

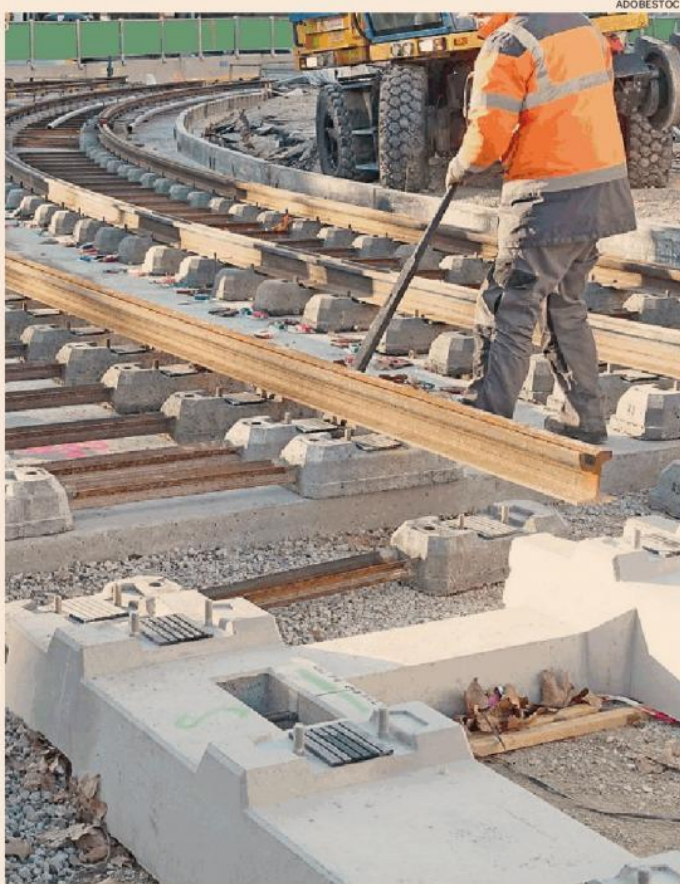
Anticipazioni Fs da 2 miliardi per avviare le gare di fine anno

Pnrr. In attesa dei fondi del governo per coprire gli extra costi, Rfi potrà partire con le procedure amministrative di affidamento prevedendo risorse proprie nel quadro economico. Nel 2022 affidati appalti per 5,84 miliardi

Giorgio Santilli

I prossimi tre mesi saranno decisivi per il Pnrr ed è fondamentale - per non far deragliare il Piano nel 2023 - avviare tutte le gare previste dal cronoprogramma per la fine del 2022, soprattutto quelle per le opere infrastrutturali che hanno sempre percorsi molto complessi e hanno subito il terremoto degli extra costi. Da questo punto di vista non tranquillizza, come sottolineato dal Sole 24 Ore del 13 settembre, il Dpcm appena pubblicato in Gazzetta ufficiale per distribuire la prima tranche dei 7,5 miliardi stanziati dal governo per fronteggiare gli aumenti straordinari dei costi degli appalti: le procedure previste dal decreto per arrivare all'assegnazione dei fondi sono molto impegnative e al tempo stesso scandite da tempi strettissimi, con un vincolo inderogabile per le stazioni appaltanti ad avviare le procedure di affidamento entro il 31 dicembre prossimo.

Il gruppo Fs, che con Rfi è soggetto attuatore fondamentale nell'intera partita del Pnrr, con 24 miliardi di investimenti previsti per trasformare la mobilità ferroviaria, vuole in ogni caso evitare rischi di ritardo. E, in attesa di vedersi assegnata una quota probabilmente consistente - si ipotizza intorno a 4 miliardi - dei fondi stanziati dal governo per gli extra costi, ha deciso nei giorni scorsi di avviare comunque le procedure per l'affidamento delle opere prima del trasferimento delle risorse ricorrendo a proprie anticipazioni finanziarie. Più che di flussi di cassa effettivi si tratta di una "copertura" amministrativa necessaria per riavviare le gare. L'ammontare di queste anticipazioni sarebbe intorno ai due miliardi.



Binari.

Per le Fs sono previsti 24 miliardi di investimenti dal Pnrr

Per molte di queste opere Fs e Rfi avevano già definito il quadro economico finanziario dell'opera a inizio anno ed erano sulla rampa di lancio per decollare. Gli eccezionali aumenti dei prezzi dei materiali di costruzione hanno però costretto Rfi ad aggiornare i prezzi, a rivedere il quadro economico delle singole opere per tener conto degli aumenti maturati, a rin-

viare la partenza della procedura di gara. Tutti passaggi fatti tempestivamente da Rfi.

Il fondo per l'avvio delle opere indifferibili, previsto dall'articolo 26 del decreto legge 34/2022 è stata la mossa generosa del governo che ha deciso di stanziare immediatamente fondi nazionali per coprire i buchi creati dagli aumenti di costi, anziché aspettare una trattativa con Bruxelles. Come detto, però, i decreti attuativi per distribuire concretamente i fondi extra per il Pnrr sono andati per le lunghe e si rischia di arrivare fuori tempo massimo per molte opere. Per questo le Fs completano ora il quadro economico delle opere, essenziale per far ripartire le gare, anticipando le risorse mancanti con propri fondi, in attesa di avere quelli statali.

Nel 2022 il gruppo Fs ha già avviato con Rfi gare per 5,84 miliardi di cui 3,2 sono Pnrr. Nel 2021 l'importo record delle aggiudicazioni di nuove opere era stato di 13 miliardi. Fra gli appalti di maggiore importo aggiudicati quest'anno l'accordo quadro per la realizzazione dell'Ertms, il sistema di controllo elettronico della marcia del treno, che vale 2,7 miliardi (ed è uno dei target previsti per il 31 dicembre già raggiunti). Un altro lotto fondamentale è Termoli-Ripalta sulla Pescara-Bari (437 milioni).

Molte altre sono però le gare lanciate fra cui due tratte della Palermo-Catania-Messina per un totale di 1.266 milioni, il collegamento con l'Aeroporto Marco Polo di Venezia (467 milioni), la Ferrandina-Matera (311 milioni) in un calendario complessivo che contava a giugno 23 gare, 17 Pnrr e 6 extra Pnrr (siveda Il Sole 24 Ore del 23 giugno 2022).