

Pnrr, due Dl per target 2022 e modifiche al piano opere

Oltre la manovra

Un provvedimento per raggiungere i target 2022, uno per cambiare il Piano

Giorgio Santilli

Nessuno parla di Pnrr nel giorno della manovra di bilancio 2023. La scelta del governo, su proposta del ministro Raffaele Fitto, sarebbe infatti quella di bypassare la legge di bilancio e affidare invece a uno o più probabilmente due decreti legge la linea del governo sul Piano nazionale di ripresa e resilienza.

Il primo decreto legge dovrebbe arrivare nelle prossime due settimane e servire a superare le difficoltà ancora esistenti sulla strada del raggiungimento dei 55 target di fine dicembre. Nel testo ci sarebbero alcune accelerazioni di norme in corso e qualche leggera correzione di rotta, senza compromettere l'impianto concordato con Bruxelles dal governo Draghi. Ne va della tranche di finanziamenti da 21,8 miliardi collegata al raggiungimento di quegli obiettivi.

Il secondo decreto legge arriverebbe invece dopo l'approvazione della legge di bilancio e avrebbe il compito di concretizzare la strate-

gia del governo di riprogrammazione complessiva dei fondi europei (Pnrr, residui della programmazione 2014-2020 dei fondi di coesione e nuova programmazione 2020-2027) e del Fondo sviluppo coesione, privilegiando gli assi strategici definiti dal governo (in primo luogo gli impianti energetici) ed eliminando le opere conside-



Ponte sullo Stretto, Av Adriatica e Jonica 106 le grandi opere che aspettano risposte dalla legge di bilancio

rate irrealizzabili. In questa partita ci sarebbe in primo piano, ovviamente, proprio la riprogrammazione, concordata con l'Unione europea, di una quota consistente del Pnrr considerata irrealizzabile sia per gli aumenti dei costi sia per i ritardi della fase autorizzativa e attuativa. Il lavoro di individuazione delle opere da stralciare è in corso, ma avrà bisogno di tempi medio lunghi proprio perché poggerà su una intesa piena e complessiva con la commissione Ue.

La legge di bilancio dovrebbe invece svelare che livello di discontinuità il nuovo governo e in particolare il ministro delle Infrastrutture, Matteo Salvini vorranno tracciare rispetto al precedente esecutivo sul versante delle grandi opere più in generale delle infrastrutture di trasporto.

L'attenzione è puntata in prima battuta su tre opere. La prima è il Ponte sullo Stretto che Salvini ha già detto di voler rilanciare con l'obiettivo di aprire i cantieri in due anni: serve una norma che recuperi l'appalto con il vecchio general contractor Eurolink e avvii l'aggiornamento del progetto di ponte a una campata. Non è una norma facile, anche sul piano giuridico, e non è chiaro se sia già pronto per

non è chiaro se sia già pronta per entrare nella legge di bilancio.

Le altre due grandi opere in attesa di scoprire il proprio destino sono l'Alta velocità adriatica, che manca di 5,6 miliardi di fondi (fino al 2037) rispetto ai 10 complessivi necessari per realizzarla, e la Statale Jonica 106 che nell'ultimo Allegato Infrastrutture al Def veniva indicata come l'opera stradale più importante in questo momento, anche per rimettere in sesto le infrastrutture calabresi. Anche su questo fronte mancano circa tre miliardi fino al 2035.

© RIPRODUZIONE RISERVATA