

## Giovannini: infrastrutture in cinque anni

di **Sergio Rizzo**

**G**uai a farsi scappare la parola "semplificazioni" con Enrico Giovannini. Vi dirà che quello slogan sbandierato pressoché da tutti i governi quando si spera di far ripartire le opere pubbliche incagliate «è senza senso». Perché «qui non si tratta soltanto di imboccare qualche scorciatoia, ma di re-ingegnerizzare l'intero meccanismo».

● a pagina 9

*Le infrastrutture*

# La scommessa di Giovannini “Per avere i fondi europei opere pubbliche in 5 anni”

di **Sergio Rizzo**

**ROMA** – Guai a farsi scappare la parola "semplificazioni" con Enrico Giovannini. Vi dirà che quello slogan sbandierato trionfalmente pressoché da tutti i governi quando si spera di far ripartire le opere pubbliche incagliate «è senza senso». Perché «qui non si tratta soltanto di imboccare qualche scorciatoia, ma di re-ingegnerizzare l'intero meccanismo». Re-ingegnerizzare. Il termine espresso dal ministro delle Infrastrutture, vuol dire ripensare daccapo un sistema che fa acqua da tutte le parti. Fa acqua nelle 32 mila stazioni appaltanti. Una ogni 1.875 italiani; per non parlare del loro livello qualitativo. Nelle procedure degli appalti, con i 216 giorni che passano se va bene dalle offerte all'aggiudica-

zione, contro i 54 della Germania. Nei progetti, con la qualità degli uffici tecnici ridotta ai minimi termini. Nei processi decisionali: secondo i dati di palazzo Chigi, per un'opera pubblica occorrono mediamente 4,4 anni, ma è come la statistica del pollo di Trilussa. Di anni ne servono infatti ben 15,7 per quelle sopra i 100 milioni. Nelle responsabilità dei funzionari pubblici enei controlli.

Fa così acqua che mai nessuna infrastruttura prevista dal Pnrr, il cosiddetto Piano nazionale di ripresa e resilienza per accedere alle risorse europee, potrebbe essere realizzata nei tempi stabiliti. Giovannini ne è consapevole: «Le regole sono molto chiare, anche se non sono state chiaramente comprese da tutti. Si finanziano opere che entro il 2026 risulteranno funzionali. Significa che se decidiamo di realizzare con quei denari una ferrovia, per il 2026 ci devono poter passare sopra i treni». Buona fortuna. Per avere un'idea di quello che si fa in cinque anni valga il caso dell'autostrada Campogalliano-Sassuolo. Dal progetto preliminare, approvato il 18 marzo 2005, si è arrivati al progetto definitivo soltanto il 22 luglio 2010: cinque anni e quattro mesi dopo.

In questo modo non si va da nessuna parte. Vero è che il viadotto Morandi è stato rifatto in due anni, ma nonostante i tanti convinti che il "modello Genova" sia la soluzione, è impensabile far diventare consuetudine una procedura eccezionale che non rispetta i più banali principi

pi europei. Come l'obbligo di gara. Né si può immaginare di venire a capo del ginepraio con leggi speciali che derogano leggi ordinarie inefficienti. Bisogna necessariamente far funzionare un sistema normale, senza commissari e senza mortificare la concorrenza.

Ed è qui, immagina Giovannini, che il Pnrr può essere il grimaldello in grado mettere il nostro assurdo e cervelotico sistema delle opere pubbliche infinite in linea con quelli degli altri Paesi europei. In che modo? Per esempio copiando le esperienze estere. Come dalla Francia, dove il dibattito pubblico precede l'opera pubblica e ha tempi prestabiliti, anziché avvitarsi in estenuanti conferenze dei servizi. Poi la digitalizzazione spinta delle procedure di gara e di appalto, che oggi costringono le imprese a produrre tonnellate di carta inutile. Ma anche il taglio delle inerzie, considerando che il 54,3 per cento del tempo si perde nei passaggi fra burocrazie.

Lo scopo è «re-ingegnerizzare», appunto, il percorso per consentire

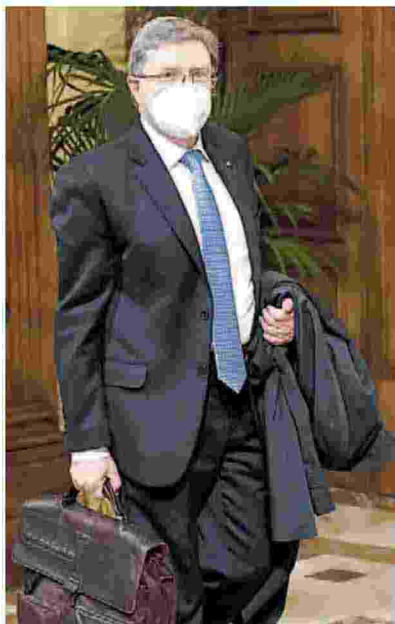
a infrastrutture di una certa complessità di percorrerlo tutto al massimo in cinque anni. Se si riesce a farlo potremmo benissimo trasferire quei principi che verranno fissati per impiegare i fondi europei nella gestione ordinaria delle opere pubbliche. Dando magari anche una bella sistemata al codice dei contratti. Il Pnrr, per il nuovo ministro, «è l'occasione, può servire proprio a questo». Regole, procedure e persone sono, nell'ordine, i gangli sui quali si sta lavorando. Ci stanno lavorando i magistrati della Corte dei conti e i loro colleghi amministrativi con l'Anac, ma anche gli uomini del ministero ed esperti esterni. E presto, a sentire Giovannini, «avremo il cronoprogramma».

Per essere così ottimista avrà le sue buone ragioni. Di sicuro conosce la burocrazia: al governo c'è già passato, ministro del Lavoro. Ancora prima all'Ocse e presidente dell'Istat. Il primo, alla guida dell'istituto di statistica, a denunciare lo sconosciuto uso del suolo in un Paese stremato dagli abusi, mentre arranca nella realizzazione di infrastrutture

essenziali. Ha fama di economista indipendente, ed è stato il fondatore dell'Alleanza per lo sviluppo sostenibile. Mario Draghi lo ha scelto sapendo che nella transizione verso la sostenibilità il ruolo delle infrastrutture è fondamentale. Ma l'impresa che gli ha affidato è titanica. La più difficile, nella scommessa di riuscire a usare per tempo i soldi europei. Giovannini la sintetizza così: «Si tratta di far diventare il tempo una variabile indipendente». Una variabile che non può dipendere dalle altre: regole insensate, procedure bizantine, burocrazie inefficienti o incapaci. Insomma, tutte le follie della pubblica amministrazione, dove il fattore umano risulta spesso determinante.

Si possono modificare regole e procedure, ma queste le applicano persone. E se sono le stesse di prima difficilmente agiranno diversamente: specie in Italia, dove i burocrati sono tutti stagionati. L'unica soluzione quindi è cambiare le persone che non hanno saputo cambiare le cose. Allora sì che l'ottimismo avrebbe con più certezza ragion d'essere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



▲ **Infrastrutture**  
Il ministro  
Enrico Giovannini

— “ —  
*Non basta imboccare  
qualche scorciatoia  
ma bisogna  
riprogrammare  
l'intero meccanismo  
Il Recovery Fund  
è l'occasione giusta*

— —  
*Le regole comunitarie  
sono molto chiare  
Se con quei soldi  
finanziamo  
una ferrovia, entro  
il 2026 ci devono  
poter passare i treni*

— —  
*Si tratta di far  
diventare  
il tempo  
una variabile  
indipendente  
rispetto ai vincoli  
della burocrazia*

— ” —

