

**INFRASTRUTTURE: RAPPORTO, 250 MLD I COSTI DEL NON FARE /ANSA**

(ANSA) - ROMA, 15 NOV - E' costato 14 miliardi di euro non aver realizzato, tra il 2005 e il 2007, alcune infrastrutture prioritarie per l'Italia e nel futuro, se prevarrà l'inerzia, "il costo del non fare" residuo al 2020 ammonterà a 251 miliardi. E', in sintesi, il risultato del Rapporto 2007 dell'Osservatorio "I costi del non fare" focalizzato sui settori energia, rifiuti, autostrade e alta velocità ferroviaria. Lo Studio 2007, coordinato da Andrea Gilardoni dell'Università Bocconi e da Alessandro Marangoni di Agici Finanza di Impresa, segue una ricerca presentata nel novembre del 2006 (Studio 2006) ed ha considerato le nuove opere entrate in funzione nel biennio 2005-2006 e quelle previste per il 2007 e, successivamente, confrontate con quanto assunto nello Studio 2006. E' stato così possibile determinare i "Costi del non aver fatto (Cnaf)" e i "Benefici dell'aver fatto (Baf)", per ogni anno e per l'intero triennio 2005-2007. Il Baf ammonta a 72,1 miliardi e una parte non modesta (soprattutto per l'Alta velocità e il comparto elettrico) potrebbe essere vanificata dal mancato completamento dell'intero sistema infrastrutturale in cui le opere sono inserite e di cui costituiscono solo un tassello. Il Cnaf è di 14,2 miliardi ed è soprattutto imputabile alle mancate realizzazioni nel comparto dei rifiuti, delle autostrade ed anche alla totale assenza di centrali elettriche a carbone e di rigassificatori. Nel triennio 2005-2007 nell'energia il Baf è pari a 11,8 miliardi mentre il Cnaf è di 2,6 miliardi per la mancata realizzazione di centrali a carbone e rigassificatori; nei rifiuti il Baf è di 1,2 miliardi e il Cnaf di 4 miliardi; nelle tangenziali a pedaggio e autostrade, il Baf è pari a 20,3 miliardi e il Cnaf a 4,6 miliardi; nelle ferrovie ad Alta Velocità, il Baf è di 38,7 miliardi e il Cnaf di circa 3 miliardi. Il presidente dell'Aiscat Fabrizio Palenzona ha rilevato che "i costi della sconfitta" per la viabilità fra il 2005 e il 2020 di 133 miliardi e potrà essere evitato solo costruendo nuove tratte per un totale stimato di 1.926 chilometri, ossia 120 nuovi chilometri l'anno. A suo avviso occorre migliorare l'assetto legislativo, le procedure autorizzative e le resistenze politico-amministrative. "Nella nostra penisola ci si ostina ad emanare leggi più restrittive e penalizzanti che hanno l'effetto di rendere le aziende italiane (e di riflesso l'intero Paese) perdenti in partenza rispetto alle concorrenti straniere" ha osservato. "Il sistema bancario è pronto ad investire, pur in attesa di un quadro di maggiori certezze" ha detto Mario Ciaccia, amministratore delegato di Banca Intesa Infrastrutture e Sviluppo e Banca Opi, che "si sono impegnate nella strutturazione di progetti infrastrutturali per circa 30 miliardi di euro, che in larga parte guardano al futuro". Occorrono, secondo Ciaccia, chiara condivisione delle priorità da parte di tutti i soggetti coinvolti (Stato, Regioni, Province e Comuni), coerenza nelle scelte politiche, effettive liberalizzazioni e adeguati investimenti nelle infrastrutture. L'amministratore delegato di Atlantia, Giovanni Castellucci, ha sottolineato che "il non fare è il risultato di un sistema che funziona male. Anche all'estero ci sono opere che sono in ritardo ma quel che all'estero è eccezione in Italia è la regola". D'accordo con Palenzona, Castellucci ha rilevato che fra le cause dei ritardi ci sono "carenza nella pianificazione e ritardi negli iter autorizzativi" e che "è importante pianificare e stanziare risorse e non cambiare rotta ad ogni cambio di governo. Senza stabilità non basta una legislatura per fare una grande opera".(ANSA).

