

Infrastrutture, 120 miliardi in 5 anni parte la caccia agli investitori privati

Adriano Bonafede

Caccia ai soldi dei privati per costruire strade, ferrovie, ponti ma anche parcheggi, porti, aeroporti. In qualunque modo, purché il Pil venga spinto fuori dalle sabbie mobili. È da qui - dal classico "calce e mattone" - che,



secondo l'Fmi e le principali istituzioni finanziarie internazionali, passa il rilancio dell'Azienda Italia. E mai come adesso il nostro paese avrebbe bisogno di un altro Piano Marshall per le **infrastrutture**, dovendosi accontentare per il momento del Piano Juncker.

segue a pagina 4

“Il piano Juncker è solo un placebo” Infrastrutture, caccia ai soldi dei privati

IL PRESIDENTE DELL'ANCE BOCCIA LO STRUMENTO DELLA UE. IL GOVERNO SA CHE PER RILANCIARE IL PIL SERVONO INVESTIMENTI IN OPERE PUBBLICHE, MA LO STATO NON LI HA E COSÌ SPINGERÀ FONDI PENSIONE E CASSE

Adriano Bonafede

segue dalla prima

Sulla carta, il Piano Juncker mette sul tavolo 300 miliardi per il rilancio dell'economia reale in Europa. Alle **infrastrutture** del nostro paese, però, servirebbe una fetta non secondaria di questa torta: secondo l'Osservatorio sui "costi del non fare" al settore sarebbero necessari almeno 185 miliardi da qui al 2030. L'Ance, l'associazione delle imprese di costruzione, stima necessario (e possibile) che si mettano in moto almeno 120 miliardi da qui al 2020.

Ma, dato che il Piano Juncker non assicura allocazioni predeterminate ad alcun paese, essendo basato su un principio sostanzialmente "concorrenziale" di accesso alle risorse, è ben difficile che l'Italia riesca a prendere più della metà dei soldi che teoricamente sono messi a disposizione per tutta l'Europa. Senza contare poi che allo stato attuale il piano sembra più un altro Libro dei Sogni che un concreto programma di interventi. I tecnici, infatti, riscontrano che il progetto prevede un rapporto di 1 a 15 tra i soldi "veri" messi sul piatto dall'Unione europea - 21 miliardi di euro per tutta l'Unione - e quelli dei singoli Stati (è il nostro, soprattutto, ne ha pochissimi) e dei privati, sui quali sembra alla fine reggersi l'intera ar-

chitettura di investimento. «Un rapporto davvero esagerato e improbabile - dice sconsolato Paolo Buzzetti, presidente dell'Ance, l'associazione dei costruttori -. Purtroppo il Piano Juncker si presenta già per quello che è, tutt'al più un placebo. Però gli investimenti in costruzioni sarebbero una mano santa per l'Italia, che da anni non soltanto non cresce ma decresce: una nostra indagine condotta con l'Istat dimostra che ogni euro investito in cantieri produce un aumento del Pil pari a 3 euro».

Da dove potrebbero quindi arrivare i soldi per rilanciare le **infrastrutture**? Perché di soldi ne servono davvero tanti per colmare le lacune accumulate. Lo svantaggio competitivo dell'Italia sul fronte infrastrutturale è stimato dalla Banca d'Italia in un 15 per cento rispetto a nazioni come Germania e Regno Unito. E, senza stare a scomodare statistiche più generali, basta guardare a pochi, semplici, dati per rendersene conto: le autostrade italiane, un vanto per il nostro paese fino agli anni settanta, adesso sfigurano in ogni confronto: 6.554 chilometri contro i 12.531 della Germania e i 12.073 della Spagna; l'alta velocità ferroviaria - forse l'unica vera novità degli ultimi vent'anni - ha uno sviluppo ancora insoddisfacente: 876 km contro i 2.125 della Francia e i 3.230 della Spagna; sul fronte degli aeroporti, quelli con meno di 500 passeggeri/anno, piccoli ma che conservano grandi potenzialità nel rilancio di aree più periferiche, sono soltanto 12, contro i 24 della piccola Grecia e i 36 della Francia; le metropolitane di Roma e Milano, messe assieme (110 chilometri), arrivano a poco più di un quarto di quel-

le della sola Londra (408 chilometri).

