

Cantieri per 66 miliardi

Intervista al ministro delle Infrastrutture

Giovannini: "Un piano per semplificare le opere pubbliche"

di Roberto Mania
● a pagina 10

Giovannini "Al via opere pubbliche che valgono 66 miliardi"

di Roberto Mania

ROMA – Un "piano semplificazioni" per accelerare la realizzazione delle opere pubbliche che potranno beneficiare anche delle risorse europee del Next Generation Eu. Il ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile, Enrico Giovannini, spiega in questa intervista come il governo si muoverà agendo su più fronti: quello del Codice degli appalti, quello della progettazione a livello locale, quello dei commissariamenti quando occorrerà, quello delle procedure burocratiche. «Perché - dice - non possono essere i commissari l'unica soluzione, né si può pensare di replicare il modello Genova dal momento che lì si è operato in condizioni straordinarie e irripetibili». L'Alitalia? «Il cosiddetto spezzatino non è sinonimo di una compagnia piccola. Puntiamo ad un vettore robusto, competitivo, ma non verticalmente integrato».

Ministro, intanto il Parlamento ha dato il via libera al commissariamento di 58 opere già finanziate per circa 40 miliardi, per un valore complessivo di 66 miliardi. Sono opere che lei ha definito "particolarmente importanti e significative", tra queste, per esempio, l'alta velocità Salerno-Reggio Calabria. Quando partiranno i lavori?

«In tempi brevi perché il Parlamento ha accettato la lista delle opere e dei commissari che avevamo presentato. Si tratta di alte professionalità, come tecnici provenienti da Anas o dalle Ferrovie, già pronti a iniziare a lavorare. La velocità di esecuzione dovrebbe essere elevata. Ho lavorato in questa prospettiva dal primo giorno in cui mi sono insediato. Entro aprile sarà poi pronto un secondo decreto per sbloccare altre opere da approvare entro giugno».

Quante e quali?

«E' partita la ricognizione delle stazioni appaltanti. Ci vorranno alcune settimane. Entro aprile, ripeto, ci sarà una nuova lista di opere».

Entro aprile per intercettare le risorse del Next Generation Eu?

«C'è un incrocio tra queste opere pubbliche, comprese alcune delle 58 già sbloccate, con i fondi europei. Il Piano di ripresa e resilienza prevede che diverse opere possano essere finanziate con le risorse europee. Purché rispettino i vincoli previsti dalle regole di Bruxelles: servono progetti molto dettagliati e sostanziosi. E che abbiano un impatto positivo sull'economia e sulla vita di imprese e cittadini, in un'ottica di sviluppo sostenibile. Il tutto entro il 2026 deve essere messo in esercizio».

Cosa vuole dire?

«Torniamo alla Salerno-Reggio Calabria in alta velocità: vuol dire che entro il 2026 la tratta ferroviaria non necessariamente dovrà essere completata ma ci dovranno già essere lotti "funzionali" già in esercizio dei quali i cittadini potranno beneficiare. Solo così arriveranno i soldi europei».

Il governo pensa di ricorrere sempre ai commissari per velocizzare la realizzazione delle opere?

«Solo quando sarà necessario, di certo se le opere si incaglieranno. Ma

quella dei commissari non può essere l'unica soluzione. Il ricorso a questa soluzione sarà efficace nei casi che lo richiederanno. Nei prossimi giorni annunceremo una iniziativa innovativa per sciogliere alcuni nodi nel sistema degli appalti in vista della stesura definitiva del Piano di ripresa e resilienza».

Può anticiparci qualcosa?

«Finora il dibattito si è concentrato

soprattutto sul codice degli appalti. Si pensa che siano tutti lì i problemi. In realtà non esiste la bacchetta magica. Un recente studio della Banca d'Italia ha calcolato i tempi medi delle varie fasi di realizzazione di un'opera pubblica. Bene, sono necessari due anni per la fase di progettazione, sei per l'affidamento, due per l'esecuzione. Insomma, circa il 40 per cento del tempo complessivo ha a che fare con la capacità degli enti appaltanti a definire un progetto. Qui non c'entra il codice degli appalti ma il depauperamento di professionalità che ha subito la nostra pubblica amministrazione».

