

## L'ITALIA E LA CRISI

# Crediti delle aziende: tempi troppo lunghi

● **Sui debiti della pubblica amministrazione i decreti ci sono, ma le certificazioni sono un percorso a ostacoli** ● **Monti ha fretta: presto la riforma delle detrazioni fiscali**

BIANCA DI GIOVANNI  
ROMA

È tutto pronto da giugno scorso, il ministero dell'Economia ha prodotto quattro decreti, cui si aggiunge un'intesa banche-imprese, eppure la scossa non si vede ancora. Sui crediti delle imprese con la pubblica amministrazione circolano solo cifre miliardarie fornite per lo più dai centri studi delle diverse associazioni: si va da 70 a 100 miliardi. Il resto è ancora avvolto nella nebbia. Non è dato sapere, ad esempio, quante imprese abbiano fatto richiesta al ministero di ricevere pagamenti in titoli pubblici, possibilità consentita da una circolare di giugno scorso. Né si sa quante aziende abbiano fatto richiesta della certificazione dei crediti alla Consip, che ha 60 giorni di tempo per dare la risposta.

Insomma, uno dei tasti più sensibili per riattivare la crescita nel Paese sta impiegando troppo tempo per essere attivato. E il timing è un elemento decisivo per cogliere la ripresa. Mario Monti lo sa bene, così come è consapevole del fatto che al suo esecutivo restano pochi mesi per imprimere la svolta attesa. Poco tempo e poche risorse: questo il cul de sac in cui l'esecutivo si ritrova. Ecco perché una delle partite più importanti che dovrà giocare riguarda il fisco, con la delega depositata in Parlamento e il riordino delle agevolazioni, che dovrebbe favorire la famiglia e i meno abbienti.

## I VINCOLI DEL CREDITO

Ma per le aziende la strada resta complicata. Le banche sono pronte ad attuare l'intesa raggiunta con le imprese: un plafond di almeno 10 miliardi da anticipare alle imprese che ne facciano richiesta. Ma anche qui ci sono

caveat e condizioni. Una è quella che riguarda l'esposizione delle aziende. Se una piccola o media impresa ha posizioni debitorie classificate come «sofferenze» o «partite incagliate» non potrà chiedere l'accesso a quel fondo. È normale che sia così - fanno notare dall'Abi - perché la concessione di un credito resta soggetta alle norme generali. Altro è il caso di un'impresa che entra in sofferenza esclusivamente per via dei mancati pagamenti della Pubblica amministrazione: in quel caso il fondo è attivabile.

Le banche mettono sul piatto una decina di miliardi da reperire presso la Bce o dalla Cassa depositi e prestiti, che in questo caso ha costituito un fondo di garanzia. Canali che consentono di applicare alle imprese condizioni di vantaggio. L'ammontare anticipato dalla banca non potrà essere inferiore al 70% del valore del credito vantato con lo Stato o con gli enti locali. Le anticipazioni potranno essere realizzate per un periodo massimo di 12 mesi, a condizione che l'azienda sia «in bonis» e non abbia ritardi di pagamento, e che il fondo di garanzia

...

**Circolano cifre miliardarie, si va da 70 a 100 miliardi. Il resto è ancora nella nebbia**

...

**Non è dato sapere quante imprese abbiano chiesto al ministero di essere pagate in titoli**

della Cdp rilasci la garanzia rinnovabile per ulteriori sei mesi a semplice richiesta della banca, se il pagamento non viene effettuato nel frattempo.

Allora, il fondo esiste, quello di garanzia dovrebbe arrivare al più presto, i canali per la liquidità sono «privilegiati». Ma l'ossigeno stenta a raggiungere tutte le ramificazioni del tessuto produttivo. Quella montagna di crediti non è stata neppure scalfita. Almeno stando all'aria che si respira tra le associazioni degli imprenditori.

Gli ostacoli non vengono solo dal settore del credito, che anzi si è mosso con celerità nel mezzo della crisi. I vincoli restano, ma finora non hanno fatto saltare le intese raggiunte. Ad allungare le procedure è la certificazione, che pesa inevitabilmente anche sulle casse pubbliche. Gli ostacoli, però, non sono solo finanziari. La Consip, infatti, sta mettendo a punto una piattaforma digitale per la certificazione dei crediti reali, che tenga conto anche di eventuali compensazioni.

