

IL RESTYLING DEL PNRR

Foti: «Nessun cantiere resterà fermo»

Dall'alta velocità ai fondi per le colonnine di ricarica dirottate sul bonus per le e-car

*Sull'Av Napoli-
Bari le risorse
passano da 1,2
a 2,2 miliardi* *La revisione
riguarda 107
obiettivi sui
351 rimasti*

di LIA ROMAGNO

È sul trasporto ferroviario e sui progetti della transizione green che si gioca gran parte della partita tra l'esecutivo e la Commissione europea sulla nuova proposta di revisione del Piano nazionale di ripresa e resilienza - che non sarà l'ultima - finalizzata ad ottenere il via libera alla settima rata da 18,2 miliardi, ancora sotto assessment da parte dei tecnici di Bruxelles, e sciogliere alcuni nodi legati agli obiettivi dell'ottava. Sono 107 le modifiche sul tavolo (sui 351 obiettivi rimasti), "sembrerebbe una rivoluzione copernicana, ma se si va a vedere dove vanno a incidere, la questione assume tutt'altro rilievo", afferma il Tommaso Foti, ministro degli Affari europei, la Politiche di Coesione e il Pnrr, durante le comunicazioni alla Camera, rilevando - in risposta a chi accusa il governo di aver stravolto il piano - che finora l'opera di revisione ha interessato 28 miliardi sui 194 complessivi. Certo è, riconosce, che sulla spesa bisogna spingere sull'acceleratore.

Intanto bisogna mettere in sicurezza le risorse che non potranno essere messe a terra entro il 30 giugno 2026, che verranno quindi spostate sulle opere che potranno essere completate entro il prossimo anno, finanziando con altri fondi - nazionali e della coesione - quel-

le che per "cause di forza maggiore" hanno accumulato ritardi non recuperabili.

Per quanto riguarda, in particolare, le ferrovie, il piano stanziava 24,5 miliardi a fronte di interventi per 51,4 miliardi che sono "obiettivi anche del contratto in essere con Ferrovie".

Con la revisione del Pnrr "non c'è un cantiere che si ferma, una tratta che non vada avanti, un intervento che sia sospeso", ha garantito il ministro. Come ha assicurato che non ci sarà alcun travaso di fondi da una regione all'altra: "Ad esempio - chiarisce - le risorse per quanto riguarda l'alta velocità del Nord - perché il tema principale è che si

toglie al Sud per dare al Nord - rimangono 8,6 miliardi, così come previsto esattamente nel piano. Non c'è modifica. Sull'alta velocità sulla Napoli-Bari le risorse del Pnrr passano da 1 miliardo e 254 milioni a 2 miliardi 188 milioni di euro, con ovviamente un riconoscimento delle risorse del Pnrr in più pari a 926 milioni di euro. La quota di Pnrr relativa all'Alta Velocità della tratta Palermo-Catania passa da 799 milioni del Pnrr a 1,28 miliardi di questa revisione". Le ferrovie saranno poi oggetto di un progetto di riforma al fine di migliorare la pianificazione infrastrutturale delle linee e delle reti che introduce anche misure per verificare le prestazioni della gestione degli investimenti nel contratto di programma di Rfi.

Sul fronte degli investimenti legati alla transizione green, in primo piano

ci sono le colonnine di ricarica: cui l'obiettivo di mettere su 20.500 è lontano anni luce. "È evidente che rispetto agli obiettivi del Pnrr vi è stato un andamento diverso da quello che poteva essere ipotizzato quando è stato fatto il Piano", rimarca Foti. Difatti al 31 dicembre 2024 sul

territorio nazionale si contano 64.391 punti di ricarica - con la Lombardia prima regione in assoluto come numero di punti, la città di Napoli è la prima nel rapporto tra

numero di punti di ricarica ed estensione della città stessa - a fronte di un parco circolante di 303.924 auto elettriche. L'Italia ha 19 punti di ricarica ogni 100 auto circolanti e un punto di ricarica ogni 4 chilometri, con un parco di auto elettriche del 5% rispetto al parco delle auto complessivamente circolanti. Ecco perché ha concluso il ministro "sarebbe un buon punto di equilibrio traslare la parte di risorse previste che non viene spesa per le colonnine in un incentivo per l'acquisto di auto elettriche". I fondi non spesi per le colonnine dovrebbero quindi finire nel pacchetto di incentivi per la sostituzione di 39 mila veicoli a combustione interna con mezzi elettrici nuovi.

Modifiche in vista anche per le comunità energetiche: viene infatti alzato il target ai comuni con fino a 50 mila abitanti, perché finora "i risultati non possono definirsi soddisfacenti".

