

Milano, 3/12/2013

## Osservatorio I Costi del Non Fare

### Comunicato stampa

***Quasi 900 miliardi i Costi del Non Fare le infrastrutture strategiche in Italia nei prossimi 16 anni. 82 miliardi i costi già sostenuti in soli due anni per l'inerzia nelle realizzazioni.***

***Bisogna puntare sempre meno sulla quantità e sempre più sulla qualità e sull'ottimizzazione dei sistemi infrastrutturali vecchi e nuovi.***

***Non solo grandi infrastrutture ma anche innovazioni tecnologiche e miglior utilizzo, protezione e conservazione dell'esistente.***

***Diventa strategico attrarre nuove risorse finanziarie e utilizzare in modo ottimale le esistenti.***

***La PA dovrà passare sempre più da "erogatore" a promotore", sviluppando competenze qualificate.***

Martedì 3 dicembre 2013, a Milano, presso l'Aula Magna di UniCredit in via Grossi 10, si è tenuto il convegno dal titolo:

### ***"Infrastrutture del futuro: verso un nuovo modello di sviluppo. Priorità, tecnologie, norme e finanziamenti"***

durante il quale sono stati presentati i risultati dello *Studio 2013*, il rapporto annuale dell'Osservatorio "I Costi del Non Fare" ([www.costidelnonfare.it](http://www.costidelnonfare.it)), diretto dal Prof. Andrea Giar-doni dell'Università Bocconi, giunto alla ottava edizione.

Lo *Studio* monitora le realizzazioni infrastrutturali prioritarie per lo sviluppo e la competitività del Paese e analizza le più importanti questioni a ciò correlate. I dati salienti del 8° Rapporto sono:

- **La mancata realizzazione delle opere strategiche in Italia potrebbe generare quasi 900 miliardi di € di Costi del Non Fare nell'arco dei prossimi sedici anni.**
- **Nel solo biennio 2012-2013 il Paese ha già sostenuto 82 miliardi di € a causa delle mancate realizzazioni nei settori energia, efficienza energetica, rifiuti, viabilità autostradale e ferroviaria, logistica, idrico e telecomunicazioni.**
- **Diventano prioritari gli investimenti nelle **Infrastrutture Intelligenti**, utili strumenti per stimolare e ottimizzare il livello di efficienza nella gestione delle infrastrutture, consentendo al contempo di erogare servizi migliori agli utenti l'efficienza dei vari comparti infrastrutturali e per innescare la crescita economica.**
- **La protezione delle **Infrastrutture Critiche** garanzia di sicurezza e benessere del Paese. La messa in sicurezza delle IC italiane: piccoli passi ma ancora tante criticità.**
- **Bassa è l'efficacia percepita dagli operatori del settore circa le **modifiche normative** derivanti dal Pacchetto Infrastrutture del Governo Monti. Si evidenzia, inoltre, una elevata sensibilità al tema delle tempistiche relativamente alle criticità pianificatorie e realizzative delle infrastrutture.**

La presentazione dello Studio è stata un'occasione per dibattere con i vertici delle aziende partner e dei principali operatori dei settori analizzati. All'evento sono intervenuti: Stefano Liotta (Acea), Livio Gallo (Enel), Lorenzo Fiori (Finmeccanica), Franco Fogacci (Hera), Mario Rosario Mazzola (Mediterranea delle Acque), Massimiliano Bianco (Fedutility), Guido Bortoni (AEEG), Antonio Martusciello (AGCOM).

Nel corso del workshop è stato consegnato, da parte di Mauro Moretti, AD di Ferrovie dello Stato Italiane, il Premio Sviluppo Infrastrutture 2013, della rivista MUI, a Franco Bassanini, per il prezioso contributo scientifico e istituzionale dato allo sviluppo infrastrutturale del Paese. Inoltre, è stato assegnato il Premio speciale a Piero Salini per aver creato un gruppo industriale nelle infrastrutture di primissimo piano nel panorama nazionale e internazionale.

Infine, hanno partecipato alla tavola rotonda del pomeriggio dal titolo "Modelli e strategie per lo sviluppo infrastrutturale. Come attrarre i capitali?": Vittorio Ogliengo (UniCredit), Federico Ghizzoni (UniCredit), Pietro Salini (Impregilo), Mauro Moretti (Ferrovie dello Stato Italiane), Michele Tronconi (Assofondipensione), Massimo Garavaglia (Regione Lombardia).

