

Il superamento della Legge Obiettivo: promessa o realtà?

Anna Donati, Green Italia



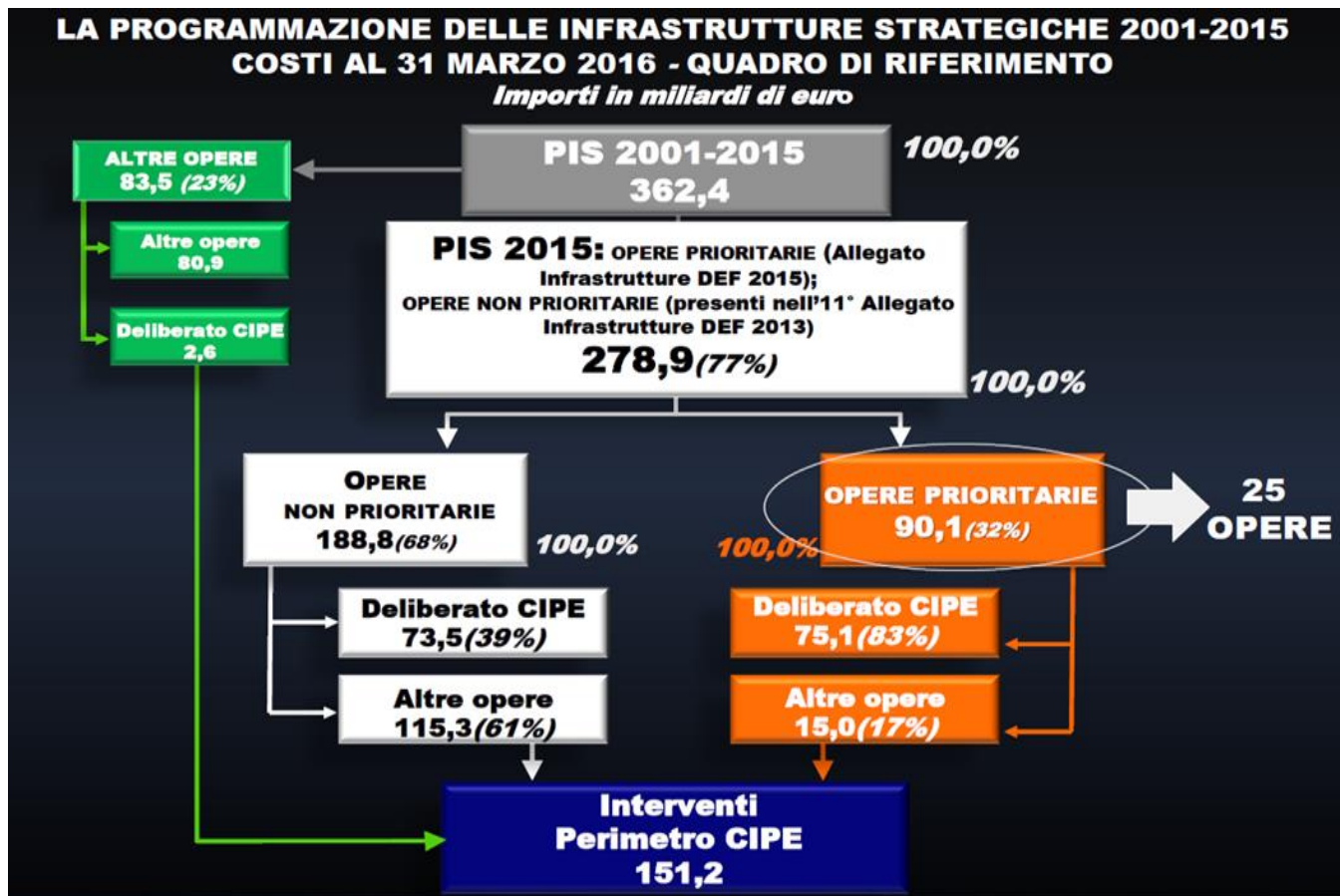
| Grandi opere: utilità pubblica, regole del gioco e rischi per la democrazia | Convegno | Roma | 19 dicembre 2016



Nuovo Codice Appalti: indica Il superamento della Legge Obiettivo per le grandi opere strategiche

- Il DLgs 50 del 18 aprile 2016 (codice appalti) cancella la legge obiettivo per le infrastrutture strategiche e prevede un articolato e complesso regime transitorio per la sua attuazione.
- Tre livelli di progettazione: fattibilità, definitivo ed esecutivo.
- Project review. Revisione dei progetti in corsa.
- Elaborazione del Documento Pluriennale di Programmazione ai sensi del DLgs 228/2011. Il DPP deve riordinare ed integrare la programmazione vigente per gli investimenti (LO, Concessioni Autostradali, Porti, Aeroporti, Anas, reti urbane, ITS...)
- Il primo DPP deve essere presentato entro il 18 aprile 2017 ed ha valenza triennale
- Piano generale dei Trasporti e della Logistica. Da aggiornare entro fine 2017.
- Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche. Adottato dal Cipe il 1 dicembre 2016, per l'elaborazione del DPP.

