

L'Europa apre all'Italia “Stop al bollo auto si può usare il Pnrr”

Dombrovskis: “Ci sono margini per gestire i fondi del Recovery”
Martedì i dati Istat sul deficit decisivi per uscire dalla procedura Ue

MARCO BRESOLIN
INVIATO A DUBLINO

Il provvedimento vero e proprio verrà esaminato nel merito, come tutti gli altri, quando ci sarà l'esame della manovra, alla fine di novembre. Ma dalla Commissione europea è già arrivato un sostanziale via libera al meccanismo ideato dal governo per finanziare l'abolizione del bollo auto nel 2027 per i ciclomotori e per le auto di piccola e media potenza. Come noto, il governo intende coprire parte dei 2,3 miliardi necessari con una quota di fondi del Pnrr non spesi e ieri l'esecutivo europeo ha fatto capire che non ci sono ostacoli normativi a questo sistema.

«Gli Stati membri definiscono i piani nazionali (del Pnrr, ndr) con una serie di investimenti e riforme e noi stiamo valutando se questi investimenti e queste riforme sono stati implementati», ha spiegato il commissario all'Economia, Valdis Dombrovskis, interpellato a margine dell'Ecofin di Dublino. La Recovery and Resilience Facility è uno strumento basato sulle prestazioni, non uno strumento basato sui costi. Questo significa che «i flussi di pagamento potrebbero non essere perfettamente allineati con i costi o i flussi di spesa nello Stato membro. Quindi, c'è probabilmente un certo margine in termini di gestione della liquidità in questo piano».

In sostanza, Dombrovskis ha confermato l'impostazione dettagliata il giorno prima dal ministro Giancarlo Giorgetti a margine dell'Eurogruppo. Per finanziare parte del taglio del bollo auto, il governo farà ricorso a una quota di fondi del Pnrr. Non quelli dei progetti

non realizzati, ma quelli «risparmiati» perché i progetti si sono rivelati meno costosi di quanto preventivato. E lo farà attingendo alla parte delle risorse del Pnrr prese a prestito dall'Unione europea, non ai sussidi a fondo perduto.

Da un lato, questo significa che, in realtà, il taglio del bollo verrà finanziato a debito, ma anche che – come ha spiegato il ministro – «siccome si tratta di prestiti, sono soldi del bilancio dello Stato e quindi il governo e il parlamento ne dispongono come meglio credono». In teoria, su quest'ultimo passaggio potrebbero esserci delle obiezioni perché anche i prestiti del Pnrr, essendo parte del programma europeo, devono rispettare dei vincoli nella destinazione d'uso. Ma nel caso specifico il discorso sembra non valere.

Il motivo è semplice. Come spiegato da Dombrovskis, i fondi del Pnrr vengono erogati sulla base dei progetti concordati con Bruxelles, se effettivamente realizzati, e sulle riforme portate a termine. Per i progetti, ci si basa sulle stime dei costi e non sugli esborsi materialmente effettuati: la Commissione, in pratica, non verifica le fatture di spesa, ma si limita a controllare che le opere concordate siano state realizzate nei modi e nei tempi previsti. Per questo, se un Paese riesce a spendere meno di quanto previsto, si trova a disposizione una somma di cui poter disporre. Ci fa la cresta, insomma. Fonti Ue fanno notare che lo stesso discorso vale anche all'inverso: se un progetto finanziato con i fondi del Pnrr viene a costare più del previsto, spetta al bilancio nazionale metterci la differenza,

non alle casse Ue.

Ora l'attenzione è tutta rivolta a martedì 22 settembre, quando l'Istat pubblicherà la revisione dei dati del deficit per il 2025. Il dato diffuso in primavera, il 3,1% del Pil, aveva impedito all'Italia di uscire dalla procedura. Ma il governo si attende una correzione al ribasso per via del ricalcolo di alcune spese del Superbonus: se l'Istat certificasse un deficit inferiore al 3%, per esempio il 2,9%, per l'Italia si aprirebbe la possibilità concreta di uscire dalla procedura per disavanzo eccessivo. E questo porterebbe il governo a «mobilitare risorse diverse nella legge di Bilancio», come ha anticipato il ministro per gli Affari Ue, Tommaso Foti, evocando possibili agevolazioni fiscali per la casa.

Per avere la conferma ufficiale, però, bisognerà attendere ancora tre passaggi. Il 21 ottobre Eurostat dovrà certificare il dato di Istat: in caso di responso positivo, la palla sarà nelle mani della Commissione. A metà novembre verranno pubblicate le previsioni economiche e, per poter uscire dalla procedura, l'eventuale calo del deficit sotto il 3% nel 2025 dovrà essere accompagnato da stime analoghe anche per il 2026 e per il 2027 (nelle precedenti previsioni la Commissione stimava per entrambi gli anni un deficit al 2,9%). Solo a quel punto Bruxelles potrà chiudere la procedura e l'Italia sfruttare i margini della clausola nazionale di salvaguardia, aumentando il deficit, ma senza correre il rischio di ritornare in procedura. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I NUMERI DELL'ESENZIONE



24,6 milioni

i conducenti che potranno beneficiare dell'esenzione del bollo. L'agevolazione riguarda un solo veicolo per conducente

QUANTI VEICOLI RIENTRANO NELLA SOGLIA



59 milioni

veicoli complessivi circolanti tra auto, moto e ciclomotori



oltre 34 milioni

veicoli con potenza fino a 80 kW



24.608.867

veicoli effettivamente agevolabili

PERCHÉ 10 MILIONI IN MENO?

- **1 conducente**
↳ **1 veicolo esente**
- Se una persona possiede più auto agevolabili:
↳ vale quella con potenza inferiore
- Se non possiede un'auto agevolabile:
↳ può scegliere un motociclo o ciclomotore, indipendentemente dalla potenza



113-163 €

il risparmio medio annuo stimato dalle associazioni dei consumatori

Withub



In dialogo

Valdis Dombrovskis è il commissario Ue per l'Economia sotto la guida di Ursula von der Leyen, al secondo mandato. C'è la possibilità di utilizzare i fondi Ue del Pnrr non spesi per l'esenzione del bollo auto.