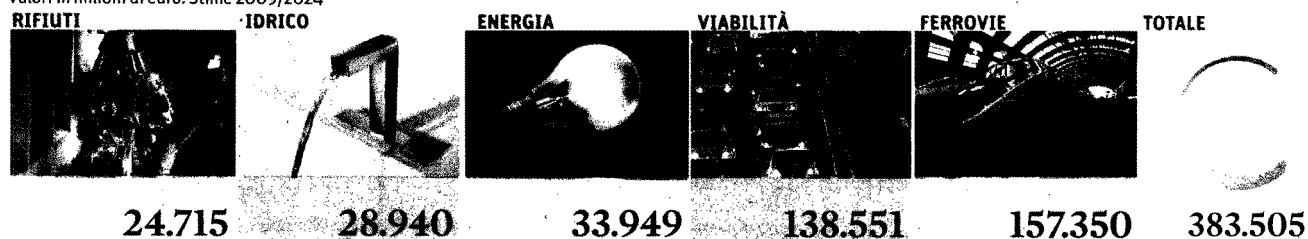


Quanto pesa l'immobilismo

Valori in milioni di euro. Stime 2009/2024



Fonte: Agici

L'«Osservatorio sui costi del non fare» ha calcolato gli effetti del mancato rispetto degli obiettivi fino al 2024

L'inerzia sui grandi lavori vale 384 miliardidi **Franco Locatelli**

Qualcosa si muove nel tormentato campo delle nostre infrastrutture.

Pur tra mille difficoltà, nel triennio 2006/2008 le realizzazioni più importanti che hanno tagliato il traguardo sono almeno sette: l'attesissimo rigassificatore di Rovigo, ma anche opere-simbolo come l'Alta Velocità ferroviaria o il Passante di Mestre, per non dire della quarta corsia della Milano-Bergamo, della centrale a carbone di Torrevaldaliga nord, del termovalorizzatore di Acerra e della rete del trasporto dell'energia elettrica.

Però la strada da percorrere per mettere le infrastrutture italiane al passo con le necessità del Paese resta lunghissima e il paradosso è che rinunciare alle opere che ci richiedono le nostre leggi e le politiche nazionali o europee sarebbe più costoso che farle, perché perderemmo molti benefici sociali ed economici.

Innumeri parlano chiaro: in 16 anni, cioè dal 2009 al 2024, nei cinque settori cruciali delle infrastrutture (energia, rifiuti, ferrovie, viabilità autostradale e servizi idrici) il cosiddetto costo del non fare (Cnf) ammonta alla bellezza di 383 miliardi e 505 milioni di euro.

A quantificare i costi della mancata realizzazione delle infrastrutture essenziali in base agli obiettivi attuali di policy è il quarto rapporto annuale dell'Osservatorio sui costi del non fare (www.costidelnonfare.com), il centro di ricerca sulle infrastrutture italiane

STRATEGIE DI RILANCIO

Nella produzione di energia elettrica oggi la priorità è costituita dal ripensamento del mix produttivo con lo sviluppo del nucleare

dell'Agici, società di consulenza guidata da Andrea Gilardoni, docente della Bocconi e già direttore del master in public utility, che lo presenterà giovedì a Roma.

Come si arriva alla stratosferica cifra di 383,5 miliardi di euro in 16 anni nel caso, per fortuna solo teorico, di una totale paralisi nelle infrastrutture o per l'effetto Nimby o per difficoltà legislative, amministrative, finanziarie, politiche, giudiziarie?

Partendo dagli obiettivi, dalle leggi e dai documenti ufficiali del Governo e della Ue e applicando la metodologia dell'analisi costi-benefici alle opere infrastrutturali previste.

I maggiori costi dell'inerzia verrebbero dalle ferrovie (65,4 miliardi nel caso di mancato completamento dell'Alta velocità e 91,950 miliardi se mancasero gli interventi previsti per le ferrovie convenzionali, per un totale settoriale di 157,3 miliardi) e dalla viabilità stradale e autostradale (138,5 miliardi).

L'immobilismo costerebbe caro anche nell'energia (33,9 miliardi di euro), nei rifiuti (24,7 miliardi) e nei servizi idrici (28,9 miliardi).

L'energia è forse il settore nel quale ultimamente le infrastrutture hanno fatto maggiori passi in avanti, sia perché il parco-impianti è cresciuto e si è rinnovato, sia perché la crisi ha ritardato la domanda di nuova capacità produttiva.

