

## Recovery Plan: il nuovo Piano Marshall che può far rinascere l'Italia

**L'Italia non ha mai avuto un'occasione di rinascita come questa dai tempi del secondo dopoguerra.**

**“Non possiamo fallire”, ha detto il premier Conte.**

**Il programma di riforme è complesso e articolato, e va oltre il semplice comparto degli investimenti in infrastrutture.**

**Entro il mese di dicembre, il Piano andrà presentato all'Unione Europea.**

**L'agenda dei lavori in corso.**

*di Antonio D'Angelo*



“The Recovery Plan for Europe” o “#Next Generation EU”: sono le definizioni che, in ambito comunitario, designano l'insieme dei piani e degli investimenti che devono garantire la ripresa economica e sociale dei paesi dell'Unione Europea dopo la crisi epocale determinata dall'epidemia da Covid-19. Il Piano mobilita una quantità enorme di risorse distribuendo i fondi tra i vari paesi, con la cifra di 209 miliardi di euro che – come è noto – sono stati assegnati al nostro Paese per investimenti finalizzati alle riforme e alla ricostruzione del tessuto economico. Si tratta di una nettissima inversione rispetto al passato, caratterizzato al contrario da una rigidità sui limiti di spesa per i paesi più

indebitati che costituiva la base del cosiddetto Patto di Stabilità. A situazione eccezionale, l'Europa ha mostrato di saper dare una risposta eccezionale, e – per un Paese come il nostro – questa rappresenta un'occasione non solo unica, ma anche eccezionale: grazie al Recovery Fund, si può infatti dar corso a tutta una serie di investimenti, che altrimenti ci sarebbero stati negati dalla criticità della nostra situazione finanziaria. Per questo, anche il presidente del Consiglio Conte ha sottolineato che, in questo caso, “non possiamo fallire sul progetto Recovery Plan, ne va della credibilità del governo e del sistema Paese”.

Il meccanismo del Recovery Plan è abbastanza complesso, e si intreccia con altri progetti e fonti di finanziamento che accompagneranno la definizione del Piano. Il Governo ha - per ora - emanato delle “Linee Guida per la definizione del Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)- #Next generationItalia”, redatte dal Comitato Interministeriale per gli Affari Europei (CIAE), che contengono la cornice ed il quadro strategico in cui inserire i vari interventi.



Gli Obiettivi del Piano di Rilancio:

- Un Paese completamente digitale.
- Un Paese con infrastrutture più sicure ed efficienti.
- Un Paese più verde e sostenibile.
- Un tessuto economico più competitivo e resiliente.

- Piano integrato di sostegno alle filiere produttive italiane.
- Una Pubblica Amministrazione al servizio dei cittadini e delle imprese.
- Investire nella formazione e nella ricerca.
- Un'Italia più equa ed inclusiva.
- Un ordinamento giuridico più moderno ed efficace.

Gli “Obiettivi Economico-Sociali di lungo termine del Governo”:

- Raddoppiare il tasso di crescita dell'economia italiana (0,8% nell'ultimo decennio), portandolo quantomeno in linea con la media UE (1,6%).
- Conseguire un aumento del tasso di occupazione di 10 punti percentuali per arrivare all'attuale media UE (73,2% contro il 63,0% dell'Italia).
- Elevare gli indicatori di benessere, equità e sostenibilità ambientale.
- Ridurre i divari territoriali di PIL, reddito e benessere.
- Promuovere una ripresa del tasso di fertilità e della crescita demografica.
- Abbattere l'incidenza dell'abbandono scolastico e dell'inattività dei giovani.
- Migliorare la preparazione degli studenti e la quota di diplomati e laureati.
- Rafforzare la sicurezza e la resilienza del Paese a fronte di calamità naturali, cambiamenti climatici e crisi epidemiche.
- Garantire la sostenibilità e la resilienza della finanza pubblica.

