

Nove miliardi per salvare il Pnrr

Infrastrutture. Il governo puntella il Recovery Plan per evitare il piano B: 1,2 miliardi per far fronte ai rincari delle opere in corso, altri 7,5 miliardi in cinque anni per aggiornare i prezzi dei lavori da avviare. Quattrocento milioni alle quattro grandi città penalizzate

Giorgio Santilli

Nove miliardi per puntellare il Pnrr, per confermare tutte le opere che ne fanno parte, per evitare un «piano B» che si sarebbe reso necessario, senza un intervento deciso, per assorbire i maggiori costi. Soprattutto, il governo punta a evitare il rischio più imminente e drammatico: la chiusura dei cantieri infrastrutturali già avviati che nel 2021 hanno macinato i primi 2,5 miliardi di lavori del Recovery Plan: praticamente l'unico capitolo di spesa già contabilizzata, sia pure

Altri 1,3 miliardi andranno alle opere in corso diverse dal Pnrr per un totale al settore di dieci miliardi

per opere di vecchia data, inserite nel Pnrr strada facendo.

Il salvataggio del Pnrr è la scommessa del governo con l'articolo 25 del decreto legge aiuti approvato lunedì sera che prevede le risorse per fronteggiare i rincari dei materiali di costruzione e dell'energia per il settore delle opere pubbliche. Che poi la scommessa sia già vinta, questo è tutto da vedere. Certo, la partita ora sembra ben avviata dopo i tentennamenti dei mesi scorsi sulle compensazioni delle opere pubbliche a più riprese. Stavolta il balbettio non c'è stato. La dote finanziaria è cospicua e in gran parte va proprio al Pnrr: 8,7 miliardi su un totale di dieci per il comparto.

Vediamo le cifre nel dettaglio. Una prima destinazione riguarda le opere

del Pnrr già in corso o comunque assegnate: per queste ci sono 700 milioni nel 2022 e 500 milioni nel 2023. Questi 1,2 miliardi vanno proprio alle grandi opere, gran parte ferroviarie, perché, oltre a quelle del Pnrr, ci sono quelle del Piano nazionale complementare e quelle commissariate. A una prima valutazione la somma è inferiore al fabbisogno stimato dalle imprese appaltatrici di queste grandi opere che chiedevano tre miliardi per il 2022-23 (si veda il Sole 24 Ore del 26 aprile scorso). Fuori del Pnrr ci sono invece, per la stessa motivazione di continuare le opere già in corso, altri 1,3 miliardi: queste andranno a lavori sul territorio, quindi amministrazioni locali, ma forse anche qualche strada.

Torniamo al Pnrr perché la posta più alta, suddivisa in cinque annualità, dal 2022 al 2026, è quella di 7,5 miliardi per correggere al rialzo, con i nuovi prezzi, gli importi di costo delle opere inserite nel Pnrr, ma ancora non avviate. Progetti da rivedere prima di andare in gara, in sostanza. È evidente che i fondi alle opere in corso sono liquidità immediata, questi sono invece fondi pluriennali sulla carta che vanno a integrare opere ancora sulla carta. Innegabile, però, che lo sforzo del governo ci sia stato dopo l'allarme lanciato dall'Ance sui prezzi già sballati prima ancora di avviare le opere, sia in ambito territoriale (vecchi progetti comunali messi a gara) sia sulle grandi stazioni appaltanti (Rfi ha appena fatto la seconda revisione al rialzo dei prezzi in quattro mesi incrementando gli importi del 25% circa).

Soprattutto è chiaro il disegno che c'è dietro l'azione del governo: con-



Infrastrutture. Risorse in arrivo per far fronte ai rincari e non fermare i cantieri

Nel decreto aiuti

2,52

1 miliardi a opere in corso

Il decreto aiuti stanza 2,52 miliardi per aggiornare i prezzi delle opere in corso, ripartiti fra 2022 e 2023 e fra opere Pnrr e opere non-Pnrr. In particolare alle opere Pnrr (ma sono comprese anche opere Pnc e opere commissariate) vanno 700 milioni nel 2022 e 500 milioni nel 2023. Alle opere non-Pnrr vanno 770 milioni nel 2022 e 550 milioni nel 2023.

7,5

1 miliardi per i prezzari

L'articolo 25 del decreto aiuti prevede anche uno stanziamento di 1,5 annui dal 2022 al 2026 per aggiornare il quadro economico delle opere del Pnrr non ancora avviate. Le risorse serviranno a tener conto dell'aggiornamento al rialzo dei prezzi e copriranno la differenza fra i vecchi costi indicati nel Pnrr e i costi aggiornati

fermare in blocco le opere infrastrutturali inserite nel Pnrr, accollandosi direttamente, con fondi nazionali, gli extracosti che rischiavano di far naufragare o bloccare il piano.

In attesa di capire cosa deciderà Bruxelles sul tema degli extracosti del Recovery - tema europeo, non solo italiano - il governo Draghi gioca d'anticipo e blinda l'elenco dei lavori. Le opere si faranno tutte e qui c'è ossigeno per garantirne la realizzazione comunque e per garantire alle imprese la necessaria tranquillità per lavorare in un orizzonte non breve.

Una mossa che mette al riparo il Piano italiano anche da ipotesi di modifiche o piani B, in attesa di decisioni a Bruxelles. Se poi l'Unione deciderà di integrare i finanziamenti per garantire l'attuazione integrale dei Piani nazionali, allo Stato italiano torneranno indietro questi fondi, o una parte.

C'è un'altra norma nel decreto legge varato lunedì sera che conferma la volontà di blindatura del Pnrr italiano da parte di Mario Draghi e i suoi ministri: ci sono 400 milioni destinati alle quattro maggiori città italiane (già evidenziati dal Sole 24 Ore in edicola ieri). È il riconoscimento implicito che le obiezioni fatte dai sindaci metropolitani, Sala e Gualtieri primi fra tutti, sulla penalizzazione dei grandi comuni in alcuni capitoli di spesa avevano fondamento. Ma soprattutto un grande piano nazionale come il Pnrr difficilmente può marciare compatto e spedito se i sindaci delle città-locomotiva dello sviluppo non sono schierati in modo compatto per la sua attuazione e la sua riuscita.