



Pnrr, alla stretta finale la terza rata da 19 miliardi

Recovery Plan

Giorni decisivi per la sorte della terza rata da 19 miliardi di euro del Pnrr collegata agli obiettivi della seconda metà del 2022. E il quadro

sembra schiarirsi, con una mediazione con Bruxelles sulla riforma dei porti che dà più poteri all'Authority trasporti e due possibili vie d'uscita per blindare la realizzazione dei progetti contestati dalla Commissione sul teleriscaldamento e sugli stadi di Venezia e Firenze.

Perrone e Trovati — a pag.8

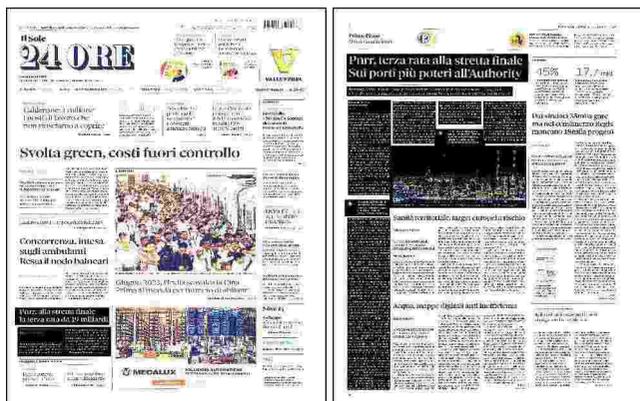


ADOBESTOCK

La riforma dei porti. Il governo punta ad andare incontro alle richieste Ue, soprattutto sui poteri all'Autorità dei trasporti

A rischio 290,5 milioni di risorse comunitarie che dovrebbero essere sostituite in caso di bocciatura definitiva

Fondi nazionali in pista per gli impianti di Firenze e Venezia e per i sistemi di teleriscaldamento se la Ue stoppa i progetti



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

185509



Pnrr, terza rata alla stretta finale Sui porti più poteri all'Authority

Recovery. All'Autorità dei trasporti la definizione del modello di piano economico finanziario e il giudizio di coerenza con le proposte dei candidati. Su stadi e teleriscaldamento l'alternativa c'è

**Manuela Perrone
Gianni Trovati**

ROMA

Sono i giorni decisivi per la sorte della terza rata da 19 miliardi del Pnrr collegata agli obiettivi della seconda metà del 2022. E il quadro sembra schiarirsi, con una mediazione sulla riforma dei porti ormai arrivata a un testo finale e due possibili vie d'uscita per blindare la realizzazione dei progetti contestati dalla Commissione sul teleriscaldamento e sugli stadi di Venezia e Firenze.

Il lavoro sui tre punti che hanno complicato il confronto con i tecnici comunitari fino a far slittare per due volte il via libera ai fondi si sta concludendo. Gli ultimi correttivi alle Linee guida per la riforma delle concessioni portuali sono stati completati nelle scorse ore, e vanno incontro alle richieste di Bruxelles soprattutto per quel che riguarda gli snodi più critici sul piano della concorrenza.

La Ue aveva mosso in particolare due obiezioni, sulla durata delle future concessioni assegnate con gara e sull'assenza di un controllo puntuale da parte di un'Authority terza. Dopo una fitta agenda di riunioni, il governo ha deciso di andare incontro alle richieste comunitarie soprattutto sull'assegnazione di poteri all'Autorità dei trasporti: che sarà chiamata a emanare lo schema tipo del piano economico finanziario, cioè del documento base su cui si misurano le offerte dei candidati alla concessione. Non solo: l'Authori-

ty dei trasporti potrà esprimere un parere preventivo sulla coerenza del piano presentato dagli aspiranti concessionari e il modello da lei stessa elaborato. Nemmeno nel nuovo schema, però, comparirà un limite predeterminato alla durata delle concessioni, ipotesi contrastata dall'Italia sulla base di una asserita assenza di una vera richiesta di mercato lontano dagli scali principali come Genova o Trieste.

Sullo stadio Artemio Franchi di Firenze e sul Bosco dello Sport di Venezia il Governo ha già costruito un piano B da attivare nel caso in cui i molteplici chiarimenti inviati in queste settimane alla Commissione non si rivelassero sufficienti a riaprire le porte dell'ammissibilità nel Pnrr. Il salvagente è nella norma inserita nel decreto Pnrr-ter oggi al voto finale alla Camera, che introduce un meccanismo a vasi comunicanti tra fondi nazionali e comunitari. All'atto pratico, le spese che non dovessero essere coperte dalle risorse europee sarebbero finanziate con il Fondo nazionale complementare. Perché il Governo continua a dirsi convinto del fatto che la presenza dei due impianti sportivi nella griglia del Pnrr sia perfettamente legittima, ha ribattuto punto su punto ai rilievi della Commissione sulla funzione "sociale" dei progetti e sulla compatibilità con i vincoli per gli aiuti di Stato. Ma prudenza vuole che in ogni caso una strada alternativa ci sia per non interrompere opere che valgono in tutto 559 milioni (304 a Venezia e 255 a Firenze), sono finanziati per 148,5 milioni dal Piano (93,5 a Ve-

nezia e 55 a Firenze) e, soprattutto a Venezia, sono già vicini a chiudere gran parte delle gare.

Un quadro analogo è offerto dal terzo filone oggetto di battaglia con Bruxelles, e legato allo sviluppo di nuove reti di teleriscaldamento. A rischio sono 10 dei 29 progetti inseriti nel Pnrr, che però valgono circa 142 milioni sui 200 totali dell'investimento. Il problema qui nasce dal fatto che la Commissione ha sostenuto la necessità di escludere integralmente l'utilizzo di fonti fossili, che invece sono presenti (gas naturale) in via residuale nei 10 progetti e quindi andrebbero in conflitto con il principio del Dnsh (quello che vieta danni significativi all'ambiente). Anche in questo caso se la lotta interpretativa ingaggiata da Roma non avesse successo, il ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica è pronto a lanciare un nuovo avviso entro l'anno per garantire con risorse nazionali la copertura finanziaria dei progetti eventualmente dichiarati non ammissibili.

Entro fine mese, insomma, i 19 miliardi dovrebbero essere liberati in misura sostanzialmente piena. Quello che invece non arriverà entro la stessa data è il Pnrr italiano riveduto e corretto, con l'aggiunta del capitolo RepowerEu.

Il tema sarà oggi al centro della cabina di regia convocata a Palazzo Chigi con le parti sociali. Ma il lavoro per arrivare al traguardo della proposta sembra ancora lungo, se l'Esecutivo si prenderà davvero ancora oltre quattro mesi per arrivare alla scadenza ultima di fine agosto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA