

Corriere del Mezzogiorno - Campania - Domenica 19 Aprile 2026

Sud, Foti: la fine del Pnrr non significa che termineranno i suoi effetti positivi

Barbieri, ad di Gesac: ma è stato un errore tenere fuori dal Piano infrastrutture come gli aeroporti

«La conclusione del Pnrr non significa la fine degli effetti positivi». Tommaso Foti, ministro per gli affari europei, il Pnrr e le politiche di coesione risponde così alla domanda centrale della due giorni «Il Mezzogiorno dopo il Piano nazionale di ripresa e resilienza» organizzata dalla Fondazione Merita e conclusasi ieri.

«Del Pnrr resta un modello — spiega il ministro — che dimostra come lavorando per obiettivi non c'è bisogno di ricorrere a proroghe. Sono 650 mila i progetti finanziati e 520 mila quelli già conclusi. Con i fondi di coesione 21/27 ancora da investire abbiamo 60 miliardi. La vera scommessa — conclude — è il piano 28/34».

Ad essere promosso, anche dal ministro, è un metodo che ha permesso alla pubblica amministrazione italiana e meridionale di dimostrarsi capace di spendere e di velocizzare i progetti infrastrutturali, fondamentali per il settore del trasporto.

«Il Pnrr — spiega l'ad di Trenitalia, Gianpiero Strisciuglio — è una spinta al piano di rinnovamento della nostra flotta che sarà la più giovane d'Europa. Con un miliardo e centro di investimenti ci ha dato la possibilità di dedicare risorse per rinnovare i treni regionali e gli intercity. Oltre il 60% di questi investimenti - precisa - sono stati destinati alle regioni del Sud e questo è fondamentale per tutto il Mezzogiorno».

A rimanere fuori dal Pnrr sono stati, invece, gli aeroporti. «È stato un errore, un'occasione perduta — precisa Roberto Barbieri, ad di Gesac —. L'aeroporto è un vero e proprio motore di sviluppo economico: una piattaforma capace di generare turismo, attrarre investimenti e sostenere la crescita sociale del territorio. Se vogliamo un Sud integrato — conclude — dobbiamo metterlo nelle condizioni di essere connesso con il mondo. Senza una forte connettività aerea, questa integrazione resta incompleta».

Il problema delle opere Pnrr sarà però gestirle. «Nella mia città — dice il sindaco di Bari, Vito Leccese — stiamo realizzando dei parchi che avranno un costo di mantenimento. Dovremo potenziare il trasporto ma i comuni ricevono i fondi in base alla spesa storica e a Bari è destinato il 50% in meno rispetto a Firenze. La vera sfida sarà mantenere in vita di le opere».

La vicesindaca di Napoli, Laura Lieto, incentrando il suo intervento su Scampia e Taverna del Ferro, i due progetti di housing sociale napoletani, sottolinea «l'importanza che il Pnrr ha avuto nel rinnovamento della pubblica amministrazione. Abbiamo fatto un miracolo — dice — a Napoli siamo abituati ai miracoli, ma il modello San Gennaro deve essere trasformato in normalità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Claudio Mazzone

Pnrr e Sud, Foti rilancia su progetti e cantieri «Gli effetti oltre il 2026»

ESTA DA MIGLIORARE SOPRATTUTTO NEL MEZZOGIORNO LA RIGENERAZIONE URBANA DI MOLTI COMUNI INTERNI

IL RECOVERY

Nando Santonastaso

«Giusto chiedersi cosa avverrà dopo il Pnrr ma intanto c'è l'ultimo miglio da percorrere e dobbiamo farlo bene», dice il ministro del Pnrr, degli Affari europei e delle Politiche di coesione Tommaso Foti intervenendo ieri da remoto al convegno della Fondazione Merita a Napoli. E cioè, chiudere i cantieri entro l'estate almeno quelli che non beneficeranno di proroghe per casi particolari, come ribadisce la circolare diffusa proprio ieri dall'Anci a tutti i Comuni. E rendicontare la spesa al 31 dicembre, fatta eccezione per i circa 20 miliardi (su 194) che già da tempo beneficiano di tempi più lunghi grazie alle facility finanziarie concordate con l'UE. Due traguardi a portata di mano ma non privi di incognite. Foti ricorda che a maggio arriverà il pagamento della nona rata che porterà il totale delle risorse erogate all'Italia a circa 165 miliardi dei quali vanno certificati circa 60: allo scorso febbraio, infatti, la spesa del Pnrr era arrivata a 113 miliardi (più i 20 miliardi delle facility) rispetto ai 153 già incassati. Numeri che confortano l'ottimismo di Foti («Siamo il Paese più in avanti rispetto alla media UE») ma non al punto da pensare che ormai il traguardo è raggiunto: «Bisogna darsi da fare in questi mesi perché ci sono ancora risorse prive di destinazione finale, anche al Sud», ammonisce il ministro che ora spinge a trasferire anche sui fondi di Coesione lo stesso metodo del Pnrr.

