

IL MINISTERO DEL FARE

Infrastrutture portanti: le gare già avviate e l'anno dei cantieri, la revisione del Pnrr, l'unicità del modello Genova. Parla il ministro Giovannini, che passa al successore un testimone da 220 miliardi di investimenti

“La certezza di un inizio e di una fine è la grande novità del piano. Le procedure introdotte stanno funzionando”

Il Pnrr: “Cambiare le impostazioni vuol dire rischiare di mandare tutto a monte, possibili aggiustamenti mirati”

di Stefano Cingolani

Al suo successore passa un testimone da 220 miliardi di euro per investimenti decisi su strade, ferrovie, porti, acquedotti, città, una cifra senza precedenti. 105 miliardi sono “freschi” e targati “governo Draghi”, di cui “solo” 61 vengono dal Pnrr. Ma consegna anche una macchina complessa e funzionante che sarà difficile se non impossibile smontare, un ministero rimpolpato dal punto di vista delle risorse umane e motivato, una rete di rapporti con le amministrazioni locali, con le imprese, con i cittadini. “E’ stata una delle esperienze più entusiasmanti della mia vita”: Enrico Giovannini non ha dubbi, anche se di esperienze appassionanti e difficili può contarne davvero molte come docente, chief statistician dell’Ocse, presidente dell’Istat, ministro del Lavoro nel governo Letta, cofondatore e portavoce dell’Alleanza italiana per lo sviluppo sostenibile (Asvis), consulente dell’Onu e della Commissione europea. Un professore che vuol mettere in pratica le sue teorie e i suoi convincimenti sulla resilienza e la sostenibilità, un nuovo modo di concepire lo sviluppo; un ministro tecnico che ha sfornato due leggi dedicate a infrastrutture e trasporti, centrato tutti gli obiettivi (riforme e investimenti) del Pnrr, pubblicato numerosi Rapporti pieni di cifre, tabelle, piani per il futuro del paese. Il Mims (ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili) se fosse in Francia lo chiamerebbero Ufficio del piano. “Non produciamo solo progetti, ma investimenti che diventano posti di lavoro, migliorano la competitività e la qualità della vita delle persone, riducono le disuguaglianze territoriali, sempre più nel rispetto dell’ambiente. E non esistono ministri tecnici – ribatte Giovannini – Si compiono sempre scelte politiche, anche se non partitiche, scelte basate su valori, su convinzioni, su visioni dell’Italia e del mondo”.

Non si può dire che nel palazzone costruito cent’anni fa a due passi da porta Pia non si respiri l’ansia per il prossimo futuro, ma sono tutti consapevoli che l’impalcatura eretta in venti mesi è destinata durare a lungo.

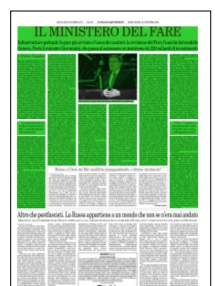
“Dieci anni per cambiare l’Italia”, è lo slogan, però sulla carta c’è lavoro fino al 2035. Il ministro prepara una transizione leale e più morbida possibile, evitando ogni “totoministri”. Si capisce, tuttavia, che l’intera struttura vedrebbe bene una persona di buon senso che sappia dove mettere le mani. Durante la campagna elettorale la destra in tutte le sue sfumature e correnti non si è risparmiata. Riscrivere il Pnrr, creare un ministero del mare, l’eterno ponte sullo stretto di Messina e chi più ne ha più ne metta. Soprattutto è emersa una critica di fondo: il governo ha sprecato tante parole, ha stampato tanti documenti, ha trovato più soldi del previsto, ma dove sono i cantieri? Giovannini apre le cento pagine dell’ultimo monitoraggio del Pnrr al 30 settembre e legge: sono state avviate 118 gare per 10 miliardi e 144 milioni di euro, comprese le 55 gare previste entro la fine dell’anno. L’ultima, non certo per importanza, riguarda la diga di Genova vinta da Webuild insieme a Fincantieri con un’offerta di 843 milioni di euro, contro la cordata spagnola Eteria-Acciona. Se i perdenti faranno ricorso come succede normalmente, l’opera non verrà bloccata: è una delle novità introdotte dal Pnrr.

