

Infrastrutture, dal **Recovery** Plan niente risorse aggiuntive nel 2021-23

Grandi opere. Ai lavori ferroviari e stradali strategici già in corso di realizzazione saranno destinati prestiti Ue sostitutivi di 21 miliardi nazionali stanziati. Entro il 2026 le risorse liberate dovrebbero finanziare altri cantieri

Giorgio Santilli

È una mezza bomba in tema di finanziamento delle grandi opere infrastrutturali quella esplosa ieri alle ore 13,30 in chiusura del seminario organizzato da Confindustria, Ance, Luiss e Conferenza delle Regioni sul tema del blocco delle opere pubbliche. La ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli, ha infatti confermato quello che già risultava da una interpretazione delle bozze del **Recovery** Plan e che nelle ultime ore circolava con molta insistenza fra gli addetti ai lavori: l'ingresso delle grandi opere strategiche già in corso di realizzazione (Av Napoli-Bari, Terzo valico, Brescia-Padova, Catania-Messina-Palermo solo per fare alcuni esempi) nel piano che il governo dovrebbe presentare a Bruxelles equivale a dire che per i cantieri i 23,6 miliardi di fondi europei sono in gran parte sostitutivi - e non aggiuntivi - di quelli già esistenti nazionali.

De Micheli conferma, ma aggiunge alcune informazioni che danno un quadro solo parzialmente diverso. «I fondi del **Recovery** Plan - dice De Micheli - saranno sostitutivi e non aggiuntivi nel primo triennio perché serviranno a sostituire debito già esistente con un debito che ha un costo più basso. I fondi saranno aggiuntivi, invece, nella fase pluriennale». Questo dovrebbe significare che i fondi saranno aggiuntivi nel secondo triennio (dal 2024 al 2026) dell'orizzonte temporale del **Recovery** Plan, che, come è noto, impone la spesa di tutti i fondi entro il 2026. E che potrebbero risultare tutti aggiuntivi a fine periodo, se i fondi nazionali "liberati" dal soprappiù **Recovery** Fund resteranno a finanziare opere pubbliche e non finiranno a finanziare altre poste di investimento (privato o pubblico) o addirittura spesa corrente. Una garanzia più politica che formale perché questo genere di impegni e destinazione di risorse nazionali "liberate" potrà essere formalizzato in

via definitiva solo con le leggi di bilancio dei prossimi anni. E comunque con le leggi di bilancio potrebbe sempre essere destinate altrove.

Stando alle parole di De Micheli, alle infrastrutture dovrebbero essere destinate, almeno nel primo triennio, prevalentemente i prestiti del **Recovery** Fund (che per l'Italia valgono 126 miliardi) e non le sovvenzioni a fondo perduto.

«Le sovvenzioni del Rrf (65,5 mld.) - ricorda la bozza del **Recovery** Plan a pagina 103 - saranno prevalentemente utilizzate per il finanziamento di investimenti additivi rispetto all'evoluzione prevista degli investimenti pubblici a legislazione vigente (tendenziale) e per il sostegno agli investimenti privati. Per i prestiti si ipotizza che una quota venga utilizzata per iniziative additive (40 mld.) e che la restante parte venga utilizzata per il finanziamento di investimenti e di altre misure che sarebbero altrimenti state supportate da risorse nazionali». Proprio quest'ultimo sembra il caso delle grandi opere strategiche in corso.

La configurazione del Pnrr illustrata dal documento, inoltre, «ipotizza che circa il 60% dei fondi NGEU additivi sia destinato al finanziamento di investimenti pubblici, ossia, spese in conto capitale a carico delle amministrazioni pubbliche. La parte rimanente verrebbe destinata principalmente a incentivi alle imprese e riduzione dei contributi fiscali sul lavoro, e in misura limitata a spesa pubblica corrente e trasferimenti alle famiglie».

È ancora presto, quindi, per dire quale sarà l'assetto definitivo della distribuzione dei fondi del **Recovery**. Si può però aggiungere, in attesa di avere cifre ufficiali e anche un elenco stabile dei progetti infrastrutturali finanziati con RP, che l'investimento ancora mancante nelle grandi opere strategiche ferroviarie e stradali in corso di realizzazione ammonta a circa 21 miliardi. Se questo conto fosse conferma-

to, l'effetto sostituzione nella prima fase sarebbe pressoché totale, considerando che alle infrastrutture ferroviarie e stradali la bozza di **Recovery** Plan nazionale destina per ora 23,6 miliardi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La ricerca Luiss. Bernardo Giorgio Mattarella, ordinario di diritto amministrativo alla Luiss, ha presentato una ricerca svolta dalla stessa Università. Si tratta di un'indagine presso stazioni appaltanti e operatori economici sulle cause di blocco delle opere pubbliche

40mila

LE STAZIONI APPALTANTI

Il governo, una volta ultimato il lavoro sul **Recovery**, intende andare avanti sulla qualificazione delle stazioni appaltanti



Ministra delle Infrastrutture.
Paola De Micheli

LE CIFRE IN GIOCO

23,6 miliardi

Le risorse nel Pnrr

Quelle del Piano di ripresa e resilienza dell'Italia alla voce Alta velocità manutenzione stradale 4.0, nell'ambito della missione Infrastrutture per una mobilità sostenibile. Fondi che in gran parte sono sostituivi e non aggiuntivi di quelli esistenti nazionali

21 miliardi

La dote mancante

L'ammontare dell'investimento ancora mancante per il completamento delle grandi opere strategiche ferroviarie e stradali in corso di realizzazione