I CANTIERI

Il dopo-Pnrr non sarà comunque un salto nel buio per il Mezzogiorno: Foti ne è convinto. «Il modello dice - ha dimostrato di funzionare: anche in Italia si può lavorare per obiettivi, senza ricorrere necessariamente alle proroghe: non a caso, la capacità di spesa della Pubblica amministrazione è passata in pochi anni da 3 a 30 miliardi annui. Non dimentichiamo che il Pnrr prevedeva 650mila progetti finanziati e al momento 520mila sono già stati conclusi. Un impatto fortissimo che il sistema Paese ha dimostrato di poter reggere». L'ultima giornata del convegno di Merita però racconta anche che le perplessità per il dopo-Pnrr al Sud ci sono e non sono infondate, anche al netto dell'imprevedibilità degli scenari geopolitici (che sicuramente stanno condizionando molto in questa fase lo shipping, come ricorda Mario Mattioli, presidente della Fondazione del mare). E se l'impatto della spesa per infrastrutture, soprattutto ferroviarie, è stato sicuramente notevole, restano dubbi sul futuro delle opere avviate, come nel caso della linea ad Alta velocità Salerno-Reggio Calabria. «Noi abbiamo rispettato le scadenze del Pnrr sottolineando l'ad di Trenitalia Gianpiero Strisciuglio realizzando investimenti per oltre 1,2 miliardi di euro e senza sospendere la mobilità quotidiana, come invece è avvenuto in altri Paesi -. La nostra flotta è la più giovane in Europa ed entro il 2030 rinnoveremo tutto il parco dei Frecciarossa (l'appalto coinvolge Hitachi Rail tra Napoli e Pistoia, ndr) con 74 nuovi ETR e un investimento di circa 2 miliardi!». Ma quanto inciderà veramente l'Alta velocità al Sud? Strisciuglio non ha dubbi: «A Reggio Emilia si è passati da 10 a 100 fermate in pochi anni. Molto, in ogni caso, dipenderà dalla risposta dei territori che devono essere pronti a cogliere questa opportunità. Di sicuro a giugno entrerà in vigore l'Alta velocità sulla Napoli-Bari nella tratta tra Napoli e Canello, primo passo per arrivare alle 2 ore tra Napoli e Bari e alle 3 ore tra Bari e Roma a lavori conclusi».

LE INFRASTRUTTURE

Il Pnrr non aveva invece nel mirino gli aeroporti e Roberto Barbieri, ad di Gesac che gestisce gli scali di Capodichino e Salerno, non ha esitazione nel definirlo «un errore. Senza Pnrr abbiamo raggiunto i 14 milioni di passeggeri a Napoli con 124 destinazioni e rappresentiamo il 4,2% del Pil della Campania dando lavoro a circa 100mila unità tra addetti diretti e indotto. Figurarsi cosa avremmo potuto fare se avessimo usufruito anche delle risorse del Piano». Le infrastrutture sono state comunque decisive al Sud in chiave Pnrr anche se, come osserva Francesco Tavassi, patron di Temi, l'interconnessione garantita in Campania per i passeggeri, «con un ricasso potenziale sul turismo di ampia

portata, non riguarda anche le merci pur avendo potenzialità in termini di logistica assolutamente competitive».

RIGENERAZIONE URBANA

Anche sul piano della rigenerazione urbana, una delle Missioni più delicate dell'intero Piano, ci sono luci e ombre, anche se non tutte ricollegabili al Pnrr. Federica Brancaccio, presidente nazionale dei costruttori dell'Ance, ricorda ad esempio che «in Italia continua a mancare una legge sulla rigenerazione urbana e non credo che ci si riuscirà anche in questa legislatura, e non solo perché occorrerebbero risorse importanti». Di qui alle incognite sull'annunciato Piano casa, annunciato per il Primo maggio ma del quale si sa ancora poco, il passo è breve: «Se Milano continua ad avere incrementi residenziali perché ha servizi, asili e trasporti efficienti, sarò inevitabile che arriverà quanto prima ad un punto di rottura: cosa vedremo, i dormitori per ricchi? La strada da percorrere è piuttosto quella di utilizzare il risparmio privato per garantire livelli di spesa e di fiscalità sul piano adeguati alle esigenze di tutti, non di pochi». Di certo, come conferma in un appassionato intervento la vicesindaca di Napoli Laura Lieto, il Pnrr ha indicato un metodo che anche a Napoli è costato fatica e stress alla Pa ma sul quale occorrerà insistere anche in futuro visto che «la rigenerazione urbana è ormai considerata la nuova forma che si dà alle politiche pubbliche per città e territori».

© RIPRODUZIONE RISERVATA