

IL CASO DELL'ALTA VELOCITÀ SALERNO-REGGIO CALABRIA

Arriva il Recovery degli scarti Miliardi di nuovo debito per i progetti che l'Ue non vuole

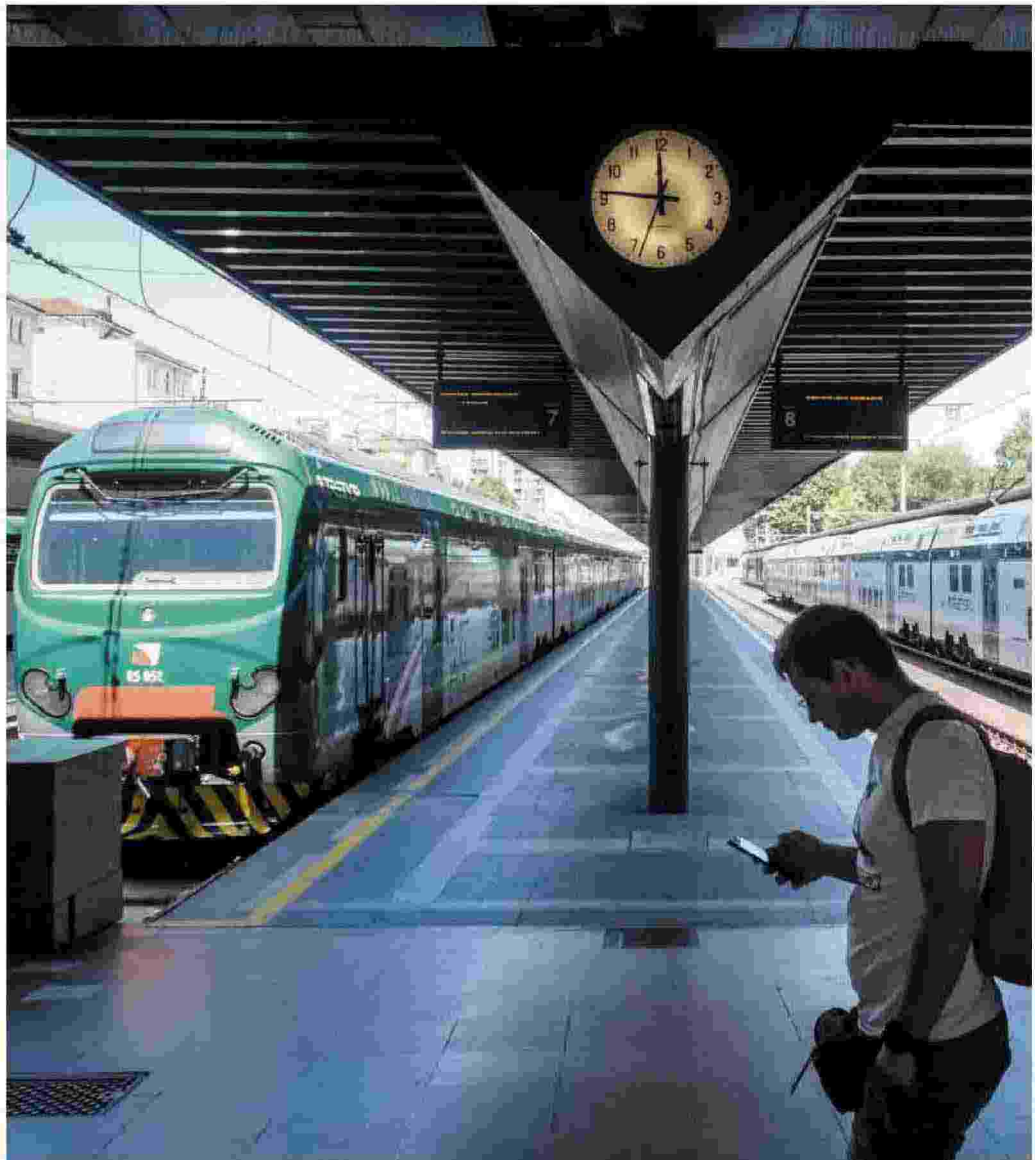
Il governo prepara un fondo da 20-30 miliardi per integrare i soldi europei e realizzare anche le grandi opere che non si riescono a completare entro i termini stabiliti da Bruxelles

GIOVANNA FAGGIONATO
ROMA

Al ministero dell'Economia stanno mettendo a punto un fondo aggiuntivo per finanziare i progetti che potrebbero essere esclusi dal Recovery plan. Il lavoro per la selezione è ancora in corso e si sta discutendo se l'ammontare complessivo sarà venti o trenta miliardi, ma uno dei criteri che potrebbero fare la differenza è quello di togliere dall'agenda del piano nazionale di ripresa i progetti più complicati da cantiere. Quelli cioè che rischiano di sfiorare i tempi del programma di finanziamento europeo. Un esempio potrebbe essere l'alta velocità Salerno-Reggio Calabria, o ancora la Roma-Pescara su cui è in corso da mesi una discussione tra governo e presidenti di regione. Grazie al binario parallelo pensato dal governo alcuni progetti potrebbero mantenere un orizzonte più lungo per la realizzazione e essere pagati con un esborso di denaro presumibilmente più alto di quello a tassi agevolati del Recovery.

