

Recovery, Giovannini: «Parte lunedì con 10 miliardi pronti da spendere»

L'intervista

«Ora i lavori pubblici avranno una scadenza di consegna, le istituzioni si adeguino»

«È un giorno importante, con l'invio del Pnrr a Bruxelles. Reso ancora più importante dalle decisioni del Consiglio dei ministri di giovedì che ha integrato il piano con due aspetti fondamentali: il fondo complementare da 30 miliardi e altri 10,3 miliardi per completare l'Alta velocità Salerno-Reggio e Milano-Venezia». Enrico Giovannini in un'intervista al Sole 24 Ore sottolinea timing e obiettivi del Piano nazionale di resistenza e resilienza. Il ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili è fra i vincitori della battaglia del Pnrr: ne esce con 62 miliardi da spendere. «Avevo detto che l'attuazione del Pnrr sarebbe partita il 1° maggio. Sono stato preso in parola: con questi due fondi abbiamo disponibili 10 miliardi per partire subito». **Santilli** — a pag. 5



Infrastrutture e mobilità sostenibili. Il ministro Enrico Giovannini

A composite image showing two pages of the Il Sole 24 ORE newspaper. The left page features the interview with Minister Giovannini. The right page shows other news stories, including a large graphic with the text '«In piano da 62 miliardi, già lunedì partiamo con i dieci del fondo grande»'. The pages are filled with text, images, and small charts.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'intervista. Enrico Giovannini. Il ministro delle Infrastrutture spiega la sua parte di Recovery e rilancia sulle semplificazioni: «Per la prima volta in Italia i lavori pubblici avranno una scadenza di consegna, procedure e istituzioni dovranno adeguarsi»

«Un piano da 62 miliardi, già lunedì partiamo con i dieci del fondo grande»

Giorgio Santilli

«È un giorno importante, con l'invio del Pnrr a Bruxelles. Resso ancora più importante dalle decisioni del Consiglio dei ministri di giovedì che ha integrato il piano con due aspetti fondamentali: il fondo complementare da 30 miliardi e altri 10,3 miliardi per completare l'Alta velocità Salerno-Reggio Calabria e Milano-Venezia. Avevo detto che l'attuazione del Pnrr sarebbe partita il 1° maggio. Sono stato preso in parola: con questi due fondi abbiamo disponibili dieci miliardi per partire subito». Il ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, è certamente fra i vincitori della battaglia del Pnrr: ne esce con 62 miliardi da spendere, 14 in più rispetto al piano di gennaio.

Ministro Giovannini, prima di entrare nel merito dei progetti vorrei farle una domanda di sistema. Nel 1992 abbiamo avuto Tangentopoli e le direttive Ue che imposero un mercato trasparente e concorrenziale degli appalti, con l'obbligo dei bandi di gara, e misero fine a un sistema basato sulla spartizione silenziosa. Ma la legge Merloni, entrata in vigore e subito sospesa, non creò un nuovo sistema. Da allora quel film si ripete ogni 3-4 anni, nuovo codice, sospensioni, retromarce, mentre gli investimenti pubblici sono passati da oltre il 3% di Pil a molto meno del 2%.

Aggiungiamo che ai tempi del 3% non c'era la valutazione di impatto ambientale con tutte le sue lentezze. Cosa le fa pensare che il Pnrr ci farà tornare a correre?

Una lettura tutta legata alle regole ci farebbe perdere di vista altri fattori importanti che hanno caratterizzato la nostra storia degli ultimi trenta anni: la rincorsa per entrare nel primo gruppo dell'unione monetaria, le restrizioni di bilancio che non hanno

corretto la spesa corrente ma hanno tagliato gli investimenti. E poi, quando l'economia italiana aveva preso a crescere di più, sono arrivate le crisi del 2008-2009 e del 2011-2012. Il basso tasso di propensione a investire sul futuro non ha riguardato però solo il pubblico e solo le infrastrutture, ma anche investitori privati e settori diversi dalle infrastrutture. Con questo non voglio negare che ci siano stati i limiti che lei citava.

