

Essa aiuta a mettere a fuoco gli impatti, a ipotizzare la rilevanza economica e sociale ma anche ambientale dell'opera, serve nel processo decisionale anche per modificare l'infrastruttura affinché meglio risponda alle istanze. Ma la decisione alla fine è sempre politica e qui i politici non si devono tirare indietro".

In questi giorni i Cinque Stelle hanno messo in discussione tutti i principali progetti di opere pubbliche, dalla Tav alla Tap e dalla Pedemontana al Terzo Valico Valico: se questi progetti, molti dei quali in stato di avanzata realizzazione, dovessero interrompersi quale sarebbe il costo economico e finanziario per il nostro Paese?

"Direttore, non mi coinvolga in un dibattito un po' lunare ove sono stati sparati numeri spesso a caso citando Analisi Costi-Benefici vecchie, non contestualizzate, spesso fatte da chi ha anche altri interessi !! Ogni situazione ha sue peculiarità e non si può generalizzare. Le opere si devono inquadrare in un contesto di strategia-paese che è il vero punto da considerare. Circa i costi economici e finanziari, interrompere delle opere avviate è normalmente molto oneroso, poiché si sommano investimenti fatti e non utilizzati, opportunità perse di sviluppo economico e sociale (ma spesso anche ambientale), più revocche di finanziamenti e anche sanzioni e risarcimenti danni. Insomma, si fa in fretta a raggiungere le decine di miliardi di costi. Ma io non penso che i Cinque Stelle siano così folli da volere veramente abbandonare le opere in discussione; vogliono forse riguardarle a fondo e su questo non si può dare loro completamente torto...".

Le obiezioni che gli avversari delle maggiori opere pubbliche avanzano riguardano i costi del fare e il fatto che, specie nelle ferrovie, i costi in Italia sono mediamente tre volte più alti quelli di altri Paesi europei: come si spiega questa anomalia? Colpa dell'orografia o della diffusa corruzione?

"Orografia, reperti storici e corruzione – lo abbiamo visto anche di recente a Roma con la Metro C – hanno un ruolo centrale nell'aumentare i costi (e i tempi). Ma anche gli oneri compensativi alle amministrazioni e alle popolazioni "danneggiate" dall'infrastruttura hanno un rilievo anche del 10-15% del costo dell'opera. In più, una certa tendenza alla megalomania e alla scelta delle soluzioni più onerose (magari anche perché più sicure); cosa che ovviamente non dispiace alle imprese costruttrici. In tal senso bisogna continuare la ricerca della sobrietà, oggi possibile anche grazie a tecnologie più economiche; in certi casi si è ridotto il costo dell'infrastruttura del 50% o anche di più. Ad esempio, le Ferrovie dello Stato hanno fatto un lavoro in tal senso che porterà a risparmi di miliardi, ma è solo un esempio tra molti. Circa la corruzione, essa può certamente spiegare certi forti aumenti dei costi: è il meccanismo della variante in corso d'opera che determina la possibilità di caricare oneri addizionali. Qui la soluzione è spendere di più nella fase di progettazione dell'opera e poi appaltarla senza possibilità di varianti, cioè chiavi in mano. Ma guai a fermare tutto criminalizzando il settore e introducendo lacci e laccioli che impediscono lo sviluppo. Oggi sappiamo come è possibile ridurre i costi, consapevoli anche che altrimenti l'opera non si fa".

In soli 8 anni l'Alta Velocità è già saturata e così accadde, in pochi anni, anche per l'Autostrada del Sole...

"Ecco, questi sono due casi in cui l'impatto delle infrastrutture, nel complesso fortemente positivo, non era stato previsto da tutti, e molti erano i detrattori delle iniziative, troppo costose, inutili. La volontà politica ha prevalso. Ma io ho davanti agli occhi il caso recente della Brebemi che sembrava essere un fallimento totale (o forse qualcuno voleva farlo credere) e che oggi è già

Solo a Milano




DEVI VENDERE?

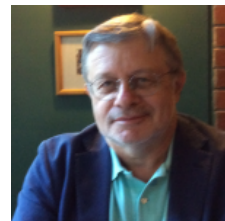
Valutazione in 24
vendita in 30 giorni

OTTIENI
UN'OFFERTA

COMMENTI ED EDITORIALI



Di Maio, l'Europa e l'insostenibile baratto grillino
27 agosto 2018, 7:39
Giuliano Cazzola



Diciotti, Autostrade, Ilva: più rischio Italia in 3 autogol
25 agosto 2018, 8:50
Franco Locatelli



Sanità, Lombardia verso l'emergenza di medici specialisti
23 agosto 2018, 6:27
Walter Galbusera

ARCHIVIO

Seleziona mese

una delle prime autostrade italiane con effetti straordinariamente importanti sulla mobilità locale, regionale e anche nazionale. Ma anche sulla occupazione (si pensi alle importanti imprese globali che localizzano le attività grazie all'opera) e sull'ambiente. Insomma, difficile prevedere dinamiche che si sviluppano in decenni (tali sono gli usi di queste opere) fortemente condizionate da eventi imprevedibili. Ecco perché la visione politico-strategica per le grandi opere deve essere dominante, certo affiancata da Analisi Costi-Benefici credibili".