Oggi le priorità diventano il ripensamento del mix produttivo, troppo sbilanciato sulla generazione a gas, e la correzione degli squilibri territoriali per rispondere al forte fabbisogno del Centro Italia.

Ecco perché i costi del non fare si impennano nelle reti di trasmissione dove le inadempienze creerebbero diseconomie per 19,5 miliardi, mentre la mancata realizzazione degli impianti termoelettrici e nucleari genererebbe costi per 9,7 miliardi, di quelli rinnovabili per 2,7 miliardi e degli ulteriori rigassificatori per 1,9 miliardi, per un totale di 33,9 miliardi.

Questo è invece un settore in cui, se si esclude l'importante termovalorizzatore di Acerra e quelli di Padova e Roma, si è fatto molto poco e dove sono forti le resistenze locali, talvolta esposte anche alle infiltrazioni della criminalità.

Basta ricordare che quattro Regioni (Lazio, Campania, Calabria e Sicilia), che producono il 30% dei rifiuti del Paese, vivono in situazioni d'emergenza.

I costi del non fare ammontano a 24,7 miliardi di euro entro il 2024, dei quali 21,3 derivanti da eventuali ritardi nella realizzazione dei termovalorizzatori e 3,2 degli impianti di compostaggio.

Tra l'apertura di nuove tratte e il potenziamento di quelle esistenti, nel quadriennio 2005-2008 la lunghezza delle autostrade italiane è aumentata di 450 chilometri.

Ma per diminuire la congestione del traffico, accrescere la sicurezza, ridurre l'inquinamento e avvicinarci alla situazione dei maggiori Paesi europei c'è ancora molto da fare.



Alla fine del 2008, il totale dei chilometri di autostrade in Italia era di 6.720, pari a 116 km di autostrada per milione di abitanti contro i 267 della Spagna i 178 della Francia e i 135 chilometri per milione di abitanti della media europea.

Per raggiungere gli obiettivi di policy dovremmo arrivare nei prossimi 16 anni a un totale di 8.440 chilometri di autostrade (che vuol dire 1.721 km in più oltre a 475 km di ampliamenti a tre e quattro corsie delle tratte esistenti) che eleverebbe il tasso di infrastrutturazione a 146 km. di autostrada per milione di abitanti.

Se non lo faremo i costi del non fare, tra autostrade e tangenziali a pedaggio, ammonterebbero nel 2024 a 138,5 miliardi.

La Freccia Rossa che collega in tre ore Milano con Roma è il simbolo dei rilevanti passi avanti dell'Alta Velocità.

Per valorizzarli e migliorare la velocità, la capacità di trasporto e la qualità dell'insieme dei servizi ferroviari occorrerebbe però completare e raddoppiare l'intera rete dell'Alta Velocità (costruendo altri 848 chilometri di rete che porterebbero la dotazione di Alta velocità a 1.682 km, pari a 29 km per milione di abitante contro i 14 km attuali) e modernizzare e sviluppare per altri 700 chilometri le ferrovie convenzionali. Non è un impegno da poco, ma non rispettarlo costerebbe 157,3 miliardi di euro in 16 anni, di cui 65,4 per l'Alta velocità e 91,9 per le ferrovie convenzionali. C'è da sperare che la liberalizzazione delle local utility valga a modernizzare i servizi idrici, la cui importanza economica e sociale è pari alla sua strutturale inerzia.

La scarsità d'acqua in molte zone del Paese, le frequenti interruzioni del servizio, l'obsolescenza delle reti, le perdite elevate, lo squilibrio dei consumi, la bassa qualità del servizio e le distorsioni tariffarie sono alla base delle criticità.

L'urgenza di un salto di qualità nella costruzione di reti e impianti ma anche nella manutenzione e nella messa a norma di circa 800 depuratori è sotto gli occhi di tutti.

Da qui al 2024 bisognerebbe sostituire 53.840 dei 336.500 km di rete acquedotto esistenti e servire di depuratori otto milioni di abitanti in più. L'immobili-

simo costerebbe 28,9 miliardi, di cui 26,4 per gli acquedotti e 2,4 per i depuratori.

È evidente che la sfida per superare il nostro endemico gap infrastrutturale è impressionante, ma i passi avanti degli ultimi anni e le specifiche proposte dell'Osservatorio ci dicono che non è impossibile e soprattutto che il non fare avrebbe un costo molto superiore alla realizzazione di opere lungamente attese.