“Come previsto fin dall’inizio, il 2022 è stato l’anno della progettazione e delle gare, il 2023 sarà quello dei cantieri – sottolinea il ministro – Ed è una fortuna perché proprio mentre prende corpo il rischio recessione, gli investimenti in infrastrutture faranno da ammortizzatore”. C’è un argomento in più al quale Giovannini tiene in modo particolare: senza una progettazione di tipo nuovo si ricade nel solito circolo vizioso che ha portato a gonfiare i costi, allungare i tempi e non finire mai. Adesso, con le nuove regole stabilite l’anno scorso, ci sono scadenze certe, obiettivi chiari, valutazioni preventive, strutture tecniche che passano al vaglio la qualità delle opere, una riforma dei contratti attraverso la legge delega, una relazione di sostenibilità che impone il rispetto delle norme ambientali e valuta l’impatto sociale, l’eliminazione dei subappalti in nero, perché il subappaltatore ha ormai gli stessi obblighi dell’azienda appaltatrice. So-

prattutto, c’è una logica nuova.

Davvero tutto questo non crea lungaggini? “No, al contrario. La certezza di un inizio e di una fine è proprio la grande novità del piano. Le procedure introdotte stanno funzionando sotto tutti i punti di vista. Abbiamo costruito un sistema che non esisteva e che cambia il modo di prendere le decisioni”. E i decreti attuativi, il collo di bottiglia messo sempre sotto accusa? Erano 125 quelli pendenti al Mims all’inizio del governo Draghi. Se ne sono aggiunti 74. Ne sono stati approvati 141 e una decina sono al concerto di altri ministeri. Se poi si contano quelli non monitorati, ma importanti per le imprese e le persone, siamo a quasi 300 atti varati. Il ministero ha lavorato sodo, sottolinea Giovannini. “L’ho trovato in difesa, come chiuso in se stesso dopo anni di frustrazione, ma la struttura è valida e ha saputo reagire”. Sono state fatte 600 assunzioni solo quest’anno e il cambio del nome è un cambio di sostanza, indica un approccio integrato che incorpora la transizione ecologica, la sostenibilità e la riduzione delle disuguaglianze, cavalli di battaglia che il professore ha voluto cavalcare come ministro, anche se si scontrano con una congiuntura avversa e per molti versi imprevedibile.

La guerra in Ucraina, la crisi energetica, l’inflazione, tutto ciò non induce a rallentare il passo, se non proprio a una realistica pausa di riflessione? “Sarebbe un errore, con un impatto negativo anche sulle imprese – è la netta replica – Lo dimostra anche la crisi petrolifera degli anni 70 dalla quale si è usciti con l’innovazione che ha ridotto l’intensità energetica della produzione. Oggi per fare un chilometro le auto consumano il 40 per cento di combustibile in me-



02053

no. Certo, esistono seri problemi sia per i consumatori sia per gli investitori privati, problema di costi, di liquidità, di capitale. Occorre farsene carico, ma solo scelte compiute con una logica di sistema, anche a livello europeo, possono far fronte alle difficoltà”. Giovanniini è un sostenitore delle auto elettriche, nonostante gli ostacoli provocati dalla pandemia prima e dalla guerra poi: scarseggiano componenti essenziali dalla Cina e anche dall’Ucraina. Il ministro mostra una tavola a colori che mette a confronto le tecnologie disponibili e più convenienti per i vari mezzi di locomozione, dalle moto agli aerei. La conclusione è: “Non tutto elettrico, ma elettrico tutto quel che è possibile”. A conferma dell’apertura alle alternative, il ministero sta finanziando e promuovendo la rete di rifornimento a idrogeno per i Tir, la sperimentazione di treni a idrogeno, dell’uso di hyperloop su strada e ferrovia, la ricerca sui combustibili sostenibili per navi e aerei, l’elettrificazione dei porti. Il fondo di due miliardi di euro da lui voluto in legge di Bilancio finanzia tutto questo per gli anni a venire.

Pianificazione, investimenti, semplificazioni, strumenti più efficaci forniti dal Pnrr. Questo nelle stanze del ministero, che succede però alla base della piramide? Il potere di bloccare tutto è nelle mani non solo delle sovrintendenze, bensì delle regioni, dei comuni, del vasto e variegato partito dei No. E qui Giovanniini cala la carta del consenso. “Abbiamo lavorato stringendo un rapporto con i corpi intermedi: una consulta con oltre sessanta associazioni di categoria, superando la logica del rapporto bilaterale, rapporti continui con imprese e sindacati, coinvolgimento delle comunità locali nella definizione delle grandi opere attraverso il “dibattito pubblico”. E un confronto continuo con gli enti locali facendoli sentire su una base di parità: non arrivava il ministero a calare gli ordini da Roma. Tutto ciò ha consentito una conoscenza capillare e nello stesso tempo un bilanciamento degli inte-

