

QUADRO A TINTE FOSCHE DALLE STIME **DELL'ASSOCIAZIONE DEI COMMERCianti**: IL PIL TORNA A CROLLARE, -1,7% A MARZO

Confcommercio: la ripresa è archiviata, inflazione al 6%

Sangalli: «Serve una reazione più rapida in raccordo con la Ue»
Difficile arrivare nell'anno al +3%
Anche Confesercenti prevede minori consumi per circa 54 miliardi di euro
Roma

I nuovi ostacoli alla crescita si chiamano guerra, inflazione, incertezza. Il Pil italiano a marzo segnerà un calo dell'1,7% rispetto al mese di febbraio e nel trimestre la contrazione dell'economia sarà attorno al 2,4%. Così, anche utilizzando le risorse del Pnrr, difficilmente quest'anno si raggiungerà una crescita superiore al 3%. Vola invece l'inflazione, toccando il 6,1%, con aggravati di 1.826 euro per una famiglia media. È un quadro a tinte fosche quello che traccia **Confcommercio**. «Serve una reazione più rapida, in raccordo con l'Unione Europea, come accaduto per la pandemia, per finanziare questa nuova e più grave emergenza e per ridare altro ossigeno al sistema imprenditoriale», avverte il presidente di **Confcommercio**, **Carlo Sangalli**, sottolineando come la guerra in Ucraina abbia «amplificato la crisi economica, che dura da due anni, e il caro energia». La crescita mostra un ridimensionamento mese su mese, anche se mantiene un segno positivo rispetto a un anno fa, che a marzo è dell'1,3% e nel primo trimestre del 3,3%. L'andamento dei prezzi a marzo, invece, segna una crescita dello 0,6%, che significa un'inflazione del 6,1% su base annua. Una dinamica che, alimentata da forti tensioni sui mercati delle materie prime, energetiche e non, si ripercuote sensibilmente sulla spesa delle famiglie. **Confcommercio** rileva come, a parità di consumi obbligati, le famiglie italiane spenderanno in media 1.220 euro in più all'anno per luce e gas, 320 euro per i carburanti, 286 euro per alimentari e altri beni essenziali. In merito ai

consumi, **Confcommercio** indica come restino ancora ben lontani dai livelli pre-pandemia. Rispetto al febbraio 2021 il loro indicatore registra una variazione positiva del 5,1% (+27,7% servizi e -0,8% beni), ma emergono segnali di rallentamento; e rispetto al gennaio-febbraio 2020 la domanda è nel complesso ancora inferiore del -10,5% (-24,3% servizi, -5% beni). Tutti segnali di una crescita zavorrata che anche con il pieno e ottimale sfruttamento delle risorse del Pnrr difficilmente andrà oltre il 3% nella media del 2022.

Del resto anche Confesercenti guarda con preoccupazione ai prezzi che, calcola, ridurranno di circa 54 miliardi di euro i consumi su altre voci di spesa. Così, in un sondaggio realizzato con Ipsos, valuta che solo il 9% degli intervistati affronterà il caro-bollette senza battere ciglio, mentre il restante 91% adotterà qualche strategia di risparmio, arrivando a tagliare in media il 55% del *budget* previsto per le altre spese, quota che sale al 59% nelle regioni del Sud e nelle Isole. A rimetterci sono soprattutto i consumi più legati allo stile italiano: cene e pranzi fuori, moda e persino il rito del caffè. In cima alla classifica della revisione di spesa ci sono le consumazioni nei ristoranti, indicate come voce da tagliare dal 67%. Seguono abbigliamento e accessori (53%) e bar (49%). Ma a soffrire è anche il turismo: il 47% indica la volontà di ridurre il *budget* per le vacanze, mentre un ulteriore 37% taglierà anche i viaggi brevi. (r.r.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 88



Superficie 13 %

IL PUNTO

Consumi in calo, catene produttive in difficoltà Difendere le filiere

di **Daniele Manca**

I prossimi mesi non saranno facili per la nostra economia. Per quanto le imprese italiane abbiamo fatto della flessibilità la loro principale caratteristica, rimanendo così altamente competitive, troppi sono i segnali negativi all'orizzonte che ci inducono a evitare facili ottimismo. Abbiamo superato la crisi finanziaria del 2008, quella dei debiti sovrani, dell'euro, la doppia recessione e ci preparavamo a superare anche il Covid, ma l'invasione dell'Ucraina ha complicato il quadro. Il clima si fa pesante per i consumi. I loro livelli sono ben al di sotto del febbraio del 2020, appena toccato dalla pandemia. Secondo l'Osservatorio consumi di mercato Confimprese-Ey, l'abbigliamento-accessori è sotto del 24,9%, la ristorazione del 9,2%. Il settore viaggi e turismo è addirittura quasi dimezzato con un -45%. Una città come Milano registra un -15%, Roma e Firenze sono a -17% a Bologna a -24%. Ma ad aggiungere incertezze c'è anche una catena produttiva che deve fare i conti con i mancati approvvigionamenti. Solo pensando a un settore strategico