Le missioni e i cluster di intervento del PNRR:

- Digitalizzazione ed innovazione;
- Rivoluzione verde e transizione ecologica;
- Competitività del sistema produttivo;
- Infrastrutture per la mobilità;
- Istruzione e formazione;
- Equità, inclusione sociale e territoriale;
- Salute.

Per quanto riguarda le “Infrastrutture per la Mobilità”, le missioni sono:

- Rete ferroviaria: completamento dei corridoi TEN-T;
- Alta velocità di rete per passeggeri e merci;
- Sviluppo della rete stradale e autostradale, ponti e viadotti;
- Smart districts e intermodalità logistica integrata;
- Mobilità pubblica e privata a impatto ambientale sostenibile.



Infine, per quanto riguarda le “Condizioni necessarie” per la validazione dei progetti, esse sono:

- Piena coerenza con gli obiettivi strategici e macro-settoriali del PNRR;
- Significativo impatto positivo su crescita del PIL potenziale e dell’occupazione;
- I costi e gli impatti economici, ambientali e sociali devono essere quantificabili, motivati e ragionevoli;
- Esplicitazione dei legami e della coerenza con riforme e politiche di supporto;
- Indicazione della tempistica e modalità di attuazione, con target intermedi e finali;
- Chiara identificazione del soggetto attuatore;
- Se integrano progetti esistenti, devono credibilmente rafforzarli.

In realtà, tra le condizioni, non vengono indicate - o sono indicate solo in parte - due condizioni che saranno imprescindibili per l’approvazione in sede europea, e cioè la destinazione perlomeno del 35-37% degli investimenti a interventi di miglioramento delle politiche ambientali e del 10% a investimenti sulla digitalizzazione; altra condizione fondamentale è la “maturità progettuale” dei progetti, ovvero la loro immediata cantierabilità o perlomeno avvio di concreta realizzazione entro il 2023 e la conclusione degli interventi entro la data del 2026.

Altra condizione è che l’erogazione dei fondi avvenga attraverso le fasi di avanzamento dei lavori, cioè con un meccanismo *step by step*.

Quest’ultima condizione esclude molti progetti che non sono neanche sulla piattaforma di partenza (ad esempio, l’Alta Velocità al Sud o il ponte sullo Stretto di Messina), ma è necessario ripetere che questa programmazione non esclude affatto la realizzazione di altri progetti infrastrutturali che non rientrano nella programmazione del Recovery Plan.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ad esempio, ha più volte sottolineato che il piano definito come “Italia Veloce” andrà ad integrarsi con le realizzazioni previste nel Recovery Plan.

Il concetto essenziale è che il ricorso ai finanziamenti del piano straordinario europeo “libera” ulteriori risorse da poter più facilmente individuare nelle leggi di Bilancio dello Stato.

L’elenco che segue contiene gli investimenti in infrastrutture ferroviarie o di trasporto inserite nella “bozza”, che dovrà poi pervenire a sintesi in quello che sarà poi il documento di programmazione definitiva, e che dovrebbe vedere la luce entro dicembre. Si tratta di un elenco comunque significativo, anche se non contiene – in qualche maniera – novità sconvolgenti. Si conferma, comunque, un quadro organico di interventi che – in integrazione con il Piano “Italia Veloce” – può portare alla realizzazione di una significativa svolta sul piano infrastrutturale in Italia, consentendo come minimo una decisa accelerazione dei lavori e un opportuno rispetto dei tempi.



Di seguito, l'elenco delle proposte presentate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che dovranno essere confermate dall'approvazione in Consiglio dei Ministri.



