

L'analisi

C'È LO SPRINT DELLA FASE 1, ORA PROGETTI E CANTIERI

di **Giorgio Santilli**

In un campagna elettorale che ha già dimenticato lo spirito di unità nazionale sarebbe bene tenere infrastrutture e Pnrr - tipici temi da unità nazionale per l'effetto che hanno su Pil e sviluppo - fuori da risse elettorali e valutazioni di parte.

Evitare strumentalizzazioni significa anzitutto dare a Draghi quel che è di Draghi e a Giovannini quel che è di Giovannini, senza fare sconti. Il record di opere appaltate registrato dal Cresme dice che allo stato quel che doveva essere fatto per il Pnrr - il 2022 è l'anno degli appalti, quello dei cantieri è il 2023 - va avanti e la macchina cammina. Il cronoprogramma Pnrr non chiede oggi cantieri su nuove opere mentre Rfi ne ha appena avviati tre nuovi sugli ultimi lotti delle opere in corso Napoli-Bari e Palermo-Catania. Ritardi nelle gare ci sono stati per gli extracosti, ma sono riassorbibili e soprattutto si è evitato il deragliamento.

Non è però tutto oro quel che luccica. Il rispetto dei tempi delle aggiudicazioni è favorito da uso massiccio di appalto integrato, cioè del contratto che affida alla

stessa impresa la realizzazione del progetto esecutivo e dei lavori. Sarebbe ozioso oggi sollevare la questione se fosse giusto o no. Per rispettare i tempi del Pnrr non c'era altra via.

Il boom di aggiudicazioni nasce però anche da questa anticipazione del momento dell'appalto. Se non affido i lavori sulla base di un progetto esecutivo, che richiede tempo, ma affido la realizzazione di un progetto esecutivo (e poi dei lavori) sulla base di un progetto di fattibilità tecnico economica, questo anticipa in automatico il momento dell'appalto e lo facilita. Rimanda però l'ora della verità che in Italia si chiama approvazione/autorizzazione del progetto (compresi la Via e i pareri archeologici e paesaggistici).

L'ora della verità adesso sta arrivando. Entro l'anno i grandi progetti vanno tradotti in esecutivi e poi in cantieri.

Ma non è affatto tutto fermo. Il Pnrr ha impostato una corsia preferenziale molto ambiziosa per l'approvazione di una decina di progetti di grandi opere, per tagliare i tempi ai minimi e l'ha affidata a un Supercomitato del Consiglio superiore dei lavori pubblici (che sta lavorando bene) mentre la Via semplificata è affidata a una commissione Via ad hoc (che sta lavorando bene).

I tempi (molto sfidanti) si stanno rispettando e sono stati emessi finora nove pareri e tre determinazioni conclusive per circonvallazione di Trento, diga foranea di Genova e lotto 3 della Palermo-Catania. Scongiurata l'inerzia amministrativa, la conferenza di servizi funziona bene. Ma anche dopo l'esito positivo non mancano difficoltà tecniche e situazioni complesse sulla strada verso i cantieri.

Sulla strada verso i cantieri.

Passare dalla carta all'ingegneria è molto delicato e pieno di rischi.

È una sperimentazione utile e giusta, crea modelli per il dopo Pnrr. Ora occorre: 1) seguire questo iter veloce per vedere se arriva davvero al traguardo; 2) decidere, qualora il percorso si riveli virtuoso, a quali opere estenderlo e con quali eventuali correzioni. Questo è il dibattito utile all'Italia oggi per uscire dalle dispute ideologiche: portare le cose sperimentate che funzionano nel nuovo codice.

© RIPRODUZIONE RISERVATA