come quello dell'auto, fino al 40% del palladio prodotto nel mondo arriva dal gruppo russo Norilsk Nickel, che fornisce anche buona parte del nickel utile per le batterie elettriche. Sempre dalla Russia arrivano componenti essenziali per gli pneumatici. Dall'Ucraina arrivavano altrettanto importanti pezzi per l'automotive. In questo quadro sono necessarie risposte di sistema. Il governo può fare molto, ma non tutto. Le aziende in questi anni sono state abituate a una politica poco reattiva, anche se non è il caso di questo governo. Ma per salvaguardare il sistema produttivo, che è quello che permette la crescita, bisogna prendere la consapevolezza di essere un Paese di piccole e medie imprese. Questo si traduce in un imperativo: vanno difese le filiere. Anche se le grandi aziende sono poche, spetta a loro, e alle capo filiere, il compito principale per evitare di disperdere questo patrimonio. Perché la finanza che non ha come sottostante l'economia reale ha ben poco futuro.

 daniele_manca

 RIPRODUZIONE RISERVATA



DUBBI TECNICI SULL'«EXTRA UTILE»

Tassa «taglia-benzina» Si rischia già il caos

di **Marcello Zacché**

■ La tassa sugli «extra profitti» per finanziare i tagli sulle accise della benzina rischia di scatenare una rivolta all'interno del sistema economico e

produttivo nazionale. L'idea di tagliare del 10% gli utili straordinari macinati negli ultimi tempi dai big dell'energia ha messo sul chi va là Confindustria, che contesta sia il metodo, sia la base di calcolo scelta.

con **Lottieri** a pagina 9

Il rebus sul «taglia-benzina» ora spaventa i big della Borsa

*Eni ed Enel «valutano», duri Assopetroli e Confindustria
I dubbi sulla definizione di utili «extra» da tassare*

Le imprese: «Misure non strutturali che non risolvono il caro bollette»

IL CASO

di **Marcello Zacché**

La tassa sugli «extra profitti» rischia di scatenare una rivolta all'interno del sistema economico e produttivo nazionale. L'idea di tagliare del 10% gli utili straordinari macinati negli ultimi tempi dai big dell'energia ha messo sul chi va là Confindustria, che contesta sia il metodo, sia la base di calcolo scelta. Questa - in attesa di conoscere i dettagli - sembra individuata genericamente sulla differenza di perimetro tra i margini correnti (ultimi sei mesi) e quelli registrati un anno prima; e non mirata invece alle differenze che si creano sul mercato tra i prezzi di produzione e di approvvigionamento reali e quelli marginali, molto elevati, praticati in questo periodo a causa della guerra in Ucraina. La delusione si somma a quella espressa sia dal vicepresidente di Confindustria per le filiere e le pmi,

Maurizio Marchesini, sia da Assopetroli, per la riduzione delle accise. Un provvedimento che non ha nulla di strutturale e che come tale non è giudicato idoneo a sollevare le sorti di un'industria nazionale la cui bolletta energetica è passata da 8 a 37 miliardi tra 2019 e 2021. Per i petrolieri, poi, il taglio delle accise già pagate nella merce stoccata produce una sua immediata svalutazione che al momento non si capisce come compensare.

Ma l'attenzione si rivolge ora alle singole aziende e ai mercati finanziari: all'apertura odierna della Borsa Italiana bisognerà vedere come reagiranno i titoli energetici, a cominciare dai big a controllo pubblico Eni ed Enel. Il Cane a sei zampe, che tradizionalmente si allinea alle decisioni del governo, ha appena presentato le sue stime sul mercato senza che il suo ceo Claudio Descalzi abbia lanciato proposte sul caro energia. Mentre il suo omologo a Enel, Francesco Starace, non è favorevole alla tassa sui profitti, avendo invece proposto la strada del tetto al prezzo del gas. In ogni caso, a ieri, né Eni né Enel avevano ancora calco-

lato a quanto ammonterà la nuova tassa: sono in corso valutazioni e se ne saprà qualcosa di più nella giornata di oggi. In ogni caso il prelievo sarà in parte una partita di giro: tagliando i profitti si incide sulla cedola che incassa il Mef sulla quota che detiene: il 30,3% di Eni il 23,6% di Enel.

