

Il degrado delle infrastrutture

# Strade, gas, energia: reti impoverite da troppi utili

Un gruppo di economisti della Sapienza è partito dalle criticità infrastrutturali evidenziate dal Piano Colao dello scorso anno e le ha incrociate con le analisi dei bilanci delle società concessionarie. È emerso che negli ultimi dieci anni hanno distribuito dividendi per 30 miliardi, pari a gran parte dei profitti e a scapito degli investimenti

**L'opinione**

“

**Esaminati i conti di Atlantia per le autostrade, Tim e Vodafone per le tlc, Acea per il ciclo integrale delle acque, Terna per la trasmissione elettrica, Rfi per la rete ferroviaria e Snam per il gas**

**MARCO PATUCCHI**

**N**ella graduatoria sulla competitività di 63 Paesi stilata dall'International Institute for Management Development, una delle più importanti business school del mondo, l'Italia da un paio d'anni non riesce a schiodarsi dalla 44esima posizione. Più in basso, per dire, di India, Kazakistan, Lettonia, Indonesia, Polonia. E nel giro dell'ultimo ventennio, cioè da quando con l'avvento dell'euro abbiamo perso l'arma competitiva della svalutazione della moneta nazionale, il nostro Paese è sceso di 14 gradini in quella graduatoria, costruita misurando un centinaio di variabili. Tra queste, a pesare come un'insopportabile forza di gravità sulle spalle del Belpaese sono soprattutto le infrastrutture di base (ferrovie, strade, Tlc, rete idrica, energia) che ci vedono addirittura in 53esima posizione.

Non a caso il premier Mario Draghi, nel suo programma di governo, ha indicato tra le priorità proprio «energia da fonti rinnovabili, inquinamento di aria e acqua, rete ferroviaria veloce, reti di distribuzione dell'energia per le auto elettriche, produzione e distribuzione di idrogeno, digitalizzazione, banda larga e 5G». Una lista che, letta in controtendenza, fissa le coordinate per accedere ai miliardi del Recovery Plan europeo. Un traguardo ormai dietro l'angolo, ma al quale l'Italia arriva in affanno per la perenne instabilità politica, e con decenni di ritardo struttu-

rale. Arretratezza che nel giugno 2020 il Comitato di esperti in materia economica e sociale, coordinato da Vittorio Colao, aveva fotografato nel suo Rapporto finale consegnato all'allora presidente del Consiglio, Giuseppe Conte. Colao, che oggi è ministro dell'Innovazione tecnologica e della Transizione digitale, definiva infrastrutture e ambiente «volano del rilancio».

La facoltà di Ingegneria civile e industriale della Sapienza di Roma è partita dal canovaccio di quel rapporto per implementare il quadro dello status quo delle infrastrutture spingendosi ancora più in là. Ha raccolto, riclassificato e elaborato i piani industriali e i bilanci consolidati dell'ultimo decennio dei principali gruppi (pubblici e privati) che gestiscono le infrastrutture: Atlantia per le autostrade, Telecom-Tim e Vodafone per le Tlc, Acea per il ciclo integrale delle acque, Terna per la trasmissione elettrica, Rfi per la rete ferroviaria, Snam per il gas. Ne emerge un "peccato originale": «Le grandi società infrastrutturali italiane - si legge nello studio (che è online da oggi sul sito della Facoltà, <https://www.ing.uniroma1.it/documenti-di-lavoro>) - hanno utili molto elevati ma li distribuiscono per molto più della metà, a volte più del cento per cento. Negli ultimi dieci anni hanno distribuito dividendi per 30 miliardi». Tutte risorse sottratte agli investimenti. Ecco perché le infrastrutture autostradali e telefoniche hanno un'anzianità pari rispettivamente al 75 e all'81% della vita utile e altre tre (elettrica, ferroviaria, gas) pari al 34/43%.

L'investimento tecnico medio annuo si è aggirato per ciascuna delle infrastrutture autostradale, elettrica, gas tra 1 e 1,4 miliardi; per la rete ferroviaria è stato pari a poco meno di 5 miliardi; per quella telefonica a 3,8 miliardi. «Questi investimenti annui - si legge nel rapporto - si raggugliano a un tasso di rinnovamento medio intorno al 7%. Ciò vuol dire che, per rinnovare completamente l'infrastruttura a questi ritmi, occor-

rebbe una quindicina di anni». E il quadro settore per settore non è incoraggiante.

