad equivoci: il "non fare" in Italia provoca costi (al 2020) nell'ordine di quasi 200 miliardi di euro per i tre comparti presi in esame: viabilità autostradale (autostrade e tangenziali), rifiuti, energia. Le stime, condotte con un approccio del tutto innovativo che Agici ha sviluppato in base alla metodologia "Cost Benefit Analy-

sis", quantificano gli effetti che il non fare ha dal punto di vista economico sulle imprese, sull'ambiente e sul benessere in generale. Si tratta di un approccio, come sottolinea lo stesso Marangoni, "coerente con i nuovi obiettivi dell'Ocse ed i criteri indicati dalla Commissione UE per la scelta di politiche alternative in ambito ambientale. La metodologia per la quantificazione dei Cnf si basa su una prospettiva multidimensionale, al fine di definire l'opzione preferibile tra un set di alternative. E' cioè necessario costruire almeno due scenari: lo status quo, o scenario di base, e lo scenario di progetto. Il metodo stima il differenziale di costi e benefici (economici, ambientali e sociali) tra l'evoluzione futura della situazione nella quale nulla è fatto, e lo scenario nel quale l'infrastruttura è realizzata. Punto centrale dell'analisi è determinare il gap infrastrutturale, ossia il fabbisogno di impianti nel nostro Paese. Tale approccio si fonda altresì su tre livelli: Cnf di progetto, riferiti al singolo caso di infrastruttura; Cnf di classe, riferiti al complesso di infrastrutture della medesima specie; Cnf di sistema, riferiti al comparto/Paese".

Se si guardano i singoli comparti presi in esame, emerge il seguente quadro: i Cnf per quanto riguarda i rifiuti rasentano cifre nell'ordine di 30 miliardi di euro, di circa 40 nell'energia, di 130 nella viabilità autostradale. In quest'ultimo caso, come spiega l'ad di Agici, "Il fabbisogno infrastrutturale al 2020 per avvicinarsi all'Europa è di circa 2 mila chilometri di autostrade. Non fare questi investimenti, che costerebbero circa 34 miliardi di euro, provoche-

