

I conti del non fare: 350 miliardi in 15 anni

Infrastrutture ancora ferme al palo: troppi stop a trasporti, energia e rigassificatori. Secondo gli esperti occorre creare un'Authority dedicata al rilancio degli investimenti nell'idrico e nei rifiuti



Sopralluogo al cantiere Tav di Firenze (Pressphoto)

Milano, 17 novembre 2010 - **Fare ha sempre un costo.** Ma non fare priva il Paese di infrastrutture vitali per il suo funzionamento. E quindi può avere un costo ben superiore, che pesa tutto sulle spalle della società civile. Il non fare in Italia, nel biennio 2009-2010, ci è già costato quasi 20 miliardi, secondo l'Osservatorio sui 'costi del non fare', che verrà presentato domani a Roma a cura dell'Agici di Andrea Gilardoni. E da qui al 2024, l'inerzia ci potrà costare oltre 330 miliardi, se andremo avanti di questo passo.

In particolare nel settore della logistica, la cui inefficienza complessiva è una grave palla al piede per il Paese, i costi del non fare risultano altissimi: oltre 8 miliardi per la carenza di realizzazioni nel settore autostradale e quasi 6 miliardi e mezzo in quello ferroviario, nei due anni presi in considerazione. Va un po' meglio, paradossalmente, nel settore dei rifiuti, dove i costi del non fare nel biennio sono rimasti contenuti a 781 milioni, essenzialmente grazie all'inaugurazione del termovalorizzatore di Acerra, che però da qualche settimana si è prontamente guastato.

Anche nel settore energetico i costi del non fare sono stati "limitati" a 1 miliardo e 185 milioni, soprattutto grazie all'avvio dell'elettrodotto di collegamento fra la Sardegna e il continente. Il settore idrico, invece, continua a fare acqua da tutte le parti, con un costo per la comunità di oltre 3 miliardi nel biennio.

Tutti e cinque i settori messi sotto la lente dall'Osservatorio, che arriva quest'anno alla quinta edizione, denunciano comunque una grave inerzia complessiva, salvo singole realizzazioni, che messe tutte assieme hanno superato di poco la metà delle esigenze infrastrutturali da coprire nel biennio. E i confronti non si basano di certo su esigenze arbitrarie: i target presi in considerazione come ottimali dal rapporto si riferiscono sempre a programmi ufficiali del Governo o a realizzazioni dettate dal rispetto delle direttive europee, attentamente analizzate una per una e messe a confronto con le realizzazioni effettive. In pratica, quando l'Osservatorio ci dice che la comunità ha sostenuto un costo nel biennio, andando tutti i giorni a lavorare in macchina a passo d'uomo o ammassandosi su una linea ferroviaria inadeguata, mette a confronto queste carenze con gli obiettivi che il Paese stesso si era dato e che non sono stati centrati nei tempi previsti.

L'aspetto ancor più preoccupante dei dati che escono da questa edizione è il crollo verticale delle realizzazioni infrastrutturali nel 2010 rispetto al 2009. Fra i due anni c'è stata una differenza macroscopica nei costi del non fare: dei 20 miliardi di costi sostenuti dalla comunità nel biennio, solo 5 sono imputabili al 2009 e ben 15 al 2010.

In pratica, l'Osservatorio rispecchia l'immagine di un Paese bloccato e chiede pressantemente uno sblocco, con il rilancio della logistica, che da qui al 2024 rischia di costare al Paese oltre 250 miliardi di euro se continua l'inerzia, il riequilibrio del mix energetico con l'avvio del nucleare, il completamento della rete dell'Alta Velocità e la modernizzazione della rete ferroviaria convenzionale, lo sviluppo della rete autostradale e la creazione di un'Authority dedicata per il rilancio degli investimenti nell'idrico e nei rifiuti, in particolare sui termovalorizzatori, di strettissima attualità.

di Elena Comelli