La dotazione di infrastrutture stradali e autostradali risulta in termini quantitativi consistente, «tuttavia il loro stato e la loro adeguatezza rispetto alle esigenze di mobilità presentano numerosi aspetti critici. La copertura finanziaria per manutenzioni e ricostruzioni non è sufficiente» minacciando la «compromissione di un sistema di reti essenziale per la crescita e il benessere nazionali».

La transizione energetica secondo la Sapienza «può consentire un'evoluzione epocale nelle reti elettriche e nelle micro-reti, con una notevole propulsione di ricerca e industrializzazione di componenti nuovi o rinnovati»: sistemi modulari, flessibili, distribuzioni elettriche non convenzionali, potenziamento della sicurezza elettrica residenziale, qualificazione di sistemi e equipaggiamenti, prototipi ecologici, internet delle cose.

Ben posizionata Snam nelle infrastrutture di trasporto gas, sia in termini di completamento che di ammodernamento delle reti e di efficienza energetica: «Però ci si aspetterebbe una maggiore attenzione al tema dell'idrogeno blu».

Le infrastrutture idriche «meritano maggiori risorse finanziarie per coprire il fabbisogno reale e colmare l'attuale deficit infrastrutturale. Serve un'azione amministrativa incisiva per snellire le procedure e ridurre i tempi di esecuzione» con un'azione mirata verso il Sud.

Nel l'Alta velocità ferroviaria, «essenziale per la sostenibilità economica, ambientale e sociale del Pae-



5891 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

se», strategia e investimenti per **la Sapienza** sono «congrui», ma sulla tempistica di erogazione dei fondi «sarebbe opportuno porre maggiore attenzione alla fattibilità (priorità) e fruibilità delle opere in ottica sistemica».

Infine le Tlc. Riguardo banda larga e sistema 5G - si legge nello studio - «si può concludere che ne viene pienamente riconosciuto l'assoluto rilievo strategico. Tuttavia le differenti analisi tecnico-economiche sono concordi con la necessità di un supporto finanziario ben maggiore rispetto a quanto emerge dagli attuali piani governativi».

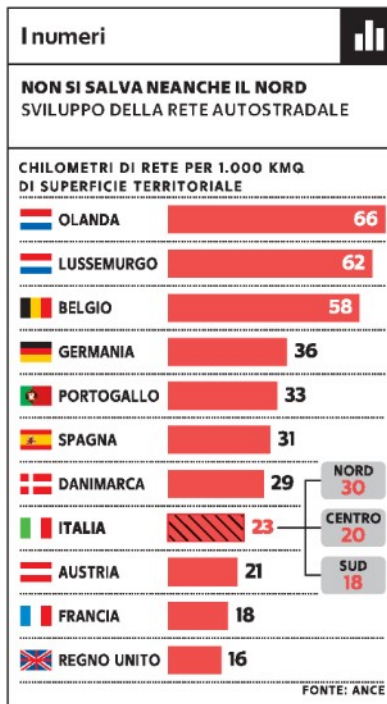
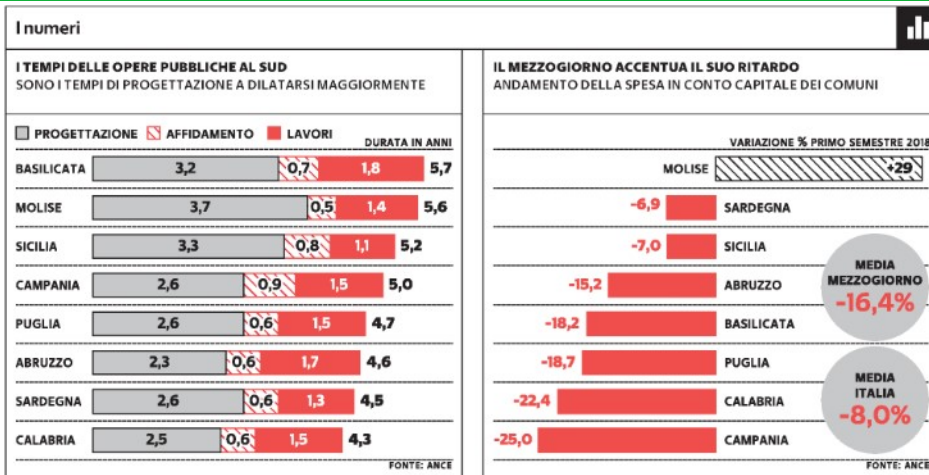
La palla ora passa a Mario Draghi. In campo, ad arbitrare, sarà l'Europa: questa volta senza tempi supplementari.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**L'opinione**



