

Allarme immobilismo Gli incredibili risultati di una ricerca. Il via libera al Mose segnale di una svolta o di nuovi veti?

L'Italia «paga» 200 miliardi Per non fare le grandi opere

I costi della paralisi: più code, incidenti, import, emissioni nocive. E meno lavoro
Grandi opere Gli incredibili risultati della ricerca di Andrea Gilardoni e Alessandro Marangoni sull'immobilismo infrastrutturale

Il «non fare» ci costa 200 miliardi

Un danno colossale in termini economici, sociali, occupazionali. Calcolato per difetto

La stima riguarda solo una parte delle infrastrutture: energia, autostrade e rifiuti. E indica i rimedi

DI MARIA SILVIA SACCHI

Stare fermi nei prossimi quindici anni costerà, come minimo, 200 miliardi di euro. Stiamo parlando di quanto può costare all'Italia continuare a ritardare le opere infrastrutturali di cui, sempre, si dice il Paese ha bisogno e che, quasi mai, si riescono a realizzare. 200 miliardi di euro in tempo perso su auto e camion imbottigliati in autostrada, in incidenti per il traffico, in posti di lavoro non creati, in costi che avrebbero potuto essere evitati, in aumento dei costi di gestione, in emissioni nocive nell'ambiente, in maggiori costi dovuti alle importazioni... Il prezzo che il Paese rischia di sostenere se non riesce ad agire. Che non si semplice lo dimostra anche la discussione, venerdì, in consiglio dei ministri sul Mose, il progetto di regolazione delle maree nella laguna veneta: tre ministri contrari e due astenuti alla richiesta del ministro Di Pietro di bocciare le ipotesi alternative al Mose, pena il rischio — ha paventato il responsabile delle Infrastrutture — di bloccare tutto.

Questione antica e mai risolta, le infrastrutture in Italia. Finora ci si è sempre fermati a considerare i costi del «fare». Ora, però,

arrivano anche i conti del «non fare». A elencarli è Agici, società specializzata nelle tematiche ambientali e delle *public utilities*, che presenterà il suo studio, il primo di questo genere, giovedì 16 novembre a Roma.

Va detto che si tratta di una stima per difetto e che riguarda solo una piccola parte di tutte le infrastrutture italiane: dei trasporti si sono considerate solo autostrade e tangenziali a pedaggio (non anche, dunque, ferrovie, aeroporti, porti); dell'energia, solo le centrali elettriche, gli elettrodotti e i rigassificatori (non anche, per esempio, le reti idriche), delle infrastrutture ambientali, solo lo smaltimento dei rifiuti (non la depurazione delle acque o le aree verdi). Escluse, da questo primo rapporto, tutte le

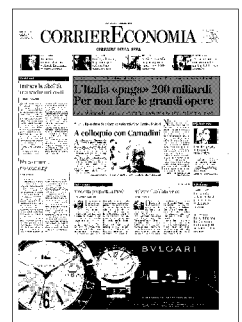
altre infrastrutture, dagli ospedali all'istruzione, alla cultura.

Eppure, nonostante si tratti di una fotografia parziale, il numero finale è imponente: 200 miliardi di «costi del non fare». «Siamo partiti senza pregiudiziali, ma alla fine siamo rimasti impressionati dai dati emersi», dicono gli autori Andrea Gilardoni e Alessandro Marangoni. Che precisano: «Non vogliamo cementificare il Paese e non vogliamo nemmeno stupire, ma fare un ragionamento su una parte molto modesta del sistema

infrastrutturale italiano».

Lo studio parte dall'idea che è necessario considerare il rapporto tra costi e benefici per l'intero Paese, non solo per i singoli. Vedere insieme i due lati (opposti) della popolazione — quando ostacola le infrastrutture e quando chiede i servizi che quelle stesse infrastrutture possono garantire — per capire qual è la strada più conveniente per tutti.

Il metodo. Per calcolare i costi del «non fare» Agici ha messo a punto una metodologia che ha richiesto un anno di studio. Sono stati costruiti due scenari: quello



Settimanale Milano

Direttore: Paolo Mieli

di base, caratterizzato dall'attuale dotazione impiantistica (dati consuntivi 2004) e le sue più probabili evoluzioni; e lo scenario di *policy* al 2020, caratterizzato dall'attuazione di politiche nazionali e da obiettivi quantitativi definiti dal legislatore nazionale o europeo o, in mancanza di normative esplicite, da integrazioni della società di ricerca. Il gap infrastrutturale deriva dalla differenza tra i due scenari. È stata poi applicata la metodologia dell'analisi costi-benefici ad alcuni casi concreti, per individuare costi e benefici economici, sociali e ambientali che sono poi stati confrontati con quelli derivanti dal «non fare», ossia dalla prosecuzione dello scenario di base per tutto l'arco di vita dell'infrastruttura. Il valore differenziale attualizzato quantifica i mancati benefici. Sulla base dei casi analizzati è stato poi definito il «costo del non fare unitario»: per ogni tonnellata di rifiuto non termovalorizzato, per ogni megawatt ora non generato da gas, per ogni chilometro di autostrada non costruito. Questo valore consente di determinare il costo del «non fare» per classi omogenee di impianti a livello nazionale e nell'arco dei prossimi quindici anni.

