

BUSINESS GLOBALI*Su un binario morto
il piano di Trump
per le infrastrutture
Pagano in Borsa
le aziende italiane*

Di Donfrancesco e Fontana > pagina 5

La rivolta della Corporate America. Smantellato anche il comitato che avrebbe dovuto definire investimenti per 1.000 miliardi - Anche Murdoch jr prende le distanze

Su un binario morto il piano per le infrastrutture

Gianluca Di Donfrancesco

La rivolta dei manager dopo i fatti di Charlottesville travolge la cabina di regia sulle infrastrutture, il comitato che avrebbe dovuto definire il piano di investimenti annunciato da Trump: mille miliardi di dollari in dieci anni e 11 milioni di posti di lavoro. La sua realizzazione diventa così ancora più incerta, mentre tra le fila dei delusi dal presidentesì iscrive anche l'amministratore delegato della Fox, James Murdoch, figlio del magnate australiano Rupert, grande alleato di Trump. In una lettera pubblicata dal New York Times, il manager afferma che «contrastare i nazisti è fondamentale; non ci sono nazisti buoni».

La frattura tra l'Amministrazione e la Corporate America si allarga di giorno in giorno, complicando l'agenda economica di una Casa Bianca già indebolita dalle ripercussioni del Russia-gate. Il comitato sulle infrastrutture segue la stessa sorte dello Strategy and Policy Forum e del Manufacturing Forum, nei quali Trump aveva chiamato il gotha della finanza e dell'economia. Le ambigue dichiarazioni sui suprematisti

bianchi e sui neonazisti, all'indomani degli incidenti in Virginia, hanno spinto i manager che vi partecipavano ad abbandonare i panel, non lasciando al presidente altra scelta che smantellare tavoli ormai deserti. Mercoledì, proprio per porre fine allo stillicidio delle defezioni, Trump aveva comunicato la chiusura dello Strategy and Policy Forum e del Manufacturing Council.

Ieri la campana è suonata per il comitato sulle infrastrutture, finito ancora prima di cominciare. Istituito con ordine esecutivo il 19 luglio, il panel non si era ancora insediato, dato che si stava ancora lavorando alla sua composizione. Trump aveva chiesto di guidarlo agli immobilizzatori newyorkesi Richard LeFrak e Steven Roth, che però ora mettono le mani avanti e sottolineano come in realtà nessuna nomina ufficiale sia mai stata comunicata per quel panel. Tale è la presa di distanze del mondo delle imprese, ormai convinte che essere associati a Trump porti più danni che benefici e che possono sempre contare sulle lobby in Congresso per influenzare le politiche del Governo.

Il piano per le infrastrutture è una delle colonne del programma economico di Trump, insieme alla riforma del sistema sanitario, naufragata a luglio, e a quella del sistema fiscale, i cui contenuti restano ancora tutti da definire. La revoca del comitato consultivo sulle opere pubbliche minaccia però di spedire su un binario morto un progetto già piuttosto nebuloso.

Tutto si reggerebbe su una leva di 160-300 miliardi di dollari di fondi pubblici, accompagnata da un sistema di incentivi fiscali e di semplificazioni che nelle intenzioni della Casa Bianca dovrebbero convincere le imprese a investire in modo massiccio in progetti di partnership pubblico-privati, coinvolgendo anche i Governi locali, fino a mobilitare la faticosa somma di mille miliardi. Alle imprese verrebbe lasciato l'onere della gestione delle opere e la raccolta di tariffe.

