



Dalla carta ai cantieri. Al Mims fa capo la fetta più consistente delle risorse Pnrr e finora i tempi del Piano sono stati rispettati, con un forte beneficio su gare e aggiudicazioni di contratti; nel 2021 sono stati aggiudicati contratti per 48 miliardi, quest'anno si chiuderà a 60 miliardi. Ma nel 2023 i target Pnrr impongono che si aprano i cantieri

Infrastrutture, fondi e gare record Ora le sfide codice appalti e Ponte

Il passaggio di consegne. Giovannini lascia a Salvini un Mims tornato centrale con piani finanziati per un totale di 104 miliardi e un Pnrr nel rispetto dei tempi. Ma il 2023 è l'anno in cui le carte dovranno tradursi in cantieri

Giorgio Santilli

Il colloquio che accompagnerà il passaggio delle consegne fra Enrico Giovannini e Matteo Salvini, probabilmente non sarà brevissimo. E non soltanto perché al leader della Lega farà capo la fetta più consistente del Pnrr con 40,4 miliardi di fondi europei e altri 21 del Fondo nazionale complementare. Il ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile è tornato al centro della politica del governo e qui si giocano molte delle sfide più importanti dei prossimi mesi, a partire dal codice degli appalti, appena consegnato in bozza dal Consiglio di Stato a Palazzo Chigi. Oppure quella sul Ponte dello Stretto di Messina, punto irrinunciabile del programma del centrodestra, già rilanciato ieri dalle prime dichiarazioni di Salvini.

Giovannini non si soffermerà forse troppo su questi due aspetti: il primo è stato gestito da Palazzo Chigi e poi passato al Consiglio di Stato, dopo la legge delega il suo ruolo è stato marginale. Il secondo non è mai stata una sua priorità: ha dato incarico a Rfi di fare un'analisi di fattibilità fra le diverse opzioni e non ha fatto mistero di non gradire il vecchio progetto che invece il centrodestra dice

liardi 2021-2022 per il rinnovo del parco autobus, dall'affidamento dell'appalto della Diga foranea di Genova a quello della ferrovia veloce Palermo-Catania, dai progetti per la disabilitati ai passi dolomitici: solo nel mese di ottobre il ministro uscente ha fatto diciotto iniziative di comunicazione per testimoniare il lavoro di questi mesi, soprattutto sulla pianificazione settoriale e sulla sostenibilità, due "pallini" di Giovannini. Ha corso fino all'ultimo giorno e anche ieri, ai tempi supplementari, ha diramato un documento di indirizzi per il nuovo piano della logistica sostenibile.

Forse anche un tentativo di lasciare punti fermi e paletti al suo successore, per evitare che tutto o gran parte di questo lavoro sia rimesso in discussione. Proverà a convincerlo di questo. Si apre una nuova stagione, da una guida tecnica a una guida fortemente politica, ed elementi di discontinuità non mancheranno. Nulla è intoccabile, forse in prospettiva neanche il Pnrr, che comunque è stato e resterà il motore della ripresa infrastrutturale italiana.

Il Pnrr ha portato anche molte risorse indirette: il Piano nazionale complementare (Pnc), alle infrastrutture sono andati due terzi della dotazione di 30 miliardi, nasce pro-

2022 ci sono 36 miliardi per le opere Mims. Ma il lavoro fatto è quello di un riordino complessivo di fondi europei e nazionali, spesso dispersi e frammentati in piani settoriali. È quello che consente al Mims di dire che sono state programmate opere complessive per 104 miliardi: 54,2 alle ferrovie, 15 alle strade, 8,6 al trasporto rapido di massa, 3,2 ai porti, 5,5 alla rigenerazione urbana, 2,5 già assegnati all'acqua, 15 ad altri settori.

Ai fondi record sono corrisposti gare e aggiudicazioni di appalti record. I 48 miliardi di aggiudicazioni di contratti di appalto del 2021 (in tutti i settori ma due terzi fanno capo al Mims) sono un numero enorme se si pensa che il secondo risultato di tutti i tempi, nel 2006, si era fermato sotto i 33 miliardi. E il 2022, con una cresci-

ta fino a settembre del 27%, si proietterà verso i 60 miliardi.

Anche in questo caso il merito principale è del Pnrr che ha costretto tutta la macchina a viaggiare a una velocità insolita e si è portato dietro tante cose. Il Mims ha sostanzialmente rispettato tutta la timeline in questo anno e mezzo sul Pnrr: è stato il primo ministero a completare l'assegnazione delle risorse sul territorio e ha centrato tutti i target, compresi i cinque per la fine del 2022 (manca soltanto un parere del Consiglio di Stato al regolamento sui criteri di aggiudicazione delle concessioni portuali).

Nel 2023 l'unico target Pnrr relativo a riforme è quello sul codice degli appalti, mentre ci sono ben undici obiettivi legati agli investimenti: appalti da assegnare, cantieri da aprire. Il gioco si fa duro, le carte dovranno tradursi in lavori e posti di lavoro. Sarà Matteo Salvini a gestire questa fase. Non si accontenterà del racconto di Giovannini ma andrà a vedere se ci sono ritardi nelle progettazioni e sulla strada verso i cantieri. Molto dipenderà da questo fine di anno, con un centinaio di gare recuperate per i capelli dopo il rallentamento dovuto agli extracosti e ancora in ballo.

Proprio sugli extracosti il governo uscente ha fatto molto nel 2022, stan-

di voler cantierare.

Ma Giovannini avrà molte altre cose da spiegare. Dai quattro miliardi per gli investimenti idrici al piano per la portualità nel Pnrr, dalle piste ciclabili alle strategie per la decarbonizzazione dei trasporti urbani ai 3,5 mi-

prio da un'idea di Giovannini che convinse Mario Draghi a finanziare comunque, con fondi nazionali pluriennali, opere, come l'Alta velocità Salerno-Reggio Calabria, che non si sarebbero mai potute concludere entro il 2026. Nella legge di bilancio



Uno dei primi impegni per il nuovo ministro sarà il rifinanziamento delle misure per fronteggiare gli extracosti

ziando 10,5 miliardi ed evitando che il Pnrr deragliasse. Per il 2023, però, non c'è neanche un euro e tutto dovrà essere finanziato. Sarà una delle partite che giocherà subito il nuovo ministro nella legge di bilancio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA