

IL RAPPORTO 2018

Banda larga, alta velocità, autostrade: «costi del non fare» a 530 miliardi

–di Carlo Andrea Finotto | 08 settembre 2018

Non portare a termine le **linee ferroviarie ad alta velocità potrebbe costare al sistema Paese Italia la bellezza di 23,9 miliardi di euro**. Ma non riuscire a rendere disponibile al 100% della popolazione **la rete a banda ultralarga costerà più di 10 volte tanto: 293 miliardi**. Non ampliare e ammodernare la rete di autostrade e tangenziali presenterà un conto di 26,7 miliardi. Il settore dell'energia, se non vedrà adeguati ai fabbisogni gli impianti di produzione e le reti di trasmissioni comporterà costi al Paese per oltre 81 miliardi. Trentaquattro miliardi di euro è invece il conto che rischia di presentare al sistema il settore idrico, in mancanza di interventi su 106mila km di tubature da sostituire e sui depuratori. Infine la “voce” rifiuti: qui l'assenza di interventi necessari e strategici costerà “solo”, 2,9 miliardi.

Dal «non fare» un conto di 530,2 miliardi

La preoccupante lista è quella riportata nel **rapporto 2018 sui Costi del non fare (Cnf)**, realizzato da Agici - Finanza di impresa (società guidata da Andrea Gilardoni) e giunto alla sua 12^a edizione. Il rapporto verrà presentato mercoledì a Roma.

GUARDA IL VIDEO / Grandi Opere al rallentatore: 8 anni persi in burocrazia. Ecco i 5 casi eclatanti

Il conto finale che emerge dal quadro sintetico illustrato nel rapporto raggiunge i 530,2 miliardi di euro. Il totale astronomico, così come le singole voci, sono calcolate sul periodo 2018-2035 e tengono conto come al solito dei fabbisogni indicati dai diversi piani strategici e considera i costi in termini economici, ambientali e sociali in caso di mancate realizzazioni rispetto agli scenari previsti. Scenari che ogni anno – o quasi, nel 2017 il rapporto non è stato realizzato – vengono aggiornati così come l'orizzonte temporale. **Il Cnf annuo di qui al 2035 senza interventi risolutivi sarebbe pari a una manovra finanziaria consistente: oltre 31 miliardi di euro.**

Le diseconomie si riducono

La buona notizia, rispetto all'analisi precedente, è che il costo complessivo risulta in calo rispetto al passato: **530,2 miliardi nei prossimi 17 anni, contro 606 miliardi calcolati nel periodo 2016-2030**. Come spiegano i ricercatori di Agici, «i numeri non sono direttamente confrontabili rispetto all'ultima edizione del 2016, anche perché cambia l'orizzonte temporale» ma in ogni caso l'onere da immobilismo «pur rimanendo ancora molto elevato» si riduce. Inoltre si conferma un trend già in atto da alcuni anni. Nel 2015 erano 40 i miliardi in più rispetto al 2016 e nel 2014 l'analisi presentava un conto più salato di 200 miliardi di euro rispetto al rapporto successivo.

Meno opere da realizzare ma più strategiche

«Il conto si riduce in parte per una razionalizzazione delle priorità e in parte perché una serie di infrastrutture sono state portate a termine - spiega **Stefano Clerici, direttore dell'Infrastructure Research & Advisory Unit di Agici** -. Inoltre, si assiste a una tendenza generale a cercare il miglioramento dell'esistente

rispetto alla realizzazione di nuovi progetti. Pensiamo alle integrazioni intermodali che riguardano le ferrovie e ai progetti di smart road di Anas». La situazione, rispetto al primo rapporto del 2006 «è indubbiamente migliorata. Oggi ci sono meno costi e meno opere da realizzare rispetto a 12 anni fa. Per contro si tratta di opere più importanti e più strategiche per il paese. Pensiamo all'aspetto Tlc e Iot».

Banda ultralarga: i miglioramenti ci sono

I costi del non fare riferiti alle Tlc passano dai 380 miliardi dell'edizione precedente (2016-2030) ai 293 miliardi calcolati sul periodo 2018-2035, a fronte di un obiettivo di copertura al 100% del territorio con connessioni di 30 Mbps. Insomma, i miglioramenti ci sono, confermati anche dal **presidente di Agcom Angelo Marcello Cardani** nell'ultima relazione presentata a luglio 2018, dove parla di «progressi nella diffusione delle infrastrutture a larga e larghissima banda in Italia». «In particolare, il miglioramento delle prestazioni in termini di copertura delle reti Nga è netto e ha portato l'Italia, in un solo anno, dal 23° posto nel 2016 al 13° nel 2017 nella classifica degli Stati membri». Resta il fatto che la penetrazione della banda con velocità maggiori di 100 Mbps è sì aumentata di circa 4 volte, ma si ferma a una quota del 10,5% del totale.