Al di là dei costi, che effetti avrebbe sull'Italia e sulla modernizzazione del Paese lo stop della Tav e quello della Tap?

"TAV e TAP sono due cose completamente diverse. Rinunciare alla TAV significherebbe una minore integrazione nel sistema logistico su ferro europeo con rischi di parziale emarginazione dell'Italia; circa la TAP la rinuncia equivarrebbe a una fonte in meno di approvvigionamento di gas della cui rilevanza tuttavia si potrebbe discutere".

Che ripercussioni ha la realizzazione delle infrastrutture in programma sulla crescita economica e sullo sviluppo dell'occupazione?

"Non necessariamente enormi ripercussioni, anche se sarebbe grave bloccarle. Ma il tema infrastrutturale non si limita ai grandi progetti; anzi, vi sono centinaia di progetti minori o piccoli, più agevolmente realizzabili, con impatti nel complesso assai rilevanti anche sul piano occupazionale locale. Poi vi è il tema della modernizzazione di infrastrutture datate ma ancora fondamentali (reti gas, rete idrica, ecc.). E poi, ancora, le nuove tecnologie che sono destinate in tempi non lunghi ad avere impatti straordinari: internet of things, autoveicoli senza guidatore, autostrade dedicate a tali autoveicoli, smart cities, smart grids, e potrei continuare. Questo dibattito sulle grandi opere mi sembra perciò un po' superato e preferirei che si orientasse sul vero futuro delle infrastrutture. Cosa che faremo nel seminario del 12 settembre".

Come s'è visto anche in occasione della bocciatura delle Olimpiadi di Roma, c'è una parte del Paese che non vuole le opere pubbliche e una forza politica (i Cinque Stelle) che interpreta e si fa carico di questo orientamento di paura: cosa si può fare per allargare la condivisione delle nuove infrastrutture e per sostituire i pregiudizi con decisioni chiare, trasparenti e razionali?

"Ormai sappiamo bene come va gestito un progetto infrastrutturale. Quali sono le condizioni di attuazione, come si fa a coinvolgere le popolazioni e le pubbliche amministrazioni, quali sono le fasi critiche, come si fa a finanziarle. E sappiamo bene anche che è la qualità del sistema politico-amministrativo che sta alla base delle realizzazioni. Gli interessi coinvolti sono sempre molti e delicati da gestire; ma accanto a stakeholders oppositivi, vi sono numerosi che invece sono favorevoli e che spesso costituiscono una maggioranza silenziosa".

Publicato in: [Interviste](#)

Tag: [Andrea Gilardoni](#), [Brebemi](#), [Costi del non fare](#), [Infrastrutture](#), [Tap](#), [Tav](#)



Franco Locatelli

Socio fondatore, amministratore e direttore responsabile di FIRSTonline. Milanese di nascita, ha sempre lavorato tra Milano e Roma. Ha cominciato a progettare un giornale online di informazione economica e finanziaria il giorno dopo la sua uscita, nella primavera del 2010, da Il Sole24Ore, dove ha trascorso più di 25 anni, è stato capo della redazione Finanza e Mercati ed editorialista e ha commentato i più importanti avvenimenti economici e finanziari dalla metà degli anni Ottanta. Per l'editore Olschki ha scritto due storie di banche locali della Toscana, la prima delle quali con lo storico dell'arte Antonio Paolucci. Nel 2014 ha pubblicato con Ugo Calzoni il saggio "Imperi senza dinastie" edito dalla Compagnia della stampa Masetti Rodella

POTREBBE INTERESSARTI ANCHE...



De Mollì (Forum Ambrosetti): "Senza



Airbnb compie 10 anni: "Puntiamo a un



Bentivogli (Fim-Cisl): "Di Maio, scopri le



Berta (Bocconi): "A Fca ora serve un partner.



Publicità 4w



Lifting gratuito?

Una donna 53enne dimostra 17 anni...Scopri il segreto!

[Leggi di più!](#)



Sorprendente!!

un metodo per imparare l'inglese in 4 settimane

[scopri ora!](#)



Snella in 3 settimane

Ha scoperto come smaltire il grasso senza diete.

[Scopri >>](#)



Pensioni, Brambilla (Lega): no al ricalcolo legato all'età

FIRSTONLINE | 30 AGOSTO 2018, 11:20

Alberto Brambilla, consigliere economico di Salvini e candidato alla presidenza dell'Inps, smonta il taglio delle cosiddette pensioni d'oro caldeggiato...