

undefined

Pnrr, il 40% delle misure in cerca di revisione

Eventi del Sole 24 Ore. La stima Kpmg nel corso dell'iniziativa «Obiettivo rinascita 2023. La messa a terra del Pnrr». Focus su ritardi e caro materiali

Andrea Biondi

Un momento che può essere una svolta, ma in cui le difficoltà rischiano di rappresentare una zavorratale da frenare uno sviluppo in cui l'Italia ha l'obbligo di credere.

La discussione su risorse e progetti ha ormai ceduto il passo a quella sullo stato di attuazione dei programmi legati al Pnrr che guardano al traguardo del 2026 quando i piani dovranno arrivare a conclusione. «Prendo a prestito una battuta che trovo calzante e dico che questo è l'anno orribile del Pnrr, in cui abbiamo acquisito piena consapevolezza della differenza che passa tra il dire e il fare», ha spiegato il direttore del Sole 24 Ore Fabio Tamburini in apertura dell'iniziativa "Obiettivo rinascita 2023. La messa a terra del Pnrr", promossa dal Sole 24 Ore nell'Auditorium Giorgio Squinzi in Assolombarda e che ieri ha registrato 1.500 partecipanti, tra live e in collegamento in streaming.

È evidente, ha aggiunto Tamburini che «per citare una frase usata dal presidente della Repubblica Sergio Mattarella, è arrivato il momento di metterci alla stanga per superare le difficoltà. E capire davvero a che punto siamo».



FEDERICA BRANCACCIO
Presidente Ance

A tracciare un bilancio puntuale dello stato di attuazione del Pnrr è stata Giorgia Aresu, partner di Kpmg, che si è soffermata in particolare sul fatto che il 2023 si ponga come un anno di attuazione complesso in cui si passa dal monitoraggio in prevalenza milestones a monitorare i risultati. Un anno, quindi, in cui emergono, come prevedibile, complessità e qualche lacuna della fase di programmazione - 19 miliardi solo nel 2022 di bandi e avvisi che hanno spinto tanto la fase discendente di assegnazione delle risorse - che mostra punti di debolezza.

In questa fase occorre dunque non rallentare l'attuazione ed è importante il negoziato che il governo sta conducendo con Bruxelles per la revisione del piano e per assicurare flessibilità e "aggiustare" alcuni target e milestones. Secondo le stime di Kpmg, almeno il 40% delle misure, e conseguentemente di milestones e target, necessiterebbe di una revisione qualitativa o quantitativa. Un riassetto che, ha spiegato la Aresu, potrebbe anche comportare la rimodulazione di alcune risorse del Pnrr tra le missioni puntando sulle misure più di successo e coerenti con questa fase, anche sfruttando i fondi del RepowerEu. Questo rappresenta la prossima sfida per il governo, chiamato a delineare entro fine aprile il nuovo capitolo del Pnrr che dovrà sfruttare le risorse del piano messo a punto dall'Europa per assicurarsi l'indipendenza energetica dalla Russia.

«È il momento di tenere i nervi saldi e della massima collaborazione, soprattutto da parte del sistema professionale» chiosa la partner Kpmg.

Di tutta l'evidenza è anche il fatto che questo sia il momento di affrontare e sciogliere i nodi che rischiano di soffocare lo slancio cui è atteso il Paese grazie a Pnrr e vari piani di sviluppo. C'è il tema dell'accesso ai progetti e al credito da parte delle piccole e medie imprese. «Sul Pnrr abbiamo organizzato un gruppo di persone che si occupano di tutti gli aspetti necessari per avere un dialogo con le imprese» ha detto Luiseella Altare, responsabile Corporate Italia Unicredit parlando con Klaus Pini, cofounder & ceo P Technology, del caso concreto di incrocio fra istituto di credito e azienda.

Energia, banda larga, sanità (si vedano altri articoli in pagina) rappresentano i banchi di prova sui quali misurare un Pnrr che va a prendere corpo in un contesto caratterizzato anche dal rincaro delle materie prime. «Uno dei motivi per cui c'è un ritardo nell'attuazione del Pnrr - ha sottolineato Federica Brancaccio, presidente Ance - è che nel 2022 tutte le stazioni appaltanti hanno dovuto rivedere i progetti, adeguare i prezzi e questo ha comportato non meno di 6 mesi di ritardi. Che possono sembrare pochi, ma se l'obiettivo è il 2026, quindi tre anni, 6 mesi sono troppo lunghi». In questo quadro c'è una doppia velocità nel «meccanismo» per il ristoro dei rincari di cui ringraziamo il governo passato e quello attuale e che vedrà un passaggio ulteriore con il meccanismo di revisione dei prezzi nel nuovo codice degli appalti. Quindi «se per le opere del Pnrr - prosegue la presidente Ance - i fondi destinati per il ristoro sono arrivati alle imprese, guardando alle opere che non rientrano nel Pnrr siamo a un avanzamento del 5 per cento. Ma le imprese che vanno in sofferenza di liquidità finanziaria sono le stesse che possono contemporaneamente essere interessate o meno da opere del Pnrr a seconda dei casi».