La storia cambia molto per le imprese di costruzione. Grazie a un'intesa specifica con l'Abi e un relativo emendamento alla *spending review* i costruttori potranno «saltare» tutta la procedura di certificazione aggiuntiva, visto che per le opere pubbliche esiste una certificazione ordinaria dei crediti. La modifica arrivata in agosto consente di utilizzare il certificato di pagamento dei lavori pubblici, senza necessità di chiedere la certificazione prevista dai decreti.

L'Ance quantifica i crediti vantati dai costruttori in circa 20 miliardi. L'associazione considera certamente la soluzione trovata a inizio agosto un risultato, ma soltanto temporaneo. Il problema dei crediti resta molto pesante. Per l'Ance «non è con le anticipazioni bancarie che il problema può essere risolto perché l'unica vera soluzione è che lo Stato cominci a pagare i suoi debiti - spiega il presidente Paolo Buzzetti - Il governo non può sfuggire questo passaggio obbligatorio».



Benzina alle stelle in un distributore di Ponsacco (Pisa)  
FOTO ANSA

## Benzina e gasolio ancora più cari «Ridurre le accise»

● **Nuovi record per un litro di Verde nel Centro Italia, fino a 2,014 euro** ● **Scaroni conferma che il 3 settembre finiranno gli sconti Eni nel week-end: «Dobbiamo tutelare i nostri azionisti...»**

MARCO VENTIMIGLIA  
Milano

Si chiama Quotidiano Energia, ma di questi tempi lo si potrebbe tranquillamente ribattezzare Bollettino di guerra poiché ormai non passa giorno senza che ci comunichi nuovi e sempre più insostenibili aumenti dei carburanti. Ieri il monitoraggio dei prezzi effettuato dalla testata editoriale energetica ha segnato ulteriori e sconcertanti primati per quanto riguarda il "servito" della rete ordinaria di distribuzione. In particolare, dopo il picco raggiunto mercoledì 22 agosto, la benzina verde ha segnato un nuovo massimo a quota 2,014 euro/litro. A subirlo sono stati gli sfortunati automobilisti del Centro Italia e, complice il fattore addizionale regionali, segnatamente in Toscana e Liguria. Per quel che attiene l'andamento del diesel, le notizie sono altrettanto negative seppur con una differenziazione geografica. Il livello da primato raggiunto è di 1,850 euro per il litro di gasolio, ma questa volta in alcuni punti vendita del Sud (come del resto avviene pure per il Gpl, il cui prezzo è arrivato a 0,824 euro/litro).

### «ALLINEARSI ALL'EUROPA»

Non sorprende che di fronte a questo autentico stillicidio di aumenti anche ieri si siano levate numerose proteste e richieste di intervento al governo per bloccare una spirale che rischia di incattivire ulteriormente la recessione in atto. «Di fronte all'ennesimo rialzo del prezzo dei carburanti - ha dichiarato Antonio Liroso, responsabile del Pd per il Commercio e Diritti dei consumatori - ci dica il governo quanto ha incamerato in più con l'Iva dalla vendita di benzina e gasolio in questi ultimi tre mesi ri-

spetto ai tre mesi precedenti e usi questo extraggettito a copertura di una corrispondente riduzione delle accise nel prossimo mese di settembre. Anche se di qualche centesimo, si tratterebbe di una misura concreta per dare sollievo alle famiglie e alle imprese e avrebbe inoltre un effetto di contenimento dell'inflazione». Per il presidente della Faib-Confesercenti, Martino Landi, «rivedere il livello di tassazione di accise ed Iva sui prodotti petroliferi è un impegno a cui il governo non può sottrarsi. La componente fiscale italiana ha una incidenza media, tra gasolio e benzina, del 4% superiore a quella dell'area euro. Se l'incidenza fiscale italiana si allineasse a quella del continente, si avrebbe un risparmio annuale per le famiglie italiane di circa un miliardo di euro».

