

# Obiettivo centrato per Biden: intesa al Congresso sul piano **infrastrutture**

## Il rilancio dell'economia

L'accordo bipartisan sblocca uno dei più grandi investimenti nella storia Usa

La Casa Bianca spera ora di aprire la strada all'agenda di spese sociali e per il clima

**Marco Valsania**  
NEW YORK

Accordo raggiunto al Congresso sul piano bipartisan per il rilancio delle **infrastrutture** americane, che promette uno dei maggiori investimenti federali nella storia del Paese in grandi opere, da strade e ponti a acquedotti, trasporto di massa e broadband Internet. Una pattuglia di senatori moderati repubblicani e democratici ha indicato che «i principali nodi» sui dettagli sono stati sciolti, nelle parole del conservatore Rob Portman. «Abbiamo un'intesa», ha aggiunto la democratica Kyrsten Sinema. Il leader democratico del Senato Chuck Schumer ha subito fatto sapere che un voto per far avanzare la legislazione cara al presidente Joe Biden era imminente, fin dalla notte di ieri.

La svolta è giunta in un clima di crescenti pressioni per sbloccare il progetto. Anche la Corporate America era scesa in campo nelle ultime ore. I leader di 146 grandi gruppi - da Larry Fink di BlackRock e Stephen Schwarzman di Blackstone fino a Mary Barra di Gm e Logan Green di Lyft - hanno recapitato al Congresso una lettera-appello. Hanno chie-

sto di scongiurare ogni rischio che la legislazione - oltre mille miliardi di dollari in otto anni - rimanesse ostaggio di battaglie politiche impedendo un completamento del suo varo entro la pausa estiva del Parlamento, dal 9 agosto al 10 settembre.

«Il Bipartisan **Infrastructure Framework** è disperatamente necessario per rinnovare e ricostruire le nostre **infrastrutture** fatiscenti», hanno denunciato i chief executives. Di più: rafforzare e modernizzare la rete fisica e digitale è «fondamentale per una crescita sostenibile del Paese», non solo cioè per il risanamento dalla recente crisi ma per la futura competitività dell'economia. Il piano, hanno promesso, sarà accompagnato da ingenti investimenti privati. E hanno citato il consenso popolare - 8 americani su dieci nei sondaggi - ottenuto dalle grandi opere.

Le trattative per siglare l'intesa sono state però lunghe e difficili, coinvolgendo sia Congresso che Casa Bianca nonostante le ufficiali espressioni di ottimismo. Una tensione tradita fino all'ultimo dalle polemiche che hanno complicato un'intesa di principio annunciata ormai oltre un mese fa dalla pattuglia bipartisan di moderati. Le parti sono state ai ferri corti su capitoli cruciali: da una formula che nei trasporti vede l'80% di fondi alle strade e il 20% al trasporto di massa, all'inserimento di requisiti su salari e condizioni di lavoro, da fondi per Internet veloce e qualità dell'acqua potabile in aree disagiate ai veti incrociati sul reperimento di risorse da balzelli sulla benzina (favoriti dai repubblicani) o dalla lotta all'evasione potenziando il fisco (invocata dai democratici).

Tra i compromessi in extremis sono stati citati 110 miliardi per la rete stradale e 65 miliardi per quella Internet. Abbastanza per resistere, almeno nell'occasione, alle profonde spinte di polarizzazione nei due partiti: i democratici incalzati da correnti progressiste che hanno chiesto molto di più, sottolineando che solo 579 miliardi su circa 1.200 totali in otto anni sono davvero nuovi, per il resto si tratta di una conferma di periodici stanziamenti nei trasporti. Mentre i repubblicani, anche moderati, fanno i conti con le scomuniche di Donald Trump, tuttora popolare tra la base del partito, che ha apostrofato come traditore chiunque scenda a patti con gli avversari.

La posta in gioco nell'accordo è particolarmente alta per Biden. È

una scommessa che va al di là del pacchetto infrastrutturale. La partita per lui è doppia: il piano bipartisan serve a rafforzare la sua credibilità di presidente unitario. Una credibilità che considera essenziale per ottenere a tempi stretti sufficienti voti per il passaggio di una seconda e ancora più ambiziosa parte della sua agenda socio-economica, una strategia da 3.500 miliardi che vuole a sua volta passato a tambur battente. Questa prescrive misure che vanno dal sostegno all'infanzia e all'istruzione alla lotta al cambiamento climatico e al supporto per i veicoli elettrici; da una maggior assistenza sanitaria a iniziative anti-povertà e, forse, persino riforme dell'immigrazione. Ed è pagata con una redistribuzione del carico fiscale, a colpi di aumenti delle imposte sulle imprese e sui redditi oltre i 400.000 dollari l'anno.

Ma qual è il calcolo politico della Casa Bianca? Il progetto da 3.500 miliardi è duramente attaccato dai conservatori e ha chance di passare solo attraverso una speciale procedura parlamentare di "budget reconciliation", che permette ai democratici di portare in aula al Senato misure di spesa e tasse con una maggioranza semplice invece dei 60 voti su cento normalmente richieste alla Camera Alta. Questo significa che Biden ha però bisogno di un partito del tutto compatto, con a bordo le correnti più moderate oltre che di sinistra. Il Senato è infatti diviso 50-50, una impasse spezzata solo dal voto del vicepresidente Kamala Harris. E alcuni democratici, quali Sinema, hanno condizionato ogni possibile appoggio a progetti più progressisti al varo di una legge bipartisan sulle **infrastrutture**.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### PIANO IN DUE MOSSE

1.200

#### Miliardi di dollari

Le risorse stanziare in otto anni per il Piano di investimenti nelle **infrastrutture**

3.500

#### Miliardi di dollari

Al Piano per le **infrastrutture** farà seguito una seconda manovra, ancora più ambiziosa, messa a punto dalla Casa Bianca e finanziata con la redistribuzione del carico fiscale

**IN PRESSING**  
Il leader di 146 grandi gruppi avevano fatto appello perché la politica non tenesse il piano in ostaggio



**Lavori in corso.** Strade, ponti, ferrovie e acquedotti sono al centro del piano di modernizzazione delle **infrastrutture** americane

