

undefined

Recovery con aiuto di fondi Sud: 220 miliardi alla prova della Ue

I numeri. La bozza a Conte, oggi confronto sui progetti: nella tabella finale il valore cresce per i fondi sviluppo e coesione, anche per fronteggiare bocciature Ue: per Bruxelles piano fermo a 209 miliardi

**Giorgio Santilli
Gianni Trovati**

Il Recovery Plan si fa aiutare dai fondi per il Sud (Fondo sviluppo coesione) per arrivare a 218,5 miliardi (di cui 139,8 aggiuntivi) e dare più facilmente risposte alle molte richieste dei partiti della maggioranza e a eventuali obiezioni di Bruxelles sui singoli progetti. L'impianto del piano, che ieri il ministro dell'Economia Gualtieri ha portato a Palazzo Chigi prima di avviare una serie di incontri bilaterali con i partiti, si colora il più possibile di investimenti pubblici, per venire incontro alle richieste avanzate soprattutto dai renziani. Ma lo fa senza sfondare le linee di deficit e debito scritte nei tendenziali di finanza pubblica, come Gualtieri ha chiarito fin dalla scorsa settimana. Per questa ragione la colonna dei totali chiama a raccolta tutti i fondi disponibili, anche per far crescere i capitoli strategici relativi a sanità, infrastrutture, welfare e occupazione giovanile (Asili) e lavoro del giovane.

Si capirà già oggi se lo sforzo portato avanti da Via XX Settembre e dal ministro delle Politiche europee, Vincenzo Amendola, basterà a spegnere almeno questo incendio nella maggioranza. Ma sul piano sostanziale il tentativo di far andare d'accordo due esigenze opposte, quella di far crescere la mole degli investimenti ma non quella del debito pubblico, produce un'architettura complessa.

Il totale dei progetti, si diceva, vale ora 218,5 miliardi. Ma la quota italiana di Next Generation Eu resta ovviamente ferma a 209 miliardi, divisa fra i 196 della Recovery and Resilience

Facility e i fondi satellite come React Eu e il Just Transition Fund. In questa ottica, allora, la presentazione di un elenco di progetti più ricco del totale può creare un paracadute pronto ad aprirsi nel caso, non improbabile, che qualche iniziativa non superi l'esame di ammissibilità Ue.

Qui entrano in campo i fondi "ordinari", estranei al programma straordinario della Ue costruito per ripartire dopo la crisi, cioè i Fondi europei di sviluppo regionali e soprattutto i 21 miliardi di fondi nazionali di sviluppo e coesione (Fsc). Perché il ripensamento del piano originario, dopo il primo giro di confronti nella maggioranza, ha prodotto due effetti principali: una maggiore concentrazione sugli investimenti, a scapito di interventi etichettabili come bonus e sussidi, e l'esclusione di una serie di progetti dai confini del Recovery vero e proprio, per coprirli appunto con forme di finanziamento più "ordinarie". L'esame Ue potrebbe cambiare ulteriormente i rapporti, spingendo sul terreno ordinario altri progetti che non superano il vaglio comunitario.

Resta da capire se questa architettura molto complessa avrà il via libera di Bruxelles. Lo sforzo di concentrare gli sforzi sugli investimenti, che potrebbe ridurre i capitoli a disposizione per interventi come quello sul Patent Box mentre il superbonus dovrebbe rimanere ancorato alla semiproroga scritta in legge di bilancio, serve ad alimentare la spinta espansiva sul Pil attribuita al Recovery. Che però non può forzare i limiti già decisi (e già elevati) di deficit e debito.



La partita del Recovery plan.
Il premier Giuseppe Conte (destra) con il ministro dell'Economia Roberto Gualtieri

Progetti «nuovi» per 139,8 miliardi, ma il deficit aggiuntivo resta di 108 (80 per gli investimenti)

Per questa ragione le spese aggiuntive rispetto ai tendenziali di finanza pubblica, che quindi producono sia deficit sia crescita extra, restano a 108 miliardi, il 74% dei quali (80 miliardi) riservati a spese in conto capitale. I progetti considerati «nuovi» dal governo valgono però 139,8, proprio per effetto del Fondo di sviluppo e coesione.

