

Infrastrutture. L'Osservatorio Costi del non fare quantifica in 47,5 miliardi all'anno il conto che il Paese paga in minor efficienza

La zavorra delle opere incompiute

Tra 2014 e 2030 sarebbero necessari investimenti complessivi per 185 miliardi

Carlo Andrea Finotto
MILANO

I ritardi nell'attuazione delle opere strategiche e il gap infrastrutturale dell'Italia rispetto ai principali competitor presentano un conto salato al sistema-Paese e, di conseguenza, alla competitività delle imprese. Di qui al 2030 la parcella potrebbe raggiungere l'astronomica cifra di 805 miliardi di euro: circa 47,5 miliardi all'anno per i prossimi 17 anni. In pratica il 2,8% del Prodotto interno lordo. A dirlo è l'Osservatorio Costi del non fare, realizzato ogni anno dalla società Agici e coordinato da Andrea Gilardoni, docente di economia e gestione delle public utilities alla Bocconi. «Il dato è prudente e realistico - spiega Gilardoni -

Si basa sui piani del governo e sugli obiettivi fissati dalla Ue». In pratica, non portare a termine un progetto strategico - ad esempio un'autostrada, una ferrovia o la copertura in banda ultra larga - fa risparmiare

l'investimento immediato ma genera costi esponenziali in mancati benefici, inefficienza, minor competitività. L'Osservatorio mette in fila i settori principali, ciascuno con la relativa "fattura" del non fare: 25 miliardi annui per la banda ultra larga, quasi 7 miliardi per le reti ferroviarie, oltre 4 miliardi all'anno per viabilità, logistica, energia. Solo per citare le voci principali. Del resto, sottolinea Stefano Clerici di Agici, «l'indice di competitività relativo alla dotazione infrastrutturale, elaborato dal World economic forum, pone l'Italia al 26° posto, alle spalle dei Paesi del G8 e anche di Spagna, Malesia, Portogallo».

Gilardoni cita la quarta corsia sull'autostrada Milano-Bergamo come esempio: «Prima che venisse realizzata code e ingorghi causavano perdite di tempo e costi per imprese, lavoratori, professionisti coinvolti, e maggiori emissioni nocive. Costi che paghiamo tutti».

L'Italia, complice la crisi, sconta

una carenza di risorse con cui fare i conti: per raggiungere tutti gli obiettivi servirebbero 185 miliardi in 17 anni. Ma lo studio evidenzia anche che continuando a investire come si è fatto tra il 2012 e il 2013 (13 miliardi all'anno) alcuni settori raggiungerebbero gli standard prefissati: è il caso delle tlc o dell'energia. Tuttavia il problema dei finanziamenti esiste, eccome. «C'è bisogno di intervenire sullo stock di opere esistenti con interventi di manutenzione, ammodernamento e di upgrade tecnologico» afferma Clerici. In questo caso gli investimenti necessari sarebbero inferiori: 26 miliardi, a fronte di benefici per oltre 45.

Una soluzione per reperire risorse sufficienti agli interventi necessari la suggerisce Gilardoni: «Sfruttare il sempre maggiore interesse su questo fronte da parte di fondi pensione e assicurazioni. Magari detassando gli investimenti in infrastrutture». Il fabbisogno di infrastrutture, tuttavia, se presenta non pochi problemi

interni, costituisce anche una incredibile chance per le imprese italiane. Il McKinsey Global Institute nel 2013 ha stimato il fabbisogno di investimenti nei principali settori infrastrutturali (strade, ferrovie, porti, aeroporti, energia, idrico e telecomunicazioni) dal 2013 al 2030 in 57 mila miliardi di dollari (45.600 miliardi di euro). Grandi opere «che sono già oggi opportunità per i nostri gruppi - sottolinea Gilardoni - come avviene con Salini-Impregilo o con Eni, in vari Paesi del mondo. E questi gruppi sono sempre più spesso dei "rompi ghiaccio" in grado di trascinarsi dietro medie imprese che operano nella componentistica». Un esempio? Cpl Concordia, che opera nel settore energia e gas e si è aggiudicata una gara per gestire l'efficienza energetica di alcuni grattacieli a New York. Oppure la modenese Wam, settore meccanico, che si è rialzata dopo il terremoto e ha 18 stabilimenti nel mondo. Anche di queste realtà si parlerà a Roma, il 2 dicembre, alla presentazione dei dati dell'Osservatorio.