In attesa di saperne di più, è facile che l'apertura dei listini di oggi diventi un rebus anche per le utility (A2a, Iren, Hera e Acea, chi più chi meno), per altri produttori (Edison, Erg o Falck) e per petroliferi come Saras. Mentre i business cosiddetti regolati, cioè per le società che trasportano e distribuiscono gas o megawatt, come Snam, Terna o Italgas, non sono previste conseguenze.



In definitiva quello che si deve capire è da dove arriveranno i 4 miliardi che il governo intende ricavare dalla tassa sugli extraprofiti. La quale, avendo un'aliquota del 10%, si dovrà riferire a una base imponibile di circa 40 miliardi. È questo il cuore del rebus da risolvere nelle prossime ore.

DELUSO

La tassa sugli extra profitti preoccupa il sistema produttivo italiano, già in difficoltà a mantenere dritta la barra della ripresa.

A destra il presidente di Confindustria, Carlo Bonomi



I rincari Pnrr bloccato, regioni e comuni in ritardo con i bandi

Umberto Mancini

Le grandi opere e il Pnrr sono di nuovo ad alto rischio. Se da Matera arriva una buona notizia, quella cioè della fine dell'iter amministrativo con la firma del progetto definitivo della ormai "mitica" linea ferroviaria Ferrandina-Matera, il resto viaggia an-

cora a rilento anche a causa del rincaro record delle materie prime che stravolge il mercato. Oltre alla Tirrenica, il tratto toscano dell'autostrada che dovrebbe collegare Roma a Genova, ferme al palo ci sono la Tav Salerno Reggio Calabria e la Strada statale Jonica 106.

A pag. 11

Opere e Pnrr in frenata mancano i bandi per 24 miliardi di lavori

► I ritardi delle amministrazioni locali e il caro materie prime frenano i cantieri
► Gorgerino (Ance): bisogna rivedere il listino prezzi e accelerare i tempi

**SONO ANCORA
AL PALO
L'AUTOSTRADA
TIRRENICA, LA TAV
SALERNO-REGGIO E
LA STATALE JONICA**

**SENZA L'IMMEDIATO
ADEGUAMENTO
ALL'INFLAZIONE
LE GARE
POTREBBERO
ANDARE DESERTE**

IL FOCUS

ROMA Le grandi opere e il Pnrr sono di nuovo ad alto rischio. Se da Matera arriva una buona notizia, quella cioè della fine dell'iter amministrativo con la firma del progetto definitivo della ormai "mitica" linea ferroviaria Ferrandina-Matera, il resto viaggia ancora a rilento e questo non solo per le lentezze burocratiche, ma anche a causa del rincaro record delle materie prime che stravolge il mercato.

Oltre alla Tirrenica, il tratto toscano dell'autostrada che dovrebbe collegare Roma a Genova, ferme al palo ci sono la Tav Salerno Reggio Calabria e la Strada statale Jonica 106. Per non parlare del-

la SS Maglie-Leuca, congelata da 20 anni. Mancano i bandi, dicono all'Ance, per 35 cantieri per un valore complessivo di oltre 24 miliardi. In ritardo, va detto subito, sono le amministrazioni locali che devono trasformare in cantieri i soldi già stanziati dal Mims, il ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili.

IN SALITA

Gli enti appaltanti, cioè Regioni e Comuni, che ora sono alle prese anche con le spinte sui prezzi, sembrano paralizzati. A lanciare l'allarme è l'ingegner Gioia Gorgerino, vice presidente di Ance Roma, preoccupata per la fase di impasse.

Nonostante i commissari straordinari - ne sono stati nominati 39 per 102 opere (ciascuna delle quali consta di diversi progetti) e lo sforzo del ministro Enrico Giovannini le cose vanno a rilento. Ai vecchi problemi si aggiungono altri ostacoli. «Non è questione di Nord o Sud. Lentez-



za e burocrazia bloccano tutte le opere italiane senza distinzione geografica», spiega la Gorgerino. «Da poco tempo - sottolinea - è stato avviato il dibattito pubblico sulla Tav Salerno Reggio Calabria, qualcuno dice che si vede una luce in fondo al tunnel, ma temo che l'inflazione e la guerra in Ucraina bloccheranno di nuovo tutto, perché i prezzi dei materiali stanno andando alle stelle. Basti pensare che l'Ucraina è il primo paese da cui l'Italia importa materie prime per la siderurgia, quasi il 50%».

