

Primo piano | La ripresa

I fondi

di Enrico Marro

I punti

● Gli investimenti privati sono in ripresa in Italia. Sono cresciuti del 4,7% nel 2016 quelli in macchinari, attrezzature e mezzi di trasporto, grazie soprattutto ai forti incentivi fiscali concessi dal governo.

● Quelli pubblici sono invece scesi del 4,5%, soprattutto a livello locale dove hanno segnato un -13,7%.

● Secondo l'Osservatorio congiunturale dell'Ance, ci sono oltre 100 miliardi stanziati nel 2016 e 2017 per i prossimi 15 anni.

● Siamo però in ritardo. Quest'anno si dovrebbero spendere al massimo 150 milioni dei 624 preventivati.

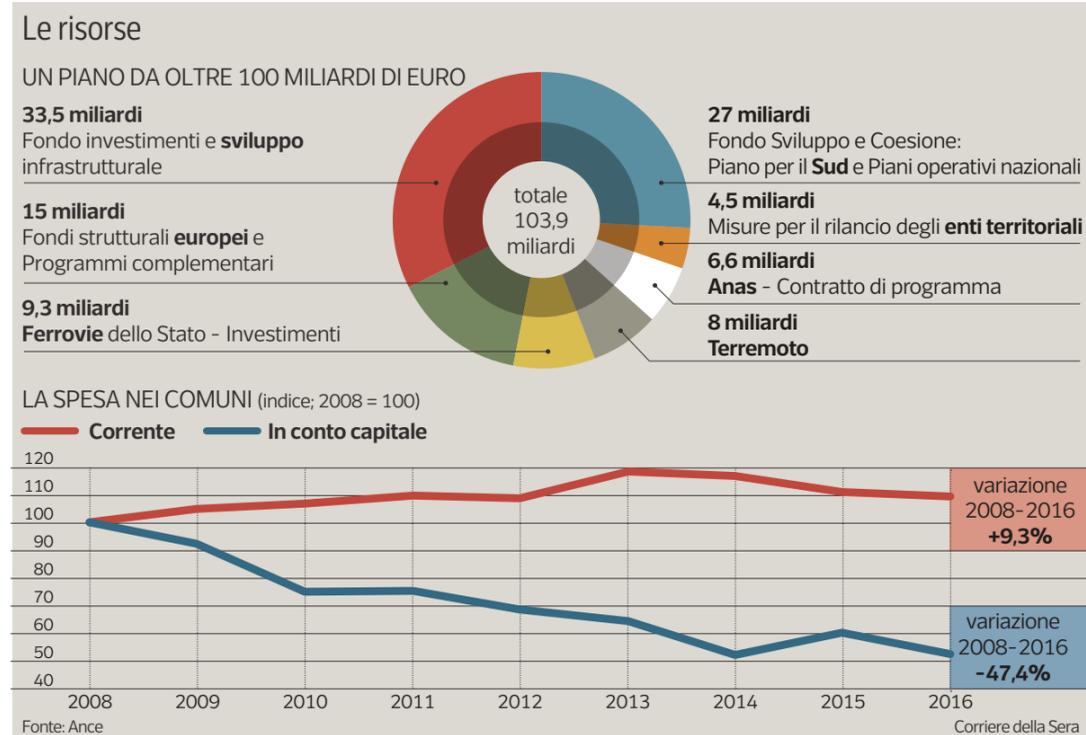
● Il Documento di economia e finanza prevedeva un aumento degli investimenti del 2% nel 2016. Ma l'Istat ha certificato un calo del 4,5%.

ROMA Senza investimenti, privati e pubblici, la crescita dell'economia italiana non aggancerà quella più forte che c'è nel resto d'Europa. Dopo anni di crisi, gli investimenti privati sono in ripresa: +4,7% nel 2016 quelli in macchinari, attrezzature e mezzi di trasporto, grazie soprattutto a super e iper ammortamento, potenti incentivi fiscali concessi dal governo con le ultime leggi di Stabilità (senza, che accadrebbe?). Quelli pubblici sono in sofferenza (-4,5% nel 2016), soprattutto a livello locale (-13,7%), dove nemmeno lo sblocco dei vincoli del Patto di stabilità interno ha dato la spinta necessaria. Il ministro dell'Economia, Pier Carlo Padoan, ha recentemente ammesso: «La dinamica degli investimenti pubblici continua a essere condizionata dai limiti della macchina pubblica che deve migliorare per essere di sostegno alla crescita». E la Corte dei Conti, nella sua relazione sulle Ferrovie, ha sottolineato che il gruppo deve «accelerare la realizzazione delle opere già da tempo finanziate». Dai grandi progetti ai piccoli. In Sicilia, denuncia una ricerca della Cgil su dati del ministero delle Infrastrutture, ci sono 142 opere incompiute a fronte di 416 milioni di euro già stanziati. Si tratta di strade, case popolari, opere di manutenzione e messa in sicurezza del territorio. In Puglia le opere incompiute sono invece 87, a fronte di 239 milioni già messi a disposizione. E si potrebbe continuare.

