

Fabbisogni. Necessari oltre 100 miliardi per i diversi tipi di infrastrutture

## Per finanziare le opere privati e patto di stabilità più flessibile

IL RUOLO DEL MERCATO Per mobilitare risorse aggiuntive è indispensabile rendere bancabili gli investimenti dei concessionari

Paolo Emilio Signorini

e Francesco Lo Passo

Dopo la dura crisi che ha colpito l'economia mondiale negli ultimi due anni, le azioni da intraprendere per fare ripartire il paese sono al centro del dibattito economico e politico da molti mesi.

Alcune misure, quali quelle che condurranno a una riqualificazione del capitale umano, avranno effetto nel medio termine. Altre iniziative, in particolare quelle attinenti la realizzazione degli investimenti infrastrutturali, hanno un effetto diretto e immediato sull'occupazione e sulla crescita e creano le condizioni strutturali indispensabili per valorizzare al massimo, in un momento successivo, il posizionamento internazionale della nostra economia.

Da diversi anni il tema delle infrastrutture è al centro della agenda politica. L'Italia ha registrato alcuni miglioramenti negli indicatori dei trasporti, in relazione all'accessibilità geografica, ai tempi di percorrenza e alla riduzione della congestione urbana: l'alta velocità ferroviaria, i nuovi collegamenti autostradali (passante di Mestre, Palermo-Messina, Catania-Siracusa), la metropolitana di Napoli.

Tuttavia resta più di un ritardo, soprattutto nelle aree del Mezzogiorno, nell'adeguamento delle infrastrutture. Gli acquedotti, il trasporto locale, la gestione dei rifiuti necessitano di investimenti per potenziare le infrastrutture esistenti, spesso inadeguate a soddisfare la domanda, attuale e prospettica, e a garantire standard di servizio adeguati.

Le cifre sul fabbisogno di investimenti infrastrutturali sono imponenti. Il fabbisogno stimato di investimenti in infrastrutture per il settore idrico, del trasporto locale, dei rifiuti e per la banda larga supera i 100 miliardi di euro. I dati più recenti relativi al settore idrico evidenziano un fabbisogno di investimenti di 64 miliardi nell'arco di trenta anni per risanare e adeguare le reti. Per il trasporto pubblico locale, il fabbisogno è stato quantificato in 10 miliardi nei prossimi 10 anni per l'adeguamento del parco autobus e della rete ferroviaria regionale, a cui si devono aggiungere gli investimenti necessari per la dotazione di metropolitane, stimati in 20 miliardi.

Nel settore rifiuti saranno necessari investimenti per 12 miliardi per la realizzazione dei termovalorizzatori necessari. L'accesso alla banda ultralarga attraverso le reti in fibra ottica Ngn richiederà investimenti per oltre 10 miliardi, per soddisfare gli obiettivi dell'Agenda digitale Europea che prevede entro il 2020 il 50 per cento degli italiani sia raggiunto da servizi con velocità superiore a 100 Mbps.

Per il finanziamento di tali interventi si pensa in primo luogo al ruolo del settore pubblico. Se appare improbabile che l'Unione europea accetti un allentamento delle regole del patto di stabilità e crescita sulla spesa per investimenti (tipo golden rule), è invece opportuno valorizzare gli spazi di flessibilità del patto di stabilità interno, come già accaduto in diverse regioni, dove la maggiore spesa di alcuni enti locali è stata compensata con il minore tiraggio di altre amministrazioni.

Le tensioni sul fronte della finanza pubblica, in particolare per un paese ad elevato rapporto debito/pil, spostano inevitabilmente l'attenzione sulle condizioni necessarie affinché gli investimenti siano finanziabili ricorrendo al mercato.

Alcune misure in questa direzione sono state intraprese, prevedendo esplicite forme di tariffazione dei servizi - come nel caso del pedaggiamento delle tratte autostradali Anas - ovvero con l'assegnazione delle concessioni prossime alla scadenza, d'intesa con il concessionario, in tempo utile per consentire la realizzazione di piani di investimento di più ampio respiro.

Analogamente, sulla base dei criteri formulati da Eurostat, si può prevedere un canone annuo a carico dello Stato, come corrispettivo di stringenti condizioni di disponibilità di un determinato servizio, che consenta di finanziare le opere sul mercato e contabilizzare gli assets fuori dal bilancio pubblico.

La sfida decisiva è però la rapida attivazione delle cospicue risorse private, rendendo bancabili gli investimenti dei concessionari di interesse generale. A tal fine, considerato che le infrastrutture hanno generalmente una vita utile superiore alla durata della concessione, vanno riconosciuti valori di rimborso congrui, coerenti con le modalità di fissazione delle tariffe. Analoghe soluzioni dovranno essere individuate nei casi di revoca e decadenza per consentire ai finanziatori di recuperare il valore residuo dell'investimento. Lo Stato potrà poi rivalersi di quanto pagato nei confronti del nuovo concessionario subentrante.

Paolo Emilio Signorini è capo dipartimento programmazione economica della Presidenza del Consiglio  
Francesco Lo Passo, direttore Nera Economic Consulting

© RIPRODUZIONE RISERVATA