1. SMART MOBILITY E TRASPORTO UBANO - Misure volte al miglioramento sostanziale della mobilità urbana, attraverso l'individuazione di soluzioni innovative, sostenibili ed inclusive per permettere la piena accessibilità (anche in vista della gratuità) del trasporto urbano.
2. Torino - Lione e opere connesse.
3. Potenziamento Venezia - Trieste e opere connesse.
4. Palermo-Catania-Messina.
5. Verona-Brennero tratta di valico.
6. Alta velocità Napoli-Bari.
7. Realizzazione di interventi stradali assistiti da fondi FSC (piano 2014\_2020 dei fondi sviluppo e coesione) e recentemente defianziati per lo stato di emergenza legato al COVID-19.
8. Livelli adeguati di dotazioni strumentali per la navigazione locale.
9. Piano Nazionale delle Ciclovie.
10. Potenziamento tecnologico e digitalizzazione (Smart Road) - Adeguamento della rete stradale SNIT I° livello alle specifiche funzionali Smart Road (DM 70 2018).

11. *Upskilling* del personale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti attraverso il miglioramento delle competenze digitali e operative, l'integrazione di professionalità e servizi per il supporto della programmazione del MIT e il supporto sul territorio.
12. RINNOVO FLOTTA DEL MEDITERRANEO: NAVIGAZIONE GREEN.
13. Utilizzo di metodi e strumenti informativi digitali per il miglioramento sismico, il recupero e l'efficientamento energetico beni demaniali.
14. Programma di Riqualificazione ed Efficientamento energetico del patrimonio immobiliare delle Regioni e degli Enti Locali.
15. Piano nazionale degli interventi nel settore idrico, sezione "invasi".
16. Livelli adeguati delle infrastrutture per il Trasporto Pubblico Locale.
17. Sicurezza, ambiente e obblighi di legge, manutenzione straordinaria.
18. Sviluppo e Upgrading infrastrutturale e tecnologico dei nodi.
19. Brescia-Verona-Padova.
20. Liguria-Alpi.
21. Upgrading infrastrutturale e tecnologico della linea adriatico-jonica.
22. Tirrenica nord.
23. Verona - Brennero opere di adduzione.
24. Sviluppo e Upgrading infrastrutturale e tecnologico delle direttrici ferroviarie.
25. Piano di modernizzazione delle stazioni.
26. Romea Ferroviaria.
27. Alta velocità Salerno-Reggio Calabria.
28. Alta velocità Roma – Pescara.
29. Alta velocità Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia.
30. Genova-Ventimiglia.
31. Innovazione e spostamento Adriatica: Primo lotto - variante di Pesaro.
32. Valorizzazione e sviluppo delle reti ferroviarie regionali.
33. CONTRIBUTO STRAORDINARIO PER CONCESSIONI AUTOSTRADALI REGIONALI - CISPADANA PONTINA E BERGAMO TREVIGLIO.
34. Brenner Digital Green Corridor (BDGC).

35. Autostrade A24 e A25: adeguamento sismico viadotti, adeguamento gallerie e interventi adeguamento infrastruttura.
36. Realizzazione di interventi di valorizzazione del patrimonio stradale esistente (rete in concessione ad Anas).
37. Realizzazione di interventi strategici, inseriti nell'elenco cd 'Italia veloce' concomitante con la pubblicazione del Decreto Legge 76/2020, ad oggi non finanziati.
38. Riduzione del gap infrastrutturale e tecnologico nel settore del Trasporto Pubblico Locale e degli Impianti Fissi ferroviario regionale, nell'ambito del contesto nazionale (Nord-Centro vs.Sud o Italia vs. Europa).
39. Nuova Diga del Porto di Genova.
40. Sviluppo Infrastrutture Portuali - Interventi prioritari per lo sviluppo dell'accessibilità portuale e dei collegamenti ferroviari e stradali con i porti.
41. PIANO NAZIONALE DEL COLD IRONING.
42. Sostenibilità ambientale, digitalizzazione efficiente della logistica integrata dei porti.
43. Risorse necessarie per garantire il completo finanziamento delle domande presentate nell'ambito del bando del Piano di Azione e Coesione.
44. Sviluppo della mobilità a idrogeno.
45. Potenziamento Orte – Falconara.

[Torna al sommario della Rivista](#)