La presidente Ance Brancaccio è comunque netta nel dire che «non è il momento di riprogrammare togliendo opere perché non abbiamo chiaro tutto il quadro», ma sottolinea anche il fatto che le imprese interessate «fanno parte di un settore che fra il 2008 e 2020 ha affrontato una lunga crisi che ha significato scomparsa di imprese, disoccupazione». Quel che è mancato nel frattempo sono «le grandi riforme. Perché ci sono le risorse ma servono interventi strutturali».

A ritornare centrale nelle discussioni è così il tema delle semplificazioni, che finisce per configurarsi come una variabile non affatto irrilevante. Lorenzo Forina, direttore Vodafone Business ha ricordato come per uno scatto di qualità è necessario «avere meccanismi di distribuzione delle risorse del Pnrr rapidi, semplici e accessibili alle Pmi o a ciò che non è grande impresa».



Live & digital. L'iniziativa "Obiettivo rinascita 2023. La messa a terra del Pnrr" promossa dal Sole 24 Ore nell'Auditorium Giorgio Squinzi in Assolombarda. Nella foto, Giorgia Aresu (Kpmg)

Rixi: «Urgente un piano per i valichi alpini»

Infrastrutture

Il viceministro: le regole di ingaggio del Pnrr penalizzano l'autotrasporto

Marco Morino

C'è una questione valichi alpini di cui il governo inizia a parlare apertamente. Attraverso le Alpi transita buona parte dell'export italiano diretto in Europa. Se insorgono ostacoli ai valichi, l'Italia e le sue imprese rischiano di colpo l'isolamento. Le tensioni con l'Austria per i divieti imposti unilateralmente dal Tirolo alla circolazione del Tir (soprattutto ai transiti notturni) sono noti da

tempo. Ora però si annunciano nuove emergenze. Le ha ricordate ieri Edoardo Rixi, viceministro per le Infrastrutture e Trasporti, all'evento sul Pnrr organizzato dal Sole 24 Ore. Dice Rixi: «Per quanto riguarda il nuovo tunnel ferroviario del Brennero, l'Italia scava e avanza nei lavori. L'Austria no. Anche sulla Tav Torino-Lione i francesi sono indietro». Poi c'è il traforo del Monte Bianco, ricorda Rixi, dove per i lavori di manutenzione programmata si ipotizzano chiusure di tre mesi all'anno per prossimi 18 anni. Intanto, la società che gestisce il traforo del Bianco ha già annunciato la chiusura totale della circolazione tra il 4 settembre e il 18 dicembre 2023 per avviare i primi lavori di risanamento. «Qui avremo grandi problemi se i francesi non faranno fare la seconda canna del tunnel», ammonisce Rixi. Second-

do il viceministro è urgente che il governo affronti di petto l'emergenza valichi alpini, sia per la strada sia per la ferrovia, studiando un piano a difesa dell'export e degli interessi delle imprese italiane.

Il Pnrr poi ignora del tutto l'autotrasporto, che pure rappresenta di gran lunga la modalità prevalente per la distribuzione delle merci, concentrando le risorse della missione 3 (infrastrutture) quasi esclusivamente sulle opere ferroviarie. Un dato sottolineato da Thomas Baumgartner, presidente di Anita

(Confindustria). «Purtroppo - osserva Rixi - le regole di ingaggio sul Pnrr hanno impedito di dirottare risorse, che pure sarebbero necessarie, all'adeguamento delle infrastrutture stradali rispetto alle esigenze di un traffico su gomma che movimentano oltre l'88% delle merci trasportate nel Paese». Da parte sua, Vincenzo Macello di Rifi (Gruppo Fs) conferma che le grandi opere ferroviarie (Terzo Valico, Tav Napoli-Bari, Tav Brescia-Verona, circunvalazione di Trento, collegamento Palermo-Catania) sono in linea con i tempi del Pnrr. Osservazione finale di Rixi: «In questo Paese si è venduto il Pnrr come uno strumento per fare le grandi opere, a fronte di iter autorizzativi particolarmente complessi. Però siamo impegnati a superare le criticità».



EDOARDO RIXI
Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Transizione green: occorrono iter più snelli

Energia

Semplificazioni necessarie per accelerare la messa a terra degli investimenti

Celestina Dominelli

Servono iter autorizzativi più snelli per accelerare la messa a terra degli investimenti. Ma occorre altresì lavorare sulla governance mettendo insieme ministri e istituzioni generali che lavorano su iniziative spesso trasversali per avere una visione coordinata e strutturata. È questo il duplice messaggio emerso dalla tavola rotonda "Missione 2: la rivoluzione green contro la crisi

energetica", nel corso della quale si sono confrontati aziende e istituzioni.

