

Imprese 29 Marzo 2021

Recovery, l'ora delle scelte decisive: non sbagliare su risorse, opere e nuove regole

Stampa

di Edoardo Bianchi (*)

In breve

INTERVENTO. Fondi aggiuntivi e non sostitutivi, focus sulla manutenzione, semplificazione dei passaggi a monte delle gare

Siamo entrati nell'ultimo giro di pista perché fine aprile, termine entro il quale dovremo presentare in Europa la nostra idea di Recovery Plan, è oramai imminente. I prossimi 15 giorni risulteranno decisivi ed il tema delle risorse, delle opere e delle regole è sempre più centrale e di attualità.

Come Ance riteniamo significativi, in termini di chiarezza e concretezza, i recenti interventi pubblici del ministro Giovannini. La recente audizione contenente le Linee programmatiche per rendere attuabili le previsioni del Recovery Plan, in particolare, rappresenta una vera e propria pietra angolare da cui partire. Quanto alle risorse, è oramai definitivamente acclarato che sarà necessario avere un quadro complessivo delle risorse su cui fare affidamento; la visione integrata ricordata ed auspicata da più parti è stata finalmente condivisa dal decisore pubblico.

Perché ci sia una visione integrata sono necessarie le risorse del Recovery, certo, ma anche quelle residue dei Fondi di Coesione e Sviluppo non impegnate del periodo 2014/2020 per circa 30 miliardi nonché quelle dei Fondi di Coesione e Sviluppo 2021/2027 pari ad oltre 50 miliardi; a queste si aggiungono quelle della legge di bilancio 2021 e dei vari Fondi pluriennali di investimento disponibili.

Le prime risorse disponibili saranno, una volta diventato operativo il nostro Pnrr, quelle provenienti dal 13% di anticipazione pari a circa 25 miliardi.

La idea del ministro Giovannini di mettere pista un mix tra «risorse provenienti dal Recovery» e «risorse non provenienti dal Recovery» è assolutamente condivisibile.

L'esempio illustrato sulla Av Salerno Reggio Calabria deve essere elevato a paradigma per tutti i programmi. Vi è una quota parte di "finanziamenti da Recovery" che ci aiuterà a realizzare tutto ciò che è compatibile (tratta Salerno-Battipaglia) con i tempi di questo programma (non oltre il 2026). Vi è poi una quota parte di "finanziamenti non da Recovery" che ci consentirà di realizzare i lotti successivi anche post 2026.

Come Ance riteniamo decisivo che le risorse appostate in bilancio (ante pandemia) non vengano sostituite per essere destinate a spesa corrente o al ripianamento del debito pregresso, ma restino disponibili per altri investimenti che il Governo individuerà, qualsiasi sia il campo di intervento. Non utilizziamo la opportunità che ci viene data solo per progetti già esistenti, l'effetto sarebbe solo monetario perché, così facendo, l'Europa ci pagherebbe opere che avevamo programmato e di cui avevamo bisogno da anni ma il rapporto debito/Pil (160%) ed il debito pubblico (2.600 miliardi) necessitano di interventi shock per essere riportati sotto controllo.

Quanto alle opere, condividiamo la strategicità di alcune scelte come quelle contenute nella Missione 3 che consentiranno al Paese di essere più moderno e maggiormente connesso in maniera sostenibile. Riteniamo che attenzione massima debba comunque essere riservata anche alla messa in sicurezza del territorio e delle infrastrutture esistenti; in sede di audizione in diversi passaggi è stato posto l'accento sulla centralità della manutenzione al ricorrere di alcune considerazioni preliminari. Per essere ammissibile, un progetto di manutenzione deve essere legato ad un miglioramento, un ammodernamento o una messa in sicurezza dell'infrastruttura, in chiave di sviluppo sostenibile. Intanto intervenendo su infrastrutture già esistenti, siano esse orizzontali (strade, ponti, viadotti, gallerie, adduzioni idriche) oppure verticali (scuole, ospedali, uffici, abitazioni, tribunali), non si avrà alcun utilizzo di nuovo suolo e potremo consentire una transizione ambientale, resiliente e sostenibile favorendo i processi di innovazione riducendo le disuguaglianze.

Perseguiamo cioè la vera sostenibilità economica, sociale ed ambientale rendendo le nostre città più decorose. Per avere infrastrutture più sostenibili e resilienti dovremo assicurare la manutenzione sistematica del patrimonio esistente purché sia progettata in una ottica di interventi digital and green.

Ad esempio, il progetto deve consentire una maggiore resilienza ai cambiamenti climatici prevedendo una digitalizzazione volta a migliorare la sicurezza attraverso la rilevazione della stabilità dell'infrastruttura oppure essere combinato con misure quali la costruzione di punti di ricarica elettrica e di punti di rifornimento di idrogeno. Proprio trattando del Programma innovativi per la qualità dell'abitare, è ribadita la necessità di riqualificare, riorganizzare e incrementare il patrimonio destinato all'edilizia sociale. Rifunzionalizzare aree, spazi e proprietà pubbliche e private anche attraverso la rigenerazione del tessuto urbano e socio-economico. Migliorare l'accessibilità e la sicurezza delle aree urbane e la fornitura di servizi e infrastrutture urbano-locali. Rigenerare aree e spazi già costruiti, aumentando la qualità ambientale e migliorando la resilienza ai cambiamenti climatici.

Viene inoltre ribadita la centralità, nella strategia del Pnrr, della sostenibilità e della resilienza delle infrastrutture e dei sistemi a rete.

La manutenzione e messa in sicurezza della viabilità esistente dovrà, ad esempio, avvenire attraverso un monitoraggio tecnologico che determini un upgrading rispetto alla situazione attualmente esistente. La rete stradale italiana presenta gravi carenze manutentive ed è soggetta a rilevanti azioni antropiche e ambientali, oltre ai rischi derivanti dal dissesto idrogeologico del territorio, aggravati dalla crisi climatica. Per garantire la sicurezza e la piena funzionalità della rete infrastrutturale stradale, è necessaria una attenta programmazione e una rapida esecuzione dei lavori di manutenzione, messa in sicurezza, miglioramento, adeguamento e sostituzione delle opere. La rete viaria che necessita di cura ed attenzione è prioritariamente quella nazionale, ma anche quella provinciale e delle aree metropolitane, così come quella comunale non devono essere dimenticate.

Il progetto deve proporsi soprattutto un aumento della digitalizzazione per gestire i flussi di traffico e pianificare le attività di manutenzione e messa in sicurezza in modo smart ed economico, oltre che ad aumentare notevolmente la resilienza della rete stessa. Il Paese necessita di manutenzioni ordinarie e straordinarie continuative.

Condividiamo questa impostazione.

Per realizzare tutto ciò servono regole semplici e di immediata applicabilità, in particolare non servono nuove regole di ingaggio per aggiudicare le gare. È sufficiente applicare le previsioni contenute nel Decreto semplificazioni, queste costituiscono già una critica deregulation, spingersi oltre significherebbe mortificare definitivamente ogni minima forma di trasparenza. Occorre intervenire risolutamente nella fase a monte delle gare dove si definiscono le diverse autorizzazioni necessarie al perfezionamento delle varie soluzioni progettuali, qui occorre concentrarsi.

Mai come in questo momento storico conta la qualità delle decisioni, conta il coraggio delle visioni, non contano i giorni.

(*) Vicepresidente Ance con delega ai Lavori pubblici