I dati storici fotografano la *d^e*ba-
cle del settore che oggi il governo Renzi vorrebbe invece rilanciare con una serie di iniziative congiunte attualmente allo studio o in corso di approvazione. Negli ultimi venticinque anni - è la denuncia dell'Ance - lo Stato ha ridotto del 47,5 per cento le risorse in conto capitale, e addirittura del 66 per cento le risorse per **infrastrutture**, ma ha trovato il modo di aumentare del 34 per cento quelle per le spese correnti al netto degli interessi. Una tendenza presente anche negli enti locali: i Comuni hanno fatto scendere del 47 per cento le spese in conto capitale e aumentato del 17 quelle correnti. «Lo Stato - dice Buzzetti - continua a spendere tantissimi soldi male, in spese improduttive, come ha ben mostrato l'ex commissario straordinario alla *spending review*, Carlo Cottarelli. Ecco, bisogna invertire la tendenza: occorre risparmiare sulle spese correnti e, con quel che si recupera, rilanciare le spese in conto capitale e gli investimenti in **infrastrutture** in particolare».

Amnesso e non concesso che lo Stato e gli enti locali riescano a invertire questa tendenza di lungo periodo, i soldi pubblici potranno comunque essere solo una parte delle spese per investimenti in opere grandi o piccole.

Il resto, anzi, il grosso, dovrebbe arrivare dal coinvolgimento dei privati. È questo il vero punto cruciale di tutta la questione, ed è questo il tema su cui il governo, con vari provvedimenti, sta cercando di puntare le sue carte. Senza risorse pubbliche e sgonfiato il pallone del Piano Juncker

con lo spillo della logica e dei numeri, l'ultima spiaggia sono i soldi dei privati, sia italiani che stranieri.

E privati sta per compagnie d'assicurazione, casse di previdenza e fondi pensione, innanzitutto. Ovvero quei soggetti istituzionali che prendono soldi dai propri clienti o iscritti e li investono nel medio-lungo termine per coprire le esigenze della previdenza primaria o complementare. Nessuno, di fatto, più di questi enti, ha la disponibilità e l'interesse teorico ad investire i propri soldi con ritorni così distribuiti nel tempo. Ritorni determinati soprattutto dal rendimento delle gestioni successive alla creazione delle opere (il pedaggio di un'autostrada, i biglietti di una ferrovia, il pedaggio di un ponte, eccetera).

Ma questi soggetti, finora, hanno speso poco o nulla in **infrastrutture**, preferendo molto spesso bloccare i propri fondi in immobili, anche in mancanza di precise norme al riguardo. Le imminenti rettifiche alla disciplina fiscale di questi soggetti dovrebbero indurli a puntare di più sulle **infrastrutture** attraverso l'acquisto di quote di società quotate o fondi infrastrutturali specializzati, come F2i, o il fondo PPP Italia, entrambi partecipati dalla Cassa depositi e prestiti.

Per invogliare casse di previdenza e fondi pensione integrativi a investire in fondi infrastrutturali è in gestazione al ministero dell'Economia un decreto per riconoscere loro un credito d'imposta (dal 6 al 9 per cento a seconda dei casi) qualora un ammontare corrispondente al risultato netto maturato e assoggettato a imposta sostitutiva sia investito in attività finanziarie a medio-lungo termine.

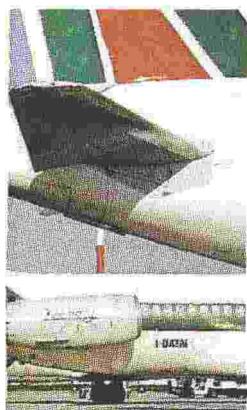
Inoltre, sia pur con grave ritardo, sono state appena autorizzate anche in Italia le Sicaf, ovvero società d'investimento che potrebbero dedicarsi anche alle **infrastrutture**. L'esperienza di paesi maggiormente evoluti nell'utilizzo di capitali privati in investimenti infrastrutturali dimostra l'utilità, per non dire la necessità, di operatori societari che non soltanto investano in veicoli finanziari, ma partecipino direttamente alla gestione delle opere, spezzando il luogo comune che chi investe in un asset debba poi lasciare la gestione a un operatore professionale diverso.

