

I costi del non fare? 384 miliardi di euro nei prossimi quindici anni

GROSSETO. L'attività del non fare, che potrebbe sembrare un ossimoro, potrà pesare sul nostro paese per un importo pari a circa 384 miliardi di euro nell'arco dei prossimi quindici anni. I costi della mancata o ritardata realizzazione delle infrastrutture in Italia sono stati calcolati anche quest'anno dall'Osservatorio sui costi del non fare, promosso da Agici Finanza d'Impresa, e presentati oggi a Roma nell'ambito di un workshop dal titolo "Oltre la cultura del Non Fare. I meccanismi per agevolare la realizzazione delle infrastrutture".

Rispetto alle stime dello scorso periodo (2005-2020) secondo i dati dell'Osservatorio è però andata meglio del previsto: la cifra dei 338 miliardi di euro che pesavano sul non fare si sono, infatti, ridotti a 218 miliardi grazie al fatto che la realizzazione di alcune infrastrutture ha permesso di evitare circa 85 miliardi di costi d'inerzia e ha portato benefici per 35 miliardi di euro.

Ci sarebbe magari da obiettare sulla scelta delle infrastrutture che secondo l'Osservatorio «era lampante la necessità e scandaloso il costo per tutti noi del non fare» poiché fra queste viene elencata anche la centrale a carbone di Torrealvaliga nord, ma non vi è dubbio che l'inerzia e il rimpallo delle decisioni amministrative creano un problema spesso anche alla realizzazione di opere che sarebbero senza dubbio utili alla collettività.

Riguardo alle motivazioni di quest'inerzia, l'Osservatorio ha, infatti, messo a fuoco nel corso degli anni che queste vanno oltre il fenomeno Nimby e che sono da ascrivere a problemi di carattere legislativo, amministrativo, finanziario, politico, sociale e giudiziario.

L'Osservatorio per misurare l'impatto economico delle mancate realizzazioni infrastrutturali utilizza una metodologia basata sul Cost benefits analysis (AcB) che tiene conto dei costi economici, ambientali e sociali, sulla base dell'osservazione che se la realizzazione di un determinato impianto (opera, infrastruttura ecc) genera dei benefici, la sua mancata attuazione produce costi pari alla mancata utilità.

Rispetto ai settori analizzati nel triennio precedente (energia, rifiuti, viabilità stradale e ferroviaria) lo studio 2009 inserisce come nuovo settore d'analisi quello idrico e di conseguenza nuove classi infrastrutturali (acquedotti e depurazione) e rinnova il settore energia inserendo come classi infrastrutturali le energie rinnovabili e il nucleare.

Il comparto delle rinnovabili sta assumendo una crescente rilevanza- si legge nel rapporto- sia per la riduzione delle emissioni climalteranti sia per le forti incentivazioni agli investimenti; per il nucleare si dice che potranno avere in futuro un ruolo cruciale a seguito della decisione del governo di reintrodurre tali impianti nel nostro sistema energetico. Anche in questo caso - il nucleare- ci sarebbero obiezioni da fare, ovvero che è difficile stabilire i costi del non fare, basandosi solo su prospettive future e non avendo quindi ancora nessun impianto già preventivato o progettato su cui calcolare i costi dovuti alla sua mancata realizzazione in base a politiche già in essere. Ma tant'è.

Le conclusioni dello studio portano alla stima che il non fare le infrastrutture necessarie allo sviluppo dei settori considerati, comporterà a carico della collettività costi pari a 384 miliardi di

euro, suddivisi in quasi 34 miliardi nel comparto energetico, circa 25 in quello dei rifiuti, 138,5 nel comparto viabilità stradale e 157 in quello ferroviario e circa 29 milioni nel settore idrico.

In particolare per il comparto energetico, dove si considera come vincolo un mix produttivo al 2024 composto da un 70% di produzione termoelettrica e nucleare e 30% da fonti rinnovabili, i costi del non fare (Cnf) potrebbero arrivare a oltre 12 miliardi di euro, dati dalla somma dei Cnf nel primo comparto pari 9,7 miliardi e di 2,7 miliardi per le rinnovabili.

Il resto dei Cnf per arrivare ai quasi 34 miliardi del comparto sono rappresentati principalmente dalla mancata realizzazione delle reti di trasmissione, mentre è solo in 2 miliardi il valore dei Cnf per i rigassificatori.

Nel settore dei rifiuti le due classi infrastrutturali prese in esame sono gli inceneritori e gli impianti di compostaggio e la fetta predominante dei Cnf va agli inceneritori che pesa per oltre 21 miliardi. In riguardo al settore mobilità, in pratica si equivalgono i costi del non fare tra reti viarie e ferroviarie e in quest'ultime il maggior peso è assunto dalla classe infrastrutturale delle ferrovie convenzionali in cui il valore del Cnf calcolato è di quasi 92 miliardi di euro.

Nel nuovo settore inserito, quello idrico, la parte prominente è data dagli acquedotti, per cui il Cnf è di 26,5 miliardi a fronte dei 2,5 per la depurazione.