Altri nodi da sciogliere?

«Con i ministri Roberto Cingolani, della **Transizione** ecologica, e Dario Franceschini, dei Beni culturali, cominceremo domani (oggi, ndr) a ragionare su come velocizzare le fasi di competenza ministeriale, tra cui la indispensabile valutazione di impatto ambientale. Sul piano procedurale si può certamente guadagnare tempo, ma anche in questo caso bisogna aumentare le risorse umane dedicate a questa fase così importante».

Pensa sia replicabile il modello che a Genova è stato adottato per ricostruire il ponte crollato?

«Direi di no. Sono le condizioni non replicabili: la ricostruzione nello stesso luogo, con i vincoli precedenti, con il finanziamento di un privato e il progetto donato da un architetto. Il modello Genova non è solo un commissario forte ma un insieme di tanti elementi».

Il suo ministero guarda al futuro, ma deve gestire, insieme ad altri, il vecchio problema dell'Alitalia. Si prefigura uno "spezzatino", con una compagnia che avrà solo il settore volo e non quello dei servizi a terra e la manutenzione. La nuova

Alitalia sarà così competitiva? Perché ancora risorse pubbliche per sostenere un progetto industriale che appare molto debole?

«Se si usa il termine spezzatino implicitamente si dice una cosa piccola. Non è questo il piano di Ita (Italia trasporto aereo, ndr). Per avere un vettore robusto non è necessario che sia del tutto verticalmente integrato, ma può stringere alleanze

nuove ed essere un cliente forte anche delle funzioni eventualmente distribuite».

Comunque comporrà migliaia di esuberanti

«Ho già detto che l'Alitalia è come fosse il cubo di Rubik, ci sono tante implicazioni, compreso quello del lavoro su cui il governo sta immaginando soluzioni innovative.

La prossima settimana proseguiremo l'interlocuzione con la Commissione di Bruxelles. Vorrei aggiungere, però, che far nascere oggi una nuova compagnia aerea può avere il vantaggio di costruirla intorno ad un modello di trasporto aereo più sostenibile, e quindi più attraente per la clientela giovane, mentre per chi già opera non è semplice una riconversione rapida. Tutto dipenderà dal piano industriale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Gli interventi I cantieri aperti

14

Strade

Previsto il potenziamento della statale 106 Ionica, della statale Salaria, della statale 17 dell'Appennino abruzzese, tra gli altri interventi

16

Ferrovie

Procedure accelerate per l'Alta Velocità Brescia, Verona, Padova, e per potenziare la Venezia-Trieste e la Salerno-Reggio

12

Infrastrutture idriche

Interventi per la messa in sicurezza dell'Acquedotto del Peschiera che serve l'Italia centrale e Roma, e di 10 dighe in Sardegna e Sicilia

▲ I lavori

L'ultima tratta della metro C di Roma tra il quartiere San Giovanni e i Fori Imperiali e la darsena Europa del porto di Livorno



1

Metropolitana

È l'ultimo tratto della metro C di Roma, che collegherà il quartiere San Giovanni con i Fori Imperiali. I lavori sono iniziati nel 2013

3

Infrastrutture portuali

Investimenti sulla darsena Europa nel porto di Livorno, la nuova diga nel porto di Genova e il rilancio della cantieristica a Palermo

12

Pubblica sicurezza

Interventi in caserme e centri polifunzionali a Bologna, Catania, Milano, Napoli, Palermo, Reggio Calabria e Roma

— “ —
**Via a 58 cantieri,
poi entro aprile
ne sbloccheremo altri
Servono progetti
e appalti più semplici**

— “ —
**Possiamo avere fondi
del Recovery ma
servono piani precisi
Il modello Genova
non si può replicare**



▲ Enrico Giovannini, ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile