Infrastrutture, soldi e avvio sprint ma ora il test è aprire i cantieri

Attuazione Pnrr. Il ministero ha centrato tre obiettivi sui sei, gli altri in arrivo. A fine mese ripartiti a Regioni e Comuni il 97% dei fondi. Rfi ha speso 2,2 miliardi con opere avviate. Pronti cinque grandi progetti

Giorgio Santilli

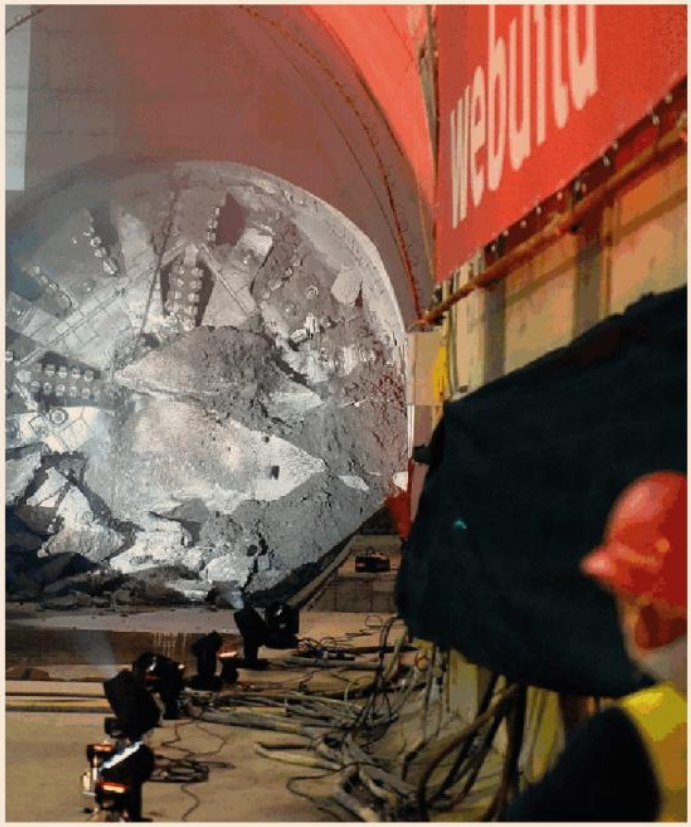
Il ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili (Mims) tira la volata nell'attuazione del Pnrr e dovrebbe passare con buoni voti l'esame della cabina di regia con Mario Draghi, previsto in settimana. L'avvio del ministro Giovannini e della sua squadra è stato sprint: quadro normativo largamente ridefinito; ripartizione delle risorse a regioni e comuni già effettuata per l'80% e in dirittura per il 100% entro fine anno; presentazione di progetti infrastrutturali per 22 miliardi da parte di Rfi entro gennaio; spesa contabilizzata per 2,2 miliardi di opere ferroviarie già in corso nel 2020 e 2021 che Bruxelles ha consentito di inserire nel Pnrr per dare un vantaggio all'Italia nella fase di partenza.

Ma l'avvio sprint non consente di riposare sugli allori e chi conosce il mondo delle opere pubbliche mette in guardia che i buoni risultati iniziali non necessariamente eviteranno il «Vietnam delle procedure» sul campo o «la Via crucis delle autorizzazioni» radicati nel Paese da anni.

Senza sfociare nel pessimismo preventivo, a volte interessato, a volte lamentoso, di chi dice «siamo già in ritardo», si può dire che la partita vera – quella dell'approvazione dei progetti e dell'apertura dei nuovi cantieri entro il 2022 - deve ancora cominciare e che siamo solo al riscaldamento.

Il taglio dei tempi per l'approvazione dei progetti da undici a sei mesi, deciso con il decreto semplificazioni da Mario Draghi, Renato Brunetta e ovviamente, in prima linea, Giovannini, è stato un atto di coraggio e una sfida lanciata all'inerzia del sistema, ma non ha ridotto i timori di chi i progetti deve farseli approvare sul campo, a partire dalle stazioni appaltanti più impegnate nel Pnrr e dai commissari chiamati a far decollare le opere nei tempi giusti. «Non tutti hanno chiaro - dice uno di loro - che le norme sono una premessa ma quello che serve ora è trottare da un ufficio all'altro, ogni giorno, per mettere in fila un'infinità di dettagli progettuali e superare un'infinità di passaggi formali e informali». Sono in fase di decollo la nuova commissione di valutazione di impatto ambientale e il nuovo comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che sono i crocevia di questo traffico e avranno un lavoro enorme, ma potrebbero

IMAGOECONOMICA



Grandi opere. I lavori per il Terzo Valico

ria economico-gestionale alla Sapienza, chiamato nel 2017 da Graziano Delrio e poi – dopo la parentesi pentastellata di Danilo Toninelli - richiamato da Paola De Micheli e confermato da Giovannini. Il Mef, la Ragioneria, Palazzo Chigi hanno toccato con mano il lavoro svolto già nella fase di scrittura del Pnrr da questa struttura e l'hanno assunta come modello da replicare negli altri ministeri. La struttura di missione esiste da venti anni (fu Silvio Berlusconi a crearla) ed è uno dei pochi casi di seria programmazione strategica di lungo periodo nella Pa italiana (tra le altre cose redige il «Def Infrastrutture» che è la bussola per tutte le scelte fondamentali nel campo), è stata guidata in passato da calibri di valore come Ercole Incalza ed Ennio Cascetta. Con il Pnrr, tuttavia, la sua azione, in sintonia con il pensiero "lungo" di Giovannini, ha aiutato il ministro a portare al Mims 64 miliardi dei 191 disponibili, pescando non solo nella Missione 3 interamente dedicata alle infrastrutture ma trasversalmente anche nelle altre missioni, soprattutto 2

