

L'Osservatorio sui «costi del non fare». Quest'anno uno «sconto» di 35 miliardi

Deficit infrastrutturale, 2008 in lieve recupero

di **Franco Locatelli**

Forse le novità che meglio simboleggiano la piccola svolta del 2008 sono il rigassificatore di Rovigo e la linea ferroviaria dell'Alta velocità Milano-Bologna che permetterà di collegare Milano a Roma in sole tre ore e mezzo. Ma il cambio di passo e i segnali di ripresa nella realizzazione delle infrastrutture non si fermano qui. È obiettivamente una sorpresa il risultato che emerge dal terzo rapporto annuale dell'Osservatorio su «I costi del non fare», il centro di ricerca sulle infrastrutture italiane guidato da **Andrea Gilardoni**, direttore del master in public utilities della Sda-Bocconi, che presenterà i suoi lavori venerdì a Roma.

Nel nostro Paese il fabbisogno di infrastrutture resta sempre enorme. E, applicando l'analisi costi-benefici, l'Osservatorio ha calcolato che da oggi al 2020 i costi della mancata realizzazione delle opere necessarie nell'energia, nei trasporti e nell'ambiente sarebbero nettamente superiori a quelli dei relativi investimenti e raggiungerebbero l'astronomica cifra di 218 miliardi di euro. Però il 2008 segna una prima inversione di tendenza. È lo stesso Gilardoni a confermarlo: «Tranne che nel comparto dei rifiuti, le realizzazioni infrastrutturali di quest'anno sono superiori agli obiettivi da noi ipotizzati per il 2008 sulla base di norme e ragionevoli policy settoriali e generano un beneficio generale di 35,5 miliardi di euro.

Guai però ad abbassare la guardia perché resta da fare ancora moltissimo». Comportamenti virtuosi

si sono emersi nei comparti dell'energia, delle autostrade e dell'Alta velocità.

L'exploit dell'energia

Nuove centrali a gas e a carbone, più reti e finalmente un rigassificatore in più sono le realizzazioni del 2008, con un beneficio per la collettività di poco meno di 5 miliardi di euro. La parte del leone l'hanno fatta gli impianti a gas (2,6 GW in più), ma le maggiori novità sono rappresentate dalla ripartenza delle centrali a carbone (660 MW

a Torrealvaliga) e soprattutto dall'arrivo del rigassificatore di Rovigo, che sblocca un immobilismo di 40 anni. Anche gli elettrodotti non hanno deluso le attese, con un'estensione delle reti elettriche di 460 km che ha consentito di ridurre il fabbisogno impiantistico da 4.800 a 3.580 km in quattro anni.

La paralisi dei rifiuti

Il comparto dei rifiuti resta invece al palo e i benefici dei nuovi impianti (613 milioni di euro) sono irrilevanti, mentre i costi dovuti alla mancata realizzazione di opere programmate salgono a 5,2 miliardi nel quadriennio 2005-2008. Quest'anno sono entrati in funzione quattro nuovi termovalorizzatori (527 kton tra Forlì, Ferrara, Modena e Pozzilli) ma non quello strategico di Acerra, cinque impianti di compostaggio e nessun nuovo

termovalorizzatore per gli scarichi da cartiera. Troppo poco.

Autostrade in marcia

In ripresa anche le tangenziali a pedaggio e le autostrade: 123 km di rete in più - tra cui il completamento del Passante di Mestre (km. 25) e una tratta di 30 km della Salerno-Reggio Calabria - per un beneficio di 8,5 miliardi

di euro. Tra il 2005 e il 2008 sono stati costruiti 418 km di tangenziali e autostrade a pedaggio che riducono a 1.500 km entro il 2020 il gap dell'Italia. L'accelerazione è evidente ma il cammino da compiere resta lungo e, se non verrà completato, il costo sarà di circa 100 miliardi entro il 2020.

