

COVID, STRETTA SULLA SCUOLA E CHIUSURE NELLE ZONE A RISCHIO. SI CERCA UNA CURA PER ALITALIA, NORME RAPIDE PER LA CIG

Giovannini: il mio piano per il Recovery

Il ministro delle Infrastrutture: cinque team al lavoro per riaprire i cantieri, nessuno scontro con Cingolani

MARCO ZATTERIN

Un nuovo nome per il ministero e 5 gruppi di lavoro per gestire la «quota reti» del Recovery Plan. Il responsabile delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, svela la sua strategia e prevede anchel'assunzione di funzionari pubblici competenti coi fondi Ue. Ponte sullo stretto in forse. -P.3 **SERVIZI**-PP.2-7

MINISTRO INFRASTRUTTURE SOSTENIBILI: "Assumeremo dipendenti pubblici competenti con il Recovery"

Il piano Giovannini per riaprire i cantieri "Cinque team al lavoro sui nuovi progetti"

L'INTERVISTA

MARCO ZATTERIN

Un nuovo nome per cambiare marcia, cinque gruppi di lavoro per riaprire i cantieri e gestire la «quota infrastrutture e trasporti» (48 miliardi) del Recovery Plan. Con il quale, ora, Enrico Giovannini pensa anche di assumere personale con competenze avanzate per condurre la pubblica amministrazione nella stagione del progresso risaputo del Pianeta. La sua casa si chiama da venerdì "Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile" (Mims) e l'economista romano racconta i suoi piani con realismo. E' cauto nel valutare l'italoburocrazia. Nega conflitti fra i tecnici di Draghi. Promette di difendere l'Alitalia e tutelare gli investimenti stradali. Invita ad accelerare col Pnrr, la strategia di rilancio e resilienza, e rispettare i paletti di Bruxelles. I quali, si capisce, non sono compatibili con alcuni dossier fra i quali c'è il Ponte sullo Stretto di Messina. **Diceva una canzone dei Talking Heads che «i nomi fanno sempre la differenza». Il suo ministero è stato appena ribattezzato. È davvero una rivoluzione, professore?**

«Il nuovo nome fotografa l'esigenza di rivedere il modo di pensare le infrastrutture e l'organizzazione del sistema dei trasporti, senza dimenticare che dobbiamo occuparci dell'edilizia, dunque delle città sostenibili. È un pensiero largo, un cambiamento di paradigma in linea con gli indirizzi europei che ci impongono un salto culturale importante».

Visti da fuori, vi siete trovati parecchi accavallamenti fra i

ministeri che hanno provocato qualche conflitto con la squadra di Cingolani.

«Sinceramente, non c'è stato alcun conflitto. Tuttavia, è indubbio che la transizione ecologica richiede un coordinamento delle politiche che nel nostro Paese non è pratica corrente. Inoltre, servono professionalità adatte. Nel ministero che ho l'onore di guidare, queste competenze in parte sono presenti».

Cosa pensa di fare?

«Il tema dei cambiamenti climatici, con il relativo adeguamento dei sistemi infrastrutturali e trasporto, avrà implicazioni cruciali. Per questo sto creando una commissione guidata da Carlo Carraro, ex rettore a Venezia e membro del Board dell'Intergovernmental Panel on Climate Change. Dovrà aiutarci a capire come la **sostenibilità** impatta sulla pianificazione delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto, nonché sui porti e le reti idriche. È un primo passo».

Egli altri?

«Nella struttura tecnica di missione del ministero, già molto qualificata, inseriremo nuove professionalità per affrontare aspetti specifici, come la digitalizzazione delle infrastrutture o l'adozione di un approccio di economia circolare nella costruzione di reti durevoli e resilienti. Con il Ministero dell'Economia e delle Finanze stiamo lavorando per assumere, grazie al Piano nazionale di ripresa e resilienza, figure altamente specializzate come elemento trasformativo».

Assumete col Recovery?

«Saranno assunzioni limitate, mirate e su temi innovativi. Ma lo stesso approccio andrebbe applicato anche alle assunzioni a tempo indeterminato per tutte le pubbliche amministrazioni, compreso questo ministero. Poiché 500 mila dipen-

denti pubblici andranno in pensione nel breve-medio termine, abbiamo l'occasione per cambiare le competenze e le stesse procedure concorsuali. Il nostro sistema ha bisogno di figure professionali con specializzazioni nuove. Peraltro, nel ministero che guido verrà creato un nuovo dipartimento dedicato alla programmazione a lungo termine di infrastrutture e sistemi a rete. Per queste attività sono indispensabili competenze specifiche. Il decreto di riorganizzazione predisposto dalla ministra De Micheli è stato registrato e questo ci darà una marcia in più».

