

Giovannini: «La vera sfida, completare le opere»

► Parla il ministro:
«Una task force
per le verifiche»

Luca Cifoni



Il ministro Enrico Giovannini

«**R**ecovery, la scommessa è finire davvero le opere». Così Enrico Giovannini, ministro alle Infrastrutture. «Velocizzeremo con assunzioni e nuove procedure». *A pag. 3*



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

 L'intervista **Enrico Giovannini**

«Recovery, la scommessa è finire davvero le opere»

► Il ministro delle Infrastrutture: assunzioni e nuove procedure per accelerare i progetti ► «Puntiamo su voli e viaggi Covid free per rilanciare il turismo durante l'estate»

Ministro Giovannini, questo governo è nato sul Recovery Plan. State cambiando il progetto ricevuto dal precedente esecutivo?

«È vero, la preparazione e l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza sono uno dei nostri mandati principali. La tempestività è ben nota: la scadenza per l'invio alla Commissione europea è il 30 aprile, con cui sono in corso continue interlocuzioni. Per le missioni di nostra competenza si tratta di rifinire il lavoro già fatto. I fondi per infrastrutture e mobilità sostenibile valgono complessivamente 48 miliardi, trasversalmente alle varie missioni. Ma c'è un punto che secondo me finora non è stato del tutto compreso: i fondi del Recovery Plan devono essere impegnati e usati entro il 2026. Questo è un punto importante soprattutto per le infrastrutture».

Cosa intende dire?

«Il concetto-chiave è quello di "lotto funzionale": per esempio se c'è un finanziamento per 100 chilometri di ferrovia significa che quel tratto nel 2026 deve essere effettivamente fruibile dai cittadini. Il monitoraggio e il pagamento da parte dell'Unione europea verrà fatto su questo, non sul fatto che le risorse siano state stanziare o i progetti avviati. Quindi serve un cambio di impostazione: i progetti devono essere di qualità e realistici. Inoltre, vanno accompagnati da una valutazione non in termini di spesa ma di risultato per i cittadini e le imprese».

Quindi come vi state organizzando?

«Al ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sto cambiando l'organizzazione interna, sapendo che la preparazione del Piano è solo la prima fase, perché conta soprattutto la sua attuazione, cioè quello che si farà dopo il 30 aprile. Ho costituito un "Comitato Pnrr" coinvolgendo tutte le direzioni del Ministero competenti, un piccolo comitato di pilotaggio e cinque team specifici, sui contenuti dei progetti, l'innovazione organizzativa interna, l'innovazione legislativa, i sistemi informativi e la valutazione di impatto. Il coordinamento è poi essenziale perché abbiamo tre dimensioni trasversali di cui tenere conto: il divario Nord-Sud, il divario di genere e le opportunità per i giovani, oltre ad un principio, che vale per il singolo progetto, quello di non causare danni significativi all'ambiente».

Molti dei progetti infrastrutturali guardano a Sud. Saranno sufficienti a investire gli attuali divari territoriali?

«Nella bozza del precedente governo al Mezzogiorno è attualmente orientato il 47% delle risorse per infrastrutture e mobilità. Questo mi pare un chiaro segnale di riequilibrio. Ma per dare un giudizio completo bisogna considerare anche gli investimenti finanziati da risorse nazionali, cosa che il precedente governo non aveva considerato in modo esplicito. Finora nell'ambito del Pnrr sono stati impegnati 20 miliardi della programmazione 2021-27 ma ora vogliamo offrire un quadro completo di tutti gli strumenti».

Come gestire queste risorse evitando gli errori e i ritardi del passato?

«Tutti parlano di semplificazione ma tra i motivi per cui non si realizzano le opere pubbliche c'è anche il depauperamento delle competenze della pubblica amministrazione, in particolare a livello locale. Per gli enti locali è più difficile fare progettazione e questo vale probabilmente ancora di più al Sud. Quindi serviranno assunzioni di nuove professionalità. C'è bisogno anche di nuove competenze, perché oggi ad esempio abbiamo a disposizione sul mercato materiali per costruzioni ecocompatibili e sistemi di trasporto innovativi, senza parlare della digitalizzazione - basta guardare al modo con cui è stato realizzato il nuovo Ponte di Genova. Anche il sistema universitario deve fare la sua parte e, a questo proposito, segnalo esempi molto positivi di corsi di ingegneria e architettura orientati alla sostenibilità avviati da molti atenei che

fanno parte della Rete delle università per lo sviluppo sostenibile».

E il mondo delle imprese che ruolo può avere?

«È un impegno richiesto al sistema Paese nel suo complesso: parlo sia del mondo finanziario che delle imprese dell'economia reale. La finanza negli ultimi anni ha dato una forte sterzata verso la sostenibilità. Per quanto riguarda l'economia reale, i nostri produttori nell'ambito della green economy sono tra i più avanzati. Ci sono grandi opportunità sulle nuove tecniche produttive, è ormai normale pensare a costruire in modo diverso. Il cambio di nome del ministero, quindi, non è solo programmatico, ma riflette questa tendenza in atto nelle politiche e nelle imprese. Molte aziende italiane sono già leader internazionali su questi temi: quella che si apre è una grande opportunità di business, al di là delle motivazioni etiche della svolta».

Ma come conciliare la visione di lungo periodo con le esigenze del presente? Ad esempio, sul tema dell'idrogeno: molti ci lavorano, ma il passaggio generalizzato dal "blu" al "verde" non è dietro l'angolo.

«Non è un caso che sia stato creato un ministero che si chiama della Transizione ecologica e non della rivoluzione ecologica. Le cose non si possono cambiare dalla sera alla mattina, anche per le ricadute occupazionali che ne deriverrebbero. La riconversione va accompagnata e sostenuta. Sul punto specifico dell'idrogeno, l'Italia non ha un Piano nazionale integrato per l'energia e il clima in linea con gli obiettivi europei: è un tema che ho spesso sollevato negli ultimi anni, purtroppo inascoltato, ma ora spetta a questo governo recuperare il tempo perduto».

Tornando alle infrastrutture: quando arriveranno i commissari che doveva nominare già il precedente governo?

«C'è una prima lista di 58 opere: su quelle, dopo il parere del Parlamento che spero arrivi entro la prossima settimana, provvederemo a nominare i commissari. Il secondo pacchetto di opere - e di

nomine - deve essere completato entro il 30 giugno e questo vuol dire inviarlo alle Camere entro il 30 aprile. Però vorrei fare un'osservazione: le opere pubbliche possono rallentare per motivazioni diverse e non tutte richiedono un commissario. Quindi la lista delle opere da commissariare sarà fatta su un'analisi dettagliata dei motivi che frenano la realizzazione. Per ciò che concerne il governo, la prossima settimana avrà un incontro con i miei colleghi Cingolani e Franceschini per capire come velocizzare le fasi di nostra competenza».

Nella seconda ondata del Covid nonostante gli sforzi il trasporto pubblico locale non è stato all'altezza dell'esigenza di frenare i contagi. Ora cosa può cambiare?

«Sul trasporto pubblico locale la competenza del governo è parziale. Nel nuovo Dpcm sono previsti tavoli locali con i prefetti per sbloccare le problematiche che si sono presentate. Per monitorare la situazione a livello centrale, costituiremo un tavolo di monitoraggio con il Ministero dell'Interno, la Conferenza delle Regioni e l'Anci. D'altra parte, dopo molti mesi di attesa, sta per andare in Gazzetta ufficiale il provvedimento con il rifinanziamento per il 2020 dei fondi per il Tpl: anche in questo caso stiamo per avviare il monitoraggio dell'uso dei fondi da parte degli enti locali, per assicurare la tempestività nel loro uso».

Su Alitalia il tempo stringe.

«Il clima del confronto con la Commissione europea è buono, tanto che al di là degli incontri tecnici a breve avremo un nuovo appuntamento con la vicepresidente Vestager. Certo si tratta di una situazione complessa che richiede una soluzione strutturale. Dobbiamo fare in modo di riuscire a usare i fondi per dare sostegno immediato e allo stesso tempo definire un assetto che consenta presto l'avvio delle attività di un vettore nazionale competitivo. Il tempo è un elemento decisivo: bisogna partire prima dell'estate per cogliere l'opportunità delle vacanze che, come tutti auspichiamo, saranno maggior-

mente possibili grazie alla vaccinazione di massa. La Grecia sta lavorando sulle isole Covid free e noi vogliamo andare nella stessa direzione. I voli "sicuri" che oggi esistono sulle tratte internazionali possono essere avviati anche a livello nazionale e lo stesso vale per i treni. La mobilità sicura non è solo una questione di oggi, ma un tema rilevante anche per il medio termine».

E il dossier Autostrade?

«C'è stata un'offerta di Cdp e dei Fondi ad Atlantia, giudicata non adeguata ma su cui si sta aprendo una interlocuzione tra le parti. Anche qui la velocità è importante e auspico che l'operazione possa essere completata il prima possibile».

Luca Cifoni

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Enrico Giovannini, 63 anni, economista, è ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili



**TRASPORTO PUBBLICO
LOCALE DECISIVO
SUL FRONTE CONTAGI:
TAVOLO PER VERIFICARE
CHE I COMUNI USINO
RAPIDAMENTE I FONDI**



**INVESTIMENTI
E TRANSIZIONE
ECOLOGICA GRANDE
OPPORTUNITÀ
DI BUSINESS
PER LE IMPRESE**