Basteranno questi primi timidi provvedimenti a far decollare una volta per tutte le **infrastrutture** italiane, almeno per quel tanto che basta a rilanciare il Pil? Il governo ci conta molto e la Cassa depositi e prestiti guidata da Franco Bassanini si candida a svolgere un ruolo di primo piano nel favorire l'accesso alle risorse del Piano Juncker, anche promuovendo fondi infrastrutturali che a loro volta dovrebbero essere acquisiti da assicurazioni, casse di previdenza e fon-

di pensione creando finalmente un circolo virtuoso di costruzione di **infrastrutture-gestione-rendimento** che andrebbe a vantaggio anche di chi andrà in pensione fra qualche anno.

Non bisogna però dimenticare che tra il dire e il fare c'è di mezzo il mare. Secondo l'Ocse, a livello globale soltanto l'1 per cento dei fondi pensione è investito, con vari strumenti, in **infrastrutture**, contro il 15% di Canada e Australia. Riuscirà il governo a Renzi a spezzare la maledizione delle **infrastrutture**?

© RIPRODUZIONE RISERVATA



AEROPORTI

Scali con traffico <500.000 passeggeri l'anno

FRANCIA



36

GRECIA



24

ITALIA



12



RETE METROPOLITANA

Estensione in Km

LONDRA



408

MILANO



74

ROMA

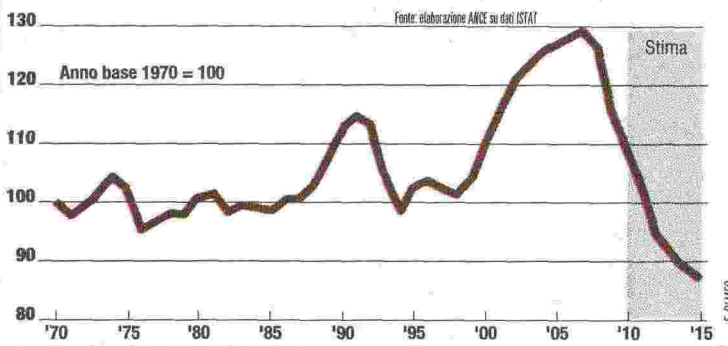


36

UN CALO DI LUNGO TERMINE

Investimenti in costruzione in Italia, var. % in quantità rispetto all'anno precedente

Fonte: elaborazione ANCE su dati ISTAT



L'IMPROBabile MIRACOLO DEL PIANO JUNCKER

In miliardi di euro

FONDI UE



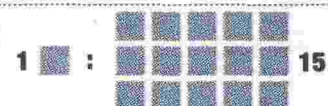
(*) European Fund for Strategic Investment

FONDI PRIVATI

INVESTITORI PRIVATI



LEVA



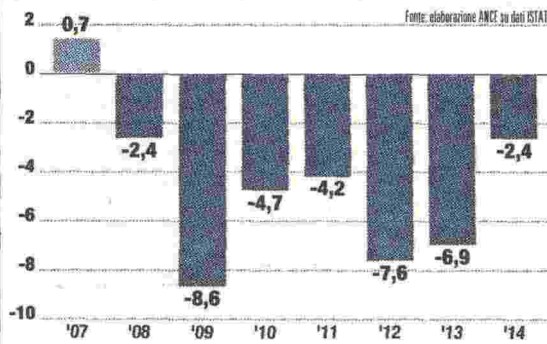
(per ogni miliardo di fondi Ue ci sarebbero 15 miliardi di fondi privati)



Qui sopra, **Jean-Claude Juncker**, presidente della Commissione Ue

LA DISCESA DEGLI INVESTIMENTI

Variazione % in quantità rispetto all'anno precedente



I PROTAGONISTI



A sinistra, **Paolo Buzzetti** (1), presidente Ance; il ministro dell'Economia, **Pier Carlo Padoan** (2), **Franco Bassanini** (3), pres. Cdp e il Governatore di Bankitalia **Ignazio Visco** (4)



IL GAP ITALIANO

Confronto tra la nostra dotazione infrastrutturale e quella degli altri paesi



RETE AUTOSTRADALE

Estensione in Km

SPAGNA



12.531

GERMANIA



12.073

ITALIA



6.554

RETE FERROVIARIA

Km di linee veloci

SPAGNA



3.230

FRANCIA



2.125

ITALIA



876