La somma potenzialmente mobilitata tuttavia potrebbe rivelarsi addirittura insufficiente: per l'American Association of Civil Engineers, servirebbe il doppio per ammodernare ponti, strade, dighe, reti idriche, energetiche e delle telecomuni-



Peso: 1-1%,5-26%

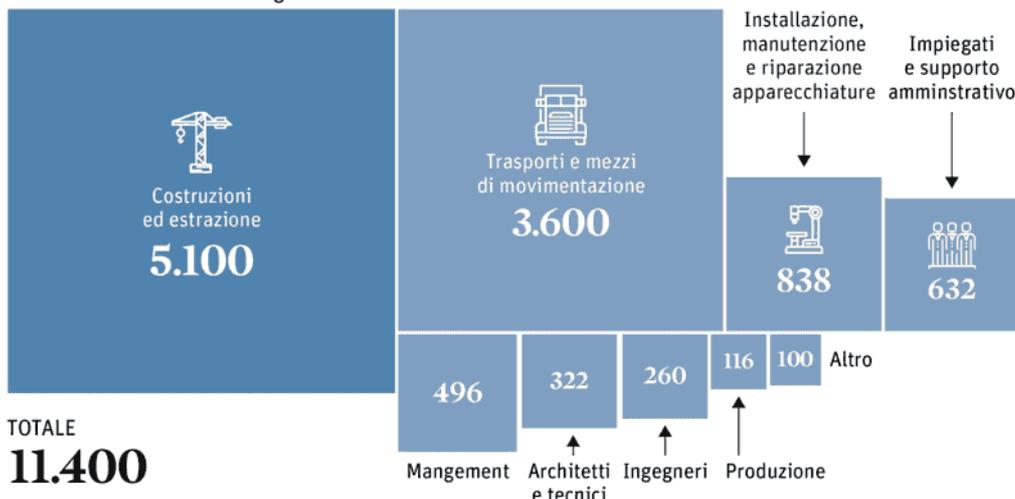
cazioni rese inadeguate da anni di mancati interventi.

Secondo un report della Georgetown University, il piano di Trump, se realizzato, potrebbe creare «oltre 11 milioni di posti di lavoro», in gran parte (6,3 milioni) tra i *blue collar*, i lavoratori poco qualificati (non laureati), che più hanno pagato la crisi economica e la trasformazione del sistema produttivo e che

hanno consegnato la Casa Bianca a Trump. Per sfidare il presidente sul suo stesso terreno, i Democratici hanno rilanciato con un piano d'investimenti della stessa portata (mille miliardi), ma che ritengono in grado di creare 15 milioni di posti di lavoro.

Una spinta all'occupazione dei blue collar

Posti di lavoro che potrebbero essere creati in dieci anni dal piano di investimenti in infrastrutture della Casa Bianca. Dati in migliaia



Fonte: Georgetown University

L'IMPATTO

Obiettivo del progetto ammodernare strade, ponti, reti energetiche e per le tlc con la creazione di 11 milioni di posti di lavoro

I NUMERI DEL PIANO

1.000 miliardi \$

Gli investimenti

Il piano Trump punta a mobilitare mille miliardi di dollari in investimenti in opere infrastrutturali, facendo leva su una dote di 130-300 miliardi di dollari di fondi pubblici, ai quali si accompagnerebbero incentivi fiscali e semplificazioni normative per convincere il settore privato a investire. Alle imprese verrebbe lasciata gestione e raccolta delle tariffe, nella formula della public-private partnership.

4.500 miliardi \$

Il fabbisogno

Secondo l'America Association of Civil Engineers, lo stato delle infrastrutture degli Stati Uniti è così degradato dopo anni di mancati interventi, che per ammodernarle servirebbero 4.500 mila miliardi di dollari entro il 2025. Il Congresso ne ha già stanziati 2.500. I mille miliardi del piano Trump sono la metà del gap d'investimenti stimato per gli interventi necessari su strade, ferrovie, scuole, reti idriche ed energetiche.

11,4 milioni

I posti di lavoro

Secondo la Georgetown University, il piano Trump permetterebbe di creare 11,4 milioni di posti lavoro. Il Partito democratico ha avanzato una proposta alternativa che permetterebbe di crearne 15 milioni. Per l'America Association of Civil Engineers, invece, non intervenire sulle infrastrutture danneggerebbe l'economia americana, con una perdita di 2,5 milioni di posti di lavoro potenziali in 10 anni.



Peso: 1-1%,5-26%