Nel complesso del piano, alla luce dell'ultima revisione gli investimenti dovrebbero assorbire circa il 70%, aiutati infatti dall'intervento dei Fondi di sviluppo e coesione che sono vincolati alla spesa in conto capitale, da effettuare per l'80% al Sud. Queste risorse sono già scritte nei tendenziali, quindi non determinano indebitamento aggiuntivo: ma finora non

erano state attribuite a progetti specifici. Il piano per la ripresa è l'occasione per farlo.

Fra i capitoli che maggiormente beneficiano del nuovo piano ci sono le infrastrutture che da 27,8 miliardi arrivano a 32-22 miliardi. Il programma di potenziamento delle ferrovie regionali, che vale circa 5 miliardi e riguarda prevalentemente il Mezzogiorno, è lo specchio del tentativo del governo di rafforzare il Recovery plan facendo crescere la quota pro-Sud con risorse che già erano destinati al Sud. Che poi progetti come la Circumvesuviana, la Circumetnea, la Roma-Lido, la Jonica rispondano ai criteri che la Ue ha dato per il Recovery è tutto da vedere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nel Recovery Plan

1

INFRASTRUTTURE

Ferrovie e porti a 33 miliardi

Sale da 27,8 a 33 miliardi la dote della missione 3, quella sulle infrastrutture per una mobilità sostenibile. Confluiscono qui una parte delle risorse del Fondo sviluppo coesione, in particolare per rafforzare il programma per il potenziamento delle ferrovie regionali che valeva circa un miliardo e ora ne vale 2,5. Ci sono in particolare nuovi investimenti sulle ex ferrovie concesse (Circumvesuviana, Circumetnea, ferrovie pugliesi del Nord-est, la Roma-Lido) e in parte opere della rete ferroviaria come la Jonica. Già da questo elenco si comprende che i fondi per il Sud hanno mantenuto sostanzialmente il vincolo territoriale, andando a

potenziare proprio la parte del Recovery destinata al Mezzogiorno. Non è riuscito, invece, il tentativo di far rientrare per questa strada gli investimenti stradali, su cui c'è un'opposizione netta della Ue. Parte delle risorse aggiuntive sono andate invece a rafforzare le disponibilità per il piano di rafforzamento dei porti meridionali.

Non è passato, alla fine, lo stanziamento per circa un miliardo che avrebbe dovuto aiutare la portualità del Mediterraneo attraverso il refitting energetico della flotta commerciale privata.

Resta immutato il piano Alta velocità, così come delineato fin dalle prime bozze.

3

LE CITTÀ

Metropolitane e Tpl, 7 miliardi

Confermato lo stanziamento di 7 miliardi per il trasporto locale sostenibile: la quota principale andrà alla sostituzione del parco veicolare con mezzi elettrici (circa 4,5 miliardi) mentre 2,5 miliardi circa andranno alla realizzazione di linee di trasporto rapido di massa: metropolitane, tramvie, filobus. Queste somme andranno a finanziare i progetti del secondo bando del ministero delle Infrastrutture che scade il prossimo 15 gennaio. Il MIt fa capire che i progetti finanziati saranno proprio quelli che arriveranno per quel bando e che resteranno fuori i comuni che non avranno presentato in

quella sede la propria proposta. Ovviamente ci sarà una graduatoria. Per le città crescono anche le risorse di altri capitoli di investimento: quelli per l'edilizia pubblica, per esempio, passeranno dai 2,5 miliardi delle prime bozze a 3,5. Si tratta di interventi di riqualificazione del patrimonio pubblico, compresi alloggi che vengono ristrutturati ed efficientati sul piano energetico.

In materia di riqualificazione urbana c'è anche uno stanziamento aggiuntivo per 1,5 al bando "qualità dell'abitare" che al momento poteva contare soltanto su 830 milioni, spalmati su quindici anni.