

«Sulle progettazioni coinvolgere i privati, serve più trasparenza»

La posizione **Oice**

Scicolone: finora abbiamo visto solo sette gare, la Pa non può fare tutto da sola

ROMA

Cresce la preoccupazione nel mondo della progettazione e dell'ingegneria per le modalità in cui si sta attuando il Piano nazionale di ripresa e resilienza. Gabriele Scicolone, presidente dell'**Oice**, l'associazione **confindustriale** delle società di ingegneria, ha deciso così di lanciare l'allarme. Aleggja un duplice timore: il primo è che l'esclusione del settore possa ripetere l'errore storico fatto con la legge obiettivo all'inizio del secolo, quando l'ingegneria fu marginalizzata; il secondo è che si faccia a meno di un know how decisivo non solo per fare i progetti, ma anche per sostenere lo sforzo della pubblica amministrazioni nella fase autorizzativa e nella gestione delle opere (e quindi nel rispetto dei tempi di realizzazione).

«Preliminarmente - dice Scicolone - voglio sottolineare la difficoltà, espressa anche dai nostri associati, ad avere una conoscenza chiara e precisa sullo stato di attuazione di tutti gli interventi delle sei missioni del Recovery Plan. Sarebbe bene fare uno sforzo per rendere palese, a beneficio di tutta la collettività e degli operatori del settore, a che punto sia il livello attuativo e quali siano i soggetti coinvolti nella filiera per ogni intervento». A questa premessa non è estraneo il tema della trasparenza degli affidamenti per cui il decreto semplificazioni ha allargato la fascia di incarichi diretti senza garanzia né informazione al mercato.

«I dati in nostro possesso - continua Scicolone - evidenziano che per adesso il ministero delle Infrastrutture ha impegnato le risorse disponibili con i decreti firmati da Giovannini, cosa di cui diamo atto al ministro, ma operativamente sono soltanto sette, fino a ottobre, le gare pubblicate per acquisire progettazioni di un certo rilievo. Almeno per quanto riguarda le procedure ad evidenza pubblica sopra la soglia di 139.000 euro che **Oice** rileva ogni mese. Questo ci preoccupa molto perché i progetti più grandi devono essere pronti entro un anno per fare partire le opere da realizzare entro il 2026 e il fattore tempo è decisivo pena la restituzione dei fondi».

Il sospetto è forse che si vogliono realizzare quasi tutti i progetti all'interno della pubblica amministrazione senza fare ricorso al mercato? «Certamente - risponde Scicolone - siamo preoccupati sul lato della Pubblica amministrazione: nonostante i grandi sforzi messi in campo dal ministro Brunetta, rimane il fatto che difficilmente i tecnici assunti nella Pa potranno colmare questa lacuna. Bene il fondo da 161,5 milioni per la progettazione territoriale del decreto legge infrastrutture attraverso i concorsi, ma si rischia di essere anche in quel caso in ritardo».

A richiedere in questa fase il massimo impegno di tutte le forze che possono scendere in campo, settore pubblico e privato, c'è il cronico ritardo italiano per la carenza di progetti. «Sì, mancano i progetti - dice Scicolone - nonostante in questi ultimi due anni il mercato della progettazione sia comunque cresciuto in maniera rilevante, lo scorso anno soprattutto grazie agli accordi quadro. Ora si deve correre per portare le idee progettuali scelte

almeno a livello di progetto di fattibilità tecnica ed economica "arricchito", secondo le linee guida ministeriali. Quello che posso confermare è che il settore della progettazione è pronto e sta già rispondendo alle sollecitazioni dei soggetti attuatori, quando arrivano». All'**Oice** il dibattito è intenso e non solo sulla progettazione, ma anche sulle altre attività che le società associate sono in grado di svolgere per sostenere lo sforzo del Pnrr. Per esempio il project management. «Rischia di incagliarsi anche la gestione dei progetti - dice il consigliere **Oice**, Giorgio Lupoi - : tolti gli interventi dove il soggetto attuatore avrà come supporto una società in house, negli altri casi sarebbe bene rendere obbligatorio il ricorso a supporti di project management per tutte le opere sopra soglia Ue: in questo modo si aiuterebbero i Rup (responsabili unici del procedimento, ndr) a gestire rapidamente le attività collegate alle verifiche dei progetti e alle approvazioni».