PNRR, VIAGGIO NEI MINISTERI
Quinta inchiesta, dopo Agricoltura (31 ottobre), Transizione ecologica, Salute e Lavoro (2, 5 e 7 novembre)

gnazione dei fondi a regioni e comuni in quei programmi che vanno declinati sul territorio: già fatti metropolitane e tranvie, treni Tpl, intercity al Sud, reti di distribuzione idrica, Alta velocità, Ermts, stazioni al Sud, elettrificazioni al Sud, ferrovie regionali, mentre sono in arrivo ciclovie turistiche e urbane, autobus urbani e infrastrutture idriche. In tutto 40 miliardi: l'81% è già stato approvato, si arriverà al 97% entro fine mese e al 100% entro fine anno.

Questo primato è stato fotografato dall'Ance, l'associazione dei costruttori che spesso non risparmia critiche al Mims, ma in questo caso gli ha attribuito l'Oscar dei ministeri nella "territorializzazione" delle risorse. Un passaggio tecnicamente e politicamente

me con Bruxelles per avere il rilascio della tranche di finanziamenti prevista di 24.138 milioni di euro (da cui va scalato un decimo dell'anticipo di 24 miliardi incassato ad agosto).

Gli obiettivi formali fissati da Bruxelles riguardano in questa fase, anche per il Mims, come per tutto il Pnrr, prevalentemente riforme e in alcuni casi anche aspetti molto di dettaglio. I negoziatori italiani sono stati abili a tenere target e milestones lontani dalle effettive capacità di spesa per investimenti. Per ora le risorse non dipendono dalla nostra capacità di spenderle.

Sulle riforme il Mims si avvantaggia della spinta propulsiva data da Mario Draghi nella prima parte della vita del governo, per esempio con il Dl semplificazioni. Risultano così raggiunti tre traguardi: velocizzazione delle procedure per i progetti di trasporto pubblico locale (con la limitazione dei pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici ai soli impianti fissi di importo superiore ai 100 milioni), accelerazione del contratto di programma che finanza gli investimenti di Rfi e velocizzazione dell'iter approvativo per i progetti ferroviari (articolo 44 del primo Dl Semplificazioni che abbatte i tempi da 11 a 6 mesi per le opere considerate prioritarie).

Altri tre obiettivi non sono stati raggiunti ma sono in linea con i tempi previsti per raggiungerli: l'estensione alla rete viaria italiana gestita da Regioni e province delle linee guida per il monitoraggio e la gestione della sicurezza dei ponti oggi applicate solo dall'Anas (il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha concluso il lavoro che a novembre sarà portato per l'intesa in Conferenza unificata ed entro metà dicembre sarà approvato con decreto Mims); il trasferimento della titolarità di ponti e viadotti delle strade di secondo livello (enti locali) ad Anas e concessionari (decreto alla firma del ministro); la ripartizione di 250 milioni per acquisto di bus elettrici che dovrebbe portare, insieme a Mite e Mise, alla costituzione di una filiera industriale nazionale.

Ma il giudizio sul ministero delle Infrastrutture non può essere limitato alle riforme. La sua missione primaria è accompagnare i progetti verso il cantiere e la spesa effettiva. Il Mims ha legato la partita più consistente del Pnrr a Rfi che ha 25 miliardi di progetti da realizzare. E la società guidata da Vera Fiorani ha risposto finora al meglio: ha centrato l'obiettivo di

non bastare. «Servono squadre preparate e numerose dietro ogni singolo progetto», dice un altro commissario, con la stessa paura di essere abbandonato a se stesso, senza risorse adeguate, nei momenti più insidiosi.

Un aspetto decisivo della buona partenza del Mims è il lavoro della struttura di missione per le infrastrutture strategiche, guidata oggi da Giuseppe Catalano, ordinario di ingegne-

(transizione ecologica) e 5 (squilibri territoriali e sociali). Inoltre Giovannini ha ottenuto un fondo complementare nazionale da 30 miliardi e altri 32 miliardi dalla legge di bilancio per affrontare in modo sistematico il tema del dopo-2026. Unico ministero ad aver impostato un piano decennale.

Giovannini ha un altro primato in questa fase, in uno degli aspetti più delicati dell'attuazione del Pnrr: l'asse-

delicatissimo, di cui molti ministeri non hanno ancora neanche consapevolezza, superato brillantemente dal Mims con accordi a tutto campo con Regioni e comuni. Anche il fondo complementare nazionale da 30 miliardi è ripartito per oltre il 95%.

Ma quello che interessa maggiormente Palazzo Chigi oggi è il rispetto dei target e dei milestone da centrare entro il 31 dicembre 2021, primo esa-

contabilizzare 2,2 miliardi sul Terzo valico, sulla Brescia-Verona-Padova, sulla Napoli-Bari e sugli altri cantieri avviati. E ha presentato il primo nuovo progetto, la circonvallazione di Trento, mentre ha pronti altri quattro progetti (Roma-Pescara, Orte-Falconara, prima tratta della Salerno-Reggio Calabria e Battipaglia-Potenza-Taranto) per un totale di 22 miliardi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA