

Giovannini: «Così abbiamo già speso 6 miliardi del Pnrr»

► **L'intervista** Il ministro: «Bus verdi, porti e Alta velocità; siamo partiti senza l'ok Ue»

Umberto Mancini

«**S**tiamo già impiegando 6 miliardi del Pnrr». Il ministro delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili, Enrico **Giovannini**, va subito al punto: «Visti i limiti stringenti che abbiamo per realizzare le opere non abbiamo certo aspettato la decisione finale della Ue». Alta velocità, bus verdi e porti.

Apag. 7

L'attuazione del Pnrr

🗣️ L'intervista **Enrico Giovannini**

«Già spesi 6 miliardi della Ue per Alta velocità, bus e porti»

► Il ministro: «Non abbiamo aspettato l'ok ► «Subito le risorse destinate alle Regioni formale di Bruxelles, non c'è molto tempo» con i fondi per le riqualificazioni urbane»

«**25** miliardi dei fondi del Pnrr in arrivo a inizio agosto è come fossero già qui, perché con il Fondo complementare siamo pronti a destinare alcuni miliardi all'acquisto di autobus ecologici, di nuovi treni regionali e all'elettrificazione dei porti». Il ministro delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili, Enrico **Giovannini**, va subito al punto. «Visti i limiti stringenti che abbiamo per realizzare le opere e il ruolo cruciale nell'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, non abbiamo certo aspettato la decisione finale di Bruxelles, ma abbiamo bruciato i tempi sfruttando le sinergie e le possibili integrazioni tra risorse europee e il Fondo complementare».

Ministro, l'ok formale della Ue all'uti-

lizzo dei fondi è arrivato solo pochi giorni fa. Ci sta dicendo che vi eravate già mossi prima?

«Vede, il Pnrr è solo una parte, per quanto fondamentale, di un processo che prevede investimenti senza precedenti per la costruzione e la riqualificazione di infrastrutture, per la mobilità sostenibile, per rafforzare la competitività delle imprese e migliorare la qualità del lavoro e della vita delle persone nel rispetto dell'ambiente. Da aprile, dopo aver inviato il piano a Bruxelles, abbiamo

cominciato a preparare l'attuazione, scommettendo su un parere favorevole. E ora, dopo l'imprimatur ufficiale, andiamo veloci consapevoli della sfida che abbiamo di fronte».

Progetti, quelli del Mims che si finanziano per 41 miliardi con le risorse europee del Next Generation Eu, a cui vanno aggiunte risorse nazionali per quasi 21 miliardi di euro, 10,6 dal Fondo complementare e 10,3 dallo scostamento di bilancio. Ce la faremo a spendere bene il tutto nei 5 anni previsti da Bruxelles?

«E' il nostro obiettivo. La prossima settimana incontreremo le Regioni per la distribuzione di circa 6 miliardi. Risorse che serviranno ad acquistare autobus green, nuo-

vi treni regionali e materiale rotabile, a fare interventi senza precedenti per i porti. Come vede per noi l'attuazione del Pnrr è già partita. Così come sono partite le riforme per accelerare le procedure».

Un esempio?

«Penso alla velocizzazione del contratto di programma delle Ferrovie 2020-2021 che ci farà risparmiare parecchi mesi e comprende il fondo da mezzo miliardo per la progettazione per accelerare gli interventi previsti dal Pnrr».

Comunque, non sarà facile spendere oltre 50 miliardi in 5 anni, quando per una grande opera, in Italia, se tutto va bene, ne servono almeno il doppio.

«Per questo ci siamo concentrati sui progetti in grado di essere effettivamente realizzati. E poi non tutti i fondi riguardano grandi opere. Inoltre, questa volta l'investi-

mento - ed è un fatto nuovo - è accompagnato da semplificazioni radicali dei processi decisionali e assunzioni di qualità nei ministeri e nelle stazioni appaltanti, cioè un investimento sulle persone, sulle professionalità».

Basterà tutto ciò?

«Le piccole stazioni appaltanti dovranno appoggiarsi necessariamente alle grandi per evitare ritardi, così come è necessario un grande sforzo di programmazione che coinvolge tutti gli attori in campo, partendo dagli enti locali, il che implica sinergie e collaborazione nelle diverse articolazioni dei finanziamenti».

Che cosa accadrà se qualcuno rimarrà indietro?

«Ci sono i poteri sostitutivi che eviteranno ritardi nella tabella di marcia proprio per non perdere un'occasione storica come questa. A fine mese, tra l'altro, partirà il concorso per assumere circa 120 tecnici al Mims: ingegneri, architetti, economisti, analisti che si dovranno occupare di far marciare veloce il piano. Parallelamente, a breve avvieremo corsi online per chi lavora nelle stazioni appaltanti, piccole e grandi, per usare al me-

glio le nuove procedure. La formazione sarà decisiva per rendere le procedure veloci ed efficaci».

Avete immaginato anche delle possibili disfunzioni?

«Certamente. Abbiamo fatto analisi dei rischi che saranno utili a prevenire i problemi e a sciogliere i nodi. Inoltre, una delle task force che ho voluto ha valutato, ed è la prima volta, le ricadute degli investimenti di nostra competenza in termini di sostenibilità, occupazione, valore aggiunto creato. I risultati verranno presentati nell'Allegato infrastrutture che stiamo per inviare al Parlamento».

Sarà poi necessario avviare un monitoraggio stringente.

«Sì, in raccordo con il Mef. Nel frattempo, il Mims ha avviato una verifica per ogni singola opera commissariata, sistema che, grazie alla collaborazione con la Sogei, verrà usato anche per gli interventi del Pnrr».

Quali sono i cantieri già finanziati con le risorse Ue?

«La linea Napoli-Bari ad alta velocità, che aveva già finanziamenti nazionali. E poi, come accennavo, l'acquisto di bus ecologici, lo svi-

luppo dei porti e l'ammodernamento delle ferrovie regionali. Molto presto affronteremo anche progetti di riqualificazione urbana di numerosi Comuni».

Ci anticipa quali?

«I piani per la qualità dell'abitare presentati pochi mesi fa sono già stati analizzati ed entro luglio pubblicheremo i risultati della valutazione. Si tratta di interventi per la riqualificazione urbana, la rigenerazione degli spazi, l'efficientamento energetico al fine di migliorare la qualità della vita dei cittadini. Vista la qualità delle proposte ricevute, ai fondi previsti inizialmente (oltre 1 miliardo, ndr) aggiungiamo più di 2 miliardi del Fondo complementare, con un'attenzione speciale al Mezzogiorno».

Nel 2025 ci sarà anche l'appuntamento con il Giubileo.

«Un appuntamento non lontano che mi auguro il Paese possa affrontare in forte ripresa e con alcune delle nuove infrastrutture sostenibili finanziate dal Pnrr: treni migliori e nuovi servizi ferroviari, nuove piste ciclabili, porti più moderni, metropolitane e tranvie, e con una nuova compagnia aerea

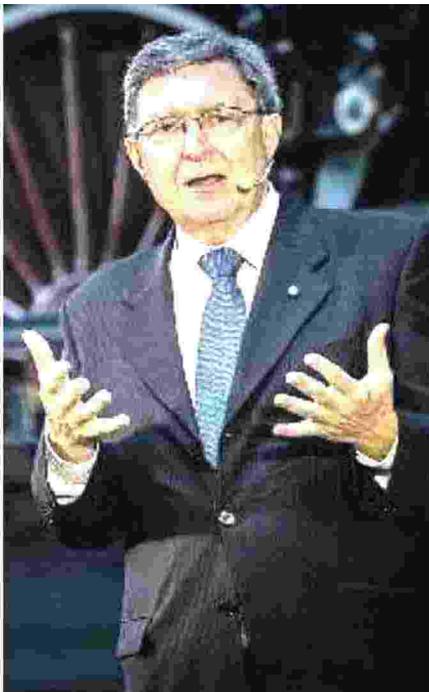
efficiente e green».

È stata dura con Bruxelles, ma alla fine Ita decollerà a ottobre.

«Date le drammatiche condizioni di Alitalia, è stato un negoziato lungo e difficile. Che ha portato ad un risultato di compromesso tra le richieste della Commissione Ue e le nostre proposte. Il piano industriale prevede un rapido sviluppo ed è stato giudicato solido e credibile. Ita potrà acquisire il brand Alitalia, gestire l'handling a Fiumicino e, con una quota di minoranza, co-gestire la manutenzione. I nuovi aerei saranno non solo più ecologici, ma anche più efficienti sul piano dei consumi, e quindi dei costi. Poi mi auguro che sviluppi una partnership commerciale forte con Fs: il matrimonio treno-aereo, come in altri paesi, consente una mobilità sostenibile e maggiore libertà di movimento. Il Giubileo può essere una grande occasione anche in questa prospettiva, portando tanti pellegrini a visitare più facilmente altre aree del Paese, con benefici effetti economici e sociali per tutti».

Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Enrico Giovannini è ministro alle Infrastrutture

MONITORAGGIO DIGITALE SULL'ANDAMENTO DELLE OPERE E CORSI DI FORMAZIONE PER I TECNICI DELLE STAZIONI APPALTANTI

