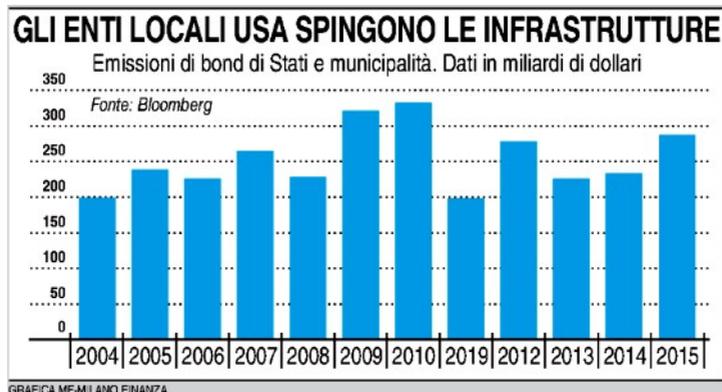


Dopo la crisi del 2008, il Paese si è ritrovato con una viabilità vecchia, malandata e pochi soldi da spendere. Ora saranno i privati a fare la differenza

E gli States puntano 300 mld \$ sul rilancio delle infrastrutture



Se gli Stati Uniti sono il futuro dei general contractor italiani, il motivo è che le infrastrutture del Paese sono da museo. Per dare un'idea, gli oltre 600 mila ponti che attraversano e uniscono le strade americane sono in larga parte vecchi e da rifare. Le ferrovie non sono da meno. In California, per esempio, 6.953 ponti su un totale di 24.955 (pari al 27,9%) sono considerati strutturalmente carenti e funzionalmente obsoleti. E il 68% delle strade californiane è in cattive o mediocri condizioni, tanto che guidare su di esse costa agli automobilisti della California 13,9 miliardi tra riparazioni e maggiori costi, cioè 586 dollari ciascuno. In Texas 9.998 ponti su 52.561 ponti, il 19%, sono da riparare (così come il 38% delle strade) e in Florida sono considerati in cattive condizioni 2.044 ponti su 12.070 (16,9%) mentre il 26% delle strade è, anche in questo caso, in cattivo stato. Per non parlare della capitale Washington e del Distretto di Columbia, con 180 ponti su 252 (71,4%) e il 99% delle strade in condizioni disperate. Secondo un recente studio dell'American Society of Civil Engineers, gli Usa rischiano di perdere 4 mila miliardi di dollari di pil e 2 milioni di posti di lavoro tra quest'anno e il 2025 se il governo si ostina a non investire adeguatamente nelle infrastrutture. Nell'ultimo anno, per esempio, gli investimenti pubblici statunitensi nel complesso sono ammontati al 3,4% del pil (611 miliardi di dollari) il livello più basso degli ultimi 60 anni. E nel periodo precedente il Fast Act quelli nelle infrastrutture si sono ridotti all'1,4% del pil. Nell'intento di invertire la rotta, nel dicembre 2015 il governo guidato da Barack Obama ha approvato il Fast Act, che prevede 305 miliardi di dollari di investimenti in 5 anni per il solo rilancio delle infrastrutture di trasporto e senza aumenti di tasse per gli automobilisti americani. Secondo le stime, entro il 2040 la merce trasportata negli Usa dai camion aumenterà del 42% rispetto al 2012, quando il 70% delle merci era trasportato su gomma. Un aumento esponenziale innescato in larga parte dalla *shale revolution*.

Alla luce di queste previsioni non è difficile capire perché il Fast Act abbia destinato 286 miliardi dei 305 miliardi ai programmi di trasporto pubblico, di cui 226,3 miliardi alle sole autostrade. La legge ha stabilito, inoltre, un impegno quinquennale per sostenere gli investimenti privati nelle infrastrutture, accelerando i processi lunghi e costosi dei permessi e delle revisioni ambientali e istituendo uffici statali ad hoc per le partnership pubblico-private. In un contesto come l'attuale, caratterizzato da un'enorme disponibilità di liquidità a livello globale, ma in cui i rendimenti dei titoli pubblici delle economie avanzate, quelle europee in primis, sono quasi a zero se non negativi, i fondi pensione, quelli sovrani e le assicurazioni faticano a trovare investimenti che possano garantire loro rendimenti dignitosi. Proprio per questo la loro attenzione si sta sempre più spostando sui bond infrastrutturali o project bond che, nel lungo periodo, garantiscono un buon rendimento annuo. E il mercato statunitense delle infrastrutture non può che fare al caso loro, anche se gli Usa (soprattutto molti governi locali) non hanno ancora molta familiarità con la partnership pubblico-privata in questo campo. Ma l'intervento dei capitali privati è l'unico modo attraverso il quale gli Usa possono colmare il gap infrastrutturale. Già quest'anno sono stati emessi project bond per un ammontare di 272 miliardi di dollari e alla fine dell'anno la cifra potrebbe arrivare a 400 miliardi. Tornando ai fondi pubblici, un provvedimento ancora da attuare, ma che era stato già definito nel 2015, è il Grow America Act, piano da 478 miliardi della durata di 6 anni per il riammodernamento di autostrade, ponti, ferrovie e della viabilità in generale. Pwc sostiene che da qui al 2025 la spesa statunitense nelle infrastrutture dovrebbe arrivare a mille miliardi l'anno, con una crescita annuale



del 3,5%. E nel solo 2016, secondo una stima dell' American Road and Transportation Builders Association, il mercato delle costruzioni per il trasporto di superficie crescerà del 4% a quasi 210 miliardi di dollari.Cogliere questa miriade di opportunità sarà una sfida non facile per i general contractor italiani. In un mondo in cui spirano nuovi venti di protezionismo, le leggi dei vari Stati americani, ma anche quelle federali, tendono a privilegiare i costruttori statunitensi nella realizzazione delle infrastrutture strategiche del Paese. L'unico modo per renderle innocue è acquisire una società locale, come ha fatto Salini Impregilo assicurandosi il controllo di Lane. (riproduzione riservata)