

Stati Uniti. La Corporate America ricevuta dall'Amministrazione per mettere a punto investimenti e sgravi

Trump riparte da strade e fisco

Dal piano da mille miliardi sulle opere pubbliche la leva dello sviluppo

Marco Valsania

NEW YORK

■ Mille miliardi e forse più. Entro un mese e forse meno. Donald Trump, in cerca di riscatto in politica interna, scommette sull'economia, cercando di salvare e far decollare un piano di investimenti infrastrutturali che, ha detto, potrebbe anche superare i mille miliardi promessi in campagna elettorale. Un piano che vede come «popolare», che potrebbe agganciare a un altro grande progetto, la riforma fiscale volta a offrire generalizzati tagli delle tasse.

Il presidente, per dare nuovo slancio a una proposta parsa a rischio di slittare, o peggio di fare la fine della riforma sanitaria, ha riunito ieri lo Strategy and policy forum, il gruppo formato da una ventina di chief executive della Corporate America e da ministri del suo governo che fa da cassa di risonanza delle sue ambizioni. Da Mary Barra di General Motors a Elon Musk di Tesla, reduce dal primato di Borsa tra le case automobilistiche costruito sulla scommessa di vetture elettriche e che si guidano da sole. Da IBM a Wal-Mart. E per l'amministrazione: il Segretario al Commercio Wilbur

Ross, con un passato di grande investitore e ristrutturatore proprio in aziende dell'acciaio e delle costruzioni, il direttore del budget Mike Mulveney, il direttore dell'agenzia per la protezione ambientale Scott Pruitt, il ministro del Lavoro Elaine Chao. Proprio Chao ha fatto sapere che la Casa Bianca sta premendo perché le infrastrutture arrivino sui banchi del Congresso nelle prossime settimane, con il fisco.

L'Amministrazione vorrebbe cogliere due risultati insieme. Mantenere un impegno, imperniato su modernizzazione e occupazione negli Stati Uniti. E aiutare il cammino di un difficile ripensamento del sistema delle imposte, preda di polemiche su sgravi che dovrebbero avvantaggiare soprattutto i redditi più elevati e le imprese, con riduzioni del prelievo sulle aziende al 20%, dall'aliquota formale del 35%, e incentivi per il rimpatrio di profitti dall'estero. Alcuni provvedimenti lasciano perplesse le stesse aziende: tra questi, preoccupa i repubblicani conservatori la border tax che punisce l'import e favorisce l'export, necessaria per finanziare l'intera riforma e forse anche parte delle infra-

strutture, con un impatto neutrale sul budget. O ancora l'eliminazione di scappatoie care a molti settori. La combinazione con gli investimenti in grandi opere, da ferrovie a ponti, da aeroporti a servizi idrici e elettrici, agli occhi dell'Amministrazione potrebbe aumentare le chances di approvazione della legislazione complessiva rendendola più appetibile anche per i democratici, che hanno minacciato di votare in blocco contro riforme delle tasse che avvantaggino i ceti più abbienti.

Il piano infrastrutturale rimane però a sua volta un disegno incompiuto e sotto accusa. Nella formulazione discussa, la Casa Bianca prevede di affidare la parte del leone a partnership pubblico-privato, fortemente sbilanciate sul privato che le avrebbe anche in gestione con l'imposizione di tariffe. Stando a quanto trapelato, i fondi pubblici sarebbero limitati a 160-300 miliardi, sotto forma di incentivi. Una ricetta che suscita perplessità tra gli esperti, promettendo sicuri guadagni per le imprese dove probabilmente infrastrutture sarebbero state comunque create perché redditizie. Assai meno certe sarebbe-

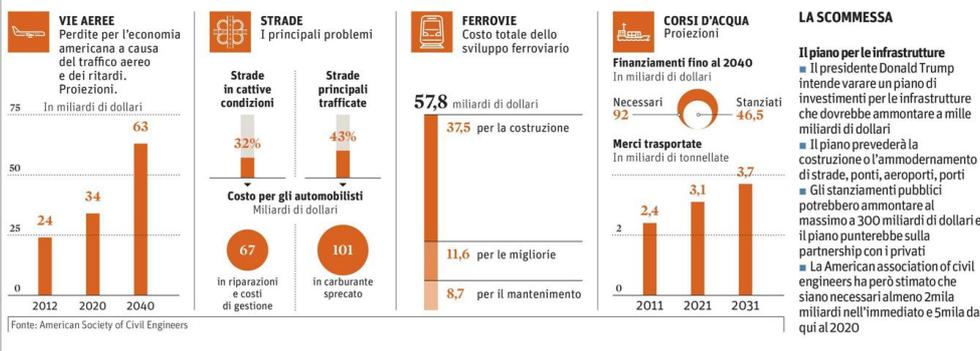
ro al contrario le necessarie opere nelle regioni rurali e più povere, dove è difficile garantire profitti adeguati con servizi a pagamento.

La stessa cifra d'insieme, inoltre, impallidisce rispetto alle esigenze venute alla luce: 2 mila miliardi immediati e 5 mila da qui al 2020, secondo le stime della American association of civil engineers, che ha bocciato come insufficiente anche soltanto lo stato di manutenzione di molte strutture nel Paese, da dighe a strade. I democratici rimangono così scettici per gli scarsi fondi federali iniettati, accusando la strategia di essere una velata regalaglia alle aziende che si avvantaggerebbero anche di nuova flessibilità nelle regole ambientali e nelle autorizzazioni. Una strategia pagata alla fine con draconiani risparmi su molti altri programmi sociali, già proposti nel budget della Casa Bianca. Mentre i repubblicani restano cauti nel timore che a conti fatti il piano comunque gonfi il deficit.

PUNTI DOLENTI

I fondi federali disponibili per le infrastrutture sarebbero appena 160-300 miliardi di dollari. Preoccupa la «Border tax»

L'ammodernamento delle infrastrutture americane



Peso: 27%