Cosa c'è nei 100 miliardi
Ma il dato più eclatante lo fornisce l'Ance, l'associazione dei costruttori, che con il suo Osservatorio congiunturale ha censito ben oltre 100 miliardi di euro stanziati dal governo con le manovre economiche del 2016 e 2017 per i prossimi 15 anni per investimenti pubblici in infrastrutture materiali (strade, ferrovie, porti, acquedotti, ponti, eccetera) e immateriali (banda larga, tecnologie digitali e altro). Dal conto sono esclusi gli investimenti non legati al settore delle costruzioni.

Per le opere pubbliche 100 miliardi Ecco perché sono rimasti sulla carta

Il rapporto Ance: quest'anno si spenderanno 150 milioni dei 624 preventivati



ni. Per esempio, quelli in tecnologie per la difesa, il parco rotabile delle ferrovie, la ricerca. Degli oltre 100 miliardi disponibili, 33,5 fanno parte del mega Fondo investimenti e sviluppo infrastrutturale da 47 miliardi varato con l'ultima legge di Bilancio. Il premier Gentiloni ha firmato il decreto

per ripartire gli stanziamenti ma rispetto alla tabella di marcia siamo in ritardo. E l'Ance prevede che quest'anno si potranno spendere al massimo 150 milioni dei 624 preventivati (quindi il 24%). È interessante notare come nel mega Fondo ci siano più di 3 miliardi per opere idriche, di cui c'è

estrema urgenza, come dimostra il caso Roma. Per non parlare dei 5,6 miliardi destinati all'edilizia pubblica, compresa quella scolastica, e dei 5,2 miliardi contro il rischio sismico. Il grosso, 19 miliardi, sono per trasporti, viabilità e ferrovie. Fanno poi parte dei circa 100 miliardi, 27 miliardi del Fondo sviluppo e coesione, quello cioè per il Sud, così come i 15 miliardi che vanno a cofinanziare i Fondi europei. Altri 9,3 miliardi sono previsti per gli investimenti delle Ferrovie dello Stato, 8 miliardi per la ricostruzione delle zone terremotate, 6,6 miliardi per il contratto di programma dell'Anas (strade) e 4,5 miliardi per il rilancio degli enti territoriali.

La crescita mancata
A fronte di tutti questi stanziamenti, nel Documento di economia e finanza era previsto per il 2016 un aumento degli investimenti in infrastrutture pari al 2%. Ma «a consuntivo — si legge nel dossier dell'Ance — l'Istat ha certificato un calo del 4,5% corrispondente a una riduzione di 1,6 miliardi di

Verso una manovra tra 15 e 20 miliardi

I tagli al costo del lavoro dei giovani? Potrebbero valere 2 miliardi

Il taglio del costo del lavoro dei giovani potrebbe avere un costo di circa 2 miliardi di euro. La misura è una delle priorità a cui lavora il governo, in vista dell'elaborazione della manovra da 15-20 miliardi. Tra le urgenze figura anche la lotta alla povertà, tramite il cosiddetto reddito di inclusione, un provvedimento che potrebbe assorbire 1,6 miliardi all'anno. Nei conteggi che concorrono al valore della manovra sono da ricordare anche 6-7 miliardi necessari a evitare l'aumento dell'Iva, oltre che i 3 miliardi destinati alle spese indifferibili. Le prossime settimane saranno cruciali: alcune variabili come l'andamento della crescita e il dossier pensioni, oggetto della trattativa tra governo e sindacati, costituiranno dei fattori chiave per elaborare la manovra.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

142

le opere
incompiute in Sicilia, secondo una ricerca Cgil su dati del ministero delle Infrastrutture, a fronte di 416 milioni di euro già stanziati

3

miliardi, le risorse del Fondo investimenti e sviluppo per le opere idriche, di cui c'è urgenza, come dimostra il caso di Roma

euro rispetto al 2015». La situazione più grave riguarda la spesa per investimenti dei Comuni, che abbiamo visto è calata nel 2016 di oltre il 13%, ma che dal 2008 ad oggi ha accumulato un -47%, mentre la spesa corrente è salita del 9,3%. E non va meglio nel primo trimestre del 2017: spesa in conto capitale -3,5%, spesa corrente +2,8%.

I quattro problemi

«Dove sono finite le risorse?» chiede l'Ance. Che individua 4 problemi. 1) Gli enti locali, dopo 8-9 anni di Patto di stabilità interno, non sono più abituati a investire e hanno perso competenze. 2) Il nuovo codice degli appalti ha bloccato i bandi di gara fino a quando non sono stati risolti gli innumerevoli pasticci nella normativa. 3) Il contratto di programma dell'Anas è bloccato da 9 mesi. I soldi sono stati stanziati 20 mesi fa, le opere individuate, ma tutto è fermo in attesa di capire come finirà la fusione Anas-Fs. 4) Il ritardo nello sblocco del mega Fondo da 47 miliardi, di cui abbiamo detto. Insomma, conclude l'Ance, «si è interrotta la pesante caduta degli stanziamenti per nuove infrastrutture registrata a partire dal 2009». Cento miliardi sono stati messi sul tavolo. Ma rischiano di rimanere «incagliati nei mille rivoli della macchina amministrativa», avverte il vicepresidente dell'associazione, Edoardo Bianchi.

Del resto, c'è una relazione della Corte dei Conti che spiega come stanno le cose. In essa sono esaminati i progetti (76) di investimenti pubblici nei sistemi di trasporto urbano (tra i quali le metro c di Roma e la metro di Napoli) previsti da una legge del 1992. Dopo 25 anni le opere concluse sono solo il 38% di quelle previste e 20 progetti sono stati defianziati per carenza progettuale degli enti locali. Alcune opere sono in ritardo di un decennio. In Campania gli interventi hanno comportato finora un incremento dei costi del 50%. Difficile essere ottimisti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Da Londra a Zurigo, il tour dei candidati per Alitalia

Da oggi le offerte vincolanti. Air France, British, Lufthansa e Swissport (nell'handling) i possibili nomi in lizza

Il bando

● Da oggi fino al 2 ottobre sarà possibile presentare le offerte vincolanti per Alitalia

● Il bando è stato diviso in due parti: una per l'aviation, il trasporto aereo, l'altro per l'handling, i servizi a terra per gli utenti

La corsa per comprarsi Alitalia comincia oggi e durerà almeno fino al 2 ottobre, termine ultimo per presentare le offerte vincolanti ai tre Commissari della compagnia: Luigi Gubitosi, Enrico Laghi e Stefano Paleari. Per come è stato concepito il bando — pur privilegiando un'offerta che valorizzi per intero l'azienda — l'ipotesi più plausibile è che si rivelino due proposte diverse: una per la parte di «aviation», l'altra per i servizi di «handling», cioè l'assistenza a terra dei passeggeri (bagagli, check in).

Per la prima, spiegano Andrea Giuricin e Ugo Arrigo, economisti dei Trasporti al-

l'università Bicocca di Milano, «ci sono tre concorrenti in prima fila». Si tratta dei principali vettori di bandiera europei: Air France, Lufthansa o British Airways, finita nella conglomerata Iag. Per Air France, scottata dall'esperienza del 2008 in cui ha dovuto svalutare a bilancio la quota del 20% dell'operazione Fenice, ci sarebbe un indizio a favore e uno contro. Il primo è la maxi-alleanza nei cieli che l'ha vista protagonista qualche giorno fa rilevando il 31% di Virgin Atlantic. L'operazione prevede un aumento di capitale in Air France per 751 milioni di euro, sottoscritto da Delta Airlines e da China Ea-



stern Airlines. Una mossa che rafforza i rapporti tra Delta (che ha manifestato un interesse per Alitalia) e Air France, già in joint-venture all'interno dell'alleanza Sky Team. Alitalia

Da sinistra i commissari di Alitalia Stefano Paleari, Enrico Laghi e Luigi Gubitosi

potrebbe così essere una pedina per una conglomerata più ampia che si opporrebbe alle mire di Iag, il cui alfiere è da sempre Qatar Airways che detiene una quota del 20% nella holding che controlla anche Aer Lingus e Vueling. È la stessa Qatar che detiene poi il 49% di Meridiana e il 10% della sudamericana Latam. E che ha appena fallito l'ingresso nell'azionariato di American Airlines e che potrebbe tentare a sua volta l'acquisto della parte «aviation» di Alitalia. L'indizio a sfavore è dettato dai rapporti ai minimi storici tra Roma e Parigi per i casi Fincantieri e Tim. Lufthansa sarebbe invece

interessata in chiave difensiva per prendersi il ricco mercato del nord Italia. Proseguendo la sua crescita per linee esterne (dopo le acquisizioni di Swissair, Brussels Airlines e Austrian Airlines). Sembrano meno plausibili le ipotesi Ryanair ed EasyJet che dovrebbero modificare il loro modello.

Per la parte di handling, la più complicata da piazzare per i suoi oltre 4mila dipendenti, si fa strada l'ipotesi del colosso Swissport, leader mondiale grazie all'acquisizione della rivale Servisair avvenuta nel 2013.

Fabio Savelli
© RIPRODUZIONE RISERVATA