

Infrastrutture: un danno da 200 miliardi di euro

I risultati di uno studio della società Agici. La stima riguarda solo energia, rifiuti e autostrade

Marangoni:
«Si spende di più
a "non fare" che
ad investire.
I rimedi? Meno
burocrazia
e consapevolezza
dei benefici
di determinate
scelte»

A destra, la brochure
del convegno
I costi del non fare
in programma giovedì a Roma

SIMONE GIRARDIN

Quanto costa al Paese l'immobilismo infrastrutturale? Qualcosa come «200 miliardi di euro nei prossimi quindici anni». La stima è un'anticipazione di un'importante ricerca i cui risultati saranno al centro di un convegno romano in programma giovedì 16 novembre a Palazzo Marini. Numeri che arrivano direttamente da **Alessandro Marangoni**, docente e ad dell'Agici Finanza d'impresa, società di consulenza strategica e finanziaria, curatore insieme al professore della Bocconi **Andrea Girardini** dello studio «sui costi del non fare» in Italia.

Una stima «prudente» spiega Marangoni che riguarda «solo una parte delle infrastrutture: autostrade, energia e rifiuti». E uno scopo ben preciso: portarla sul tavolo dei *decision makers* politici. Perché «stare fermi sarà più oneroso che investire».

Marangoni, quali sono le principali cause del ritardo infrastrutturale?

«Sono svariate. E vanno dalla cosiddetta sindrome Nimby, ossia un'opposizione di tipo ambientale, alle procedure tecnico-amministrativo-giuridiche per avviare l'iter delle opere

fino al reperimento delle risorse necessarie per la realizzazione delle infrastrutture e alla stessa inerzia politica».

I numeri parlano chiaro: 200 miliardi di euro. Un danno

enorme.

«E paradossalmente abbiamo fatto uno studio su base prudenziale».

In che senso?

«Sui termovalorizzatori è stata fatta una valutazione filo-ambientalista». Ossia che comunque si arrivi al 65% di raccolta differenziata, limitando così il numero di nuovi impianti necessari. In questo caso comunque servirebbero più di un centinaio di nuove strutture. Altrimenti il costo del «non fare» sarebbe di circa 28 miliardi di euro».

La ricerca dice che c'è un'esigenza di duemila chilometri di autostrade. Non pochi...

«Sarebbe comunque un ampliamento che porterebbero nel 2020 l'Italia al passo con la media europea in termini di reti autostradali. Questo per dire che non parliamo di una politica aggressiva di «cementificazione» del Paese ma significa arrivare fra 15 anni a quello che l'Europa ha già oggi».

Intanto tutto è fermo?

«Stiamo parlando di opere a medio-lungo termine. Il problema è dunque tra quando si individua il bisogno e quanto tempo ci vuole per realizzarlo. C'è dunque innanzitutto un problema di velocità nei procedimenti amministrativi. Ma non solo».

Quali sono gli altri?

«C'è la questione territorio. O meglio di gestione da parte dell'amministrazione pubblica. Prendiamo, ad esempio, i rifiuti. A prescindere da qual-

siasi considerazione di ordine politico, mi chiedo per quali motivi mentre a Brescia o a Milano i termovalorizzatori sono stati realizzati in tempi tutto sommato brevi e in altre Regioni in piena emergenza rifiuti non riescono ancora ad essere costruiti? E' chiaro che ogni territorio ha i suoi problemi. Ma in questo settore i costi del «non fare», essendo in una situazione di emergenza, sono ancora più alti».

Insomma la politica gioca un ruolo decisivo? Quanto può pesare il pregiudizio ambientalista dei Verdi sul ritardo

infrastrutturale?

«Nell'attuale Governo ci sono posizioni massimaliste diverse e c'è anche chi è più disposto a discutere. Il problema semmai è un altro. E' necessaria una consapevolezza e una cultura diffusa a tutti i livelli dei costi e dei benefici di determinate scelte. Credo poi che la questione ambientale è un po' come la questione del nucleare. Il tema è delicato ma richiede specifiche competenze nel campo. Decidere come si è fatto sul nucleare con un referendum può essere democraticamente bello ma non lo è sul piano dell'efficienza».

I rimedi per colmare il gap?

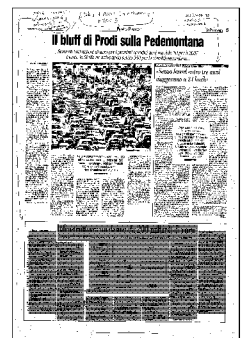
«E' necessario innanzitutto semplificare i processi amministrativi, se vuole anche legislativi. Poi serve una consapevolezza diffusa dell'importanza strategica delle opere da realizzare. In questo modo si

eviterebbe che un numero esiguo di persone possa fermare il beneficio di cui godrebbe un numero nettamente superiore di cittadini. Può sembrare banale ma è un punto molto importante. C'è anche un terzo livello: rendersi conto di quanto ci costa «non fare» certe opere».

della vostra ricerca...

«Rendersene conto ti permette di superare il problema delle risorse finanziarie. Se si va a vedere cosa costa non fare determinate opere ci si rende subito conto che alla fine i contribuenti spendono molto di più. Perché se io non faccio il termovalorizzatore perché non riesco a finanziare 200 milioni di investimento, la ricerca mi dice che nell'arco di 20 anni spenderò molto di più in termini di discarica, bonifica e trasporti, occupazione. Si finisce insomma per tirare fuori maggiori risorse se non si agisce».

Sta dicendo che reperire le risorse è in



...ondo il minore dei mali?

«E' proprio così. Le faccio l'esempio delle autostrade. Coprire la famosa esigenza dei duemila chilometri costerebbe circa 34 miliardi di euro. I costi che arrivano dal "non fare" sono più di 130 miliardi. I conti si fanno in fretta».

Ora presenterete la ricerca a Roma.**L'auspicio è che vi ascoltino.**

«La scelta di presentarla a Roma è di far riflettere gli interlocutori politici e istituzionali. Ma presenteremo lo studio anche a Milano per il mondo produttivo...».