

IL FOGLIO – 30 GENNAIO 2026

Rosco stralciata

di Giorgio Santilli

È una piccola enciclopedia dei vizi e delle virtù italiane questo decreto Pnrr approvato ieri che deve accompagnare l'attuazione del piano nell'ultimo miglio. Partiamo dal “genio italico”, cioè dalla strepitosa trovata di Giorgia Meloni e Tommaso Foti di prorogare a fine 2029 le task force Pnrr di Palazzo Chigi e ministeri. Genialata perché queste task force – se saranno ancora messe in condizione di lavorare bene – potranno coltivare l'eredità del Pnrr e farla germogliare: spingeranno i programmi Pnrr che Bruxelles ha acconsentito di inserire in “strumenti finanziari” e riforme lunghe (studentati, acqua, banda larga, agroindustria); manterranno in vita, settore per settore, le riforme e le procedure eccezionali che sono state sperimentate con il Pnrr e che bisogna mettere a regime per non azzerarne gli effetti positivi nel tempo; e manterranno compatto il *know how* creato in questi mesi che altrimenti si disperderebbe o addirittura si perderebbe del tutto.

L'attuazione del Pnrr non sarà stata ideale al 100 per cento ma fra la “burocrazia del Pnrr” e la “burocrazia pre Pnrr” c'è un abisso ed è bene che ci teniamo la prima e riduciamo via via lo spazio della seconda.

Il decreto trova diverse linee di continuità con questo obiettivo. Stessa sì tutte le procedure con deroghe e poteri commissariali mai visti, su tutto, con l'obiettivo di centrare i target del Piano con un approccio ossessivo su aspetti come la rendicontazione degli interventi. Ma, a leggere bene, non è solo questo. Cominciando a prorogare norme e strumenti oltre la soglia del 2026 – anche la banca dati della Ragioneria Regis – fa capire che l'operazione ha anche un'altra finalità, ancora non del tutto declamata: usare il “modello Pnrr” dopo il Pnrr. Basta guardare alla rivoluzione degli investimenti ferroviari, dove il vecchio arnese “contratto di programma” è stato da sempre un disastro per lentezza, farraginosità delle procedure e degli strumenti di pianificazione, totale assenza di trasparenza, scadenze per completare le opere nebulose, accentramento delle decisioni effettive nelle Fs con lo stato che si limitava a pagare. Con la riforma inserita nell'ultima versione del Pnrr e nel decreto, torna il Piano generale trasporti scritto su un orizzonte decennale dal ministero delle Infrastrutture, insieme alle competenze tecniche dell'Autorità dei trasporti, che danno obiettivi e indirizzi a chi organizza la mobilità degli italiani, Fs comprese; si fanno analisi costi-benefici con parametri europei per gli interventi maggiori (la soglia di 50 milioni forse è troppo bassa e rischia di

creare ingolfamenti); viene adottato, appunto, il “modello Pnrr”, con cronoprogrammi, date di scadenza certe per la realizzazione dei lavori, target e milestone.

Peccato che proprio dal capitolo ferroviario del decreto sia venuta una frenata le cui conseguenze non sono state valutate a sufficienza. Si tratta dello stralcio della società per il materiale rotabile (Rolling stock company, da cui Rosco) che avrebbe consentito alle liberalizzazioni ferroviarie concordate con Bruxelles di diventare effettive. La società avrebbe acquistato, partendo da 1,2 miliardi di fondi Pnrr, treni, locomotori e carrozze necessari ai servizi intercity e regionali e poi li avrebbe affittati all’operatore vincitore delle gare che non avrebbe dovuto sostenere un costo enorme di ingresso nel mercato. I soldi spesi dallo stato e dalle regioni per acquistare i treni sarebbero andati al miglior offerente.

I lettori del Foglio avevano letto sabato scorso di questa innovazione importante e anche della guerra che gli stava facendo Stefano Donnarumma. L’amministratore delegato delle Fs l’ha spuntata e la norma è stata cancellata. Senza la nuova società, non ci saranno sorprese, la gara per gli Intercity la vinceranno ancora le Fs e Trenitalia. E così quelle regionali, replicando il copione che già fu dell’inizio degli anni 90, quando il decreto Burlando coraggiosamente impose per la prima volta di aprire i mercati delle ferrovie regionali alle gare, ma poi le vinse da allora sempre Trenitalia (solo in Lombardia fu preferita l’alleanza con Ferrovie Nord Milano che ha partorito Trenord).

Ma l’effetto più rischioso di questo stralcio è nel rapporto con la Ue. La norma era stata concordata con Bruxelles che la considerava fondamentale per portare più efficienza nelle ferrovie italiane, come spiegano le cinque pagine nella decisione di esecuzione del Consiglio Ue che ha approvato la sesta e definitiva revisione del Pnrr italiano il 27 novembre scorso. A meno che non si pensi di mettere in campo la settima revisione del Pnrr – un vero suicidio – il primo effetto sarà perdere il miliardo e 200 milioni di fondi Pnrr che a questa misura erano destinati. E non è detto che la cosa si fermi qui. Il Pnrr ferroviario, M3C1, 20 miliardi di investimenti, aveva contato sulla benevolenza della Commissione a sopportare ritardi, stralci di opere (dalla circonvallazione di Trento in giù), sostituzione di lotti, accettazione del principio della “rendicontazione per parti di opera”. Insomma, ci hanno dato una grossa mano per non farci perdere neanche un centesimo. In cambio avevano chiesto tre cose: riforma della programmazione degli investimenti, gare su intercity e regionali, Rosco. Ora sfiliamo una delle gambe del tavolo. Dovremo capire nei prossimi giorni se non rischia di venire giù il tavolo, per esempio con un po’ meno di benevolenza nell’esaminare lo stato effettivo delle opere. Né l’Italia né la Commissione Ue ci fanno una bella figura.