

ENERGY

Politiche energetiche

Infrastrutture: il pesante costo dell'inerzia

In Italia è urgente adeguare il parco di infrastrutture viarie, energetiche e dei rifiuti. Non farlo – secondo un recente studio - costerebbe circa 200 miliardi di euro al 2020, molto più che farlo

Il benessere di un Paese, inteso nei suoi aspetti quantitativi, è strettamente connesso con le dotazioni infrastrutturali: strade e autostrade, ferrovie e metropolitane, aeroporti e porti, impianti energetici, reti di trasmissione eccetera.

Se, tuttavia, appare evidente che realizzare nuove infrastrutture è essenziale per aumentare il benessere economico e spesso sociale di un Paese, criterio in base al quale vengono soppesati l'entità degli investimenti e gli impatti ambientali che la realizzazione comporta, non è altrettanto evidente che anche il "non fare" ha un costo.

Le mancate realizzazioni comportano, infatti, oneri che gravano sulla collettività. Si tratta di oneri più che rilevanti, la cui conoscenza costituisce uno strumento di valutazione, di comunicazione e di governo del territorio. In quest'ottica, Agici Finanza Impresa ha realizzato lo studio **"I costi del non fare"**, volto a individuare e misurare i costi per la collettività derivanti dalla mancata realizzazione delle infrastrutture, dovuta sia a lungaggini burocratiche (difficoltà progettuali o inerzia politica nei processi autorizzativi), sia a ostacoli o impedimenti di vario genere (tra cui l'opposizione sociale e/o ambientalista nota come "sindrome Nimby").

La rilevanza del tema è tale che la "no action" rientra tra gli obiettivi OCSE (l'Organizzazione di cooperazione tra Paesi industrializzati) ed appare anche come uno dei criteri indicati dall'Unione Europea per le scelte di policy. Infatti, paradossalmente, le istanze ambientaliste sortiscono spesso l'effetto opposto rispetto a quello desiderato, bloccando opere che avrebbero migliorato, direttamente o indirettamente, le condizioni socio-ambientali di un Paese.

Gli ambiti interessati dalle mancate realizzazioni che sono presi in esame nello studio Agici sono quello economico industriale, ambientale, sociale e occupazionale dell'intero sistema Paese.

Lo studio si basa su una approfondita analisi condotta considerando i costi (o mancati benefici) e i benefici (o mancati costi) legati all'assenza dell'infrastruttura, dell'opera o degli impianti.

Gli effetti ambientali sono stati considerati valutando dal punto di vista economico i costi e i benefici di natura ambientale. Analogo il metodo utilizzato per la valutazione delle ricadute sociali, ed economico-industriali.

Il saldo fra benefici e costi complessivi derivanti dalla mancata realizzazione delle infrastrutture in esame rappresenta il risultato finale dell'analisi, cioè il **costo del non fare** (CNF) totale di progetto.

Tre i settori interessati dall'indagine - rifiuti, energia viabilità - nell'ambito dei quali sono state individuate classi omogenee di infrastrutture.

Nonostante lo studio abbia considerato, quindi, solo una parte del sistema infrastrutturale, **i costi dell'inerzia appaiono enormi, calcolati in circa 200 miliardi di euro al 2020**: di cui 130 miliardi di euro nelle infrastrutture della viabilità autostradale, 40 nell'energia, 30 nei rifiuti.

Va inoltre sottolineato che **in tutti i casi esaminati i costi totali (ambientali, economici e sociali) sopravanzano quelli degli investimenti necessari alla realizzazione delle infrastrutture** in oggetto.

Eclatante il caso della viabilità, dove *il non fare* investimenti per 34 miliardi può costarne al nostro Paese ben 133 nei prossimi 15 anni.

Relativamente al comparto energetico, lo studio considera la mancata realizzazione riferita a quattro categorie di infrastrutture: **centrali a carbone, centrali a gas, elettrodotti e rigassificatori**.

Considerando un arco temporale di riferimento compreso tra il 2004 e il 2020, l'indagine ha definito il fabbisogno e le stime di domanda e offerta sulla base dei dati del Ministero dello Sviluppo economico, dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas e dell'Unione Petrolifera.

Partendo quindi da questi *numeri*, è stato determinato il fabbisogno impiantistico, cioè la potenza elettrica mediamente necessaria: da 800 MW a gas, 5.000MW a carbone, 7.300 MW da fonti rinnovabili. È stata inoltre stimata, sulla base delle previsioni di Terna, una esigenza di circa 300 km di nuovi elettrodotti/anno, per complessivi 4.800 km nel periodo considerato.

I risultati che emergono dall'analisi mettono in evidenza **un CNF compreso tra 4 e 7,1 miliardi di euro per le centrali a carbone; tra 2 e 9,9 miliardi per quelle a gas e 5,9 miliardi per i rigassificatori**.

La realizzazione di nuovi elettrodotti è considerata di vitale importanza per superare i cosiddetti colli di bottiglia e utilizzare pienamente la capacità produttiva degli impianti di generazione esistenti. In questo caso il "non fare" avrebbe un costo pari a 15,6 miliardi di euro.

La forbice presente nei valori di CNF riferiti alle centrali e carbone e a gas è dovuta a due diversi scenari adottati nella valutazione.

Nel primo scenario la mancata realizzazione di capacità di generazione è colmata con le importazioni di energia elettrica: in questa ipotesi i CNF sono minori (4 miliardi di euro per le centrali a carbone e 2 miliardi per quelle a gas).

Il secondo scenario, invece, prevede di sopperire alla mancata realizzazione di nuovi impianti con la produzione di energia ottenuta da un mix di fonti omogenei rispetto all'attuale, ovvero con impianti meno efficienti. Nel caso delle centrali a carbone, il CNF è legato anche in modo significativo al valore delle emissioni di CO2 e al prezzo delle importazioni, mentre relativamente agli impianti a gas incide notevolmente sulla valutazione il differenziale tra il costo di produzione di energia elettrica con questi impianti e il prezzo delle importazioni.

Maria Pia Terrosi