Non le pare che le ambizioni del governo Draghi si siano scontrate con la realtà della italoburocrazia?

«Nel ministero ho trovato personale qualificato e, non a caso, ho confermato molti dirigenti. Con loro e con nuove professionalità ho creato un team dedicato al Recovery Plan. Sarà attivo su cinque dimensioni».

Quali?

«Il primo gruppo si occuperà dei progetti e del confronto con la Commissione Ue. Il secondo studierà le innovazioni normative necessarie per garantire l'attuazione rapida dei progetti. Il terzo si focalizzerà sull'innovazione interna al ministero, per aumentarne efficienza e rapidità. Il quarto sui sistemi informativi per assicurare lo scambio dei dati necessari per monitorare la realizzazione dei progetti approvati. Infine, un team trasversale lavorerà sull'impatto economico, sociale e ambientale del Piano, perché la Ue non chiede solo quando e quanto spendiamo, ma anche informazioni precise sui risultati finali attesi e sul rispetto del principio di non danneggiare significativamente l'ambiente. Il piano italiano deve essere pronto entro

aprile. Ma poi, ricordiamolo, va attuato».

Cosa conserverà del Recovery Plan del Conte-bis?

«La buona notizia è che la parte infrastrutturale del Pnrr è stata già accolta dalla Commissione. Mi aspetto quindi che il cuore del Piano sarà confermato, anche se proporrò modifiche».

Quali sono i dossier finiti fuori dal Pnrr? Due esempi?

«La manutenzione delle strade, che pure è importante, non è considerato elegibile per il Pnrr, così come tutte le opere che non si possono completare entro il 2026, vincolo preciso e stringente».

Questo lascia fuori il ponte sullo Stretto?

«Lascia fuori molte cose che non rispettano le linee guida indicate da Bruxelles. La realtà è che non bisogna caricare il Pnrr di ambizioni irrealistiche».

Quanto vale il Recovery Plan per le infrastrutture e i trasporti?

«Sono circa 48 miliardi la cui utilizzazione, sia chiaro, non dipende da un unico ministero. Si tratta di una strategia complessiva, sistemica. E non ha quindi senso dire che si è responsabili solo per determinati progetti».

La sua rosa ha molte spine. Alitalia, per cominciare. Riuscirete a farla decollare?

«Il governo spinge per un vettore nazionale. Stiamo lavorando a un piano da discutere con Bruxelles. Ovviamente vogliamo mettere il Paese in condizione di essere protagonista del trasporto aereo e assicurare un futuro alla nuova compagnia. I tempi sono stretti e, come sappiamo, ci sono problemi di cassa. Siamo fortemente impegnati per risolvere la crisi, anche per cogliere l'opportunità di ripresa post-Covid».

L'intesa Fs-Anas va avanti?

«Si va avanti. Aver ricompreso l'Anas nel gruppo Ferrovie rappresenta un'opportunità importante, ma serve una maggiore integrazione. Possiamo ridurre le criticità del sistema. In fatto di progettazione, il gruppo Ferrovie rappresenta un'eccellenza internazionale; Anas, appesantita da poco in-

vestimento in capitale umano, trarrà benefici dall'integrazione. L'altra parte, la scelta per la mobilità sostenibile richiede una integrazione piena delle diverse modalità di trasporto, sostenuta dalla digitalizzazione, anche in vista della futura guida autonoma tanto per fare un esempio».

Si sblocca il caso Aspi?

«Questa settimana è stata significativa. Cdp ha avanzato una proposta. Atlantia l'ha giudicata inadeguata, ma non ha sbattuto la porta. Si apre dunque una fase di interlocuzione. Si deve uscire dall'incertezza e così poter definire le regole per cui, da adesso in poi,

Aspi e gli altri gestori, investiranno di più sulla sicurezza, sulla manutenzione e sull'innovazione. Mi auguro che il negoziato si concluda in fretta».

Vede la volontà di farlo?

«Se non vi fosse, Atlantia avrebbe reagito diversamente. La tempistica è centrale. A parte tutto, un'intesa serve per sbloccare gli investimenti». —



IMAGOECONOMICA

ENRICO GIOVANNINI

MINISTRO INFRASTRUTTURE
 E MOBILITA' SOSTENIBILI



Ponte sullo Stretto fuori dal percorso Ue
 Il vincolo è riuscire a terminare i lavori entro il 2026

Alitalia, vogliamo un vettore nazionale
 Autostrade, si tratta Attenti a non fermare gli investimenti

L'inserimento di Anas nel gruppo Fs è un'opportunità importante ma serve più integrazione

I MAGGIORI BENEFICIARI DEL RECOVERY FUND