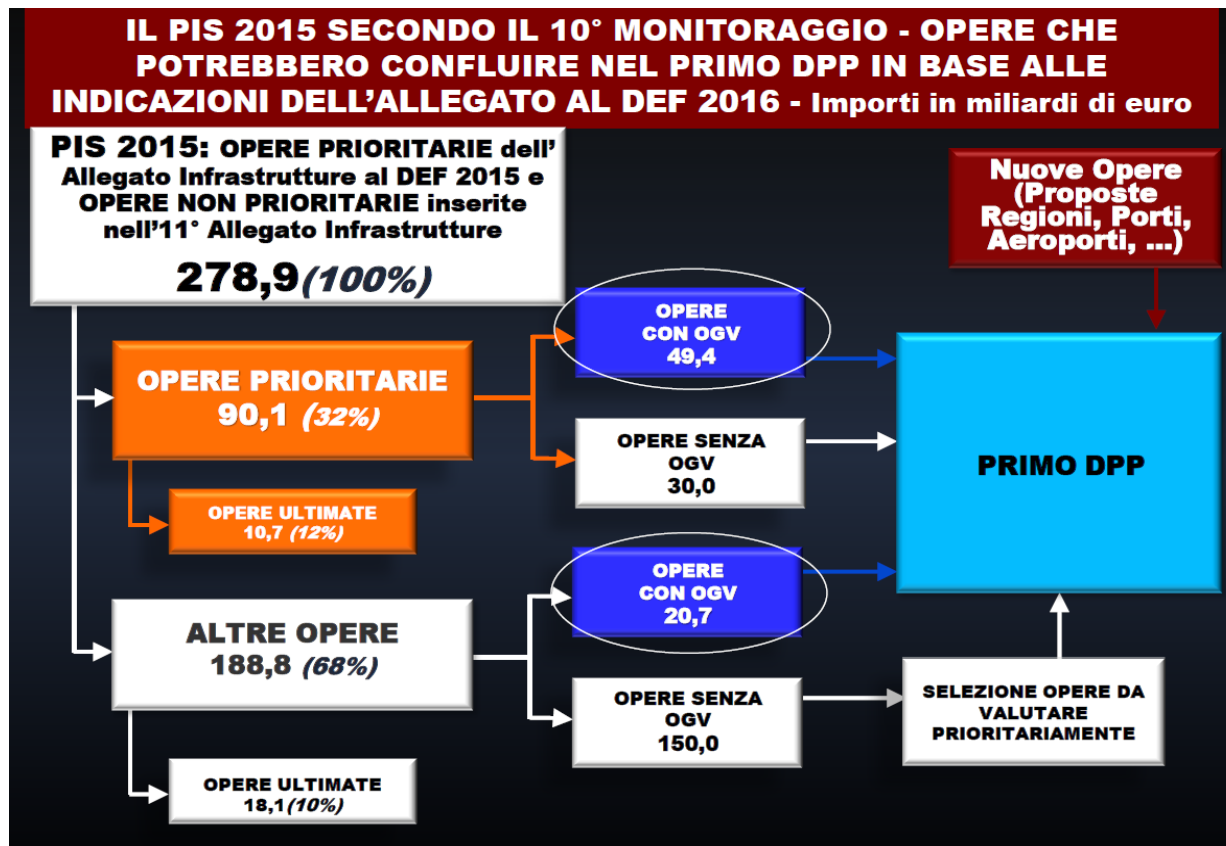
X Rapporto Camera Cresme ed Anac. 2001-2015



Stato di attuazione delle Infrastrutture Strategiche



Opere in corso con Obblighi Giuridicamente Vincolanti



Risorse disponibili (a maggio 2016)

RISORSE DISPONIBILI PER FONTE DI FINANZIAMENTO

Importi in miliardi di euro

9° Rapporto			10 ° Rapporto	
	Valori assoluti	%	Valori assoluti	%
PIS 2015				
Costo	299,2	100,0	278.9	100,0
Disponibilità	138,7	46,4	140.1	50,2
<i>Pubblico</i>	<i>85,5</i>	<i>28,6</i>	<i>87.3</i>	<i>31,3</i>
<i>Privato</i>	<i>53.2</i>	<i>17,8</i>	<i>52.8</i>	<i>18,9</i>
OPERE PRIORITARIE				
Costo	107,8	100,0	90.1	100,0
Disponibilità	57,9	53,8	60.1	66,8
<i>Pubblico</i>	<i>49,3</i>	<i>45,7</i>	<i>51.5</i>	<i>57,2</i>
<i>Privato</i>	<i>8,6</i>	<i>8,0</i>	<i>8.7</i>	<i>9,6</i>
OPERE NON PRIORITARIE				
Costo	191,5	100,0	188.8	100,0
Disponibilità	80,8	42,2	79.9	42,3
<i>Pubblico</i>	<i>36,2</i>	<i>18,9</i>	<i>35.8</i>	<i>19,0</i>
<i>Privato</i>	<i>44.6</i>	<i>23,3</i>	<i>44.1</i>	<i>23,4</i>