Quindi c'è un problema di regole. Perché stavolta sarà diverso?
Se lei deve scrivere un articolo per il giornale di lunedì, ha una scadenza che non può fallire. Se invece lei propone un articolo senza un termine, non sa quando lo consegnerà. Nei lavori pubblici la data di consegna non è fissata. Sono fissate le procedure da cui poi la data di consegna dipende. Nel Pnrr si inverte l'ordine di causalità: le opere devono essere completate entro una certa data e dunque le procedure devono essere riviste per raggiungere quell'obiettivo. Non basta dire "semplifichiamo" perché anche se noi semplificassimo per arrivare al 2027, sarebbe comunque troppo tardi. È questo l'elemento guida che sta trainando il nostro lavoro da un mese e mezzo.

Ci fa un esempio concreto?
Sono stato un po' criticato per aver istituito, insieme al ministro Brunetta, una commissione in cui ci fossero il Consiglio di Stato, la Corte dei conti e l'Anac, perché, si è detto, le commissioni richiedono tempi lunghi. Bene, in questo mese e mezzo sono partiti molti processi in parallelo che hanno prodotto una grande quantità di proposte di semplificazione, reingegnerizzazione, velocizzazione che sono ora all'esame della

Presidenza del consiglio. La differenza rispetto al passato è proprio qui: per la prima volta una scadenza di consegna viene applicata in Italia e questo cambia tutto il gioco.

Non si scontrerà con quell'atteggiamento nazionale per cui la procedura è sempre l'elemento principe?

Lo sforzo del governo è proprio quello di invertire l'ordine dei fattori ed è la ragione per cui ho proposto di coinvolgere, da subito e insieme, tre istituzioni che hanno ruoli importanti in tema di procedure. In passato queste istituzioni, anche legittimamente in base al loro ruolo, hanno sottolineato alcuni aspetti piuttosto che altri ed è stato il legislatore a dover trovare una sintesi. Stavolta abbiamo cercato di trovare la sintesi dall'inizio e questo è un segnale importante di come tutte le istituzioni italiane, non solo il governo, stiano affrontando i problemi in modo diverso dal passato.

Quindi lei ha voluto avvertire subito queste istituzioni che gli obiettivi sono cambiati.
Questo non vuol dire che realizzare le infrastrutture del Pnrr sarà semplice perché i rischi di intoppo anche di procedure semplificate esistono sempre. Inoltre, tutta questa attenzione alla fase del contratto e dell'appalto non ci deve far dimenticare che ci sono altre fasi che pure devono essere velocizzate. In particolare la progettazione. Uno studio della Banca d'Italia mostra chiaramente la correlazione positiva che esiste fra velocità e dimensione della stazione appaltante. I grandi comuni sono facilitati rispetto ai piccoli perché il mancato turnover ha privato tante amministrazioni di risorse umane qualificate ed essenziali. Anche per velocizzare le autorizzazioni (la Via, le valutazioni delle Sovrintendenze e del Consiglio superiore dei lavori pubblici) serve un potenziamento del capitale umano. Se pensiamo di usare risorse ordinarie, non rispetteremo i tempi del Pnrr.

Tutto il piano poggia, quasi fideisticamente, sulla capacità di Rfi di risolvere tanti problemi e correre.

Cosa che finora non sempre è stata. Se Rfi non ce la fa, il piano di fatto salta. È tranquillo?
Da economista le direi: l'alternativa era non fare le ferrovie? In questi mesi, anche prima della mia nomina a ministro, i vari progetti sono stati sviluppati in collaborazione con Fs. Qualcuno ha forse pensato per mesi che la commissione Ue si potesse accontentare di una dichiarazione di intenti e non ha capito quanto lavoro c'è dietro a ognuna delle schede che mandiamo a Bruxelles. Chi conosce l'organigramma della task force europea, le competenze, l'attenzione la qualità di quelle persone non può dubitare che la commissione passerà ai raggi X i vari progetti. Quindi nessun atteggiamento fideistico, abbiamo lavorato con Fs e altri per scegliere solo ciò che si può realizzare. Comunque anche questi soggetti devono essere rafforzati.