Alla fine gli investimenti annui impegnati corrispondono a un tasso medio di rinnovamento del 7% e questo spiega la vetustà di molte reti



5891 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

Riccardo Gallo

# “Sono monopoli naturali non macchine da soldi”

Presiede l'Osservatorio Imprese della Sapienza: “Le società pubbliche destinano a dividendo il 75% degli utili, le private anche oltre il 100%”

“Le infrastrutture autostradali e quelle telefoniche sono le più vecchie del Paese, con anzianità del 75 e del 81% rispetto alla vita utile. Noto che sono le uniche gestite da soci privati».

Riccardo Gallo presiede l'Osservatorio sulle imprese della Facoltà di Ingegneria Civile e Industriale alla Sapienza di Roma. Ha dunque coordinato lui il rapporto sulle infrastrutture di base che presentiamo in esclusiva in queste pagine e che è già sul tavolo del premier, Mario Draghi, del ministro dell'Economia, Daniele Franco, e del ministro per l'Innovazione, Vittorio Colao. Ma soprattutto Gallo ha trascorso la sua intera vita professionale “per” e “nello” Stato, tra ministeri economici e industrie pubbliche. Non lascia comunque trasparire alcun orgoglio puntando il dito verso quei «soci privati».

«Preferisco piuttosto parlare di un altro confronto, quello tra valore aggiunto in percentuale del fatturato nelle aziende delle infrastrutture e valore aggiunto delle aziende industriali che operano sui mercati concorrenziali. Ebbene, mentre per queste ultime sta intorno al 20%, per le prime arriva perfino al 90% ed è tanto maggiore quanto più l'attività è svolta con un'infrastruttura in regime di monopolio naturale».

**Più valore aggiunto, più utili e più dividendi: si spiega così l'inadeguatezza di investimenti rilevata dal vostro studio?**

«Gli utili netti delle società che gestiscono le infrastrutture di base sono stati distribuiti ai soci per una quota media annua compresa tra il 55 e il 75% per tutte le infrastrutture, salvo le due controllate dai privati, dove i dividendi mediamente hanno superato gli utili netti. In teoria le società non dovrebbero distribuire dividendi, se non in via eccezionale. Quando la percentuale è alta può essere considerata una misura della disaffezione dei soci. Insomma, seppure sia bene che le società di gestione delle infrastrutture di base siano permeate di cultura di mercato, è un male che siano contagiate dalla pluriennale e generale disaffezione dell'imprenditoria».

**Forse sarebbe più giusto dire che l'imprenditoria italiana si dimostra molto affezionata alla redditività delle attività infrastrutturali...**

«Appunto. Gli investimenti effettuati sono stati pari all'autofinanziamento cumulato e residuo dopo la distribuzione dei dividendi. Se gli utili non fossero stati affatto distribuiti, gli investimenti nelle sei infrastrutture analizzate dalla nostra ricerca sarebbero stati vicini ai 30 miliardi di euro. Ne avrebbe beneficiato la posizione competitiva dell'Italia».

**Non crede che sotto questo profilo un ruolo lo abbia avuto anche la cultura regolatoria del nostro Paese?**

«Lo studio della Sapienza non è entrato nel merito dei sistemi adottati dalle autorità di regolazione. Ma è possibile che la determinazione delle tariffe in origine fosse ispirata a un principio di project financing che mirava a mettere a disposizione dei promotori di opere di pubblica utilità risorse finanziarie congrue, generate internamente, per realizzare massicci investimenti. Poi però le politiche di remunerazione dei soci hanno drenato le risorse generate e hanno vanificato l'obiettivo originario».

— m.pat.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





## 90% 20%

### INFRASTRUTTURE

Nelle società infrastrutturali lo stesso rapporto oscilla tra il 40 e il 90%

### L'INDUSTRIA

Il rapporto tra valore aggiunto e fatturato nell'industria è in media del 20%

### Il personaggio



**Riccardo Gallo**, presiede l'Osservatorio sulle imprese della Facoltà di Ingegneria Civile e Industriale [alla Sapienza](#) di Roma



1

Un tecnico al lavoro in un intervento su una torre di trasmissione della rete di telefonia mobile