E' arrivato anche il regolamento «Madia» di semplificazione

- Con il DPR 194 del 12 settembre 2016 è stato approvato, ai sensi della Legge Madia, un regolamento per la «**semplificazione dei procedimenti amministrativi per insediamenti produttivi, opere di rilevante impatto sul territorio**»
- Entro il 31 marzo di ogni Anno il CdM su proposta del Presidente del Consiglio individua una lista di interventi, sentite le Regioni interessate
- Sono avanzate proposte da Comuni, regioni, città metropolitane, soggetto proponente, Ministero competente
- Entro 60 giorni (27 dicembre) con Decreto del Governo sanno fissati i criteri di selezione
- La lista selezionata può beneficiare di una riduzione del 50% dei tempi attuali di decisione (che sono 5 giorni convocazione CdS, 45 giorni svolgimento, 90 giorni max per enti di tutela)
- Se non si procede alla decisione nei tempi dimezzati può decidere il Presidente del Consiglio ed il Consiglio dei Ministri

Si estende il regime transitorio della legge obiettivo

- Secondo il regime transitorio del nuovo Codice Appalti il bacino entro cui dovranno essere selezionate le opere per il primo DPP si riferiscono al **XI Allegato Infrastrutture (e non alle 25 opere prioritarie dell'Allegato Infrastrutture DEF 2016 perchè non ha perfezionato l'iter)**:
- Si tratta di quelle in corso di realizzazione, quelle già decise dal Cipe, quelle su cui vi sono OGV, quelle che hanno avviato l'iter VIA entro il 18 aprile 2016 (decisione ANAC).
- Linee Guida di valutazione per il primo DPP: si precisa che vi sarà un **“doppio regime”** di selezione delle opere con una **prima attuazione “transitoria” semplificata**, una «deroga temporanea al rigoroso processo di valutazione delineato, ma non ai principi che hanno ispirato l'avvio della nuova stagione di pianificazione territoriale».
- «Eventualmente **potranno essere successivamente sottoposte ad una revisione** progettuale tesa al miglioramento e all'ottimizzazione delle scelte progettuali già effettuate.»
- **Rischio concreto**: avere ancora una lunga lista e non opere «utili, snelle e condivise»

In attesa del primo DPP..... fermare l'avanzata dei progetti

- **Avanzano diversi progetti**, come il primo lotto del Tibre Parma Verona, la decisione Cipe sulla bretella Campogalliano-Sassuolo, il sistema tangenziale di Lucca, riavviata la procedura Via per l'autostrada della Maremma (tratto Grosseto Capalbio), finanziamento a diversi lotti dell'AV come il Terzo Valico MI-GE
- Ma si procede anche alla **project review di diversi interventi**: l'adeguamento della E45-E55 invece dell'autostrada Orte Mestre, la Napoli Bari ad Alta Capacità, la Salerno Reggio Calabria (tratto finale) e la Statale Ionica 106, il nodo di Vicenza AV.
- Anche il tratto italiano della **Torino Lione AV è soggetto a revisione**. Ma bisogna motivare come si possa conciliare il tunnel di base da scavare "comunque" con l'uso della ferrovia esistente, che nel tratto italiano è utilizzata anche per il trasporto pendolari: servirebbe una revisione dell'intero progetto TAV e non solo del tratto Italiano.
- E' **necessario allargare l'ambito di intervento della project review**: sul Terzo Valico AV Milano-Genova, sull'autostrada Pedemontana Veneta e Lombarda (20% di realizzato con costi elevati e mutate condizioni di traffico e territoriali) al Tibre e la Campogalliano Sassuolo.

