

OGGI IN CDM LA NUOVA VERSIONE DEL DECRETO LEGGE

# Salta la RoSCo: l'Italia rinuncia a 1,2 miliardi, Missione 3 a rischio. Fino al 2029 le task force Pnrr

29 Gen 2026 ► di Giorgio Santilli

*L'idea geniale del governo per prolungare gli effetti positivi delle norme Pnrr e del know how di chi le ha gestite. Tutta da valutare invece la reazione di Bruxelles all'eliminazione unilaterale di una norma fondamentale per il rafforzamento della concorrenza nel settore ferroviario. DIAC pubblica il testo integrale dei due target della Riforma 1.3. Confermato l'anticipo del 10% delle riserve iscritte su opere Pnrr.*

---



Se non si può prorogare il Pnrr fino al 2029, almeno prolunghiamo la vita delle task force ministeriali che da sempre il Pnrr seguono e indirizzano verso l'attuazione: sarà un po' come aver prolungato il Piano, quanto meno avergli dato una eredità, lasciando in vita gli effetti delle tante misure positive collegate al Piano e il know how di chi le ha gestite. La trovata, geniale, è del governo Meloni che l'ha inserita nel decreto legge oggi all'esame del Consiglio dei ministri.

---

---

Sarà anche il decreto legge della discordia ferroviaria: l'unico articolo saltato, il 23, è quello sulla Rolling Stock Company, la società per il materiale rotabile che la commissione Ue aveva voluto per aumentare il tasso di concorrenza all'interno del mercato ferroviario italiano e, in particolare, nei segmenti intercity e regionali. Era l'ago della bilancia che ripagava Bruxelles per i tanti soldi, quasi 30 miliardi, dati alle ferrovie italiane e anche per l'atteggiamento benevolo verso obiettivi modificati in corsa e opere stralciate strada facendo (dalla prima Tangenziale di Trento in giù) per evitare il fallimento dei target.

Per ragioni perfettamente speculari - un forte rialzo del tasso vero di concorrenza - l'amministratore delegato delle Fs, Stefano Antonio Donnarumma, si era opposto e ha vinto la sua battaglia silurando la norma. L'aveva detto a Napoli, al convegno di Merita; "Vedremo". Vedremo come finisce. Ora lo sappiamo. Il Governo rinuncia a 1,2 miliardi che sarebbero stati trasferiti alla RoSCo e mette in qualche modo a rischio la tenuta dell'intero Pnrr ferroviario. Vedremo nei prossimi giorni la reazione di Bruxelles, ma c'è da attendersi che un atto unilaterale di questo genere faccia venir meno lo spirito tollerante di molti.

DIAC vi propone il testo integrale delle undici pagine dell'ANNEX, l'allegato alle decisioni di esecuzione del Pnrr italiano, che danno lo spessore della riforma ferroviaria voluta da Bruxelles e dei target collegati alla RoSCo: è il testo come modificato con la sesta revisione approvata dal Consiglio Ue nella riunione del 25 novembre scorso (poi formalizzata il 27 novembre). [Si può leggere cliccando qui alla sezione Documenti](#). Restano ferme nel decreto legge le altre due parti della riforma

---

---

ferroviaria: la nuova procedura di programmazione degli investimenti ferroviari con un maggior ruolo dell'Autorità di regolazione dei trasporti e le gare per gli intercity (quest'anno) e per i mercati regionali che mettono in palio sussidi e sostegni pubblici. Senza la RoSCo che avrebbe rotto l'integrazione ferroviaria e alleggerito i costi di ingresso di nuovi operatori nel mercato, l'esito di una riconferma di Trenitalia sembra pressoché scontato.

Vediamo oggi se il Cdm ci riserverà altre sorprese. Dal testo di ieri escono confermate le norme sugli anticipi del 10% sulle riserve iscritte dagli appaltatori (compresi i general contractor) sulle opere Pnrr. La situazione resta identica a come l'aveva descritta DIAC nei giorni scorsi ([si veda qui l'articolo](#)). Restano le semplificazioni, restano - con alcune integrazioni - le norme sull'acqua di cui più diffusamente parleremo domani ([si veda qui l'articolo dei giorni scorsi](#)).

---