

Pnrr, indagine dell'ANCE. 72% dei progetti locali su costi pre-crisi. L'80% dei progetti non ha un progetto esecutivo per aprire il cantiere

Il 72% dei progetti territoriali candidati o finanziati dal Pnrr non è stato aggiornato rispetto agli incrementi di prezzi dei principali materiali da costruzione registrati nell'ultimo anno. L'80% dei progetti non ha un progetto esecutivo che consente di aprire il cantiere e il 66% ha solo un progetto di fattibilità tecnica ed economica (che richiede l'approvazione di ulteriori livelli di progettazione prima di consegnare i lavori). Il 54% dei progetti non è realizzata sulla base di un computo metrico, ma sulla base di una stima parametrica. Sarebbe ingeneroso forse dire che le misure sono calcolate a spanne, ma certamente non sulla base di misurazioni effettive. L'indagine Ance: le risposte soprattutto al Nord Sono questi i tre dati più allarmanti sul Pnrr che arrivano da un'indagine svolta dall'Ance presso le amministrazioni locali che si sono candidate con propri progetti ai finanziamenti del Pnrr. I progetti presi in considerazione dalle indagini delle associazioni territoriali dell'Ance sono 596 per un investimento complessivo di 1,2 miliardi, provenienti da 177 enti (ciascun ente ha presentato in media 3,4 progetti). La ripartizione territoriale del campione considerato non è equilibrata perché l'86,4% delle risposte arriva dal Nord, l'11,3% dal Sud e il 2,3% dal Centro. Questo, però, non fa che acuire l'allarme che arriva da questi dati perché mediamente le amministrazioni del Nord risultano più efficienti, soprattutto sul fronte della capacità progettuale, di quelle del Sud. Serve un «piano B» per i progetti locali del Pnrr L'associazione nazionale dei costruttori edili non fa commenti nella sintesi che si limita a presentare i dati. Ma la valutazione è certamente che questa parte di Pnrr è destinata a rallentare fortemente, con tutta probabilità ad andare fuori tempo e probabilmente ad arenarsi proprio. I risultati indicati dalla ricerca Ance non solo confermano in pieno la totale impreparazione degli enti territoriali e locali sul fronte della progettazione - e conseguentemente della gestione dei progetti Pnrr - ma indicano chiaramente che molti di questi progetti saranno da aggiustare,

modificare, rivedere, oltre che, in gran parte, ancora da autorizzare. Probabilmente molto saranno da sostituire perché il livello di incertezza ed aleatorietà è tale che molto difficilmente si concilia con un programma serrato e blindato sui tempi come il Pnrr. Per ora il governo difende la totale blindatura del Pnrr e nega che ci siano ipotesi di revisione che vadano oltre l'eventuale aggiustamento di costi, se necessario. Ed è comprensibile che il governo in questa fase non voglia aprire nessuna crepa nella tenuta "temporale" del Pnrr perché il rischio è di fermare la macchina lanciata. Ma al più presto il governo dovrà prendere atto che non tutto va così bene come si continua a dire e dovrà probabilmente mettere insieme delle alternative. Serve un «piano B» o almeno un piano a scorrimento che, nel caso di ritardo o fallimento dei progetti oggi nel piano, abbia un parco di alternative da far entrare in campo immediatamente. Anche perché - ed è un aspetto che troppo spesso si trascura - la valanga di semplificazioni approvate negli ultimi due anni hanno accelerato la prima fase dei progetti, consentendo di mandare in gara le opere con progetti di fattibilità tecnica-economica, ma se questo consente di anticipare l'affidamento dell'appalto, non accelera il tempo verso l'apertura dei cantieri che ha bisogno comunque di un progetto esecutivo. Subito una revisione prezzi sul modello europeo. Ma l'ostacolo principale alla realizzazione del Pnrr è il rincaro delle materie prime e l'aumento dei costi delle opere. La soluzione a questo problema ha finalmente conquistato il centro della scena politica: servono prezzi aggiornati e un nuovo meccanismo di revisione prezzi capace di agire in tempo reale per le opere in rampa di lancio e compensazioni adeguate e immediate per le opere in corso. Non c'è bisogno di andare tanto lontano: basta guardare a cosa hanno fatto in queste settimane Francia, Spagna, Germania e Romania, giusto per citare i Paesi europei che rapidamente hanno trovato soluzione adeguate. L'approdo di questo dibattito è il decreto legge «dei 5 miliardi» che dovrebbe arrivare dopo Pasqua. I ministri delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, e dell'Economia, Daniele Franco, stanno lavorando a una soluzione innovativa. Dopo sei mesi di buio totale, dal fronte dei costruttori si vede qualche spiraglio di luce. Ora, però, si attendono le misure.

da ilsole24ore.com