Alta velocità in maglia rosa

In termini di benefici generati (21,5 miliardi) per le opere realizzate nel 2008 la maglia rosa tocca all'Alta Velocità delle Fs, che hanno aperto 182 km di nuove linee ferroviarie veloci (la tratta Milano-Bologna) in aggiunta ai 328 km aperti al traffico nel triennio precedente. I passi avanti compiuti negli ultimi anni sono stati, secondo l'Osservatorio, superiori alle attese e possono fare dell'Alta Velocità un'alternativa al trasporto aereo.

Tra passato e futuro

«Non credo che i risultati raccolti quest'anno - spiega Gilardoni - siano collegabili alle elezioni della primavera scorsa ma appaiono piuttosto come il frutto di un lavoro iniziato mol-

to tempo addietro e dovuto principalmente all'impegno del secondo governo Berlusconi

ni e, per certi versi, anche del secondo governo Prodi, malgrado le contraddizioni che conteneva al suo interno». Il problema è però quello di dare continuità ai risultati raggiunti. Infatti, se il volume e la velocità delle nuove infrastrutture programmate da qui al 2020 dovessero incrinarsi, il costo del non fare per l'Italia sarebbe dell'ordine di 218 miliardi di euro, di cui 22,59 per l'energia, 20,8 per i rifiuti, 99,7 per le autostrade e 74,8 per l'Alta velocità. Per recuperare i ritardi infrastrutturali decisiva sarà la volontà politica ma anche l'efficienza dei manager e la maggior efficacia realizzativa della Pa. A tale proposito l'Osservatorio chiude il suo rapporto con sette proposte: l'istituzione di un Infrastrutture manager (una specie di commissario straordinario espresso dalla stessa Pa per facilitare l'iter autorizzativo e realizzativo delle opere), l'adozione della Vas (Valutazione ambientale strategica) come strumento per la scelta delle opere prioritarie, una miglior collaborazione tra pubblici e privati, la focalizzazione sulla fase di progettazione, l'introduzione di elementi innovativi nelle formule contrattuali, una maggior efficacia delle gare e un raffreddamento degli eccessi di contenzioso in tema di contratti pubblici. Se ne parlerà da venerdì.



www.costidelnonfare.com

DUE SEGNALI DI NOVITA'

Il rigassificatore di Rovigo e l'Alta velocità tra Milano e Bologna rompono l'immobilismo ma nei rifiuti le opere restano al palo



CAUSE DI RITARDO E PROPOSTE PER RIPARTIRE

LEGISLATIVE

» È la prima causa di rallentamenti e difficoltà. L'Osservatorio, in particolare, cita lacune normative, stratificazione legislativa, assenza di pianificazione, scarsa progettualità

AUTORIZZATIVE

» Assenza di tempi perentori, contenuti non definiti, ingerenza politica su scelte tecniche

FINANZIARIE

» Compensazioni, durata delle concessioni e ritorno degli investimenti

AMMINISTRATIVO-GIUDIZIARIE

» Modalità e tempi dei ricorsi; ricorsi immotivati; lungaggini procedurali

POLITICO-AMMINISTRATIVE

» Tempi della politica, eccessiva discrezionalità, incapacità decisionale del sistema politico

SOCIALI

» Conta soprattutto la sindrome "Nimby", con relativi problemi comunicazionali, strumentalizzazione dei movimenti ambientalisti

RICETTA CONTRO GLI OSTACOLI

Tre le proposte dell'Osservatorio:

» **Primo passo:** sistematizzazione dell'iter e pianificazione strategica

» **Secondo passo:** identificazione delle Opere Prioritarie

» **Terzo passo:** innovazioni procedurali che agevolino il processo realizzativo delle Opere Prioritarie

INFRASTRUCTURE MANAGER

» La nuova figura che secondo l'Osservatorio può contribuire a velocizzare la realizzazione delle opere.

LA VAS

» La Valutazione ambientale strategica come Strumento per la scelta delle opere prioritarie. Necessarie anche una miglior collaborazione tra pubblici e privati, la focalizzazione sulla fase di progettazione, l'introduzione di elementi innovativi nelle formule contrattuali, una maggior efficacia delle gare e un raffreddamento degli eccessi di contenzioso in tema di contratti pubblici