Ieri è tornata a farsi sentire la voce di Paolo Scaroni, che ha confermato come la campagna di sconti sui carburanti terminerà il prossimo 3 settembre. «Dobbiamo fare l'interesse dei nostri azionisti - ha affermato l'amministratore delegato dell'Eni - non possiamo portarla avanti per sempre». Persino ovvio rilevare che, essendo il Tesoro il maggiore azionista del "Cane a sei zampe", oltre all'ottenimento di profitti l'Eni dovrebbe guardare anche all'interesse dei cittadini italiani, specie in situazioni limite come questa. Scaroni ha aggiunto che la società farà «altre iniziative per migliorare la reputazione presso i consumatori. Questo a valle degli sconti del week-end che sono stati un grande successo e hanno dato un contributo decisivo affinché il consumatore italiano diventi più simile a quello europeo facendo il rifornimento da solo». Infine, una singolare considerazione: «Di fronte a questi rincari il Paese certamente va un po' in bicicletta».

## Quelle Authority già bloccate

### IL CORSIVO

B. DIG.

● **DI RITARDI E IMPASSE È FATTA LA STORIA DELLA DEMOCRAZIA.** Ma stavolta le partite «incagliate» potrebbero risultare letali per la vita dell'esecutivo. Tra queste ci sono le vicende legate a due Authority: quella dei Trasporti e quella dell'Agenzia digitale. Tutte e due sono in via di costituzione. Dunque, dei passi avanti sono stati fatti rispetto alla latitanza del passato. Ma allo stesso tempo si rischia che quei passi avanti si traducano in un nulla di fatto, se non si troverà il modo di sbloccare le operazioni. Che sono tutte molto legate alla politica.

Per i Trasporti l'arrivo di un'Authority sarebbe una vera rivoluzione, che l'Italia aspetta da molto tempo. Il settore è decisivo per lo sviluppo del Paese, tanto che difficilmente si può pensare a una ripresa senza interventi importanti su rotaie e strade, su vie marittime e rotte aeree. L'Authority ha voce in capitolo in questioni che hanno fatto la storia del Paese: dalla vicenda Alitalia, all'ultima di Easy

Jet, da Tirrenia, alle Ferrovie e al suo competitor Ntv (Nuovo trasporto viaggiatori), con il suo Italo. Per non parlare delle Autostrade con le loro concessionarie. Insomma, un settore sterminato, in cui spesso i privati la fanno da padrone in situazioni di quasi monopolio, in cui le tariffe altrettanto spesso salgono senza nessun tornaconto per i passeggeri o gli automobilisti.

Su tutto questo dovrà «governare» il prossimo presidente dell'Authority. Ma proprio sui nomi designati dal governo per i suoi vertici la partita si è bloccata. Il fatto è che tra una nomina e l'altra è tornato - fortissimo - il pressing degli uomini di Silvio Berlusconi. Così nel terzetto individuato compare anche chi, come Pasquale De Lise, ha un lungo curriculum di boiardo di Stato, con il coinvolgimento in inchieste sulla protezione civile. Davvero troppo. Ora quella nomina deve essere confermata in Parlamento, ma in commissione Trasporti manca la maggioranza qualificata richiesta. «La proposta del governo ha dei difetti almeno in una delle candidature - dichiara il capogruppo Pd Michele Meta - che

non ha il profilo adatto a quel ruolo. Per questo c'è la nostra contrarietà a far convergere i nostri voti. Il governo rifletta: dovrà muoversi presto. Entro settembre quel nodo va sciolto». C'è chi sospetta pressioni anche da parte delle aziende coinvolte. «A maggior ragione per questo - aggiunge Matteo Mauri, responsabile Trasporti del Pd - speriamo che si scelga in base al curriculum, e che non arrivino telefonate».

Il governo rifletterà? Si capirà presto. Così come si saprà già dal prossimo consiglio dei ministri se saranno stati superati altri veti incrociati, che coinvolgono il possibile presidente dell'Authority per l'Agenzia digitale. Tra i nomi che circolano, molti hanno il profilo adatto a quel ruolo. Anzi, tutti tranne uno: quel Roberto Sambuco considerato troppo vicino all'ex premier per trovare l'appoggio della «strana maggioranza». Quanto agli altri, si parte da Mario Calderini, professore universitario. Ma a quanto pare stavolta ci si sono messe le lobby vicine ai diversi ministeri a fare la guerra. Calderini sarebbe troppo vicino a Francesco Profumo. Così la partita è stata sospesa.