

L'ECONOMISTA GILARDONI

«Questi stop ci costano 218 miliardi di euro»

— MILANO —

COSTRUIRE infrastrutture costa, ma anche non costruirle causa un danno non indifferente per la società italiana: tutto il tempo perso dai cittadini per spostarsi da un punto all'altro, i disagi della mancata raccolta dei rifiuti o i prezzi più alti dell'energia generano costi altissimi. I costi del *non fare* si possono quantificare mettendo a confronto i vari scenari: da un lato la realizzazione dell'opera, dall'altro il ritardo o la mancata realizzazione per le contestazioni. E' quello che fa tutti gli anni l'Osservatorio sui costi del non fare, diretto dall'economista della Bocconi Andrea Gilardoni.

Quanto costa l'immobilismo del sistema?

«All'Italia costerebbe 218 miliardi di euro la mancata realizzazione delle infrastrutture in progetto da qui al 2020. Ma per fortuna nel 2008 si è vista una certa ripresa nelle autostrade, nell'alta velocità e nell'energia. La più importante eccezione è costituita dal comparto rifiuti, che accusa gravi ritardi».

Sono i termovalorizzatori, dunque, gli impianti che ci mancano di più...

«Quella dei termovalorizzatori è la carenza più drammatica, ne servirebbero una sessantina e invece ne abbiamo molti di meno, distribuiti in maniera del tutto ineguale fra Nord e Sud. Per di più, molti di questi hanno una tecnologia superata e andrebbero già rinnovati. Ma l'opposizione è fortissima».

Sul fronte delle infrastrutture energetiche?

TECNOLOGIA «Abbiamo bisogno di infrastrutture Il Ponte sullo Stretto può fare da stimolo»

«E' stato fatto molto. Mancano i rigassificatori, ma non bisogna esagerare, vista la caduta dei consumi. Lo stesso discorso vale per gli aeroporti: in Italia ce ne sono troppi. Mancano invece infrastrutture tecnologiche importanti come la rete telecom di nuova generazione per dare una spinta alla banda larga».

E sui trasporti?

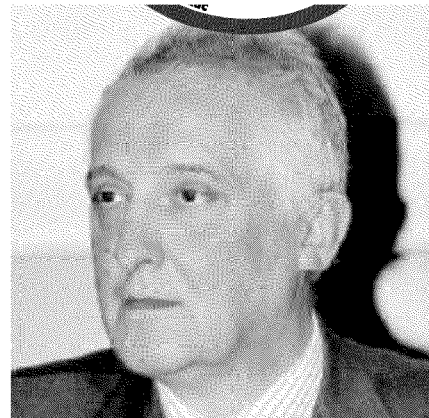
«Le ferrovie, dopo aver completato la Tav, dovrebbero rivolgersi ai trasporti regionali, che vanno migliorati in maniera significativa. Poi il grande passaggio sarà un salto di qualità tecnologico, che consenta di gestire in modo più efficiente le strutture che ci sono già.

Le tratte autostradali più urgenti, invece, sono la Pedemontana Lombarda, la Salerno-Reggio Calabria e la Tirrenica».

Ha senso, in queste condizioni, pensare al Ponte sullo Stretto?

«Partendo da un'analisi costi-benefici molto restrittiva, certamente no. Ma non bisogna dimenticare l'impatto in termini di immagine, gli effetti sul turismo e sull'economia locale. Un'opera di questo genere potrebbe dare la scossa a una popolazione che ha grande bisogno».

Elena Comelli



RICERCHE
Andrea Gilardoni docente di Economia e gestione delle imprese alla Bocconi (Newpress)



OGGI ONLINE SU
Quotidiano.net

SI, MA NON QUI

Tav, discariche, nucleare, centrali eoliche, basi militari, Cie: siamo tutti pronti a dire di sì, a patto che non vengano realizzate troppo vicino a casa nostra. Cosa ne pensi? Commenta su

www.quotidiano.net