«Molte imprese per i lavori già in corso - sottolinea - non ce la fanno più». Non solo. «Anche i prezzari di tutti gli appalti banditi - dice l'esponente dall'Ance - e non assegnati andranno necessariamente rivisti, altrimenti si rischia quello che è accaduto al Ponte dei Congressi di Roma. Gara deserta per il bando da 146 milioni. Nessuno vuole partecipare a progetti che hanno bandi antecedenti all'inflazione e alla guerra ucraina».

Insomma, è il ragionamento dell'esponente, «dobbiamo correre e non farci scappare le occasio-

ni che sono lì, a portata di mano, come il Giubileo e soprattutto l'Expo 2030 a Roma».

Bene - aggiunge - l'idea di farlo a Tor Vergata, finalmente infatti potremo riqualificare un'area strategica e di grande prospettiva. Ma occorre occuparsi anche di strutture come il San Giacomo a due passi da Piazza del Popolo che cade a pezzi o lo stadio Flaminio.

Ma in stallo ci sono anche l'anello ferroviario di Roma, la Diga Foranea di Genova, il terzo lotto della Tav Brescia-Vercelli-Padova e la E78 Grosseto-Fano. In assenza di interventi - è il timore dell'associazione dei costruttori - si arriverà al 2023 ed i cantieri non saranno ancora aperti. Con tutte le conseguenze in termini di Pil, occupazione e mancato sviluppo del Paese. È fondamentale insomma mettere a gara, magari aggiornando i prezzi, i progetti già esistenti oltre a quelli nuovi e superare la cosiddetta "firmite" che ha contagiato molte amministrazioni, ovvero la riluttanza dei funzionari a siglare i piani per le infrastrutture. Insieme all'altra odio-

sa pratica, tutta italiana, che fa rimbalzare da un ufficio all'altro le autorizzazioni necessarie al via libera finale. Ora caro materie prime e caro energia complicano il quadro, dando nuovi alibi a chi non vuole mettersi in gioco. Il governo sembra comunque intenzionato a trovare una soluzione dopo il pressing del presidente dell'Ance Gabriele Buia.

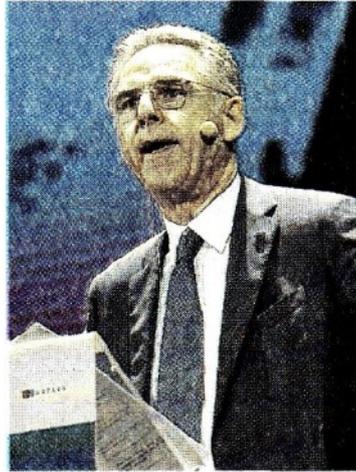
IL DETTAGLIO

Tant'è che nell'ultimo decreto ha inserito la possibilità di prorogare gli appalti, allungando le scadenze. Più nel dettaglio, la norma inserita nel decreto stabilisce che le variazioni in aumento dei prezzi di alcuni materiali da costruzione, rilevate sempre dal Mims, oppure gli stessi aumenti dei prezzi dei carburanti e dei prodotti energetici, accertati dal responsabile unico del procedimento nell'appalto in contraddittorio con l'appaltatore, possono essere valutati come causa di forza maggiore e di conseguenza dare luogo alla sospensione dei lavori.

Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Gabriele Buia

Intervista al ministro delle Infrastrutture

Giovannini "La ripresa va messa in sicurezza. Questo decreto non basterà"

Il Pnrr non cambia ma i singoli progetti in casi eccezionali si possono rifinanziare

di Roberto Mania

ROMA - Il decreto contro il caro-energia approvato venerdì dal governo «non sarà l'ultimo per mettere in sicurezza la ripresa economica», dice Enrico Giovannini, ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili. La strategia dell'esecutivo - spiega in questa intervista - si definirà con il prossimo Documento di economia e finanza (Def) che sarà varato tra qualche settimana. Molto dipenderà anche dalle decisioni che prenderà il Consiglio europeo del 24 marzo e dall'auspicabile tregua nella guerra in Ucraina.

Ma intanto, perché il governo non ha scelto di rendere strutturale il taglio di 25 centesimi al prezzo di un litro di benzina o gasolio visto che la componente fiscale in Italia pesa molto di più che negli altri Paesi europei? Perché la riduzione ci sarà fino al 30 aprile e basta?

