

LA DENUNCIA

Dalla carenza di infrastrutture un danno di 200 miliardi



Autovetture ferme in coda in autostrada. Una scena molto frequente in Italia

Uno studio del Censis, intanto, fissa in 4,8 miliardi il prodotto delle attività di logistica interportuale nel nostro Paese

ROMA. Non realizzare alcune infrastrutture e impianti strategici per l'Italia nei settori dei rifiuti, dell'energia e della viabilità, funzionali ad un disegno di sviluppo al 2020, costa quasi 200 miliardi di euro, più che farle. È la stima contenuta nel rapporto 2006 stilato da "Agici Finanza di impresa" su «I costi del non fare» in termini di oneri che gravano sulla collettività a causa di mancate o ritardate realizzazione di opere.

In particolare, ammontano a 28 miliardi i costi per mancate opere nel settore dei rifiuti, a circa 40 miliardi nell'energia e a 130 miliardi nella viabilità autostradale. In alcuni casi, si legge nel rapporto, i costi totali (economici, ambientali, sociali) sono assai superiori agli investimenti necessari: nelle autostrade e tangenziali a pedaggio, per esempio, il non fare investimenti per 34 miliardi può costare al nostro Paese ben 133, mentre per portare l'Italia alla media europea sono necessari 1.300 chilometri di autostrade a pedaggio.

Affrontando il comparto ambien-

tale, lo studio spiega che per i rifiuti urbani, «pur ipotizzando non facili livelli di raccolta differenziata (65%) sono necessari cento termovalorizzatori di medie dimensioni e 80 impianti di compostaggio. Non realizzare questi impianti, oltre a far sopportare costi per 27 miliardi di euro, renderebbe non raggiungibile l'obiettivo di discarica zero. Per quanto riguarda i rifiuti industriali del settore cartario, due termovalorizzatori darebbero benefici per un miliardo».

Riguardo all'energia, «essenziali appaiono da 2 grandi a 5 medie centrali a carbone; non farle costerebbe al Paese dai 4 ai 7 miliardi di euro; 16 centrali a gas sono necessarie e non farle costa da 2 a 10 miliardi; gli investimenti nella rete elettrica sono fondamentali per utilizzare le strutture esistenti. Gli sbottigliamenti ottenuti con le nuove linee sono cruciali anche per evitare nuovi investimenti in capacità generativa. Il non fare costerebbe 15,6 miliardi di euro. Tre impianti di rigassificazione sono necessari e la loro assenza costerebbe al Paese 5,9 miliardi di euro».

Ieri, intanto, in occasione dell'assemblea dell'Unione interporti riuniti (Uir), il Censis ha presentato un rapporto sul cluster terra-mare.

L'insieme delle attività di logistica interportuale - secondo il documento - generano nell'economia nazionale

4,89 miliardi di euro, in termini di servizi erogati e costi intermedi necessari al funzionamento delle strutture e alla realizzazione di nuovi investimenti produttivi. Queste attività - sempre secondo il Censis - interagiscono fortemente con i diversi settori dell'economia nazionale generando effetti moltiplicativi di rilievo, mobilitando e utilizzando risorse economiche consistenti.

Il valore aggiunto stimato per gli interporti nel 2005 ammonta a 1,6 miliardi di euro, l'11% di quello afferente al complesso delle attività ausiliarie ai trasporti e il 2% del totale del sistema dei trasporti e delle attività di logistica. «La struttura occupazionale - è stato ricordato ieri a Roma - mostra che gli addetti totali attivati in modo diretto e indiretto dalle attività di logistica interportuale all'interno del sistema economico ammontano 48.295 unità di lavoro. L'occupazione diretta ammonta a 27.000 unità. La produttività degli addetti nella logistica interportuale risulta particolarmente elevata ed in linea con quella registrata in altri settori della logistica. Per le attività di logistica interportuale si calcola un valore medio di circa 170.000 euro di produzione per addetto e circa 60.000 euro di valore aggiunto per addetto, ponendo il settore al di sopra di quello dell'informatica e della ricerca».