Torno al suo concetto: il Paese non sa che lavoro c'è dietro. Noi abbiamo visto solo una piccola parte del Piano che voi state mandando a Bruxelles?
Avete visto solo la parte emersa dell'iceberg ma sotto quella parte ci sono tutte le schede, progetto per progetto, con le milestones, i tempi, la descrizione dei singoli progetti e così via. Su questa base sono state decise le allocazioni temporali dei fondi, abbiamo identificato i soggetti attuatori e anche gli elementi di rischio connessi ai singoli progetti. Abbiamo impiegato

questi due mesi anche a prepararci già al passo successivo.

Può fare uno sforzo di sintesi indicando le opere che sintetizzano il senso di questo piano?

Perché parla solo di opere?

Opere o investimenti in generale. Abbiamo nove aree di intervento che sono un tentativo di descrivere in modo sintetico un piano da 62 miliardi (si veda la tabella in pagina, ndr). Se vogliamo stare all'Alta velocità abbiamo la Salerno-Reggio, la Brescia-Vicenza-Padova, la Palermo-Catania-Messina, la Napoli-Bari, la Roma-Pescara. C'è un investimento per chiudere la famosa T (Torino-Venezia e Torino-Reggio) cui sono affiancate le trasversali che connetteranno Tirreno e Adriatico, come non è mai stato fatto. Il secondo elemento è che non si tratta di una semplice cura del ferro, ma di una cura del ferro verde: c'è un cambiamento dei tipi di treni in senso ecologico. Un terzo aspetto importante è quello della logistica integrata che si realizza con il potenziamento dei porti, con le infrastrutture per i retroporti, le Zes, la costruzione dell'ultimo e penultimo miglio ferroviario e stradale per i porti e gli interporti. Poi ci sono la sicurezza stradale, con un investimento digitale, la qualità dell'abitare, le risorse idriche. Temi non molto diversi da quelli cui avevamo dato priorità con i commissariamenti. Spero che il Paese capisca che c'è una visione sistematica

degli interventi e che questa non va abbandonata dopo l'approvazione del Pnrr, perché ci sono da orientare altri 80 miliardi di risorse comunitarie 2021-2027 e i 15 miliardi aggiuntivi del Fondo sviluppo coesione. Sarebbe sbagliato usare quei miliardi su cose radicalmente diverse perché il Pnrr non basta per colmare i ritardi di decenni.

Ha parlato dei commissari. È pronta la nuova lista delle opere da commissariare? Aveva promesso il 30 aprile.

Avevo detto che per arrivare alla scadenza del 30 giugno avremmo dovuto fare la lista al 30 aprile. Abbiamo già fatto tutta la ricognizione e ci stiamo confrontando con il Parlamento e le Regioni sui criteri per la selezione delle opere. Il termine del 30 aprile può essere vissuto con più flessibilità perché grazie alle procedure della prima lista già sperimentate, il tempo necessario per arrivare alla conclusione si ridurrà.

Ci sarà sovrapposizione fra commissari e Pnrr?

C'è già per alcune opere.

Intendo: gran parte delle opere del Pnrr avrà un commissario o questo non è il suo approccio?

No, non è il mio approccio e quello che stiamo immaginando per le procedure va proprio nella direzione di non scegliere il commissariamento come opzione numero uno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE 9 AREE DI INTERVENTO

Estensione
dell'alta velocità ferroviaria e potenziamento delle reti regionali

Innovazione
per la transizione ecologica

Rinnovo
dei treni, degli autobus e delle navi con tecnologie a basse emissioni

Sviluppo
strade provinciali per le aree interne e ciclovie per la mobilità dolce ansizione ecologica

Investimenti
per lo sviluppo dei porti, della logistica e dei trasporti marittimi