A conclusione dei lavori è intervenuto il Sottosegretario al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Rocco Girlanda.

+++++

Dopo i saluti iniziali del Prof. Andrea Gilardoni (Presidente dell'Osservatorio), il dott. Stefano Clerici, (Condirettore), ha riassunto gli aspetti fondamentali dello Studio: *"Lo Studio 2013 dell'Osservatorio affronta quest'anno diversi temi: lo sviluppo delle opere nel biennio 2012-2013, i CNF delle reti a Banda Ultra Larga (BUL), le innovazioni tecnologiche al servizio delle infrastrutture, la protezione delle Infrastrutture Critiche (IC), le riforme normative necessarie al rilancio delle realizzazioni."*

Dalle molteplici articolazioni del lavoro emergono alcuni messaggi chiave. *"Prima di tutto - ricorda Gilardoni - non sono state superate le evidenti difficoltà nella realizzazione delle opere, ancora oggi riconducibili a diversi motivi storici: criticità normative e autorizzative, difficoltà finanziarie, incapacità programmatiche, opposizioni sociali e altre. Tuttavia, il Paese ha ancora un forte fabbisogno infrastrutturale, ma sempre meno di quantità e sempre più di qualità; si pensi ad esem-*

*pio alla razionalizzazione delle reti elettriche e di trasporto, all'innovazione tecnologica nel governo delle reti, alle Smart City".*

I benefici, dunque, non deriveranno solo dalle grandi infrastrutture ma anche, e forse soprattutto, dai progressi tecnologici e dal miglior utilizzo e protezione/conservazione dell'esistente.

Stefano Clerici ha, poi, illustrato i risultati dello *Studio 2013*. *"Il Non Fare in Italia, nel biennio 2012-2013, è costato 82 miliardi di €. Alcuni settori si sono mossi più di altri, ma l'inerzia riscontrata in particolar modo nei settori ambientali e della logistica, ha condizionato il risultato finale. L'inerzia ci potrà costare oltre 760 miliardi di € dal 2014 al 2027. Occorrono dunque efficaci azioni - come, ad esempio, la selezione delle priorità realizzative attraverso la Cost Benefit Analysis, la progettazione sobria delle opere - per un rilancio significativo dello sviluppo infrastrutturale del Paese e per creare le condizioni ideali per gli investimenti di soggetti privati".*

Nel corso del dibattito sono emersi numerosi spunti interessanti per lo sviluppo delle infrastrutture del futuro.

Dalla prima tavola rotonda della mattina "Innovazione e Smart City" emergono i seguenti messaggi chiave:

- Gli investimenti in innovazione tecnologica generano benefici in termini di qualità del servizio, abilitano nuovi servizi per i cittadini e aumentano la comunicazione con il cliente;
- Si assiste a fenomeni di convergenza e sinergia tra infrastrutture. Esse dunque devono essere sempre più in grado di dialogare tra loro;
- Nella fase attuale gli operatori stanno sperimentando, nel campo dell'energia, dell'idrico e dei trasporti, progetti pilota finalizzati a dimostrare la validità e i ritorni economici degli investimenti tecnologici.
- Messa in sicurezza e modernizzazione delle infrastrutture critiche, cioè delle infrastrutture fondamentali per l'erogazione dei servizi essenziali del Paese;
- La protezione delle infrastrutture critiche è una necessità non dilazionabile ma anche una opportunità di erogare nuovi servizi e rilanciare la crescita del Paese.
- Le smart city sono la nuova frontiera delle infrastrutture critiche.

Dalla tavola rotonda "Investimenti e regolazione", ciò che emerge è:

- Il sistema di regolazione deve essere in grado di premiare l'innovazione e favorire la competitività;
- Il ruolo dei regolatori deve essere quello di incentivare l'adozione di tecnologie innovative;
- La regolazione non può prescindere dalla sostenibilità finanziaria;
- Necessità di regole stabili per ridurre i rischi finanziari per gli investitori;
- Il regolatore deve coniugare la certezza delle regole con la capacità di seguire il cambiamento. Deve essere, quindi, in grado di fornire un set di criteri regolatori prevedibili e non stabili;
- Bisogna fare infrastrutture ma a patto che servano per l'utilità generale.