Per non parlare della fase esecutiva. «Vanno risolti - dice Lupoi - due problemi che rischiano di incagliare la realizzazione degli interventi, quando i cantieri saranno aperti: va previsto un meccanismo di revisione prezzi a regime, al di là delle misure per il caro materiali; andrebbero predisposti contratti-tipo vincolanti perché il rapporto fra operatore economico e stazione appaltante è squilibrato e ci vuole certezza e chiarezza per evitare contenziosi e blocchi dei cantieri. Bisogna evitare che contratti sbilanciati portino, anziché sviluppo, morti e feriti fra le imprese sull'orlo del fallimento».

—G.Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



GABRIELE SCICOLONE
Presidente **Oice**,
l'associazione **confindustriale**
delle società di
ingegneria

Pnrr e Infrastrutture, ripartiti il 97% dei fondi

Gli aiuti dell'Europa

Il ministero delle Infrastrutture si appresta a superare l'esame della cabina di regia del Pnrr della pros-

sima settimana. Centrati tre obiettivi su sei, gli altri in dirittura di arrivo. A fine ripartiti a Comuni e Regioni il 97% dei fondi. Già pronti cinque grandi progetti. Restano tuttavia le perplessità sulla reale capacità di aprire i cantieri in tempo utile. **Giorgio Santilli** — a pag. 2

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 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 ingegneria 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 strate-

gica 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 Caschetta. 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 (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'assegnazione 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 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 esame con Bruxelles per avere il rilascio della tranche di finanziamenti prevista di 2,138 miliardi 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 ne-

goziatori 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 finanzia 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 novem-

bre 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 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 2,2 miliardi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA PARTENZA SPRINT DELLE INFRASTRUTTURE

1

OBIETTIVI 2021

Raggiunti tre target, gli altri tre in arrivo

Dei sei obiettivi di fine 2021 in capo al ministero delle Infrastrutture tre sono raggiunti: norme per velocizzare l'approvazione dei progetti di Tpl, dei progetti ferroviari e del contratto di programma Rfi. In arrivo gli altri tre: estensione a tutta la rete stradale delle linee guida sulla sicurezza, trasferimento ad Anas di tutti i ponti e viadotti, distribuzione di 250 milioni per acquisto di bus elettrici

2

REGIONI E COMUNI

Arrivato al territorio già il 97% dei fondi

Il ministero delle Infrastrutture ha già portato a compimento i provvedimenti per distribuire l'80% dei 40 miliardi di fondi Pnrr di sua competenza a regioni, comuni e altri enti territoriali. A inizio dicembre la quota dovrebbe crescere al 97% per arrivare al 100% a fine anno. Già ripartito anche il 97% del fondo complementare nazionale

3

OPERE IN CORSO

Rfi ha già speso 2,2 miliardi previsti

Rfi ha già sfruttato a pieno la possibilità che aveva offerto Bruxelles di contabilizzare anche le spese fatte nel 2020 e 2021 in alcuni cantieri di opere già in corso come il terzo valico e la Brescia-Verona-Padova e la Napoli-Bari. La società guidata da Vera Fiorani ha investito infatti i 2,2 miliardi previsti dalla tabella delle spese del Pnrr per le opere ferroviarie.

4

FERROVIE

Entro gennaio pronti progetti da 22 miliardi

Rfi ha già presentato il primo progetto, la circonvallazione di Trento, per il dibattito pubblico e l'iter autorizzativo speciale previsto per il Pnrr. Entro gennaio gli altri quattro grandi progetti per un totale di 22 miliardi di opere. Sono: la Roma-Pescara, il potenziamento della Orte-Falconara, la Salerno-Reggio Calabria e il potenziamento della Battipaglia-Potenza-Taranto.



ENRICO GIOVANNINI

Il ministro per le Infrastrutture e la mobilità sostenibili Enrico 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 dello sviluppo delle grandi opere dopo la scadenza del Recovery Plan nel 2026



PNRR, VIAGGIO NEI MINISTERI

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