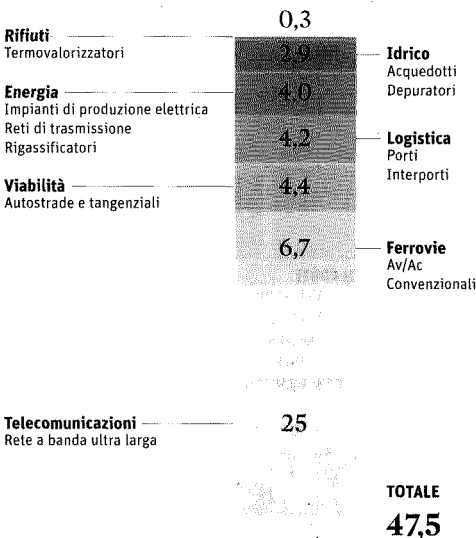
OPPORTUNITÀ ALL'ESTERO

Il fabbisogno di infrastrutture nel mondo è enorme
 Gilardoni: «Chance per gruppi in grado di competere e di trainare intere filiere»

I costi del non fare

I COSTI DEL NON FARE

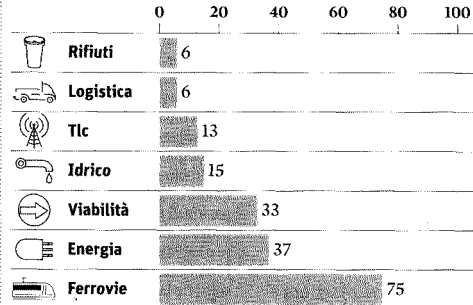
Costi medi annui. In miliardi di euro



Fonte: Osservatorio Costi del non fare

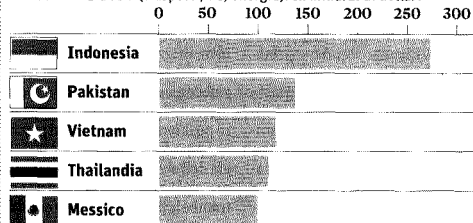
FABBISOGNO FINANZIARIO PER INFRASTRUTTURE IN ITALIA

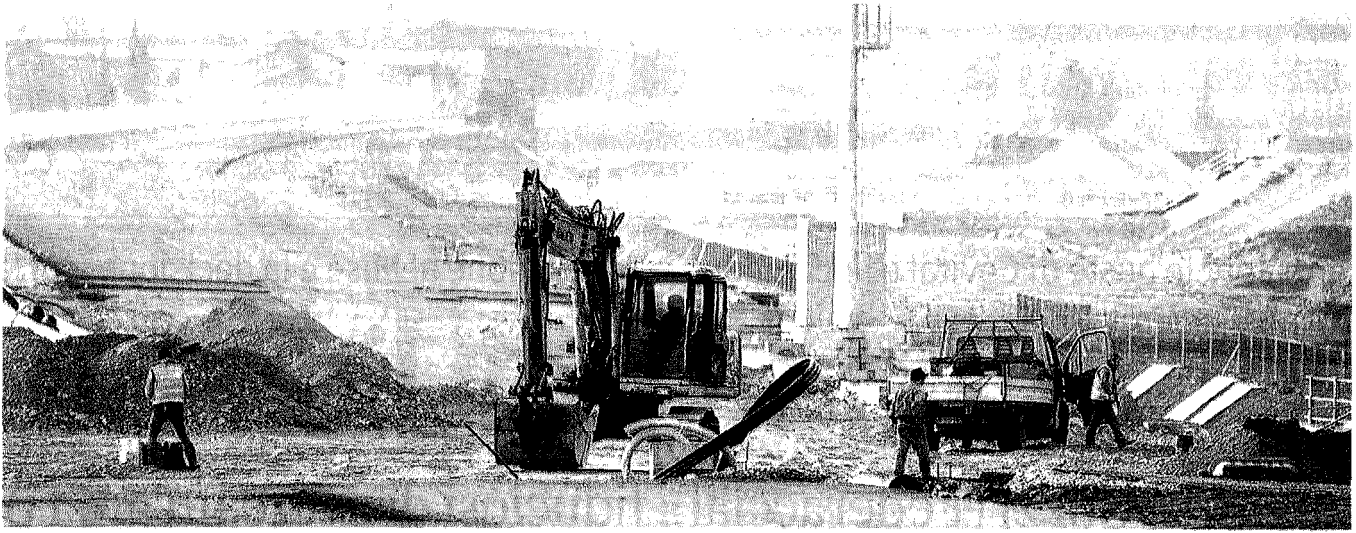
Periodo 2014-2030. In miliardi di euro



LA TOP FIVE PER FABBISOGNO

Periodo 2013-2020 (trasporti, tlc, energia). In miliardi di dollari





Al palo. Le mancate realizzazioni in autostrade e tangenziali generano costi occulti annui per oltre 4 miliardi di euro