Scostamento di bilancio

La nuova richiesta di scostamento di bilancio che il governo presenta in parlamento dovrebbe includere già una quota del fondo per il 2021. Si tratterebbe di una prima tranche limitata a cinque miliardi, su uno scostamento di bilancio attorno ai quaranta miliardi e destinato soprattutto agli aiuti alle imprese. Ma in questo modo il fondo



parallelo andrebbe di pari passo con i fondi del piano di ripresa, la cui prima erogazione dovrebbe arrivare in estate. Dovrebbe, perché i lavori vanno a rilento e non solo quelli sui piani, ma anche quelli per la ratifica del programma nei diversi paesi e il rischio è che arrivi prima il fondo parallelo di quello ufficiale.

L'idea del fondo parallelo è nata dopo che il nuovo governo e il parlamento hanno fatto la revisione del piano approvato dal Consiglio dei ministri a gennaio. La risoluzione del parlamento approvata qualche settimana fa sottolineava che i 191 miliardi (e non 209) previsti per l'Italia non sarebbero bastati per tutti i progetti e spiegava anche che non era stata fatta la divisione tra spese correnti da finanziare a bilancio e finanziamenti una tantum. Ma oltre a queste esigenze ce n'è un'altra, cioè finanziare progetti che non rientrerebbero nei tempi del Recovery.

Il problema di tempistiche più lunghe arriva ovviamente dalle grandi opere e sono quelle che avranno la fetta più grande del nuovo fondo. La maggioranza dei progetti infrastrutturali di Rete ferroviaria italiana hanno come scadenza il 2026. Secondo il piano generale approvato dal governo, l'Italia si impegnava a ridurre i tempi di approvazione dei progetti da un anno a sei mesi. Anche attraverso l'inserimento dei progetti relativi alle infrastrutture nei contratti di programma sottoscritti con Rfi o Anas. Ma per alcuni già era previsto che il Recovery ne finanziasse solo una parte.

Cinquanta chilometri

Le schede progetto spiegavano già, per esempio, che la rete alta velocità tra Salerno e Reggio Calabria sarà finanziata dai fondi europei del Piano di ripresa e re-

silienza solo per alcuni «lotti funzionali», mentre il completamento del progetto «potrebbe essere finanziato da fondi nazionali e dal fondo di sviluppo regionale europeo». «Il lotto prioritario dell'intervento sulla Salerno-Reggio Calabria (approssimativamente cinquanta chilometri)», si legge nella scheda, «è in fase di progettazione e il completamento è previsto per dicembre 2026».

Per mesi si è discusso anche se la Roma-Pescara potesse rientrare tra le spese del Recovery, ma solo alcune tratte sarebbero state in grado di essere cantierate entro i tempi: poco più di 600 milioni di euro, il dieci per cento dei fondi necessari potevano essere inseriti sotto il cappello del Recovery. Anche per la ferrovia Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia entro la fine del 2026 era previsto il completamento di circa 35 chilometri da Metaponto a Potenza. I nuovi fondi potrebbero ora far pensare al completamento di alcuni di questi progetti.

Anche perché nel frattempo i saldi stanno cambiando assieme alle priorità del nuovo governo. Il super bonus per la ristrutturazione edilizia al centodieci per cento introdotto il primo luglio 2020 e poi esteso nel 2021 dovrebbe essere prorogato per tutto il 2023.

Al 30 marzo il monitoraggio Mise-Enea contava poco più di 9 mila interventi in forte aumento nell'ultimo periodo per una spesa di circa 1,1 miliardi di euro. Ma contemporaneamente secondo i dati dell'Ance solo l'8,2 per cento delle aziende non ha rilevato problemi nell'iter di approvazione dei progetti. E poi c'è il grande capitolo della digitalizzazione. Il ministro Vittorio Colao ieri ha ribadito piani molto ambiziosi per la banda ultra larga e per cui avrebbe ottenuto secondo Reuters 2,5 miliardi di euro in più. Sempre ieri il sottosegretario agli Affari europei Vincenzo Amendola ha ricordato le condizioni da rispettare. «Questa volta non possiamo aspettare i tradizionali tempi italiani sui fondi europei. Questa volta dobbiamo essere velocissimi». Ma per i progetti che non lo sono in partenza è pronta una alternativa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I progetti approvati prevedono il finanziamento di 50 chilometri dell'alta velocità Salerno-Reggio Calabria

FOTO L'ESPRESSO