«Perché con il Def si definirà il quadro economico e di finanza pubblica per quest'anno e a medio termine, e capiremo quali altri spazi di manovra ci potranno essere. In ogni caso vorrei far osservare che, dopo i 15 miliardi già stanziati nei mesi scorsi per calmierare i prezzi dell'energia, sui carburanti abbiamo ridotto il prezzo più di quanto fatto da altri governi europei. Poi dobbiamo vedere l'esito del prossimo Consiglio europeo, che speriamo disegnerà la strategia comune per fronteggiare la situazione economica continentale. Infine, tutti auspichiamo una tregua in Ucraina il prima possibile».

Quando parla di nuovi spazi di manovra sta dicendo che i prossimi interventi potrebbero essere finanziati in deficit?

«No, dico che con il Def avremo un quadro più chiaro. Anche il presidente Draghi ha detto che

questo non è l'ultimo intervento che immaginiamo di fare».

L'ultimo decreto interviene anche a favore del settore dell'autotrasporto che sta soffrendo molto per l'impennata dei prezzi dei carburanti. È previsto un fondo a sostegno del settore. A quanto ammonta e cosa prevede?

«Ci sono 500 milioni che si sommano alla riduzione delle accise sui carburanti, ai 38,5 milioni aggiuntivi per il Ferrobonus e il Marebonus, cioè agli incentivi per il trasporto ferroviario e marittimo. A questi interventi vanno aggiunti i 20 milioni per il taglio dei pedaggi e gli 80 milioni che avevamo già deciso con il precedente decreto energia».

Quando scadranno gli incentivi?

«Il Fondo è per il 2022, mentre Ferrobonus e Marebonus proseguono nei prossimi anni».

Avete deciso di finanziare tutte le misure non con risorse pubbliche bensì con una tassazione straordinaria a carico delle aziende che hanno ottenuto extraprofitto grazie all'aumento del prezzo del gas. Quali sono queste imprese?

«Si va dai giganti energetici a intermediari che magari hanno comprato a prezzi più bassi alcuni mesi fa e ora vendono a prezzi più alti, ottenendo appunto extraprofitto. Vorrei anche ricordare che abbiamo deciso di allargare di 1,2 milioni la platea di famiglie più vulnerabili protette dal caro bollette. Si afferma così il principio che non spetta esclusivamente al settore pubblico intervenire per fronteggiare crisi provocate da cause esogene. Un'indagine della Banca d'Italia sulla distribuzione della ricchezza, peraltro, mostra come, durante la pandemia, sia cresciuta sia quella detenuta dalle imprese sia quella delle famiglie non toccate dalla crisi».

Non crede che il cambiamento dello scenario globale anche a causa della guerra potrebbe suggerire di allungare i tempi della transizione ecologica?

«Personalmente mi faccio un'altra domanda: quale vantaggio ci sarebbe ad allungare i tempi? Secondo me, nessuno: per questo dobbiamo accelerare. Basti pensare che se avessimo fatto cinque anni fa il Pnrr, il Piano di ripresa e resilienza, oggi saremmo più attrezzati per affrontare lo shock. Pensiamo solo agli investimenti sulla portualità e sulle infrastrutture ferroviarie: prima le realizziamo, più forte sarà la nostra posizione competitiva in uno scenario di riorientamento geografico dei flussi di merci e persone a seguito della guerra».

E non pensa che il Pnrr andrebbe riscritto dato che è stato pensato in un contesto molto differente?

«Non certo nell'impostazione generale, che è confermata dalla crisi in atto. Dopodiché se su singoli progetti saranno necessarie più risorse lo si valuterà. D'altra parte, proprio il Next generation EU prevede possibili aggiustamenti nel caso si verificano condizioni eccezionali. Credo che siamo di fronte a condizioni eccezionali».

Il governo sta valutando il rischio di una stagflazione?

«Lo valuteremo nel Def, ma osservo che il termine fu coniato in un'epoca in cui il tasso di inflazione era decisamente più alto di quello attuale. Inoltre, credo che l'Europa abbia una grande opportunità per accorciare, con politiche fiscali adeguate, le catene del valore e rendere i nostri Paesi meno esposti agli shock esogeni internazionali, il che stimolerebbe la produzione dell'area dell'euro».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Superficie 47 %



ENRICO GIOVANNINI
MINISTRO DELLE
INFRASTRUTTURE



◀ **La protesta**

I pescatori di Anzio contro il caro carburante
Nei giorni scorsi molte flotte hanno sospeso le attività

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 88