

Pnrr, parte la nuova revisione: in gioco opere per 10-12 miliardi

Recovery. Per i rischi di sfiorare i tempi finiscono sotto esame il Terzo valico dei Giovi (4,3 miliardi) e il primo lotto della Tav Salerno-Reggio Calabria oltre alla diga di Campolattaro e la banda larga

Manuela Perrone Gianni Trovati

ROMA

La nuova revisione del Pnrr che il Governo proporrà alla Commissione europea nelle prossime settimane metterà sotto esame investimenti per 10-12 miliardi di euro. Sul tavolo finiscono soprattutto interventi infrastrutturali, dal valico ferroviario dei Giovi a un lotto della Tav Salerno-Reggio Calabria fino agli interventi sulla maxi-diga di Campolattaro, in provincia di Benevento, e su un altro invaso in Sicilia. Ma la revisione potrebbe tornare a interessare anche interventi comunali, in particolare per quel che riguarda le opere legate al «Programma innovativo per la qualità dell'abitare» (Pinqua); e non si esclude a priori di tornare a guardare anche gli obiettivi su asili nido e scuole, mentre il restyling potrebbe investire i programmi per la banda larga nelle aree a fallimento di mercato, in un filone che intreccia le ipotesi circolate in questi giorni di un accordo con Starlink di Elon Musk anche per superare i tanti inciampi vissuti dai progetti di estensione della fibra. Il lavoro tecnico si sta scaldando in questi giorni, poi arriveranno le decisioni politiche.

Per superare questa prima prova da titolare del Pnrr il ministro Tommaso Foti, che a inizio dicembre ha sostituito Raffaele Fitto volato a Bruxelles per fare il vicepresidente esecutivo della Commissione, si è dato però tempi stretti. L'obiettivo è chiudere questa nuova riscrittura parziale del Piano entro il mese di febbraio. Il calendario, del resto, non concede più gli orizzonti lunghi vissuti dalla prima rimodulazione del Pnrr, che ha impegnato il Governo italiano e l'Esecutivo comunitario in una trattativa durata quasi un anno, e impone anche di ripensare le modalità stesse della rimodulazione.

Perché all'inizio di quello che dovrebbe essere il penultimo anno di vita del Pnrr è complicato immaginare di imbarcare interventi ex novo da finanziare con i fondi sottratti alle opere più in ritardo. Ma è ancora più urgente evitare che questo o quel target, gli obiettivi fisici ora sempre più collegati al completamento effettivo delle opere, vada incontro a una bocciatura che rischierebbe di far perdere soldi all'Italia imponendo di trovare coperture alternative per non creare una serie di «incompiute del Pnrr». Per queste ragioni, almeno nelle intenzioni del Governo, la revisione

dovrebbe puntare per quanto possibile a una ricalibratura degli obiettivi, lasciando lo spostamento effettivo di fondi da un'opera all'altra ai soli casi in cui questa prima opzione è impossibile. Evitare una caduta del Pnrr italiano è obiettivo comune a Roma e Bruxelles, dove la presidente von der Leyen ha legato al Next Generation Eu il cuore del proprio primo mandato. Ma sull'altro piatto della bilancia ci sono i regolamenti, rigidi, del Pnrr.

Il dossier più ricco, si diceva, è quello infrastrutturale. Il rischio di sfiorare le scadenze del Pnrr si fa concreto in particolare per il Terzo valico dei Giovi, collegamento cruciale da 53 chilometri, 37 dei quali in galleria, per sviluppare la linea ad Alta capacità tra il porto di Genova e Milano. Qui alla difficoltà ingegneristica si è affiancata quella geologica, che ora rischia di imporre un cambiamento di tracciato difficilissimo da comprimere nei tempi del Pnrr. L'obiettivo del Piano richiede la messa in opera della ferrovia, e il Governo vorrebbe trasformarlo in una serie di obiettivi parziali collegati alle parti già realizzate dell'infrastruttura. In gioco ci sono 4,3 miliardi.

Circa due miliardi ballano invece sul primo lotto della Salerno-Reggio Calabria, in affanno rispetto alla scadenza del 2026: viaggia verso la sostituzione con tratte meno problematiche, per essere poi coperto con fondi nazionali in grado di intervenire anche oltre la deadline. In quest'ottica l'emendamento leghista alla manovra che oltre ad aumentare di due miliardi la dote potenziale del Ponte sullo Stretto ha assegnato 1,1 miliardi alle opere ferroviarie collegate al Pnrr e 2,49 miliardi a Rfi (si veda Il Sole 24 Ore del 19 dicembre) si rivela come la mossa preparatoria per la rimodulazione del Pnrr. Nella stessa ottica va visto il rifinanziamento alla diga di Campolattaro.

L'ennesima revisione del cronoprogramma iniziale, che segue i ritocchi intervenuti puntualmente a ognuna delle ultime rate, è destinata a rianimare il dibattito su un'eventuale proroga delle scadenze del Pnrr, lanciato nei mesi scorsi dal ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti. Per ora, sul piano tecnico si punta soprattutto alla flessibilità già presente nelle pieghe dei regolamenti, che permettono ai Paesi di lavorare agli obiettivi anche nella fase di esame (assessment) europeo sulle scadenze, destinata a durare parecchi mesi soprattutto nell'ultima maxi-rata del Piano. Tra questi tempi supplementari e i sei mesi di sospensione offerti come seconda chance in caso di sfioramento potrebbe già spuntare un anno aggiuntivo. Senza rimettere mano alle regole del Piano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA