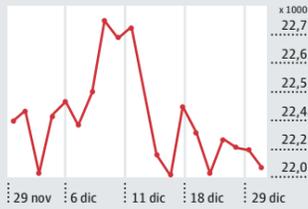
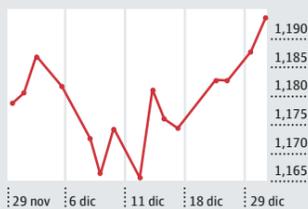
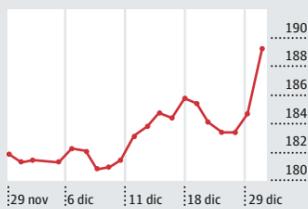




I MERCATI

FTSE MIB
-1,21% 21.853,34S&P 500
-0,37% 2.677,62EURO/DOLLARO
+0,72% 1,20238SPREAD BTP/BUND
+25,71% 186,80

Il punto

GOLDMAN
E IL RIMPATRIO
DEL TESORO

Walter Galbiati

Un sacrificio oggi per un gran risultato domani. Deve essere letta così quella che si appresta ad essere la prossima stagione delle trimestrali Usa. Si aprirà a gennaio, dopo le feste. E tutte le grandi aziende che hanno tesoretti al di fuori dei confini nazionali potranno iniziare a rimpatriarli pagando una tantum dell'8% che sale al 15,5% se si tratta di azioni e contanti. Lo sconto è notevole perché l'aliquota ordinaria, prima di essere stata abbassata dal nuovo presidente al 21%, era del 35%.

Cosa potrà accadere, lo rivela un file depositato alla Sec (la Consob americana) su Goldman Sachs. La banca potrebbe contabilizzare negli ultimi tre mesi dell'anno oneri per 5 miliardi di dollari, due terzi dei quali da ricondurre alla gabella introdotta dallo scudo fiscale voluto da Trump. Si tratterebbe del primo rosso trimestrale dopo sei anni contro un utile previsto di 2,1 miliardi. Ma non è detto che l'esercizio si chiuda in perdita, perché nei primi nove mesi dell'anno la banca ha accumulato profitti per 6,2 miliardi di dollari. Per gli anni a venire, invece, sarà una cuccagna, perché al posto del 30% versato al fisco in media negli ultimi tre anni, Goldman pagherà solo il 21%,



ANSA

Intervista

Delrio "Dalla fusione Anas-Fs
100 miliardi di investimenti
per rilanciare anche il Sud"

LUCIO CILLIS, ROMA

Nel giorno dell'ingresso di Anas in Ferrovie, il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, parla di questa nuova "creatura". Ma anche di Alitalia e del futuro dei trasporti nel Paese.

Ministro partiamo da Anas-Fs: come cambieranno le rispettive competenze?

«Siamo di fronte ad un unico grande gruppo che ha l'obiettivo di creare sinergie e stimolare gli ingenti investimenti che il governo ha messo a disposizione».

A quanto ammontano?

«Parliamo di diverse decine di miliardi per infrastrutture e la rete di connessione: una enorme mole di risorse pari a poco più di 100 miliardi di euro in dieci anni. Un vero piano keynesiano».

Perché questa fusione? Cosa cambierà per i cittadini?

«Noi dovevamo rendere più efficiente questa macchina che crea lavoro, investimenti, sviluppo. Perché uno dei nodi del nostro Paese sono state per anni le interferenze che si frappongono al completamento di opere importanti come strade o ferrovie. Ora abbiamo la possibilità di far valere una progettazione integrata. L'aver un'unica grande azienda che si occupi di tutti i passaggi, ci permette di non ragionare con temi e teste separate».

Cosa accade da oggi a Fs e Anas?

«Anas diventa a tutti gli effetti una società del gruppo Fs, al pari, ad esempio, di Rfi. Ci saranno sinergie, come quella di successo già sperimentata da Rfi con Italferr. E Anas esce dal perimetro pubblico ottenendo una maggiore flessibilità degli investimenti».

Maggiore efficienza vuol dire risparmi.

«Sì, prevediamo 400 milioni di risparmi gestionali, grazie anche alle tecnologie che le due società hanno messo in campo negli ultimi anni. Ad esempio con il monitoraggio delle infrastrutture per mezzo dei droni o i sensori

sulle strade».

Ma concretamente cosa cambia per gli utenti?

«Avremo una maggiore velocità dei contratti di programma e maggiore qualità delle opere realizzate. Punteremo sulle nuove tecnologie. Fs-Anas sarà un orgoglio per l'Italia: è uno dei gruppi più importanti in Europa per chilometri di rete e fatturato. E poi vorrei aggiungere una cosa».

Prego.

«Sul Mezzogiorno, in particolare. Qui Anas ha la gran parte della sua attività. E proprio qui, dopo aver fatto partire al Sud l'Alta velocità, abbiamo bisogno di una forte accelerazione. Ma abbiamo anche bisogno di strade più curate e all'avanguardia. Il progetto delle "smart road", ad esempio, va avanti sulla Salerno-Reggio Calabria».

Passiamo al trasporto aereo. Alitalia cerca un partner che le dia un futuro certo.

«Vogliamo dare una prospettiva solida ad Alitalia così come sta accadendo per Meridiana. Alla nostra compagnia serve ambizione

“

Ferrovie-Anas sarà un orgoglio per l'Italia: è uno dei gruppi più importanti in Europa per chilometri di rete e fatturato

Vogliamo dare una prospettiva solida ad Alitalia. Alla nostra compagnia serve ambizione e non un ridimensionamento

”

e non un ridimensionamento. Ecco perché non serve fare presto, ma fare bene tutti i passaggi necessari per farla rinascere privilegiando un serio piano di sviluppo».

Anche Etihad lo aveva messo in cantiere. Poi le cose sono precipitate

«Purtroppo con Etihad non abbiamo trovato la realizzazione di quel piano. Le scelte del management hanno portato alla crisi. Oggi invece i commissari la fanno funzionare bene nella prospettiva di mantenere molto forte la presenza sia sulle rotte interne che su quelle estere».

Alitalia ha tre pretendenti. Ma il tempo stringe e solo una proposta, quella di Lufthansa, sembra davvero interessante. Anche se gli esuberanti preventivati non sono accettabili.

«Intanto ci prenderemo il tempo che serve, non vogliamo svendere».

Pensate di chiudere entro febbraio e cioè prima delle elezioni?

«Io ritengo che una trattativa in esclusiva, se assisteremo ad un'evoluzione positiva del dialogo, sia a portata di mano. Insomma il "deal" si farà. E può darsi che si aggiornano nel corso delle prossime settimane altre offerte di sostegno a quelle già incassate. Ci sono proposte industriali e altre finanziarie, come quelle dei fondi. L'auspicio è proprio quello di poter affidare la trattativa in esclusiva in tempi brevi».

A questo punto, chiusa la legislatura, che bilancio fa del suo lavoro da ministro?

«Il giudizio lo lascio agli altri. Ma abbiamo avviato alla piena realizzazione diverse opere fondamentali. Certo, ci sarebbe molto ancora da fare».

Cosa?

«Ho un rimpianto: la revisione dei contratti che regolano le concessioni autostradali. Sono accordi che vengono da lontano e andrebbero riscritti».

Esulle lus soli? Non è andata come lei auspicava

«Ho speso gran parte della mia vita politica su questo argomento e c'è del forte rammarico da parte mia. Ho un profondo dispiacere nel pensare a quei ragazzi. Ma la battaglia sul diritto di cittadinanza continuerà».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il ministro

Graziano Delrio, 57 anni, è stato ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti nel governo guidato da Matteo Renzi e poi è stato confermato nell'incarico da Paolo Gentiloni. Ha fatto parte anche dell'esecutivo di Enrico Letta come titolare del ministero per gli Affari regionali e le autonomie

cambiaste.com

VALUTIAMO OPERE
DA INSERIRE
NELLE PROSSIME
ASTE

Genova
+39 010 8395029
genova@cambiaste.com

Milano
+39 02 36590462
milano@cambiaste.com

Roma
+39 06 95215310
roma@cambiaste.com

Pietro Paolo Rubens (1577-1640)
Seneca morente
Venduto a 584.700 euro

CAMBI
CASA D'ASTE