

Data: 09.04.2023 Pag.: 1,22
 Size: 406 cm2 AVE: € 91350.00
 Tiratura: 332423
 Diffusione: 258991
 Lettori: 1948000

**Europa/2**

LE RIGIDITÀ ALL'ORIGINE DEI PNRR

di **Maurizio Ferrera**

Una recente ricerca dell'Ocse ha classificato 36 Paesi in base alla capacità di realizzare grandi infrastrutture pubbliche. L'Italia si colloca al 31esimo posto. Le difficoltà che stanno emergendo sul Pnrr non fanno che confermare questo imbarazzante posizionamento. Come ha ricordato l'editoriale scritto ieri da Sabino Cassese, le disfunzioni del nostro apparato politico-amministrativo sono profondamente radicate e abili nel riprodursi. Difficile aspettarsi salti di qualità nel breve periodo.

continua a pagina 22

Next Generation Eu L'Italia è in difficoltà ma anche Spagna, Portogallo, Francia, molti Paesi dell'Est. E giusto chiedersi se il nuovo programma sia stato disegnato in modo corretto

LA «RAZIONALITÀ DI PIANO» L'ERRORE ALL'ORIGINE DEI PNRR

di **Maurizio Ferrera**

Sul Pnrr non siamo però i soli a trovarci in difficoltà: ci sono anche Spagna, Portogallo, molti Paesi est-europei, la stessa Francia. Senza sminuire l'enormità del problema italiano, proviamo allora a chiederci se ci sia qualche difetto nello strumento. Ossia se il Next Generation Eu sia stato disegnato in modo corretto. Può darsi, ad esempio, che la Ue abbia sovrastimato le capacità di gestione e assorbimento dei fondi. Oppure che il sistema di regole e controlli sia

troppo rigido per un settore complesso e pieno di rischi attuativi come le infrastrutture.

Tutti i grandi progetti d'investimento partono con una «bugia»: quella di realizzare le opere nei tempi e nei modi previsti. Gli esperti parlano di una «legge ferrea» delle infrastrutture, che produce inevitabilmente aumento dei costi e ritardi di realizzazione. Anche i Paesi in cima alla graduatoria Ocse hanno registrato nel passato clamorosi fallimenti. In Germania la costruzione di una avveniristica linea ferroviaria (Stuttgart 21), an-

Data: 09.04.2023 Pag.: 1,22
Size: 406 cm2 AVE: € 91350.00
Tiratura: 332423
Diffusione: 258991
Lettori: 1948000



nunciata nel 1994 e iniziata nel 2010, ha visto lievitare i costi di almeno il 50% a prezzi costanti e non verrà inaugurata prima del 2025: quindici anni, se tutto andrà bene, di contro agli undici impiegati per la realizzazione dell'alta velocità Milano-Bologna.

Teniamo poi presente che in quasi tutti i Paesi Ue (Germania compresa) gli anni 2010 hanno registrato un vero e proprio congelamento degli investimenti pubblici e spesso anche una contrazione dei dipendenti soprattutto a livello locale, con conseguente indebolimento delle capacità gestionali. Questo dato era risaputo a Bruxelles. In una

indagine condotta nel 2016 dal Comitato europeo delle regioni circa il 75% degli amministratori intervistati lamentava forti difficoltà di progettazione, di gestione dei fondi strutturali, degli appalti, di strumenti finanziari innovativi. Quando è arrivata la pandemia, nessun Paese sembrava insomma disporre delle capacità necessarie per uno sforzo straordinario di modernizzazione infrastrutturale.

Su questo retroterra già problematico, il Next Generation Ue (Ngeu) ha inaugurato una nuova logica di intervento, in larga parte ispirata alla «razionalità di piano». Una rottura rispetto all'approccio flessibile e quasi sperimentale che aveva caratterizzato la stra-

Svolta

La logica di intervento ha segnato una rottura rispetto all'approccio flessibile che aveva caratterizzato la strategia Europa 2020

tegia Europa 2020. Per ottenere le risorse Ngeu, i Paesi membri hanno dovuto firmare documenti di centinaia di pagine, in cui sono stati dettagliati traguardi, obiettivi e cronoprogrammi. In caso di scostamenti, il contenziioso rischia di degenerare in dispute da azzecagarbugli. La Commissione ha recentemente precisato che «farà fede il testo letterale» dei documenti firmati, insieme a

eventuali appunti e note scambiate fra governi nazionali e Bruxelles. Un eccesso di formalismo che stride con lo stile di una istituzione all'avanguardia della «buona governance» come è sempre stata la Commissione.

È vero che si stanno spendendo risorse finanziate da debito comune e distribuite in buona parte sotto forma di sovvenzioni. Bruxelles ha ragione nel chiedere ai governi di rispettare gli impegni presi, ci mancherebbe. Resta il fatto che uno strumento rigido mal si presta a gestire dal centro uno tsunami di investimenti infrastrutturali da completare entro il 2026. Con il senno di poi, si poteva forse scegliere un percorso più graduale: ad esempio iniziare con piani biennali più realistici e subito «cantierabili», sui quali costruire successivamente percorsi d'investimento più ambiziosi e meglio progettati.

Alcuni esponenti della Commissione sono oggi favorevoli a consentire la parziale revisione dei Pnrr. Un orientamento che andrebbe incoraggiato, insieme all'iniezione nel Next Generation di quella flessibilità e di quel pragmatismo che sono sempre stati stata la cifra distintiva (e innovativa) del policy making Ue. La razionalità di piano e la disciplina della «mano visibile» non si addicono al governo dell'Europa, soprattutto nel settore degli investimenti in infrastrutture.

Nel 2026 l'esito complessivo del Ngeu avrà importanti conseguenze politiche. I Paesi del Nord non si fidano ancora di quelli del Sud, a torto o a ragione. La rigidità dell'intera impalcatura del Ngeu ha risposto proprio ai timori di comportamenti opportunistici (se non fraudolenti) da parte di governi tradizionalmente «spendaccioni». In Germania ci sono nuovi segnali di insofferenza nei confronti del debito pubblico e della spesa in deficit — anche se deficit «buono». Dobbiamo far di tutto per evitare che il Next Generation si trasformi in una sorta di ordalia, da cui far dipendere i destini dell'intero processo di integrazione.