

IL FOGLIO – 25 MARZO 2026

Le revisioni delle revisioni e i limiti del Pnrr: il caso Rosco

di *Marco Leonardi*

Il Pnrr è ormai entrato nella sua fase finale. Mancano poco più di tre mesi alla scadenza e proprio per questo l'ultima revisione del piano è particolarmente importante. Eppure, mentre il tempo scorre, questa revisione continua a non vedere la luce. Tra le molte sigle che hanno accompagnato la lunga e tormentata attuazione del piano, la Rosco è una delle meno conosciute dal grande pubblico, ma anche una delle più rivelatrici dello stato di salute del Pnrr. Rosco sta per *Rolling Stock Company* ed è un modello di società proprietaria del materiale rotabile ferroviario (treni e carrozze) messo a disposizione degli operatori del servizio attraverso contratti di leasing o noleggio. Il modello nasce nel Regno Unito dopo la privatizzazione delle ferrovie degli anni Novanta ed è stato proposto in Italia come strumento per accelerare il rinnovo della flotta ferroviaria e mobilitare investimenti senza gravare direttamente sui bilanci degli operatori. Ovviamente in Italia sarebbe stata una società pubblica e non privata. Nel contesto del Pnrr l'idea era utilizzare questo modello per facilitare il finanziamento e l'acquisto di nuovi treni, separando la proprietà del materiale rotabile dalla gestione del servizio, accelerando così gli investimenti nel rinnovo della flotta ferroviaria. I vantaggi sono evidenti, ma i costi non sono irrilevanti.

Richiede soprattutto una macchina pubblica capace di gestire operazioni sofisticate di investimento e di coordinarsi con gli operatori ferroviari. Non mancano infatti opinioni contrarie. Alcuni osservatori sostengono che strumenti di questo tipo possano complicare la gestione degli investimenti. Il riferimento spesso citato è il fallimento dell'esperienza britannica e il successo di quella svedese.

Ma, al di là dei pro e dei contro, il punto più preoccupante è un altro. La misura legata alla Rosco è stata negoziata con la Commissione Ue dopo mesi di trattativa e inserita come parte qualificante di una revisione del Pnrr. Ora, a distanza di poco tempo, si ipotizza di cancellare questa misura, con la conseguente perdita o riallocazione di circa 1,2 miliardi di euro previsti per il rinnovo del materiale ferroviario. Il problema non è tanto la scelta in sé, quanto il metodo. Avviare una revisione da oltre un miliardo e poi cambiare idea all'ultimo momento non è un comportamento serio nei confronti delle istituzioni europee.

Si è parlato di destinare quei fondi al piano casa, magari attraverso un fondo gestito da soggetti come la Cassa depositi e prestiti. Ma anche questa soluzione presenta un problema evidente di

contrarietà alle regole europee. Inoltre se le risorse vengono spostate su uno strumento finanziario di questo tipo, nulla impedisce che un governo futuro, tra qualche anno, decida di cambiare nuovamente indirizzo.

In tutto questo esiste anche la Corte dei conti europea. E' vero che non può contestare il merito politico degli accordi tra stati membri e Commissione. Ma è anche vero che, alla fine del processo, dovrà verificare la corrispondenza tra le spese effettivamente sostenute e gli impegni presi nel piano. E più le revisioni diventano confuse, più questo controllo rischia di diventare problematico. Il caso della Rosco non è l'unico esempio di questa difficoltà. Basta guardare alla grande revisione del 2023, che aveva un elemento simbolico molto chiaro: l'introduzione di Industry 5.0. Non una semplice etichetta, ma l'idea di riorientare gli incentivi alle imprese verso investimenti più selettivi, legati alla transizione energetica. Era la risposta, almeno sulla carta, alle critiche sull'eccessiva automaticità degli incentivi di Industry 4.0.

Industry 5.0 venne presentata come il cuore della revisione. Eppure, dopo mesi di attuazione incerta, la misura è stata prima ridimensionata e poi sostanzialmente accantonata. La mia previsione è che la revisione 2026 finirà allo stesso modo di quella del 2023: pur di non restituire le risorse a debito del Pnrr ed evitare l'imbarazzo politico, il governo taglierà il Pnrr: senza dirlo, sposterà le risorse su spese già fatte e libererà risorse per il bilancio.

Il paradosso è evidente. Il Pnrr fu scritto in condizioni eccezionali, nel pieno della pandemia, e inevitabilmente conteneva limiti e imperfezioni di programmazione. Proprio per questo le revisioni avrebbero dovuto servire ad adattare il piano ai cambiamenti intervenuti nel frattempo. Invece sta accadendo il contrario. Le revisioni che dovevano correggere il piano rischiano di trasformarsi nella toppa peggiore del buco. Il problema non riguarda più solo l'efficienza della spesa: riguarda la credibilità istituzionale del paese.