Dalla tavola rotonda del pomeriggio "Modelli e strategie per lo sviluppo infrastrutturale. Come attrarre i capitali?" sono stati evidenziati i seguenti punti:

- Le disponibilità finanziarie pubbliche saranno minori negli anni a venire, anche a causa del Patto di Stabilità, comportando la necessità di ampliare la platea di investitori privati (assicurazioni, fondi pensioni, ecc.) e incrementare l'utilizzo del PPP;
- In Italia, le assicurazioni non sono dotate ancora di competenze e strutture adeguate per investire nelle infrastrutture, a differenza di quelli internazionali;

- I fondi pensione italiani non sembrano ancora manifestare disponibilità a valutare la partecipazione in progetti infrastrutturali;
- Occorre eliminare gli ostacoli normativi affinché i nuovi soggetti investitori possano investire nel settore infrastrutturale;
- Nonostante la necessità di colmare il forte gap infrastrutturale in Italia il ricorso al PPP è ancora contenuto, con un alto tasso di mortalità;
- Le best practice internazionali indicano talune aree su cui sarebbe opportuno intervenire per ampliare il campo di utilizzo del PPP in Italia: in particolare, una chiara separazione dei ruoli tra pubblico e privato, con il pubblico regolatore e il privato che investe/costruisce/gestisce le opere oggetto di concessione, l'adozione di schemi contrattuali standard e condivisi, l'introduzione, anche per le infrastrutture di trasporto, delle modalità di realizzazione in concessione con l'allocatione ai privati del rischio disponibilità, lasciando il rischio traffico in capo alle amministrazioni concedenti;
- Il PPP deve essere utilizzato su un ventaglio più ampio di progetti; non solo grandi infrastrutture ma anche opere di taglia minore;
- Accanto al PPP bisogna far leva su altre forme di finanziamento quali i project bond al fine di incentivare il diretto coinvolgimento di nuove investor class a lungo termine, fondi pensione e assicurazione;
- I project bond rappresentano uno strumento complementare e non sostitutivo dei project finance che continuano ad avere un ruolo fondamentale nella fase del progetto dove solo la banca è in grado di valutare i rischi di investimento;
- Il sistema bancario continuerà ad avere un ruolo centrale nella fase di analisi e strutturazione del progetto. Una volta reso disponibile il finanziamento è importante che la banca affianchi gli investitori nei vari stati del processo di origination distribution degli asset infrastrutturali.
- Visione infrastrutturale a lungo termine per attrarre nuovi investitori e mantenere i capitali esistenti;
- Stratificazione normativa ed eccessiva burocrazia sono un freno al finanziamento e alla realizzazione delle infrastrutture. Serve, dunque, un sistema di regole chiare.

**Ufficio stampa:** Dott.ssa Valeria Mazzanti; AGICI – tel. 02 5455801 – [valeria.mazzanti@agici.it](mailto:valeria.mazzanti@agici.it)

L'Osservatorio "I Costi del Non Fare" ([www.costidelnonfare.it](http://www.costidelnonfare.it)) da oltre otto anni valuta, attraverso una metodologia sviluppata dai ricercatori Agici - in parte basata sulla Cost-Benefit Analysis - gli impatti economici, sociali e ambientali dei ritardi nella infrastrutturazione del nostro Paese. Esso, inoltre, si pone l'obiettivo di analizzare e diffondere le questioni connesse alla ritardata e/o mancata realizzazione delle infrastrutture in Italia e di proporre soluzioni per sbloccare lo sviluppo infrastrutturale del Paese. L'attenzione si concentra sui progetti infrastrutturali relativi ai settori dell'energia, dell'efficienza energetica, dei rifiuti, della viabilità stradale e ferroviaria, dell'idrico e delle telecomunicazioni.

**Agici Finanza di Impresa** ([www.agici.it](http://www.agici.it)) è una società di ricerca e di consulenza specializzata nel settore delle utilities (energia, ambiente e trasporti). Collabora con imprese, associazioni, amministrazioni pubbliche e istituzioni per realizzare politiche di sviluppo capaci di creare valore. L'approccio operativo e il rigore metodologico, supportati da un solido background teorico, assicurano un'elevata flessibilità che garantisce la personalizzazione delle soluzioni. La conoscenza della realtà imprenditoriale, la pluriennale esperienza nei settori di riferimento e una vasta rete di relazioni nazionali e internazionali completano il profilo distintivo di AGICI.