

Pnrr, da rivedere il 48% del Piano

Recovery. I ministeri chiedono di rivedere 170 dei 351 obiettivi rimasti, per ora il negoziato con la Ue si concentra su 107 ma resta il nodo Transizione 5.0. Modifiche soprattutto sulle Ferrovie, dall'Av in Campania e Sicilia al Terzo valico dei Giovi

Manuela Perrone Gianni Trovati

ROMA

Prende forma, finalmente, la nuova rimodulazione del Pnrr su cui il governo ha avviato due mesi fa il negoziato con la Commissione europea. Ma il panorama non è definitivo, perché nella lista delle incognite resta il destino di programmi cruciali, come quelli di Transizione 5.0.

L'elenco delle 107 correzioni richieste dalle amministrazioni titolari degli interventi (96 investimenti e undici riforme), che investono quindi il 30,4% dei 351 obiettivi (su 621 totali) ancora da raggiungere per ottenere le ultime quattro rate dei fondi comunitari, scandisce le 25 pagine della relazione «sintetica» con cui il ministro per gli Affari europei, il Pnrr e la Politica di coesione Tommaso Foti, si è presentato ieri in cabina di regia. La proposta è stata approvata dai colleghi di governo e dai rappresentanti degli enti territoriali. Ma è lo stesso documento governativo a precisare che i ministeri sollecitano modifiche per 170 fra target e milestone, cioè il 48% delle scadenze rimaste da centrare.

Le trattative con Bruxelles sono in corso, dopo la partenza ufficiale del confronto sulla revisione il 21 marzo scorso, e il semaforo dovrebbe accendersi, almeno nelle speranze del governo, «entro la fine del mese di giugno». Ma è la stessa relazione ad avvertire che non sarà questa l'ultima tappa della riscrittura del Piano prima della scadenza del 2026, perché la Commissione europea «ha ritenuto di dover concentrare la propria valutazione sulle proposte relative, in via principale, alla settima rata». Fuori dai radar rimangono quindi, per ora, capitoli centrali come gli incentivi alle imprese - l'esecutivo ha annunciato a più riprese l'intenzione di dirottare le risorse di Transizione 5.0 verso i contratti di sviluppo e le altre misure più attrattive per le aziende -, l'eventuale ulteriore ridimensionamento del target sugli asili nido, i piani urbani integrati delle città in difficoltà e così via.

Il cuore dei correttivi già formalizzati si concentra sulla «revisione di buona parte degli investimenti ferroviari», che coinvolge l'Alta velocità sia al Sud (sul lotto Apice-Hirpinia in Campania e sulla Palermo-Catania in Sicilia) sia al Nord, in particolare per quel che riguarda il Terzo Valico dei Giovi. Pesano, in questo quadro, gli imprevisti geologici, incontrati tanto sulle Alpi liguri quanto in Campania, ma anche i «ritardi nello sviluppo del progetto esecutivo» che sulla

Salerno-Reggio Calabria «hanno determinato l'erosione dei margini temporali di realizzazione dell'opera». Come anticipato su queste pagine, il rimescolamento dei target punta a finanziare con i fondi del Next Generation Eu le opere che hanno più probabilità di essere completate entro l'anno prossimo, spostando su fondi diversi, nazionali e della programmazione della coesione, quelle che richiedono tempi più lunghi.

Ma nel ricco filone ferroviario della nuova rimodulazione del Pnrr non c'è solo questo, perché il ministero delle Infrastrutture guidato da Matteo Salvini propone anche una riforma complessiva dei contratti di programma per «migliorare la pianificazione infrastrutturale delle linee» e «introdurre la misurazione delle prestazioni della gestione e degli investimenti infrastrutturali». Questi obiettivi passeranno da una legge che introdurrà nei contratti di programma gli ingredienti chiave del Pnrr, cioè milestone, target, indicatori di performance e criteri di qualità, rafforzerà i poteri dell'Autorità di regolazione dei trasporti (Art) e imporrà «un'approfondita analisi costi-benefici» degli investimenti superiori a 50 milioni di euro. La nuova disciplina, nel nome della concorrenza, incoraggerà anche lo stralcio e la messa a gara dei sub-lotti dai contratti esistenti e darà il via a uno studio di fattibilità per «la creazione di un veicolo indipendente di proprietà dello Stato per garantire che il materiale rotabile e i servizi di manutenzione siano disponibili in volumi sufficienti per gli operatori entranti».

Anche se non definitivo, insomma, il restyling in corso sul Pnrr è profondo, e promette di rianimare le discussioni politiche su un tema finito “in sonno” negli ultimi mesi. Per prevenirle Foti ci tiene a ribadire il «primato europeo dell'Italia», che «sarà confermato con l'incasso della settima rata attualmente in fase di verifica finale da parte della Commissione europea». A quel punto, sottolinea il ministro, l'Italia avrà ricevuto 140 miliardi corrispondenti al 72% della dotazione complessiva e, in termini di performance, si raggiungerà circa il 55% degli obiettivi programmati».

Ad alimentare l'ottimismo del Governo ci sono anche i dati aggiornati sulla spesa effettiva che nei censimenti ufficiali del ReGis tocca i 70 miliardi di euro (il 58% dei fondi finora ricevuti e il 36% dei 194,4 miliardi destinati all'Italia): si tratta di circa 6 miliardi in più rispetto ai livelli di fine 2024, con un ritmo dunque di meno di due miliardi al mese, non troppo incoraggiante alla luce del calendario del Piano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA