

Intervista al ministro delle Infrastrutture

Giovannini “Le riforme serviranno ad attirare più investimenti privati”

Le risorse europee da sole non bastano a rilanciare l'Italia. Occorrono capitali nazionali ed esteri che scommettano sul nostro Paese

di Roberto Mania

Per trasformare l'Italia nel Paese che tutti vorremmo non bastano le sole risorse europee, ma avremo bisogno anche di tanti investimenti pubblici privati: nazionali e internazionali. E la nostra credibilità, per attrarre capitali anche dall'estero, dipenderà dalle riforme strutturali che saremo capaci di realizzare in tempi brevi». Enrico Giovannini, economista, con un passato all'Ocse e alla presidenza dell'Istat, oggi ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile, spiega così i tasselli della strategia del governo italiano. «Uno Stato – dice – sta nel mercato come un'impresa: i risparmiatori investono su un'azienda indebitata purché questa dimostri di essere resiliente, di avere una prospettiva e per questa via di essere in grado di restituire il suo debito. La crescita è cruciale, per tutti».

Il Pnrr, il Piano nazionale di ripresa e resilienza, è davvero ambizioso, il governo stesso lo definisce “epocale”. Però deve fare i conti con la realtà: per come è organizzata ora la macchina burocratica per realizzare tutti i progetti ci vorranno decine di leggi, tantissimi passaggi amministrativi, ricorsi e

In questi due mesi non abbiamo solo scritto il Piano per il Recovery ma abbiamo anche individuato i rischi nella sua attuazione

controricorsi ai Tar, e così via. L'esito potrebbe essere quello di tanti annunci e poco più. Non vede questo rischio?

«La questione – mi permetta – è certamente molto complessa. Iniziamo dalle risorse, perché non ci sono solo i 191,5 miliardi di derivazione europea; ci sono 30,6 miliardi del fondo complementare nazionale e altri 13 miliardi del React Eu. Ci sono 80 miliardi fino al 2027 dei fondi comunitari ordinari, 10 miliardi di scostamento di bilancio destinati al progetto di alta velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria e al completamento della Brescia-Vicenza-Padova. Infine 15 miliardi del rifinanziamento del fondo sviluppo e coesione. Dunque, molto più del Pnrr e in alcuni casi si andrà oltre il 2026 fino al 2030. Stiamo parlando di una quantità di risorse straordinaria alla quale dovremo aggiungere gli investimenti pubblici ordinari e quelli privati che negli ultimi decenni sono stati assai carenti, vuoi per la crisi, vuoi per altre ragioni. E la direzione di marcia su digitalizzazione, transizione ecologica, ammodernamento della pubblica amministrazione, infrastrutture coinvolgerà anche i privati. C'è tantissima liquidità che si è accumulata, la corsa al Btp Futura ne è una conferma; e poi la politica monetaria espansiva della Bce».

L'attenzione non è più sull'entità del debito, ma sulla capacità di ripagarlo. Se investiamo su noi stessi anche altri vorranno farlo

Bene, ma la domanda era: ce la farete?

«Come ha detto il presidente Draghi, accanto ai soldi ci devono essere le riforme strutturali, fondamentali per attrarre gli investimenti nazionali e internazionali. Le due cose – risorse finanziarie e riforme – non possono essere scisse, sono due gambe che devono muoversi insieme. E vengo alla sua domanda. All'interno del Pnrr ci sono schede molto precise che indicano tutti i passaggi, voluti e controllati dalla Commissione europea. Sono fondamentali. In questi due mesi non abbiamo semplicemente scritto il Piano, abbiamo anche individuato i rischi legati all'attuazione del Piano stesso. Faccio un esempio che riguarda la responsabilità del mio dicastero: il soggetto attuatore degli investimenti nelle ferrovie sono ovviamente le Ferrovie dello Stato, soggetto solido con competenze



adeguate. In questo caso non ci sono rischi. Altri progetti riguardano i piccoli Comuni, alcuni bravi altri meno. Ma qui il problema non sono le procedure, bensì la qualità delle risorse umane. Spesso servono ingegneri, architetti, economisti che però non ci sono. Ecco perché il Piano è accompagnato da una forte immissione di capitale umano giovane e competente nella pubblica amministrazione».

Certo, c'è però anche un problema di regole. Cambierà il codice degli appalti?

«Sarà approvata una legge delega per la riforma del codice, ma intanto verranno introdotte molte semplificazioni e accelerazioni dei procedimenti. Il codice comunque riguarda solo l'ultima fase, quella della gara e della consegna dell'opera. Per le prime due fasi, progettazione e autorizzazione, dobbiamo puntare sulla velocizzazione ma non a discapito della sicurezza o della valutazione di impatto ambientale».

In media quanto tempo di vorrà per portare a termine un'opera pubblica?

«Entro il 2026 le opere vanno rese fruibili altrimenti i fondi non vengono erogati dalla Commissione».

Quanti cantieri saranno aperti nei prossimi cinque anni?

«Difficile dire il numero di cantieri perché la situazione è variegata. Quel che è certo è che dal settore delle costruzioni verrà un impatto molto significativo sull'occupazione».

Ma tutto questo lascerà alle prossime generazioni una montagna di debito

pubblico. Come faranno a ripagarlo?

«Come ha detto il presidente Draghi l'attenzione non è solo sull'entità del debito, bensì sulla capacità di ripagarlo. È in atto un cambio di paradigma che riguarda tutti. Ci giochiamo il futuro con la nostra credibilità. E un Paese capace, grazie alle riforme, di diventare più equo, più sostenibile, più resiliente, cioè un

Paese che investe su se stesso, è un Paese che non può non attrarre gli investimenti privati. Questa – come dicevo – è la sfida che possiamo affrontare con le riforme di sistema».

In cosa è cambiato, almeno per il suo settore, il Pnrr che consegnerete all'Europa rispetto a quello presentato dal precedente governo?

«In molti aspetti. Ne indico alcuni: è previsto il rinnovamento della flotta navale anche per la tratta dello Stretto di Messina perché potremmo acquistare aliscafi e navi più ecologiche. È stato introdotto il rinnovamento dei treni Intercity al Sud, così come le infrastrutture per le zone economiche speciali, quelle sostanzialmente vicine ai porti. E ancora: è previsto l'ammmodernamento della distribuzione idrica, abbiamo introdotto la sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario. Insieme al ministro Colao definiremo le piattaforme digitali a supporto del trasporto pubblico locale. Infine, per quanto di portata minore, la mobilità sostenibile nelle isole più piccole».

© RIPRODUZIONE RISERVATA