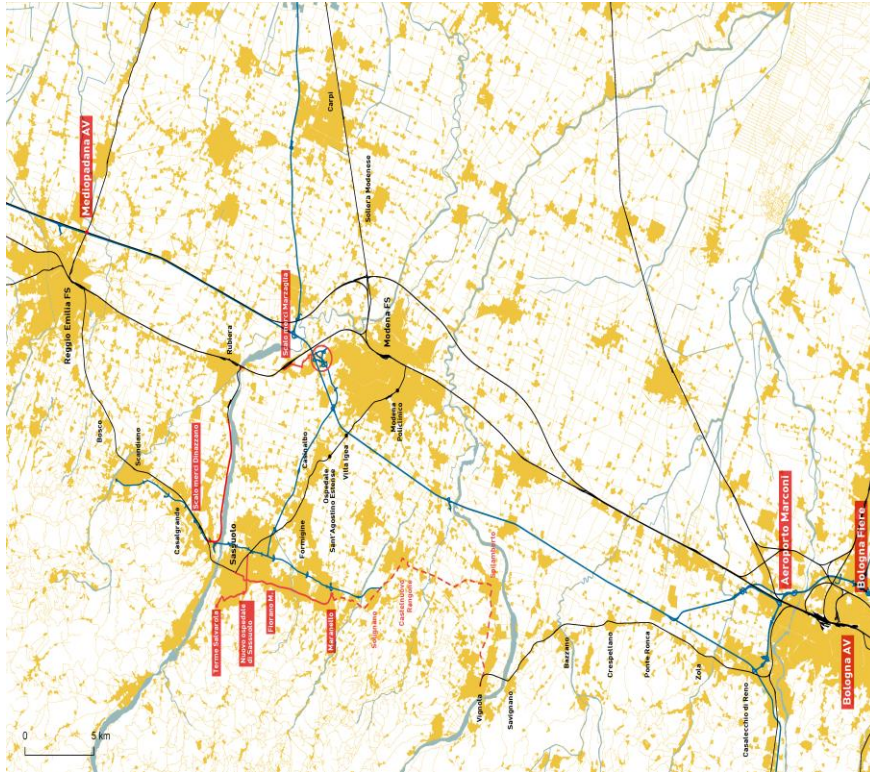
Scegliere davvero anche con il primo DPP opere «utili, snelle e condivise»

- In attesa del DPP **non fare avanzare i progetti problematici** (Cipe, Contratti di Programma, finanziamento lotti)
- Attenzione del MIT sul Decreto del Governo sui criteri di selezione delle opere in attuazione del «regolamento Madia» che dovrà essere emanato.
- Scegliere nel **primo DPP** una lista di **opere davvero «utili, snelle e condivise»** sulla base di criteri ed obiettivi «trasparenti e misurabili» anche nella versione semplificata indicata dalle Linee Guida.
- Partire dalla valutazione delle opere con **OGV**, valutarne la congruità e le opportunità di rinegoziazione (esempio Concessioni Autostradali e Convenzioni)
- Elaborare il DPP e l'aggiornamento del **PGTL in stretta coerenza** rispetto agli strumenti di analisi ed agli obiettivi strategici

Alcuni criteri di selezione «ambientale» delle opere

- Fare riferimento alle strategie ***Avoid, Shift, Improve e decarbonizzare*** i trasporti UE
- Assumere i target di mobilità sostenibile inclusi nell'Allegato Infrastrutture DEF 2016. Ed il documento in elaborazione della Presidenza del Consiglio «Road Map 2030 della mobilità
- Selezionare gli investimenti che servono la **domanda di traffico densa delle città ed aree metropolitane e coerenti con i PUMS** (merci e pax, priorità al ferro)
- Considerare gli investimenti ed i progetti per la **mobilità nelle città medie**, per la mobilità locale e di distretto (merci e pax)
- Privilegiare gli investimenti coerenti con gli obiettivi di **riduzione dei gas serra**, delle emissioni inquinanti, per l'efficienza energetica e la riduzione dei consumi
- Incorporare negli investimenti anche le **innovazioni tecnologiche e di servizio** in corso
- Privilegiare la **manutenzione ed adeguamento** delle infrastrutture esistenti
- Rendere coerenti gli investimenti sulle reti con l'ammodernamento ed il finanziamento dei **nuovi veicoli e del parco mezzi per il trasporto collettivo**

Promuovere progetti territoriali di rigenerazione: il caso del distretto ceramico di Sassuolo



- **Riciclare distretti industriali.** Una ricerca di urbanisti del Politecnico di Milano sul distretto ceramico di Sassuolo (Aracne editrice 2016)
- Si occupa di spazi industriali, di spazi pubblici, di recupero e rigenerazione urbana, di mobilità e strade, di suolo agricolo e messa in sicurezza del territorio, di centri storici.
- **La ricerca individua le soluzioni** per la mobilità d'area: con il treno-tram, con percorsi ciclopeditoni, nodi di scambio, adeguamento strade, bretella ferroviaria verso gli scali merci (invece di una unica opera autostradale).
- **Innovare i processi decisionali: non basta superare le procedure semplificate della legge obiettivo.**

Grazie per l'attenzione!



www.greenitalia.org
donati.anna@alice.it



FONDAZIONE
LELIO E LISLI BASSO ISSOCO



Fondazione Culturale
RESPONSABILITÀ ETICA
ONLUS