

I Costi del Non Fare: tra 2015-2030 nei trasporti saranno 152 mld. Risultati presentati a Milano l'1/12

(FERPRESS) – Milano, 24 NOV – Lo Studio 2015 dell'Osservatorio I Costi del Non Fare, che da anni analizza e diffonde le questioni connesse alla ritardata e/o mancata realizzazione delle infrastrutture e propone soluzioni per sbloccare lo sviluppo infrastrutturale del Paese, ha focalizzato l'attenzione su: le opere prioritarie in Italia, l'efficientamento delle opere esistenti e l'analisi dell'aumento dei tempi e dei costi nel realizzare opere di pubblica utilità.

I risultati saranno presentati l'[1 dicembre a Milano](#) alla presenza di importanti esponenti delle istituzioni, del mondo delle utilities, dell'industria e della finanza.

La mancata realizzazione delle opere prioritarie in Italia, nel periodo 2015-2030, potrebbe generare 640 miliardi di euro di CNF, di cui 152 miliardi nei trasporti e logistica. L'esigenza di razionalizzazione e di concentrare le risorse sugli interventi infrastrutturali davvero critici ha portato ad alcuni cambiamenti importanti a livello di strategia complessiva.

Ne deriva un fabbisogno di investimenti ridotto, visti gli obiettivi più contenuti, ma un Costo del Non Fare comunque alto data l'importanza delle opere prioritarie identificate. Priorità, dunque, nel settore ferroviario, a infrastrutture in grado di garantire trasporti veloci, ad ammodernamenti delle reti, a collegamenti efficienti con le principali aree strategiche del Paese.

In particolare, i CNF del settore ferroviario, nel periodo 2015-2030, risulterebbero pari a quasi 62 miliardi di euro dati dalla somma del CNF della classe delle ferrovie AV/AC pari a circa 26 miliardi di euro e del CNF della classe delle ferrovie convenzionali pari a 36 miliardi di euro.

Per evitare tali costi sono necessari 800 km di linee ad Alta Velocità e Alta Capacità e 198 km di tratte convenzionali, al fine di velocizzare il Paese, migliorare il servizio, aumentando efficacia, efficienza e competitività del settore.

Partendo dall'elenco di opere prioritarie indicate nell'Allegato al DEF 2015, ritenute strategiche per la realizzazione del PON 2014-2020, e dalle opere in corso di realizzazione, già finanziate, rientranti nel piano di sviluppo della rete di Ferrovie dello Stato Italiane, circa le linee ferroviarie AV/AC sono state considerate le opere in costruzione e in progettazione, da completarsi nei prossimi 16 anni. Tali interventi sono per la maggior parte concentrati a Sud e volti a garantire un accesso più rapido ed efficiente in alcune zone strategiche del Paese. Per le ferrovie convenzionali, sono stati considerati sia nuovi collegamenti, sia raddoppi e quadruplicamenti delle linee esistenti.

Infine, è necessario non solo investire in nuove opere ma anche in interventi di ammodernamento e upgrade delle infrastrutture esistenti anche al fine di migliorare la qualità dei servizi erogati. Questi interventi assumono importanza strategica in un contesto di risorse scarse – quale l'attuale – e di diminuzione della domanda di determinati servizi a causa del difficile contesto economico. Alla luce delle tendenze evidenziate, tali interventi, in particolare gli ammodernamenti, assumono sempre maggiore rilievo in quanto sono in grado di generare ottimi ritorni evitando allo stesso tempo il ricorso a nuove realizzazioni infrastrutturali pesanti e costose.

Dall'analisi di alcuni casi emerge che è possibile generare significativi benefici per la collettività perché capaci di intervenire sul sistema infrastrutturale a costi relativamente più contenuti. La mancata realizzazione di tali interventi, al contrario, potrebbe determinare costi rilevanti per il Paese.

Uno di questi casi riguarda il settore ferroviario ed è la velocizzazione della Rete Sarda di RFI, i cui interventi, di carattere principalmente tecnologico, puntano a ridurre le tempistiche di percorrenza tra Cagliari, Olbia e Sassari (Alghero) e a migliorare il

collegamento con alcune delle zone interne. Esso fa parte dell'insieme di investimenti "leggeri" e a rapido ritorno (tecnologie, velocizzazioni e rimozione dei colli di bottiglia) volte ad incrementare le prestazioni della rete e rendere più competitivo il sistema della mobilità. Considerando le situazioni analoghe in cui l'intervento può essere ripetuto e generare i medesimi impatti, e a fronte di un fabbisogno di investimenti a livello nazionale di circa 1,2 miliardi di euro, ne consegue un CNF complessivo di 1,9 miliardi di euro nel periodo 2015-2030.

In conclusione, uno sviluppo mirato della AV/AC, con le tecnologie e le elevate prestazioni, può far fare all'Italia un importante passo avanti rispetto ad altri paesi europei; ma è fondamentale una crescita anche di linee ferroviarie convenzionali in grado di collegare tra loro infrastrutture diverse (porti, interporti, ecc.), di migliorare la connessione delle diverse aree del Paese, di garantire un maggiore utilizzo del ferro rispetto alla gomma soprattutto per il traffico merci. Si tratta di interventi puntuali di natura infrastrutturale e tecnologica.

Questi ultimi, infatti, sono in grado di offrire servizi migliori e adeguati alle caratteristiche della domanda e di intervenire sui sistemi di gestione della circolazione. Gli oltre 700 km di linee dotate nel biennio 2014-2015 di importanti tecnologie per la sicurezza e la gestione della circolazione, e l'ammodernamento di circa 150 km di linee, sono sicuramente una buona via verso l'efficienza e la qualità del settore.