A rimarcare con forza questa esigenza è stato Paolo Gallo, ad di Italgas, che, con riferimento agli oltre 1,7 miliardi di euro previsti per il biometano ha sottolineato innanzitutto il potenziale «di oltre mille impianti di biogas», ai quali quei fondi sono destinati. «L'elemento più rilevante - ha detto il ceo - sono gli aspetti autorizzativi che incidono sulla tempistica e sulla messa in opera delle risorse. Con i fondi del Pnrr si potrebbe raggiungere una produzione di oltre 1,5 miliardi di metri cubi di biometano, ma serve una "transizione burocratica" che renda più rapidi gli iter autorizzativi e che migliori i tempi di messa a terra degli impianti e dell'utilizzo di questo gas rinnovabile».

Un auspicio, quello espresso da Gallo, che è stato condiviso anche da Stefa-

no Granella, chief Strategy & Growth di AZA. «I ritardi nell'indire le aste sul biometano, le tempistiche stringenti e un processo autorizzativo lungo potrebbero limitare la partecipazione. Sarebbe auspicabile - ha proseguito il manager - una semplificazione dell'iter autorizzativo per la realizzazione di impianti di biometano al fine di raggiungere i target nei tempi previsti».

Serve, quindi, un'accelerazione. Ma servono anche maggiori capacità progettuali e tecniche sul territorio, rispetto alle quali un importante assist po-

trebbe arrivare dalla Bei, come ha spiegato la vicepresidente Gelsomina Vigiotti. «Oltre ai finanziamenti, la Bei offre un'ampia gamma di servizi di assistenza tecnica che abbracciano tutte le fasi del progetto e oltre. Siamo già intervenuti a titolo gratuito e siamo pronti a scendere in campo laddove la capacità amministrativa avrà bisogno del nostro supporto».

Supporto che sul Pnrr ha assicurato anche l'Enea agendo come advisor tecnico-scientifico del ministero dell'Ambiente e di altri dicasteri. Ma, ha osservato il dg Giorgio Graditi, «occorre lavorare sul miglioramento della struttura pubblica per renderla, dal punto di vista amministrativo e burocratico, in grado di sostenere un impegno così significativo com'è quello delineato dal piano».



PAOLO GALLO
Amministratore delegato e Direttore generale Italgas

Parità non solo quantitativa, ma qualitativa

Lavoro

Certificazione importante perché incentiva le imprese a investire in misure concrete

Cristina Casadei

Investire per creare opportunità professionali nel quadro della parità di genere, nelle imprese private e pubbliche è «la strada che dobbiamo percorrere per favorire la crescita culturale del nostro Paese. Ma la partecipazione delle donne al lavoro deve essere ampliata non solo quantitativamente ma anche qualitativamente, favorendo la crescita e i percorsi di carriera». La profes-

soressa Francesca Romana Recchia Luciani, da filosofa, intervenendo al convegno Obiettivo Rinascita del Sole 24 Ore, ha offerto una visione molto rotunda del tema, sottolineando anche l'aspetto sociale culturale. È invitando a valorizzare l'umanesimo, insieme alle discipline STEM. Sicuramente, oggi, «nelle imprese è imprescindibile investire per aumentare la presenza e la partecipazione femminile, soprattutto attraverso progetti di empowerment», conferma Alessia Ruzzeddu, Diversity, equity and inclusion manager di Autostrade per l'Italia.

Sullo sfondo dei ragionamenti c'è la Missione 5 del Pnrr che ha una dote di 30 miliardi e un raggio d'azione molto vasto, dall'occupabilità dei lavoratori, alle politiche attive, fino all'empowerment femminile, all'imprenditorialità delle donne e al con-

trasto alle discriminazioni di genere. Temi, questi ultimi che, come osserva Recchia Luciani «sono trasversali a tutto il Pnrr dove l'espressione parità di genere compare ben 77 volte e che deve diventare lo strumento per ampliare anche qualitativamente la partecipazione delle donne al lavoro». La professoressa Recchia Luciani insegna Storia della filosofia dei diritti umani all'Università di Bari ed è responsabile della linea d'azione sulle questioni di genere. Proprio in questo ambito racconta che «è nato un dotto-

rato di ricerca sui Gender studies promosso con la Scuola Sant'Anna di Pisa e l'Università di Macerata da cui usciranno anche i dottorati che certificheranno la parità di genere nelle aziende e avranno una specifica formazione». È un tema, quello delle certificazioni su cui le imprese stanno investendo, come dice la stessa Ruzzeddu: «In Autostre la certificazione è arrivata alla fine dello scorso anno ed è stata la valorizzazione dell'impegno concretizzato nel programma DEI che accompagna la trasformazione con politiche che concretamente vogliono ridurre il gender gap e il gender pay gap e con programmi di valorizzazione del talento femminile in un'azienda in cui non è facile, dato il settore, quello dell'ingegneria civile, in cui ancora oggi l'Italia laurea solo il 19% di donne».



ALESSIA RUZZEDDU
Diversity, Equity and Inclusion Manager Autostrade per l'Italia