Il nodo delle autostrade

Più che mai di attualità la questione relativa ai costi da mancati interventi sulla rete autostradale e delle tangenziali. L'analisi condotta da Agici arriva a un Cnf di 26,7 miliardi a fronte di un fabbisogno di 1.041 km (23,8 miliardi il conteggio della relazione 2016). Di questi, come spiega lo studio, «854 km di nuove realizzazioni e 187 km di ammodernamenti e potenziamenti, in grado di favorire accessibilità ai territori, collegamenti veloci e in sicurezza». La tragedia del Ponte Morandi di Genova è lì a dimostrare l'importanza degli interventi infrastrutturali in questo settore.

L'incognita sulle ferrovie

Con il nuovo governo a guida Lega e M5S è tornato in bilico il destino della rete ferroviaria ad alta velocità nel Paese. Sia il completamento del collegamento tra **Torino e Lione**, sia il proseguimento verso Est (**Verona, Padova**) che la prosecuzione a sud: da **Napoli a Bari e Palermo**. In tutto il rapporto 2018 di Agici parla di 634 km di fabbisogno per l'alta velocità, con un Cnf nell'ordine dei 25 miliardi di euro circa.

«Il nostro studio – sottolinea Clerici – fa ancora ampiamente riferimento alle policy del passato governo, che puntava fortemente sul potenziamento della rete ferroviaria. In particolare si faceva riferimento alle linee convenzionali e agli investimenti previsti con la “cura del ferro” lanciata dal ministro Graziano Delrio: un orientamento che sembra ancora più marcato con l'esecutivo attuale che avrà ripercussioni sul rapporto del prossimo». Il capitolo relativo alle linee ferroviarie convenzionali del rapporto 2018 quantifica un fabbisogno di 508 km, con costi del non fare di oltre 70 miliardi.

Il dato complessivo del settore ferroviario ammonterebbe a circa 96 miliardi di euro di costi del non fare di qui al 2035. Dato che viene mitigato a 91,5 miliardi per effetto delle “interazioni Bul”, ossia dei **benefici relativi alla diffusione della banda ultra larga che «riduce la domanda di mobilità»**. Questo aspetto si fa sentire anche per il settore autostradale, il cui Cnf senza effetto banda ultra larga salirebbe a 33,8 miliardi.

Le potenzialità dell'analisi costi/benefici

Un ampio capitolo del rapporto riguarda l'analisi costi/benefici (**Acb**) che si sta sempre più diffondendo anche in Italia. «Da tempo sono un fortissimo sostenitore di questa pratica – ricorda **Andrea Gilardoni, presidente di Agici Finanza d'impresa** – tuttavia non dobbiamo commettere l'errore di attenderci dall'analisi costi/benefici la soluzione di tutti i problemi». È uno strumento, sottolinea Gilardoni, efficace soprattutto se utilizzato prima della fase operativa di un intervento infrastrutturale. L'Acb «serve essenzialmente a ottimizzare gli investimenti pubblici». Un caso al centro dell'attenzione è la ferrovia ad alta velocità Torino-Lione, il cui progetto e i costi sono stati rivisti dal precedente governo e che ora è fortemente messa in dubbio dal nuovo esecutivo e che dovrebbe essere sottoposta proprio a un'analisi costi/benefici dal governo attuale che ha nominato a questo scopo **Marco Ponti**, professore ordinario (in pensione) di Economia e pianificazione dei trasporti al Politecnico di Milano.

«Noi oggi, teoricamente, sappiamo cosa bisogna fare per realizzare le opere nel migliore dei modi - dice ancora Andrea Gilardoni - così come sappiamo che sono importanti le grandi opere ma anche quelle minori e quelle intermedie. Abbiamo in mano gli strumenti, si tratta avere anche disegno politico e capacità di leadership per fare le cose».

© Riproduzione riservata

IAS Integral
Ad Science

✔ Brand Safe

✔ Viewability

✔ Ad Fraud Certificate

✔ Fake news free

✔ Impatto ADV

SYSTEM

24

Scopri di più