ressi”. Il ministro va particolarmente fiero degli investimenti nelle ferrovie, che, come effetto indiretto, riducono le disuguaglianze: solo grazie al Pnrr, l’indice di Gini che misura la disuguaglianza territoriale nell’accesso al trasporto ferroviario diminuisce del 38 per cento. Ciò è dovuto sia al tipo di interventi (si pensi all’Alta velocità e alle ferrovie regionali nel Sud) sia al modo in cui vengono realizzati. Sul modello Genova che a noi del Foglio continua a piacere, non ha cambiato idea. Perché? “Si è trattato di un’eccezione, importante, efficace, ma non replicabile. Era un appalto privato con investimenti privati. E si è trattato di una ricostruzione, è stato rifatto il tratto crollato, non un nuovo ponte. Così si è evitato di ricominciare da capo, per esempio con una nuova valutazione d’impatto ambientale”. Ma il commissario non è servito ad accelerare e semplificare le procedure? “Certo e questo vale in genere per i commissari. Se vogliamo dire che il modello Genova consiste nella partecipazione attiva e coordinata di tutti i soggetti pubblici e privati, con una visione comune e d’insieme, allora sono pienamente d’accordo. Però non si può riprodurre con un copia-incolla. Detto questo, abbiamo commissariato quasi 120 opere e i risultati positivi si vedono, come dimostrano i nostri monitoraggi semestrali. Peccato che in molti casi mancavano i progetti, quindi anche per queste opere molti cantieri si apriranno nel 2023”.

Il prossimo governo con tutta probabilità vorrà rivedere il Pnrr. E’ possibile? “No, se parliamo dell’impianto generale. Cambiare le impostazioni vuol dire rischiare di mandare tutto a monte, mentre sono possibili aggiustamenti mirati. Peraltro, finora nessuno ha spiegato che cosa va rivisto e perché. Non dobbiamo fare la diga di Genova o l’alta velocità Napoli-Bari, tanto per fare due esempi e sostituirle con qualcos’altro? Lo si dica chiaramente. Quanto all’adeguamento dei costi è in parte già previsto. La questione chiave riguarda i tempi. Il Portogallo ha detto che il

2026 è un traguardo troppo vicino. Su questo va presa una decisione a livello Ue. Bisogna anche considerare che dopo decenni di stagnazione è esplosa un’enorme domanda di infrastrutture in tutto il mondo, si pensi al piano Biden e al Next Generation Eu. Ciò ha esercitato una pressione fortissima sulla domanda alla quale l’offerta non è stata in grado di rispondere. I costi sono saliti e i materiali sono mancati. L’inflazione viene anche da qui. Allungare le scadenze significherebbe alleggerire la pressione”. Il ministero del Mare, altra idea pre-elettorale, non ha senso per Giovanniini. “Prendiamo ancora l’esempio di Genova: il porto dipenderebbe dal ministero del Mare, il valico e tutti i collegamenti con l’interno dal ministero delle Infrastrutture; ma è evidente che l’uno non può sopravvivere senza l’altro. Ecco cosa vuol dire approccio integrato e logica di sistema”.

Il nuovo ministro si troverà anche ad affrontare subito alcune emergenze. “Quando sono arrivato – ricorda Giovanniini – ho trovato sul tavolo i dossier Alitalia, Aspi, le autostrade A24-A25, l’operatività dell’Ansfisa (l’agenzia sulla sicurezza delle infrastrutture) voluta da Danilo Toninelli. E questa erano solo quelle che iniziavano con la lettera A. Oggi lascio ovviamente problemi aperti, ma non emergenze paragonabili”, conclude. Nessun rammarico? “Sì, certo, mi rincresce soprattutto che la legge sulla rigenerazione urbana, dieci anni di attesa e un anno di lavoro, sia stata bloccata a causa della crisi di governo”. Ma poi aggiunge con orgoglio: “Nessuno immaginava che in un anno potessimo spostare le grandi navi dal bacino di San Marco a Marghera e alle altre destinazioni della zona, o che riuscissimo a mettere in sicurezza il Mose, farlo funzionare e assicurarne il completamento, coinvolgendo tutte le istituzioni locali”. Non solo il modello Genova, dunque, c’è anche il modello Venezia. E anche il professor Giovanniini è un ministro del fare.



Enrico Giovanniini, ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili (Ansa)