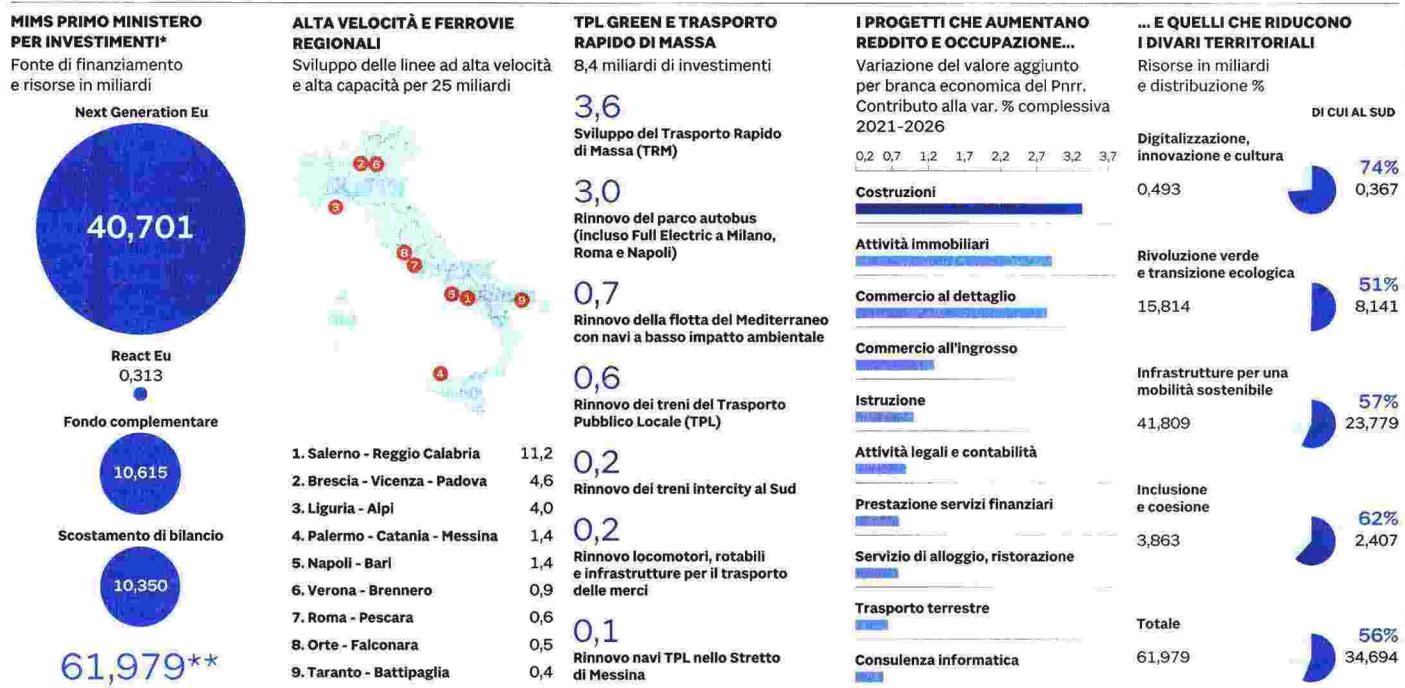
Qualità
dell'abitare e infrastrutture sociali

Interventi
di digitalizzazione per una migliore logistica e sicurezza stradale e per lo sviluppo dei porti, della logistica e dei trasporti

Tutela e valorizzazione
delle risorse idriche

Riforme di settore
semplificazioni, concorrenza ed efficienza

Tutti i numeri del piano per le infrastrutture



(*) Alcuni progetti verranno realizzati in collaborazione con altri ministeri: Mise, Sud, Mic, Giustizia, Mid. (**) Di cui circa 47 mld aggiuntivi rispetto alla legislazione vigente e 15 mld che sostituiscono investimenti già previsti nel bilancio dello Stato. Fonte: elaborazione Mef-Dt su risultati Maegem-It

Primo Piano

Il piano di rilancio dell'Italia

25 miliardi

IL PIANO ALTA VELOCITÀ

Il capitolo più corposo del Recovery per le infrastrutture è l'Alta velocità: 11,2 miliardi alla Salerno-Reggio, 4,6 alla Brescia-Padova, 4 alla Liguria-Alpi



LE SCHEDE

«Per ogni singolo progetto le schede indicano i milestones, i tempi di spesa, la descrizione e anche le aree di rischio»



ICEBERG

Del Recovery avete visto solo la parte emersa dell'iceberg ma sotto ci sono tutte le schede, progetto per progetto



COMMISSARI

Non sono l'opzione numero uno, si vede anche da quello che stiamo immaginando per le procedure