

Infrastrutture, per investire in trasporti serve un fabbisogno da 550 miliardi

Lo studio

Con un contributo pubblico invariato fino al 2040 mancherebbero 210 miliardi

Riccardo Ferrazza

L'Italia è attesa da un forte incremento degli investimenti nelle infrastrutture per trasporto: se negli ultimi 15 anni sono stati investiti circa 340 miliardi di euro nel prossimo quindicennio si dovrà salire a circa 550 miliardi (+61%). Mantenendo invariato il contributo pubblico che negli ultimi anni ha svolto un ruolo centrale (anche grazie al Pnrr) e quello di gestori e concessionari, mancherebbero all'appello fino a 200 miliardi di euro. La simulazione è contenuta nello studio McKinsey & Company presentato da Nicola Sandri nel corso degli Stati Generali dei trasporti e della logistica di Confindustria. Nel qua-

le vengono pure indicate delle soluzioni (quattro) per far fronte a questo fabbisogno: distinguere in modo più chiaro le infrastrutture strategiche da quelle che possono attrarre capitale privato; aumentare la produttività attraverso l'innovazione tecnologica; sviluppare nuovi modelli di collaborazione pubblico-privato; ampliare la platea degli investitori coinvolgendo soggetti individuali qualificati e attraendo una quota del risparmio retail. Ma anche creando un fondo infrastrut-

turale europeo che per dimensioni possa competere con i principali operatori statunitensi.

La premessa è che negli ultimi 25 anni in Europa la domanda di mobilità è cresciuta molto più rapidamente della capacità infrastrutturale: l'aumento dei passeggeri (+89% nel settore aereo, +34% su ferro e 26% su strada), dei flussi merci e dei container ha superato la crescita delle reti ferroviarie (-1,5%), stradali (+23,8%) e aeroportuali (+7,3%), generando una forte pressione sulle infrastrutture.

In Italia ferrovie, Tpl e logistica saranno le classi di attività con la crescita più marcata di investimenti nei prossimi 15 anni (tra +90 e +110%), periodo nel quale serviranno circa 550 miliardi nei trasporti, cifra che rappresenta il 30-35% degli investimenti infrastrutturali complessivi (tra 1.500 e 2.000 miliardi di euro). Da dove possono arrivare questi fondi? Dal 2011 allo scorso anno i contributi pubblici diretti hanno garantito 280 miliardi di euro, ulteriori 60 sono giunti da gestori e concessionari. Mantenendo invariate queste due voci (340 miliardi), emergerebbe comunque un gap di finanziamento di 210 miliardi.

Lo studio ricorda che non tutte le infrastrutture richiedono lo stesso modello di proprietà e finanziamento: alcune restano interamente pub-

bliche, altre possono prevedere una governance pubblica affiancata da partecipazioni private, mentre altre ancora si prestano a essere sviluppate attraverso modelli di partnership pubblico-privata. Nel 2025 il capitale privato globale destinato alle infrastrutture ha raccolto circa 200 miliardi di dollari. Un fenomeno al quale in Europa si è accompagnato però un arretramento degli investimenti (-40% tra il 2022 e il 2024). Due suggerimenti: in Italia, dove la quota di strumenti alternativi nei portafogli private banking è ancora inferiore al benchmark europeo, una parte del fabbisogno infrastrutturale potrebbe essere coperta anche attraverso il coinvolgimento di investitori individuali qualificati (capitale addizionale potrebbe arrivare fino a 10 miliardi). In Europa, dove la dimensione media dei fondi infrastrutturali rimane inferiore a quella dei principali operatori statunitensi (stock medio è di 40 miliardi contro 83), si potrebbe creare un veicolo paneuropeo che contribuisca a finanziare progetti strategici, ridurre la frammentazione del mercato e rafforzare la competitività del vecchio continente a livello globale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA PROPOSTA

Un fondo paneuropeo per finanziare progetti strategici e rafforzare la competitività globale del Vecchio continente



Peso: 18%