«Naturalmente, la metodologia applicata essendo innovativa presenta aree di perfettibilità — dice Gilardoni — ma gli scenari e le ipotesi che abbiamo fatto sono ragionevoli e le infrastrutture indicate sono essenziali per perseguire delle politiche settoriali largamente condivise da studiosi e politici. Siamo stati molto prudenti, non calcolando una serie di effetti indotti sull'economia. E spesso ci siamo mossi anche partendo da assunti filo-ambientalisti». Nell'energia, per esempio, lo scenario di riferimento non è stato quello del blackout «che avrebbe por-

tato a numeri mostruosi», perché «il blackout può succedere ma dura un'ora, mentre di dire "usiamo le vecchie centrali e non ne facciamo di nuove" rappresenta la nostra realtà storica».

Le opere necessarie. Restando alle parti dei tre settori analizzati (sui nove totali indicati dall'Istat), gli autori identificano una

serie di interventi che dovrebbero essere compiuti entro il 2020 (vedere lo schema sopra). In particolare — scrivono —, per realizzare «una moderna politica dei rifiuti, che punti anche a quote elevatissime di raccolta differenziata», c'è bisogno di almeno 100 termovalorizzatori (impianti che usano i rifiuti per produrre energia attraverso un processo di combustione) e di 85 impianti di compostaggio (processo naturale che trasforma i rifiuti organici come erba, anzi di cibo, etc in terriccio utilizzabile in agricoltura o nelle coltivazioni domestiche).

Nel comparto elettrico, «una ragionevole strategia a medio termine che contemperì gli obiettivi ambientali, di costo, di sicurezza degli approvvigionamenti e di diversificazione delle fonti», richiede non meno di 2-3 grandi centrali a carbone, 16 centrali a gas, qualche centinaio di impianti di produzione da fonti rinnovabili, circa 3.500 chilometri di linee ad alta tensione. Nelle infrastrutture viarie, per raggiungere livelli decorosi entro 15 anni (pari alla media europea odierna), c'è l'esigenza di non meno di 2 mila chilometri di autostrade.

Non fare tutte queste cose costerebbe, appunto, al Paese 200 miliardi di euro: 28 miliardi nei rifiuti urbani, quasi 40 miliardi nell'energia e ben 133 nelle autostrade e tangenziali a pedaggio.

Nuova governance. «Quando

si parla delle cause del ritardo infrastrutturale dell'Italia — dice Gilardoni, che dirige il master in Economia e gestione dei servizi di pubblica utilità in Bocconi — molta attenzione viene data al fenomeno del Nimby (*not in my backyard*, non nel mio giardinetto), cioè all'opposizione sociale con-

tro tutte le infrastrutture che "turbano" la quiete individuale. Ma è sbagliato credere che il Nimby sia la sola e vera causa di tali ritardi». Secondo il docente, un ruolo hanno le lungaggini burocratiche, la «troppo facile» opportunità di ricorsi amministrativi («con tribunali spesso caratterizzati da modeste competenze tecniche specifiche») con ritardi e rinvii di anni, la finanziabilità e l'incapacità delle imprese nel gestire processi che hanno una forte componente sociale che quasi sempre travalica quella tecnologica e realizzativa. Occorrono regole nuove. «L'Unione europea e l'Ocse — dice Gilardoni — hanno da tempo posto l'accento su questo tema, indicando alcuni principi fondamentali come la partecipazione, la negoziazione, il coordinamento, la responsabilità, la coerenza, l'efficacia e l'efficienza».



Sorprese Andrea Gilardoni, autore dello studio sui costi del «non

Quali interventi

	Rifiuti urbani	Energia	Autostrade
Dotazione attuale*	50 termovalorizzatori 251 impianti di compostaggio 400 discariche	Capacità installata: 40.200 Mw per il gas, 7.800 Mw per il carbone - 1 rigassificatore - 45 mila km di linee di trasmissione ad alta e altissima tensione	115 km di autostrade per milione di abitanti
Bisogno addizionale**	Rifiuti urbani: termovalorizzazione per 356 milioni di tonnellate; 27,4% avviati al compostaggio; obiettivo "discarica zero" - Rifiuti industriali: recupero di tutti gli scarti da cartiera	1.133 TWh di produzione di elettricità 22,7 miliardi di m ³ di importazione di gas	23 km di autostrade per milione di abitanti - Focalizzazione sulle infrastrutture prioritarie
Dotazione addizionale	105 termovalorizzatori da 200 mila t/a - 85 impianti di compostaggio da 45 mila t/a - Per scarti da cartiera: 2 termovalorizzatori di scarti pulper da 120 mila t/a e 2 impianti per tanghi da 120 mila t/a	16 impianti a gas da 800 Mw 5 impianti a carbone da 1.000 Mw (p 2 da 2.500 Mw) 4.800 km di nuove linee di trasmissione 3 rigassificatori da 8 miliardi di m ³ ciascuno	1.900 km di opere (di cui 1.300 di nuove opere e 700 di ampliamenti e riqualificazioni)
Costo del non fare	28 miliardi + impossibilità di "discarica zero"	38,5 miliardi	133,0 miliardi

Fonte: Aicci, finanza d'impresa

* dati al 2004; ** stima al 2020

Pbarra